

## Příloha č. 4 Záznamy z porad

**NÁZEV AKCE:** Modernizace t.ú. Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Profesní porada (dopravní technologie, železniční svršek, nástupiště)

**DATUM:** 14 listopadu 2017

**MÍSTO:** SŽDC s.o., zasedací místnost SSV, Palackého 208, 530 01 Pardubice

**ÚČASTNÍCI:** Dle prezenční listiny

**ZAZNAMENAL:** Ing. Pavel Utinek

## 1 ZÍSKANÉ PODKLADY A POŽADAVKY

Projektant seznámil přítomné se zaslánými podklady od správců či objednatelů dopravy s těmito požadavky:

### 1.1 MDČR O190

Ministerstvo dopravy na trati 020 předpokládá úpravu provozního konceptu do podoby, která byla uvedena ve schválené studii proveditelnosti k trati 020. Na řešeném úseku bude vedena linka R 10 Praha – Hradec Králové v intervalu 60/60 minut se zastavením v Chlumci nad Cidlinou a Hradci Králové hl. n. Tuto linku doplní vlaky kategorie Ex Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. s intervalem až 60/120 minut, které v řešeném úseku zastaví pouze v Hradci Králové hl. n. Zavedení expresní vrstvy bude realizováno, pokud to umožní infrastruktura v celé délce jejich trasy a disponibilní finanční prostředky státního rozpočtu.

- Projektant upřesní s MD O190 upravené počty vlaků.

### 1.2 O30 - ODBOR BEZPEČNOSTI A KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ

#### 1.2.1 AČR

z hlediska obsluhy AČR ve stanicích na uvedeném úseku nejsou požadavky na další úpravy ani nějaká další speciální opatření na infrastrukturu.

#### 1.2.2 RID

z hlediska aplikací RID na infrastrukturu je požadavek na odstavnou kolej **v ŽST Dobřenice** – kolej č. 5 (délka **cca 445 m**) pro odstavení vozů s únikem (s technickými úpravami proti vnikání nebo omezení vniknutí závadných látek do povrchových a podzemních vod), s tím souvisí požadavek i na manipulační a příjezdové komunikace ke koleji obdobných parametrů jako pro příjezdové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku navíc s technickými úpravami proti vnikání nebo omezení vniknutí závadných látek do povrchových a podzemních vod v místě manipulace s odstaveným vozem (přečerpávání z poškozeného kotlového vozu apod.)

### 1.3 KRAJSKÝ ÚŘAD KH KRAJE (ODBOR DOPRAVY)

koncept a rozsah regionální dopravy na řešeném úseku je následující:

linka H5 Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou (osobní vlaky):

- interval v ranní a odpolední špičce pracovního dne: 60 minut,
- interval v období přepravního sedla a o víkendu: 120 minut,

- konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:30 – Chlumec nad Cidlinou X:00.

O přímém pokračování linky dále ve směru Týniště nad Orlicí není doposud rozhodnuto, ke zvážení stále zůstává i její ukončení v Hradci Králové.

Zastavování vlaků je uvažováno ve všech stávajících stanicích a zastávkách s výjimkou zastávky Kratonohy, jejíž obsluhu navrhujeme zrušit pro minimální využití (průměrný počet 6 nastupujících cestujících za 1 pracovní den). V této věci zahajuje KÚ KHK jednání s představiteli obce Kratonohy, jejich stanovisko prozatím nemá k dispozici.

Dále zmiňují následující skutečnosti:

- Dobřenice – v případě realizace navrhovaného posunu nástupišť k železničnímu přejezdu P3991 v km (nově pravděpodobně název zastávky Syrovátka) upozorňuje KÚ KHK na nutnost řešení přestupu na návazné spoje veřejné linkové dopravy (autobusová zastávka Dobřenice, železniční stanice)
- Obědovice – KÚ KHK navrhuje zřízení nové železniční zastávky v poloze u železničního přejezdu P3985 (km 9,3), která by zlepšila dopravní obsluhu této obce
- Káranice – oproti dosud navrhovanému řešení navrhuje KÚ KHK posun nástupišť k železničnímu přejezdu P3983 (km 7,6), což by zlepšilo dopravní obsluhu obce Chudeřice za současného nezhoršení obsluhy Káranic. Toto řešení by též podle KÚ KHK odstranilo nutnost výstavby podchodu v žst. Káranice.
- HK Kukleny délka nástupiště max.120m

*V těchto věcech zahajuje KÚ KHK jednání s představiteli obcí Obědovice, Káranice a Chudeřice, jejich stanovisko prozatím nemáme k dispozici.*

- Zpracovatel DT doplní aktuální data ze sčítacích kampaní dopravce – již zažádáno.

## 1.4 ČD CARGO

### 1.4.1 ŽST Dobřenice

Vykládka dřeva probíhá zejména v období 12 - 7 po skupinách vozů. Ložené vozy jsou přistaveny na kolej č. 5, zákazník Central Sticks, za rok 2016 bylo 516 vozů. Požadavek na délku manipulační koleje minimálně 250 m. Bez požadavku na zatrolejování manipulační koleje.

### 1.4.2 ŽST Káranice

Již několik let bez ložných manipulací, přesto dáváme přednost zachování boční rampy pro případné sjednané přepravy. Délka manipulační koleje 200 m. Bez požadavku na zatrolejování manipulační koleje.

## 1.5 OŘ HK

V rámci připravované stavby „Modernizace trati Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo). Souhlasíme se zrušením účelového kolejiště (vlečky) do objektu trakční napájecí stanice Káranice. S tím, že bude vybudována jako náhrada komunikace s odpovídajícími parametry pro budoucí možnost návozu technologií TNS po silnici.

## 1.6 VÝHLEDOVÝ ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY

ŽESNAD.CZ zatím stanovisko nezaslal. GR SŽDC O26 na jednání potvrdil počty nákladních vlaků podle podkladové studie proveditelnosti.

## 2 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

Poznámka: Pro odlišení průběhu komunikace jsou barevně vyznačeny okolnosti:

Reakce účastníků, dodatečná vyjádření a komunikace po záznamu k tématu

Závěr, výsledek či návrh dalšího postupu daného tématu

### 2.1 ZÁKLADNÍ PARAMETRY GPK

Projektant předložil základní přehled GPK. Jako základní směr návrhu je vhodné uvažovat rychlostní profil  $V_{130}=160$  km/h v celém úseku (v souladu se ZÚR) s postupným snižováním rychlostí do stanic Chlumec nad Cidlinou a Hradec Králové.

Projektant prověří možnost napojení do ŽST Chlumec nad Cidlinou ve více variantách tak, aby zachoval koridor požadovaný do aktualizace ZÚR a aby trať vedla po rozšíření stávajícího zemního tělesa (nikoliv zcela mimo něj). Návrhy zašle objednateli k vyjádření.

Úprava oblouku v km 24,0 pro  $V_{130}=160$  km/h je možná za předpokladu odsunu os na vnější stranu stávajícího oblouku a bez demolice objektů SÚS. Bylo prověřeno, že časová úspora km 24,0 až ŽST HK (km 28,0) je oproti SP (120 km/h) cca 0,5 min. Bylo dohodnuto, že tento návrh bude sledován.

**Další základní parametry návrhu:**

- Převýšení D volit v souladu s ČSN 73 6360-1 na 120 mm, v odůvodněných případech max. 135 mm.
- Náhlou změnu I volit v rozpětí max. 20 až 30 mm.
- Přesmyky kolejí (kolejové S se změnou osové vzdálenosti cca 5 m) volit oblouky s přechodnicemi bez převýšení. Nedostatek převýšení I volit cca 60mm, Lk větší než  $4 \cdot V \cdot I$ , popřípadě  $0,7 \cdot \text{odmocnina } R$ .
- Změny osových vzdáleností při přechodu mezi staniční a traťovou kolejí v přímém směru prostými oblouky s mezipřímými (kolejové S se změnou osové vzdálenosti cca 1 m,  $L_i = \text{cca } 80\text{m}$ ).
- Směrové vyrovnaní dlouhých přímých volit oblouky s cca  $L_i = 0,25V$  (nikoliv 0,5V)
- Výhybky v hlavních kolejích budou základního tvaru 1:12-500 (příp. i do vleček). V každé stanici (Káranice, Dobřenice, Praskačka) bude vždy na jednom zhlaví prověřeno vložení celé kolejové spojky umožňující rychlost do odbočného směru  $V=80$  km/h.
- Obecně se požaduje sledovat návrh nivelety ve vztahu k odvodnění, tj. např. s mírným nadvýšením. Změny nivelety nutno zohlednit v návrhu osové vzdálenosti staré a nové koleje ve vztahu k provádění. V úseku Plačice – HK bude prověřen zdvih nivelety s ohledem na křížení (kanál, případný podjezd Kukleny), ale s přihlédnutím k hluku (možnost využití SHZ).

### 2.2 PŘIDÁVÁNÍ KOLEJÍ

Přidávání kolejí je navrženo s ohledem na stávající mosty, zábory pozemků a ZOV. Celkově je výstavba druhé koleje shrnuta v následující tabulce:

Začátek	Konec	Délka (m)	Nová kolej	Poznámka
km	km	m	L / P (směr HK)	
1.000	1.600	600	L	
1.600	2.200	600	L	Přeložka
2.200	3.400	1200	L	
3.400	4.350	950	L	
4.350	7.500	3150	L	
7.500	8.000	500	S	
8.000	8.600	600	L	
8.600	14.400	5800	P	
14.400	15.300	900	S	
15.300	15.500	200	L	
15.500	15.800	300	T	
15.800	19.700	3900	P	
19.700	20.500	800	S	
20.500	21.200	700	S	
21.200	23.200	2000	L	
23.200	24.700	1500	P	Plačický oblouk - přeložka
24.700	27.100	2400	L	

L = vlevo, P=vpravo, S= přesmyk kolejí ve stanici, T=přesmyk kolejí v trati

- Stávající silniční nadjezdy v km 4,5 a 23,0 budou prověřeny (min. vzd 5,0 m od osy koleje, jinak jsou nutná opatření proti nárazu vlaku)
- Úsek Kukleny – HK hl. n. žádá objednatel řešit oboustranným rozšířením tak, aby zásah vlevo ve směru staničení byl co nejmenší s ohledem na blízkost obytné zástavby a prostor před ní se stromy; posun vpravo navrhnout až na úroveň hranice tělesa k oplocení a stavbám.

## 3 Železniční stanice

### 3.1 ŽST KÁRANICE

- Nově se oproti SP bude sledovat návrh se dvěma hlavními kolejemi, s jednou předjízdou (č.4) ostrovním nástupištěm mezi kolejemi č. 2 a č.4 a jedním vnějším nástupištěm u kol. č.1. Návrh KÚ KHK na přesun nástupišť k přejezdu km 7,583 vedený snahou krátit docházku do Chudeřic nebyl přijat. Složky SŽDC požadují řešení s nástupištěm v místě stávající výpravní budovy, neboť obsluha obce Káranice je v dnešní poloze optimální a je možné osobní vlak ve stanici předjet vlakem projíždějícím (Ex, R) bez dvojího zastavení. Nástupiště u přejezdu by vyžadovaly výstavbu chodníku od posledních domů obce, problematické by bylo přesunutí zastávky autobusu. Podchod v místě stávající výpravní budovy bude nutný tak jako tak kvůli propojení zástavby při nutném zrušení přejezdu na dobřensickém zhlaví. Definitivně bude uzavřeno po projednání s obcí Káranice.
- Projektant prověřil technické možnosti a náhrady účelové koleje Mělníka pozemní komunikací. Odborným odhadem vychází cca 4,5 mil. Kč zachování kolejiště, cca 12 mil. výstavba komunikace a mostů.

Na poradě bylo dohodnuto, že účelové kolejiště Mělníky bude zrušeno a nahrazeno silniční účelovou komunikací v areálu TNS. Důvodem je nutnost napojení účelového kolejiště přímo do hlavní koleje, přípojná výhybka by tak byla jednostranně pojížděná. Navíc by zřejmě bylo třeba kolej protáhnout až do zhlaví, což by náklady zvýšilo.

- Vlečku Izomat požaduje vlastník zachovat (viz. dopis 12.10.2017)

S ohledem na nulovou obsluhu bude vlečka zapojena do hlavní koleje.

- Požadavek na VNVK 200 m – ČD Cargo

ČD Cargo požaduje její zapojení ze směru Chlumec s ohledem na stávající způsob obsluhy Mn vlaky. Požadavku nebude vyhověno, protože by kolej nemohla sloužit jako odvrtná pro typické zastavující nákladní vlaky (směr Chlumec), protože nakládka a vykládka jsou reálně nulové a protože by tato poloha vyžadovala rozsáhlejší zábor cizích pozemků.

Na poradě bylo dohodnuto přesunutí manipulační kusé koleje (např. pro odstavení vozíku správce apod.) na severovýchodní stranu k přejezdu 7.583. O statusu koleje (6) pro VNVK, její délce a poloze se dohodne na další poradě.

- Požadavek na zachování rampy - ČD Cargo

Zadavatel deklaroval, že jestliže není rampa vyžadována AČR a není nakládka ani vykládka, nebude rampa navržena.

Dopravce ČD Cargo dává přednost zachování boční rampy v ŽST Káranice

Jelikož nejsou ložné manipulace ani požadavek AČR, zadavatel rozhodl o tom, že rampa nebude navržena.

- Přejezd v km 8,422 na dobřenickém zhlaví se musí z důvodu prodloužení stanice zrušit (nově by vedl přes staniční koleje, což není možné z důvodu obsazení přejezdu železničními vozidly), náhradou bude navržen podchod u výpravní budovy a komunikace podél stanice k sousednímu přejezdu.

## 3.2 ŽST DOBŘENICE

- na poradě byla dohodnuta změna konfigurace stanice oproti SP. Nově se bude sledovat návrh se dvěma hlavními kolejemi, s jednou kratší předjízdou (č. 3 – délka podle manipulujícího nákladního vlaku) a ostrovním nástupištěm mezi hlavními kolejemi. Do koleje č. 3 bude zaústěna manipulační kolej č. 5. Její délka bude závislá na nutnosti využití pro účely RID a VNVK 250 m bez rampy. Důvodem pro návrh 3. SK dopravní je požadavek SŽDC O12 na obsluhu manipulačního místa z předjízdny koleje, tj. mimo kolej hlavní.
- O30 z hlediska aplikací RID na infrastrukturu vzneslo požadavek na odstavnou kolej v ŽST Dobřenice – kolej č. 5 (délka cca 445 m) pro odstavení vozů s únikem.

**O30:** Po poradě byl vznesen dotaz na O30 na možnost přemístění této koleje do ŽST Praskačka – výhodnější směrová konfigurace stanice a větší vzdálenost od zastavěného území. Následnou korespondencí bylo požadavku vyhověno.

**SSZ:** Pokud bude kolej pro cisterny sledována jinde, bude mít manipulační kolej délku 250 m a zapojená bude na požadavek ČD Cargo z káranické strany. Před jejím zapojením do 3. SK bude pokračovat 3. SK ještě cca 120 m (ale tak, aby nedošlo ke zbytečnému záboru pozemků) pro usnadnění manipulace.

**ČD Cargo:** ČD Cargo vzneslo požadavek možnosti vložení výhybky v žst Dobřenice mezi třetí a pátou kolejí na zhlaví směrem k Praskačce, tak, aby byla přístupná pátá kolej ze třetí koleje na obou zhlavích z důvodu lepšího odstavení zátěže případně z relačních vlaků ve směru od Chlumce n. C.

Konfigurace stanice a kolejí bude navržena dle požadavků a je přiložena ve schématu. O vložení výhybky mezi k.č.3 a k.č.5 rozhodne investor na další poradě.

- Nástupiště bude přístupné do čela šikmým chodníkem z podchodu, který bude situován cca na západním štítu výpravní budovy.

## 3.3 ŽST PRASKAČKA

- Bude sledována upravená konfigurace oproti SP. Nově bude stanice se dvěma hlavními kolejemi a jednou předjízdou (č.3, jižní strana) a s vnějšími vstřícnými nástupišti (jako samostatná zastávka – samostatný tarifní bod s jiným názvem) za přejezdem v km 20,918.
- Bude navržena účelová kolej pro OŘ HK 3a se zpevněnou plochou bez rampy, délky cca 100 m, jako odvrtná z předjízdny koleje.

ČD CARGO: V současné době je stanice bez výpravního oprávnění. Podporujeme návrh na zřízení účelové koleje č. 3a pro OŘ HK se zpevněnou plochou bez rampy, která by současně umožnila nakládku / vykládku vozových zásilek.

Konfigurace stanice a kolejí bude navržena dle požadavků a je přiložena ve schématu a bude potvrzena na další poradě.

- O30 se mailovou korespondencí vyjádřilo kladně na návrh přemístění kolej RID (450m) do této stanice s požadavkem na oboustranné zaústění do kolejiště. Oficiální stanovisko bude zasláno zpracovateli PD.

## 4 NAVÁZÁNÍ STAVEB

Celá stavba bude připravována na plné zdvoukolejnění, rekonstrukce všech ŽST v úseku a s dvoukolejným zaústěním do rekonstruovaných stanic. Konfigurace GPK bude ovšem umožňovat i dočasné navázání jednokolejně do nerekonstruovaných koncových stanic.

Návrh bude respektovat i etapizaci stavby, kdy se uvažuje s případným dočasným vybudováním dvoukolejného úseku mezi rekonstruovanými ŽST Káranice až odbočka Plačice a dále nerekonstruovaným jednokolejným zapojením do koncových stanic.

## 5 STANIČENÍ

Na předchozích poradách bylo dohodnuto:

- Směr trati zůstane zachován (Choceň – Velký Osek)
- Systém staničení zůstane zachován – vzrůstající z Chlumce do HK.
- Orientace stavebních výkresů bude ve směru staničení (Chlumec- HK)
- Orientace výkresů ZZ bude ve směru trati (Choceň – Velký Osek)
- Vzestupné číslování staveb a SO bude ve směru trati (Choceň – Velký Osek)

Na poradě bylo dohodnuto, že staničení bude navázáno od km **27+100** (referenční bod, potvrzený správcem staničení) zpětně až ke krajní výhybce ŽST Chlumec nad Cidlinou

## 6 NÁSTUPIŠTĚ

- Zadavatel bude obecně preferovat nevstřícné umístění vnějších nástupišť pro pravostranný směr jízdy v případě umístění nástupišť u přejezdu z důvodu zkrácení doby uzavření přejezdů, nicméně při stavební nevýhodnosti takového řešení a dále u málo frekventovaných přejezdů se připouští i vstřícné umístění nástupišť.
- Požadavky na délku nástupišť: KH Kraj: 120 m, O26: 90 m, ČD: 110 m (provoz 1x 640 nebo 2x 650 nebo 163+4vozy).

Na poradě byla dohodnuta délka všech nástupišť na **110 m bez rezerv na rozšíření**

- Zrušení zastávky Kratonohy zahajuje HK kraj jednání se samosprávou (KUKHK–33760/DS/2017)
- HK Kraj navrhuje posun nástupiště Káranice blíže k těžišti obcí Káranice / Chudeřice (km cca 7,7), návrh byl odmítnut – viz oddíl 3.1 zápisu.
- Zástupce GŘ SŽDC O26 potvrdil nutnost dodržení vzdálenosti 30 m od nástupiště k hlavnímu návěstidlu z důvodu edometrie při provozu s ETCS.

## 7 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Na poradě zpracovatel prezentoval některé základní omezení, které tato stavba vytvoří:

- Během rekonstrukce části železničního mostu v km 3,660 pod kolejí č. 1 (Nové Město nad Cidlinou) nebude možné využívat výhybnu Nové Město nad Cidlinou ke křížování vlaků, zároveň ještě nebude k dispozici dvoukolejná trať v mezistaničním úseku Nové Město nad Cidlinou – Káranice.

- Během demolice a stavby silničního nadjezdu v Plačicích (silnice II/324, žkm cca 24,0) je v první fázi navrženo vedení silniční dopravy po mostním provizoriu.

Tyto a další aspekty budou projednávány na dalších poradách po ustálení kolejového návrhu.

## 8 KONCEPCE KŘÍŽENÍ PŘEJEZDŮ

Na poradě projektant prezentoval možné koncepce náhrad stávajících přejezdů. Tato prezentace byla koncipována jako **konzultace** bez závazných stanovisek, která vzejdou až po projednání s příslušnými správci komunikací a dotčenými obcemi.

## 9 ÚKOLY NA DALŠÍ PORADY

Během mailové korespondence k tomuto záznamu byly vzneseny další komentáře a poznámky, které vyplývají z průběhu návrhu, ovšem nezazněly na poradě. Proto tyto budou řešeny na poradách následujících:

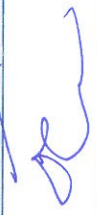


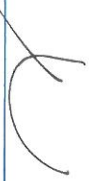








- K 5. sk v ŽST Praskačka pro RID je třeba doložit podrobné zdůvodnění - formulace "na požadavek O30 z hlediska aplikací RID" není dostatečná.
- O případné doplňování odvrátů nebo prodlužování kolejí z důvodu provozu pod ETCS, je třeba nejprve stanovit z úrovně GŘ SŽDC obecné principy stavebních dopadů ETCS a ty pak aplikovat.
- ŽST Dobřenice prověřit možnost ponechání v každém zhlaví po jedné spoje mezi hlavními SK na 80 km/h situovanými tak, aby byla zajištěna plná dostupnost rozvětvené liché skupiny.
- Prověření zapojení 5.sk v ŽST Praskačka do dobřenického zhlaví tak, aby byla vždy dostupná vůči případně obsazené SK č. 3.





# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)	
DATUM	14. listopadu 2017	
MÍSTO	SŽDC s.o., zasedací místnost SSV, Palackého 208, 530 02 Pardubice	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	E-MAIL / TELEFON	PODPIS
MARKEŠTA VANĚKOVÁ	OD GŘ ŽD	425 224 943 maruška.van@szdc.cz	105
JAN ŠEFARA	SŽDC OR ŠTHK	724 564 824 sefara@szdc.cz	šf
KARL KOLMOUT	SŽDC OR HVR, IT	602 436 922 kolmout@szdc.cz	Kolmat
Petr VRÁBEL	SUDOP PRAHA a.s.	petr.vrabel@sudop.cz 739 329 031	vrabel
DANIELA JANČÍKOVÁ	SŽDC, SZ	JANCIKOVAD@szdc.cz 600 631 021	Jančíková
Karel Fridrich	—	fridrich@szdc.cz 922 244 833	FR
RADEK PAPEŽ (zástup)	KÚ KHK, odbor dopravy	dpracharka@kr-kralovehradecky.cz	Papež
Michal Vandrouček	ŽDČ OB/12	727 930 052 Michal.Vandroucek@rdcrgp.cz	Vandrouček
Martin VANĚK	SŽDC O26	vanekm@szdc.cz 702 287 876	Vanek

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	E-MAIL / TELEFON	PODPIS
David FUSA	SŽDC 026	fukusa@szdc.cz 725 919 430	
JAN PANCHARTEK	SŽDC GR 06	panchartek@szdc.cz 724 030 027	
Raděk TREJNAR	SŽDC GR 013	trejnar@szdc.cz 727 753 556	
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA	JAN.NOVAK@SUDOP.CZ 267 094 139	
Jaroslav HÁSEK	SŽDC a.s. OÚL HRA VÁP	725 741 225 hasek.j@szdc.cz	
PAVEL DÍHA	SŽDC, a.s. GR 012	722 237 863 p.dika@szdc.cz	
Petr KUNÍK	SŽDC SŽZ	kunik@szdc.cz 725 805 707	
TRONCIL JAROSLAV	ČD a.s.	jaroslav.troncil@cd.cz 725 408 946	
Vlček KUBISTA	SŽDC 029	kubista@szdc.cz 724 791 413	
Iman GRISA	SUDOP SK a.s.	iman-grisa@sempren.cz 605 228 030	
Petr Očenáš	SŽG Pha	ocenash@szga.cz 724 765 397	
Milan Lintahart	ČD a.s. GR 012/1	LintahartM@cd.cz 724 851 000	



E-MAIL / TELEFON	PODPIS
PANEL@UTINEK@SUDOP.CZ	
605 229 091	
daniel.filip@Sudop.cz	
605 229 078	

<b>NÁZEV AKCE:</b>	Modernizace t.ú. Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:</b>	Profesní porada (dopravní technologie, železniční svršek, nástupiště, přejezdy + silniční nadjezdy)
<b>DATUM:</b>	18 prosince 2017
<b>MÍSTO:</b>	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, m.č. 7
<b>ÚČASTNÍCI:</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL:</b>	Ing. Pavel Utinek

## 1 OTEVŘENÉ BODY Z MINULÝCH PORAD

Z minulých jednání jsou otevřené tyto body:

- K 5. sk v ŽST Praskačka pro RID je třeba doložit podrobné zdůvodnění - formulace "na požadavek SŽDC O30 z hlediska aplikací RID" není dostatečná – splněno, viz 2.1.1.
- O případné doplňování odvrátů nebo prodlužování kolejí z důvodu provozu pod ETCS, je třeba nejprve stanovit z úrovně GŘ SŽDC obecné principy stavebních dopadů ETCS a ty pak aplikovat SŽDC – SSZ navrhla doporučení do další přípravy – viz 4.1
- V ŽST Dobruška navrhl GŘ SŽDC O26 prověřit možnost ponechání v každém zhlaví jen po jedné spojnici mezi hlavními SK na 80 km/h situovanými tak, aby byla zajištěna plná dostupnost rozvětvené liché skupiny – viz. 4.3

## 2 DALŠÍ PODKLADY A POŽADAVKY

V průběhu prací projektant obdržel další upřesnění požadavku GŘ SŽDC O30 (odboru bezpečnosti a krizového řízení), které bude uvedeno v dokumentaci:

Z hlediska zachování vytvořeného systému opatření v souladu s čl. 1.10.3.2.2 odst. (d) RID, požaduje O30 ponechání koleje pro odstavování vozů přepravujících nebezpečné a vysoce rizikové nebezpečné věci podle RID, u nichž se vyskytla závada na voze nebo nákladu. Toto odstavné místo bylo určeno na základě místních znalostí ve spolupráci s místně příslušnými technology OŘ, místně příslušnou jednotkou HZS SŽDC a ekologem-vodohospodářem podle čl. 5.2 směrnice SŽDC č. 112 a čl. 9.8 pokynu ředitele O30 č. 2/2015 Bezpečnostní plán SŽDC. Opatření stanovená v souladu s RID jsou zároveň součástí systému bezpečnosti provozování dráhy a je na ně poukazováno i v současně předkládané Žádosti o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní a regionální na Drážní úřad.

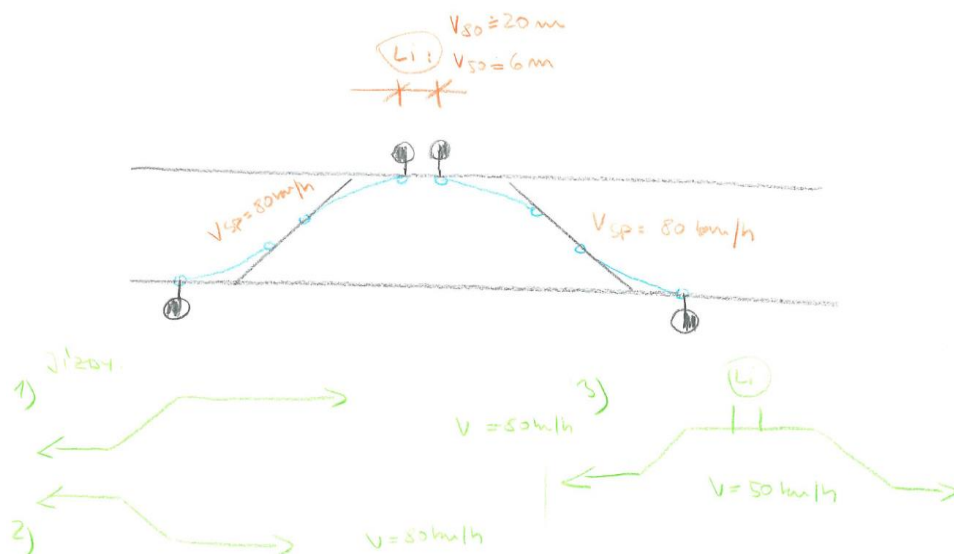
V minulých jednáních bylo dohodnuto, že odstavná kolej bude zřízena v ŽST Praskačka s užžitnou délkou 450 m.

## 3 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

### 3.1 ZÁKLADNÍ PARAMETRY GPK

Základní směrové návrhové parametry byly odsouhlaseny na předchozích poradách.

SŽDC (Ing. Fridrich) požaduje zkrátit zhlaví tím, že výhybky kolejových spojek budou od sebe vzdáleny jen 6 m. V případě variantní vlakové cesty po obou spojkách bude umožněna rychlost 50 km/h.



## Další základní parametry výškového návrhu:

- Lomy sklonů vstříčné, podle ČSN 73 6360-1, pokud možno  $R_v = 0,7V^2$ , pokud nebude z pohledu TV nutný větší poloměr
- Vzdálenost mezi lomy sklonu min  $4V$ , min. 200m
- S max v trati 8 ‰
- S max ve stanici v místech kde mohou stát vlaky do 2,5 ‰, pokud není při vyšším sklonu zajištěna bezpečnost proti ujetí (TSI INF)

Projektant prověřil možnosti mimoúrovňových křížení na stávajících i výhledových objektech. V několika případech vzniká požadavek na zdvih nivelety 0,5 až 0,7 m. Bude dále rozpracováno a projednáno na poradách, je třeba zohlednit provádění zdvihu při návrhu osové vzdálenosti staré a nové koleje.

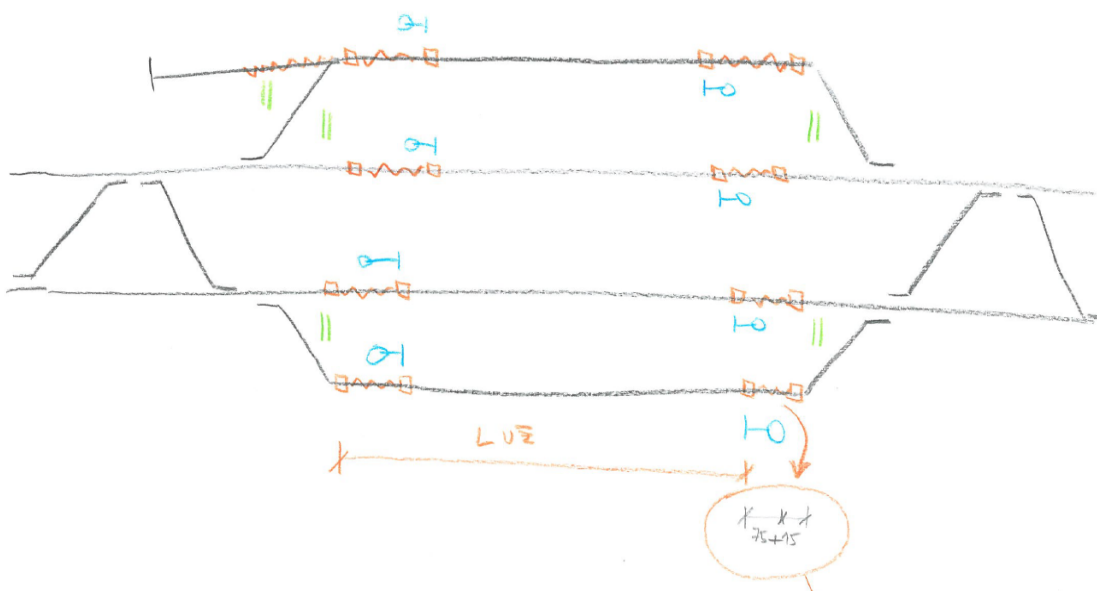
## 4 Železniční stanice

### 4.1 VŠEOBECNĚ

- dopady provozu pod ETCS L2 – zástupce SŽDC SSZ na základě pracovního jednání s O14 informoval ostatní:
  1. GŘ SŽDC O14 s využitím již uskutečněných a i plánovaných zkušebních jízd v trati Břeclav – Kolín nyní připravuje zadání studie, jejímž cílem je vytvořit metodický pokyn pro provoz s ETCS a tedy i jeho dopady do projektování staveb. Tento pokyn bude vydán patrně až v druhém pololetí 2018.
  2. aby bylo možné do té doby postupovat v přípravě, navrhuje SSZ prozatím uvažovat délku staničních kolejí tak, aby návrh byl funkční, odpovídal dosavadním zkušenostem GŘ SŽDC O14 a aby výstupem bylo stanovení nového obvodu dráhy takové, které případně umožní reagovat na zpřesňování pravidel v průběhu další projektové přípravy. Délky kolejí by byly stanoveny takto
    - 2.a za hlavním (odjezdovým apod.) návěstidlem se uvažuje ochranná dráha délky cca 75 m. Tato dráha slouží pro bezpečné zastavení vlaku v případě, že vlak projede hlavní návěstidlo v poloze stůj uvolňovací rychlostí 20 km/h, uvažovanou pro SŽDC. Při uvolňovací rychlosti 0 km/h by sice vlak návěstidlo neprojel, ale zároveň zařízení neumožní dojetí vlaku k návěstidlu a vynutí si jeho zastavení ve větší vzdálenosti před ním, tzn. nelze pak využít plnou užitečnou délku koleje.
    - 2.b ochranná dráha vede k nejbližšímu PN nebo IS před námezníkem.

- 2.c ochranná dráha může vést do odvrtné koleje, pak v této délce nesmí být žádná překážka (např. výkolejka nebo stojící vozidla).
- 2.d pokud by ochranná dráha nebyla při nenulové uvolňovací rychlosti navržena, musela by být vyloučena vlaková cesta na odjezdovém zhlaví.
- 2.e ETCS si vynucuje snížení rychlosti na cca 15 – 20 km/h již ve vzdálenosti cca 150 m před ním. Z tohoto důvodu je vhodné prodloužit kolej od vjezdového PN/IS k odjezdovému návěstidlu o cca 100 m v případech, kdy by delší obsazení vjezdového zhlaví bylo dopravně technologicky problematické.
- 2.f s využitím těchto pravidel v případech, kdy kolej nemá oboustranný odvrat, vychází délka koleje mezi PN/IS cca  $100+740+10+75=925$  m, mezi námeznyky ještě o  $2 \times 15$  m více. Délka koleje mezi hlavními návěstidly pak bude  $100+740+10-75=775$  m, užitečná délka pro každý směr  $100+740+10=850$  m.

Proti návrhu nevznese nikdo námítky a dokumentace bude podle něj zpracována.



Pozn.: Bylo provedeno i pracovní posouzení dopadů do území pro ochrannou vzdálenost 125 m (1050 m mezi námeznyky).

- Zapuštěné lože – zapuštěné lože je navrhováno v předpokládaných místech pohybu pracovníků, tzn. mezi krajními výhybkami ve stanicích i na odb. Plačice.
- Rozsah EOv – s elektrickým ohřevem je uvažováno ve všech stanicích u hlavních a předjízdňých kolejí, tj. Káranice 11x, Dobřenice 6x, Praskačka 11x a odb. Plačice 4x

## 4.2 ŽST KÁRANICE

- Na poradě bylo dohodnuto a odsouhlaseno schéma stanice v příloze – do hlavních průjezdních kolejí bude za přejezdem v km 7,8 zaústěna jedna předjízdňá kolej č. 4 s už. dl. 850 m podle výše uvedených pravidel. Spojky na chlumeckém zhlaví před přejezdem budou na  $V=80$  km/h, na hradeckém zhlaví na  $V=60$  km/h.
- Manipulační kolej – na poradě bylo dohodnuto, že požadavek ČD Carga na délku překládkové koleje ve stanici bez přepravních výkonů nelze akceptovat. Bude navržena manipulační kolej č.4b už. dl. 50 m s překládkovou plochou, přednostně jako účelová pro OŘ HK.
- Nástupiště budou ve shodě s předchozí poradou v místě výpravní budovy - jedno ostrovní mezi kolejemi č. 2 a č. 4 a jedno vnější u koleje č. 1.
- Hranici styku drah mezi kolejištěm dráhy celostátní a vlečkou Izomat navrhne OŘ HK.

- Oblouky  $R=3005\text{m}$  s převýšením a přechodnicemi SŽDC požaduje změnit na oblouky s přechodnicemi a bez převýšení.

#### 4.3 ŽST DOBŘENICE

- Na poradě bylo dohodnuto a odsouhlaseno schéma stanice v příloze – do hlavní koleje č.1 bude zaústěna jedna předjízdna kolej č. 3 už. dl. 250 m a do této kusá manipulační kolej č. s překládkovou plochou. Pro stavební délky kolejí opět platí obecné zásady, uvedené v bodě 4.1. Hlavní kolej č. 2 bude trasována kolejovými S pro umístění ostrovního nástupiště mezi hlavními kolejemi.
- Spojka na hradeckém zhlaví pro manipulaci sk.5 do sk.3 nebude vložena (objem dopravy toto nevyžaduje). Pro manipulaci s vozy bude sloužit část 3. SK mezi výhybkami 4 a 5 délky min. 120 m.
- Vzhledem k vzdálenostem sousedních stanic bude na obou zhlaví vložena jedna jednoduchá kolejová spojka pro  $V=80\text{ km/h}$ , situovaná vždy z liché staniční skupiny do 2. traťové koleje.

#### 4.4 ŽST PRASKAČKA

- Na poradě bylo dohodnuto a odsouhlaseno schéma stanice v příloze – do hlavní koleje č. 1 bude zaústěna jedna předjízdna kolej č. 3 už.dl. 850 m podle výše uvedených pravidel a do této kusá odstavná manipulační kolej č. 5 s manipulační plochou požadovaná pro RID.
- Vzhledem k intenzitě využití kol.č. 5 nebude navržena spojka od ŽST Hradec Králové
- Na chlumeckém zhlaví před přejezdem v km 19,023 bude navržena dvojice jednoduchých kolejových spojek na  $V=80\text{ km/h}$ , na hradeckém zhlaví dvojice jednoduchých kolejových spojek na  $V=60\text{ km/h}$ .

#### 4.5 ODB PLAČICE

- Potřeba spojky mezi 1. a 2. kolejí z levých výhybek v odb. Plačice bude prověřena z hlediska potřebnosti dopravní technologie a konzultována s O12. V současné době navrhnutá spojka pro rychlost 60 km/h.
- Projektant optimalizuje rozsah pokládky nového roštu směr Opatovice n. L. v km 3,0 tak, aby hranice výměny kolejového roštu neležela přesně v místě konce prací na žel. spodku, ale zároveň nebude do stavby zahrnut celý oblouk, který je dosud v uspokojivém stavu.

#### 4.6 PRŮZKUM PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Zpracovatel navrhl umístění sond pražcového podloží a zažádal o výluky potřebné pro zhotovení průzkumu. Ve stanicích tyto obdržel a průzkumy zpracoval (pracovní verze je již k dispozici), **výluky traťové koleje byly na prosincové výlukové poradě odsouhlaseny v termínu 19. – 26. 3. 2018.**

Vzhledem k nejistotě dodání průzkumu pražcového podloží zhotovitel navrhuje dimenzovat hloubky odvodňovacích zařízení na mocnosti 0,3 m šterkodrti + 0,5 m stabilizace. Zadavatel souhlasí, ovšem upozorňuje, že rozhodující bude návrh po provedení průzkumu.

### 5 NAVÁZÁNÍ STAVEB

#### 5.1 CHLUMEC NAD CIDLINOU

Projektant zpracoval „základní“ variantu dle SP s napojením na stávající stav v km 0,918.

Projektant prověřil možnost napojení do ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro  $V_{150}=160\text{ km/h}$  a zaslal zadavateli k posouzení.

Na jednání bylo konstatováno, že bez návrhu řešení ŽST Chlumeck nad Cidlinou (v související stavbě Zdvoukolejnění Kanín (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou (mimo), předpoklad 02/2018) není možné rozhodnout o výsledném řešení v úseku cca km 0,9 – 2,3.

Projektant úseku km 0,9 - 2,3 přerušuje projekční práce do rozhodnutí investora o výsledné variantě.

## Napojení dvou staveb zdvoukolejnění v Chlumci nad Cidlinou

Varianty zaústění do ŽST Chlumeck nad Cidlinou spolu s pořadím realizace obou staveb mají dopad do napojení a rozhraní obou staveb.

**Určení rozhraní a způsobu napojení obou staveb je důležité pro oba procesy EIA a pro obě územní řízení.**

Napojení obou staveb u Chlumce nad Cidlinou má několik řešení.

### 1) zaústění do ŽST Chlumeck nad Cidlinou ve stávajícím stavu (dle SP)

Rozhraní staveb bude cca v km 0,918.

1a) stavba Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové (dále CHrK) bude předcházet stavbě Kanín – Chlumeck (dále KaChl)

Nová kolej č. 2 bude ukončena provizorní odbočkou cca v km 2,3, aby se nezasahovalo do stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Chlumeck nad Cidlinou.

Nová kolej č. 1 bude ukončena cca v km 0,918 a napojena na stávající stav.

Mezi km 0,918 a 2,3 bude pro kolej č. 2 zřízen železniční spodek, trakční stožáry, mimoúrovňová křížení.

Úsek km 0,918 – 2,3 bude dokončen při stavbě KaChl samostatnou stavbou (etapou CHrK).

1b) stavba KaChl bude předcházet stavbě CHrK

Stavba CHrK bude plnohodnotně dvoukolejně zapojena do ŽST Chlumeck nad Cidlinou.

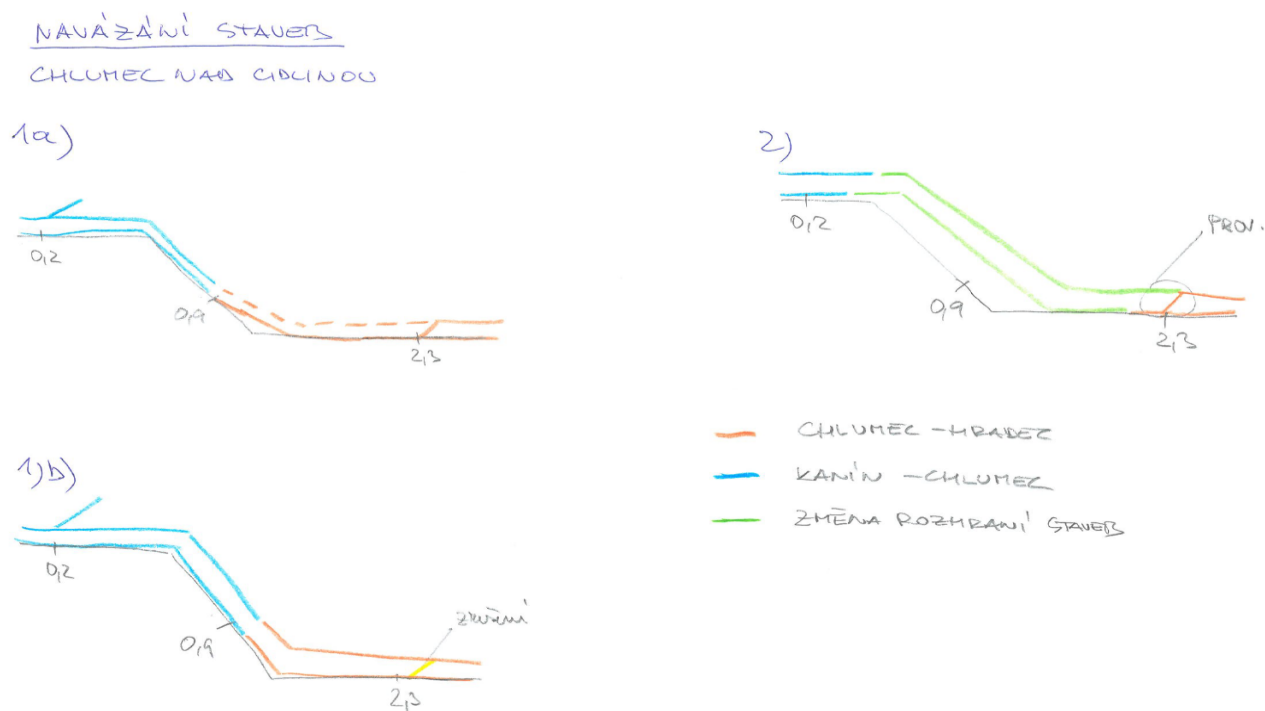
Stavba CHrK zruší provizorní odbočku stavby KaChl a upraví napojení obou staveb.

### 2) zaústění do ŽST Chlumeck nad Cidlinou rychlostí 160 km/hod

Zde by bylo vhodné posunout rozhraní staveb cca do km 2,4.

V km 2,4 je možné obě stavby napojit na stávající stav.

V obou stavbách je možné zřídit provizorní odbočku, kterou následná stavba zruší a upraví napojení obou staveb.



K uvedeným návrhům sdělil zadavatel, že nepředpokládá vytvoření žádné samostatné stavby v místě napojení. Dokumentace EIA a DÚR zachová zadané dělení staveb s tím, že nelze vyloučit případné rozdělení vlastní realizace stavby Chlumeck – HK tak, aby část stavby nezprovoznitelná bez souběžné



rekonstrukce ŽST Chlumec n. C. byla realizována souběžně s příslušnou stavební etapou stavby Kanín – Chlumec.

## 5.2 HRADEC KRÁLOVÉ

Vzhledem k prostorové kolizi dvoukolejně železniční tratě s ulicí Kudrnova v Hradci Králové prověřil projektant posun os kolejí o cca 2 m jižně směrem k zahrádkářským osadám a k tenisovým kurtům v ulici Honkova. Při navrhovaném posunu zůstane po směrové úpravě ulice Kudrnova zachována. Je možné též navrhnout požadovaná mimoúrovňová křížení Kudrnova/Honkova a Pardubická.

Navrhovaný posun je současně nejzazší se zachováním stávajících oplocení podél jižní strany železniční tratě. Posun os kolejí vyvolává zábory částí pozemků mezi oploceními a železniční tratí s nutností jejich výkupu.

S tímto směrovým posunem SŽDC souhlasí.

### Napojení dvou staveb zdvoukolejnění v Hradci Králové

Posun os kolejí vyvolává úpravu návrhu výjezdu ze ŽST Hradec Králové hl.n. směrem na Chlumec nad Cidlinou zpracovaného v PD 2. stavba zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové. Investor SSZ přislíbil brzkou dohodu se SSV o případné úpravě PD Opatovice nad Labem – Hradec Králové a rozhodnutí o dalším postupu v napojení obou staveb.

**Určení rozhraní a způsobu napojení obou staveb je důležité pro oba procesy EIA (na OpaHrK již probíhá) a pro obě územní řízení.**

Napojení obou staveb v Hradci Králové má několik řešení, která mimo jiné závisí na pořadí realizace obou staveb, ve většině variant však bude nutný zásah do dříve realizované stavby.

### 1) stavba Opatovice nad Labem – Hradec Králové (dále OpaHrK) bude předcházet stavbě Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové (dále CHrK)

#### 1a) stavba CHrK bude realizována v plném rozsahu

Stavba CHrK bude realizována v plném rozsahu, zruší provizorní napojení stavby OpaHrK na stávající stav a bude plnohodnotně zapojena do ŽST Hradec Králové hl.n.

#### 1b) stavba CHrK bude realizována po etapách

V první etapě bude stavba CHrK realizována po odbočku Plačice včetně bez úprav stavby OpaHrK.

Ve druhé etapě bude stavba CHrK dokončena v plném rozsahu, zruší provizorní napojení stavby OpaHrK na stávající stav a bude plnohodnotně zapojena do ŽST Hradec Králové hl.n.

1c) Stavba OpaHrK bude na výjezdu na Chlumec nad Cidlinou minimalizována s respektováním stavby CHrK a bude provizorně napojena v optimálním bodě na stávající stav se zachováním funkčnosti modernizované ŽST Hradec Králové hl. n.

### 2) stavba CHrK bude předcházet stavbě OpaHrK

#### 2a) stavba CHrK bude dočasně ukončena cca v km 26,9

Nová kolej č. 1 bude ukončena cca v km 26,9 a napojena na stávající stav.

Nová kolej č. 2 bude ukončena cca v km 26,15 provizorní odbočkou, aby se nezasahovalo do stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hradec Králové hl.n.

Mezi km 26,1 a 26,9 bude pro kolej č. 2 zřízen železniční spodek, trakční stožáry, mimoúrovňová křížení.

Úsek km 26,1 – 26,9 bude dokončen při stavbě OpaHrK samostatnou stavbou (etapou CHrK).

#### 2b) stavba CHrK bude dočasně ukončena cca v km 26,1

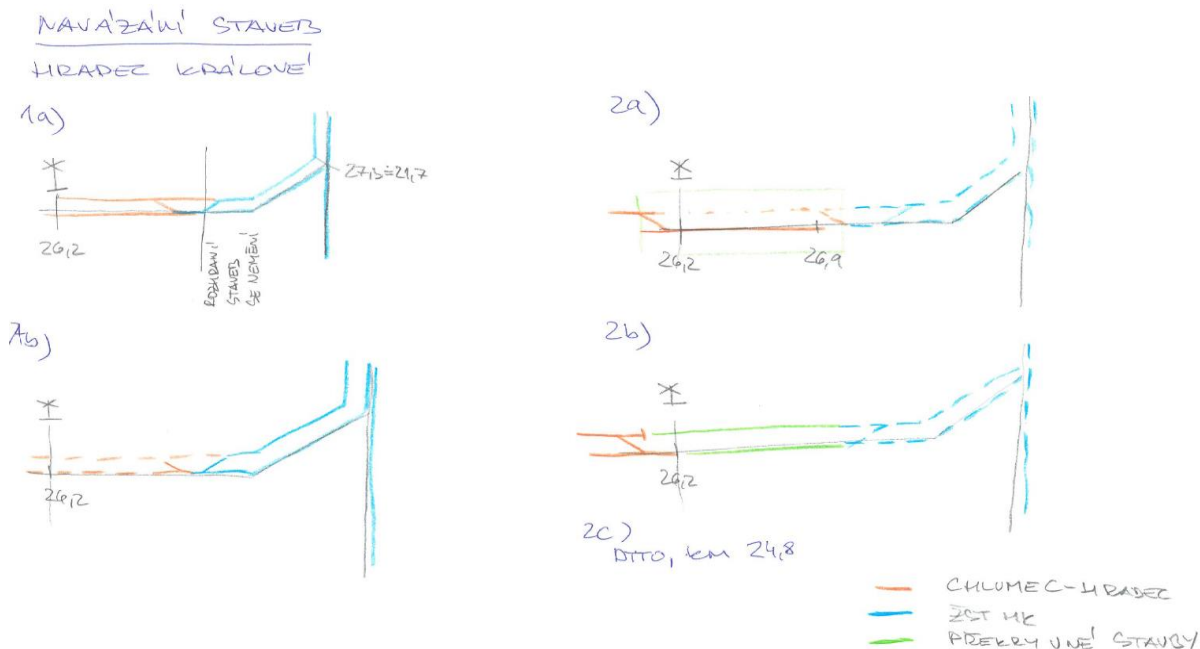
Stavba CHrK bude ukončena provizorní odbočkou před přejezdem a zastávkou HK-Kukleny.

Úsek do ŽST Hradec Králové hl. n. bude dokončen při stavbě OpaHrK samostatnou stavbou (etapou CHrK).

2c) stavba CHrK bude dočasně ukončena cca v km 24,8

Stavba CHrK bude dočasně ukončena za Odbočkou Plačice provizorní odbočkou cca v km 24,8.

Úsek do ŽST Hradec Králové hl. n. bude dokončen při stavbě OpaHrK samostatnou stavbou (etapou CHrK) nebo samostatnou překryvnou stavbou.



## 6 NÁSTUPIŠTĚ

### • Navržené názvy dopravních bodů:

- Zastávka Hradec Králové – Kukleny
  - Zastávka Praskačka (\*v obvodu ŽST)
  - ŽST Praskačka – staré nádraží (návrh Obce Praskačka z 3.1.2018)
  - Zastávka Lhota pod Libčany
  - ŽST Dobřenice
  - Zastávka Kratonohy
  - Zastávka Obědovice (bude začleněna do stavby jako prostorová rezerva, viz.níže)
  - ŽST Káranice
  - Zastávka Nové Město nad Cidlinou
- 
- Poloha nástupišť byla posouzena s ohledem na rozhledové poměry u přejezdů. Na poradě bylo dohodnuto, že nástupiště mohou zasahovat do rozhledových trojúhelníků, ovšem čela musí být opatřena třímadlovými zábradlími.
  - Umístění nástupiště u koleje č. 2 na zastávce Hradec Králové-Kukleny v nevstřícném i ve vstřícném uspořádání vyvolává nutnost částečné demolice a úprav přilehlých budov.
  - Zrušení zastávky Kratonohy - KÚ KHK zahájil jednání se samosprávou (KUKHK–33760/DS/2017), obec se zrušením zastávky nesouhlasí, o víkendech není zajištěna veřejná doprava do obce autobusy.

- Nová zastávka Obědovice – KÚ KHK nabídl obci zřízení železniční zastávky. Obec s návrhem souhlasí. SSZ požádala O26, aby dohodl s KÚ KHK zpracování Studie proveditelnosti na zřízení nové železniční zastávky. S investorem bylo dohodnuto, že zastávka Obědovice bude v železniční stavbě ve stupni DÚR plnohodnotně navržena pro zajištění územní připravenosti ostatních stavebních objektů a provozních souborů. V DÚR drážní stavby bude zakreslena jako výhledový záměr Královéhradeckého kraje, tzn. nebude uvedena v objektové skladbě.. Realizována bude ale pouze v případě kladného výsledku Studie proveditelnosti. Odlišný postup by byl možný v případě, kdyby došlo ke zrušení zastávky Kratonohy Toto bude v DÚR uvedeno.
- Dimenzování přístřešku pro cestující bude provedeno na základě získaných dat od současného provozovatele vlaků regionální dopravy (ČD a.s.)

## 7 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A MIMOÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ

Projektant zpracoval v součinnosti s investorem návrhy náhrad železničních přejezdů dle požadavků zadávací dokumentace. Návrhy na přelomu listopadu a prosince 2017 předložil dosud 13 z 15 dotčených obcí (jednání s obcemi Hradec Králové a Chlumec nad Cidlinou jsou plánována na leden 2018).

Projektant na jednání předložil návrhy řešení a požadavky náměty obcí.

### Zásady návrhu náhrad přejezdů

- přednostně budou řešeny přejezdy zrušitelné bez náhrady nebo s náhradou jinou komunikací,
- dále budou prověřeny přejezdy v úsecích s rychlostí vyšší než 120 km/hod na frekvenčně významných komunikacích,
- při návrhu náhrad železničních přejezdů nesmí dojít k ohrožení ekonomické obhajitelnosti projektu.

### Obecný komentář projektanta

- kromě HK jsme nenavrhovali podjezdy - nelze gravitačně odvodnit, většinou pod HPV,
- nenavrhujeme mimoúrovňová křížení na účelových komunikacích, nízká intenzita provozu, nelze ekonomicky obhájit,
- stavební část stavby leží na území 15 obcí, dosud jsme navštívili 13 obcí,
- HK a Chlumec n. C. navštívíme v 01/2018,
- všechny obce požadují dobu uzavření přejezdů (dodáme po odsouhlasení návrhového počtu vlaků).

### 7.1 HRADEC KRÁLOVÉ - 3 PŘEJEZDY (DOSUD POUZE ÚVODNÍ PROJEDNÁNÍ SE SMHK)

#### 7.1.1 P4001 ev. km 26,736, Hradec Králové, ulice Honkova/Kudrnova (Kurty)

##### Prezentované varianty řešení

- 1) zrušení přejezdu, náhrada podchodem pro pěší a cyklisty, úprava ulice Kudrnovy k přejezdu P4001 (cca 1600 m), varianty podchodu
- 2) přejezd ani přechod nelze z prostorových důvodů zřídit

##### Názor obce

- 1, 2) akceptuje nutnost zrušení

##### Návrh dalšího postupu

- dle stanoviska SMHK
- zrušení přejezdu, náhrada podchodem pro pěší a cyklisty - výběr varianty

**Připomínky investora:**

- prověřit variantu z ulice Kuklenská

**7.1.2 P4000 ev. km 26,195, Hradec Králové, místní komunikace ulice Pardubická (u zastávky Kukleny)****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada podjezdem - varianty okolních komunikací
- 2) ponechání přejezdu, doplnění podchodem pro pěší a cyklisty
- 3) dohoda o budoucí spolupráci při výstavbě mimoúrovňového křížení mezi SŽDC a SMHK, aby SŽDC SMHK neúčtovalo poplatky za výluky

**Názor obce**

- 1) v ÚP je mimoúrovňové křížení, doplníme po projednání

**Návrh dalšího postupu**

- dle stanoviska SMHK

**Připomínky investora:**

- zpracovat ekonomické hodnocení

**7.1.3 P3999 ev. km 25,119, Hradec Králové, místní komunikace ulice Pardubická (Panelárna)****Prezentované varianty řešení**

- 1) ponechání přejezdu, doplnění podchodem pro pěší a cyklisty (přejezd bude výhledově zrušen)
- 2) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem, minimální U

**Názor obce**

- 1) SMHK požaduje mimoúrovňové křížení podchodem, Panelárna by měla být v budoucnu zrušena včetně přejezdu

**Návrh dalšího postupu**

- dle stanoviska SMHK

**Připomínky investora:**

- nadjezd neprezentovat

**7.2 SILNIČNÍ NADJEZD ŽKM 23,974, HRADEC KRÁLOVÉ PLAČICE, SILNICE II/333****Prezentované varianty řešení**

- 1) přestavba nadjezdu dle kolejového řešení odbočky Plačice
- 2) navrhujeme úplnou uzavírku komunikace na cca 1,5 roku, objízdná trasa přes Praskačku
- 3) alternativně navrhujeme provizorní nadjezd (nevhodné, nový plnohodnotný most)

**Názor obce**

- 1) SMHK požaduje prostor pro komunikace v krajních polích

**Návrh dalšího postupu**

- dle stanoviska SMHK, KÚ Khk a Policie ČR k uzavírce komunikace

**Připomínky investora:**

- prověřit provizorní přejezd
- prověřit vybudování v předstihu nového nadjezdu v nové poloze, převést provoz před uzavřením stávajícího

**7.3 DÁLNIČNÍ NADJEZD ŽKM 22,997, HRADEC KRÁLOVÉ PLAČICE, DÁLNICE D11**

- uveden do provozu 2017
- podjezdová výška vyhovuje
- vzdálenost k pilířům vyhovuje i pro dvoukolejnou trať

**Návrh dalšího postupu**

- bez úprav

**Připomínky investora:**

- bez připomínek

**7.4 P3998 EV. KM 22,462, PRASKAČKA/VLČKOVICE, MÍSTNÍ KOMUNIKACE VLČKOVICE (VYDRA)****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada místní komunikací k P3998 (cca 600 m, objízdná trasa cca 1,2 km)
- 2) zrušení přejezdu, náhrada podchodem pro pěší a cyklisty
- 3) ponechání přejezdu, úprava křižovatky u přejezdu

**Názor obce**

- 1) nesouhlas
- 2) obec zvažuje, obyvatelé za přejezdem nesouhlasí
- 3) obec zvažuje

**Návrh dalšího postupu**

- dle stanoviska obce
- zrušení přejezdu, náhrada podchodem pro pěší a cyklisty - vyžaduje zábory

**Připomínky investora:**

- posuzovat společně se sousedním přejezdem/nadjezdem

**7.5 P3997 EV. KM 21,907, PRASKAČKA/VLČKOVICE, SILNICE III/32326****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem
- 2) ponechání přejezdu, úprava úhlu křížení

**Názor obce**

- 1) souhlas, požaduje chodník vlevo ve směru staničení
- 2) nesouhlas

**Návrh dalšího postupu**

- dle stanoviska obce
- návrh nadjezdu, ekonomické hodnocení, majetkoprávní prověření
- zásah do KoPÚ - vyvolaná investice

**Připomínky investora:**

- variantu úpravy úhlu křížení komunikace uvažovat v EH jako variantu „bez projektu“
- posuzovat společně se sousedním přejezdem ve Vlčkovcích

**7.6 P3996 EV. KM 20,918, PRASKAČKA/URBANICE, SILNICE III/32326****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem a podchodem pro pěší a cyklisty
- 2) ponechání přejezdu - přístup na nástupiště

**Názor obce**

- 1) v obou obcích část zastupitelů souhlasí, část ne
- 2) obce Praskačka i Urbanice souhlasí
- 3) obec Urbanice požaduje prověřit podjezd

**Návrh dalšího postupu**

- dle stanoviska obcí
- prověříme podjezd - nezajistíme vjezdy na pozemky

**Připomínky investora:**

- nadjezd ekonomické hodnocení

**7.7 LHOTA POD LIBČANY - 3 PŘEJEZDY + 1 TRÁVNÍK****7.7.1 P3995 ev. km 19,632, Lhota pod Libčany, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada účelovou komunikací k P3994 (cca 900 m)

**Názor obce**

- 1) obec není proti

**Návrh dalšího postupu**

- zrušení přejezdu
- návrh náhradní komunikace k sousednímu přejezdu

**Připomínky investora:**

- přejezd ve stanici - zrušit

**7.7.2 P3994 ev. km 18,707, Lhota pod Libčany, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada účelovou komunikací k P3993 (cca 900 m)
- 2) ponechání přejezdu, úprava křižovatky u přejezdu

**Názor obce**

- 1) obec nesouhlasí, přístup na pozemky
- 2) obec souhlasí

zastupitelstvo v 03/2018, na žádost svolá mimořádné

**Návrh dalšího postupu**

- ponechání přejezdu a úprava křižovatky

**Připomínky investora:**

- vzdálenost křižovatky od přejezdu nemusí být 30 m - prověřit

**7.7.3 P3993 ev. km 17,837, Lhota pod Libčany, silnice III/32319****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem prolukami v zástavbě s podchodem pro pěší a cyklisty - varianta východ

- 2) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem prolukami v zástavbě s podchodem pro pěší a cyklisty - varianta západ
- 3) ponechání přejezdu - přístup na nástupiště

**Názor obce**

- 1) obec spíše nesouhlasí
- 2) obec spíše nesouhlasí
- 3) obec souhlasí, p.p.č. 585/4 poskytl obci PF a je vázán na veřejně prospěšnou stavbu obce, dle sdělení SPÚ by komunikace musela být v ÚP obce jako veřejně prospěšná

zastupitelstvo v 03/2018, na žádost svolá mimořádné

**Návrh dalšího postupu**

- ponechání přejezdu a úprava křižovatek

**Připomínky investora:**

- pokud obec sdělí nesouhlas, pak bez připomínek, v opačném případě EH

**7.7.4 P3992 ev. km 16,645, Lhota pod Libčany/Trávník, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada účelovou komunikací k P3993 (cca 1200 m, most přes vodoteč)
- 2) ponechání přejezdu

**Názor obce**

- 1) obec Lhota Pod Libčany, Osice, Syrovátka nesouhlasí - přístup zemědělské techniky, přístup Osic k ČOV
- 2) obce souhlasí

**Návrh dalšího postupu**

- ponechání přejezdu a úprava úhlu křížení (stávající 63°)

**Připomínky investora:**

- bez připomínek

**7.8 P3991 EV. KM 15,206, SYROVÁTKA, SILNICE III/32316****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem
- 2) ponechání přejezdu

**Názor obce**

- 1) nesouhlas, na pozemcích výstavba RD, podél tratě zemní val
- 2) obce souhlasí

**Návrh dalšího postupu**

- ponechání přejezdu

**Připomínky investora:**

- pokud obec sdělí nesouhlas, pak bez připomínek, v opačném případě EH

**7.9 P3990 EV. KM 13,572, DOBŘENICE, SILNICE II/323****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem

2) ponechání přejezdu

**Názor obce**

- 1) obec souhlasí, SÚS připravuje rozšíření silnice, obchvat obce není v dohledu
- 2) obec souhlasí

**Návrh dalšího postupu**

- návrh nadjezdu, ekonomické hodnocení, majetkoprávní prověření

**Připomínky investora:**

- zpracovat ekonomické hodnocení

**7.10 KRATONOHY - 2 PŘEJEZDY****7.10.1 P3989 ev. km 12,060, Kratonohy, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada účelovou komunikací k P3988 (cca 500 m)
- 2) ponechání přejezdu

**Názor obce**

- 1) obec neutrální, projednat se ZS Kratonohy a.s.
- 2) obec souhlasí

**Návrh dalšího postupu**

- dále sledovat zrušení přejezdu s komunikací k sousednímu přejezdu

**Připomínky investora:**

- projednat se ZS Kratonohy

**7.10.2 P3988 ev. km 11,614, Kratonohy, silnice III/32313****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem
- 2) ponechání přejezdu

**Názor obce**

- 1) obec spíše nesouhlasí, přijde jim to zbytečné
- 2) obec souhlasí

obec požaduje zachování zastávky, o víkendu není autobusové spojení

**Návrh dalšího postupu**

- návrh přejezdu
- nadjezd dále nesledovat, nízká intenzita provozu

**Připomínky investora:**

- zpracovat EH

**7.11 OBĚDOVICE - 3 PŘEJEZDY**



**7.11.1 P3987 ev. km 10,174, Obědovice, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

1) zrušení přejezdu, náhrada účelovou komunikací k P3986 (cca 400 m)

**Názor obce**

1) obec nesouhlasí, přejezd je součástí komplexních pozemkových úprav SPÚ, přes přejezd je navržena HC6, realizace 2018

**Návrh dalšího postupu**

- návrh přejezdu

**Připomínky investora:**

- bez připomínek

**7.11.2 P3986 ev. km 9,793, Obědovice, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem (ekonomicky neobhajitelné)
- 2) ponechání přejezdu
- 3) po zjištění situace P3987 zrušení přejezdu s komunikací k P3987

**Názor obce**

- 1) obec spíše nesouhlasí, přijde jim to zbytečné
- 2) obec souhlasí
- 3) obec souhlasí, nutno projednat s uživateli Rybářství Chlumec n. C., Myslivecké sdružení Podháj

**Návrh dalšího postupu**

- zrušení přejezdu, náhrada účelovou komunikací k P3987

**Připomínky investora:**

- bez připomínek

**7.11.3 P3985 ev. km 9,330, Obědovice, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

1) zrušení přejezdu bez náhrady, přístup přes sousední přejezd P3986 s využitím stávajících komunikací

**Názor obce**

- 1) obec spíše nesouhlasí
- obec požaduje zastávku dle nabídky kraje
- obec požaduje obratiště a parkovací stání u výstupu z podchodu Káranice vlevo ve směru staničení

**Návrh dalšího postupu**

- návrh přejezdu
- návrh zastávky ve formě územní rezervy
- návrh plochy v Káranicích u stanice dle požadavku obce Obědovice

**Připomínky investora:**

- k možnosti zrušení přejezdu získat vyjádření obce

**7.12 KÁRANICE - 3 PŘEJEZDY + 1 DO TNS**

**7.12.1 P8358 ev. km 0,135, do areálu TM Káranice**

- přejezd bude zrušen

**Připomínky investora:**

- bez připomínek

**7.12.2 P3984 ev. km 8,425, Káranice, silnice III/32731****Prezentované varianty řešení**

1) zrušení přejezdu, náhrada místní komunikací k P3983 (cca 850 m) + prodloužení podchodu pro cestující

**Názor obce**

1) obce Káranice a Obědovice na jednání vzali na vědomí, souhlasí s kompenzačními opatřeními,  
- následně po zvážení obec požaduje podjezd v místě rušeného přejezdu, obec nechce převzít a udržovat náhradní komunikaci, poukazuje zejména na zimní období, kdy dochází k zavátí komunikací, na čištění nemá obec mechanizaci

- obec Obědovice požaduje obratiště a parkovací stání u výstupu z podchodu Káranice vlevo ve směru staničení

**Návrh dalšího postupu**

- zrušení přejezdu
- návrh komunikace
- prověření podchodu/podjezdu v místě rušeného přejezdu dle požadavku obce Káranice
- návrh plochy v Káranicích

**Připomínky investora:**

- přejezd ve stanici – zrušit
- znovu projednat a zamítnout požadavek na podjezd

**7.12.3 P3983, ev. km 7,578, Káranice, silnice III/32728****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem, obchvat
- 2) ponechání přejezdu s oddálením křižovatky

**Názor obce**

- 1a) obec Káranice není proti,
  - 1b) obec Chudeřice nesouhlasí, nechce přivádět dopravu do obce, nechce přivádět dopravu k mateřské škole
- 2) obec souhlasí

**Návrh dalšího postupu**

- ponechání přejezdu

**Připomínky investora:**

- zpracovat EH na nadjezd

**7.12.4 P3982, ev. km 7,202, Chudeřice/Káranice, účelová komunikace****Prezentované varianty řešení**

- 1) zrušení přejezdu + náhrada účelovou komunikací k P3983 (cca 400 m)

**Názor obce**

1a) obec Chudeřice nesouhlasí, vybudovala komunikaci - přístup na ČOV, podél komunikace kanalizace a kabel NN

1b) obec Káranice není proti

**Návrh dalšího postupu**

- ponechání přejezdu

**Připomínky investora:**

- pokusit se o zrušení přejezdu s komunikací podél železniční tratě

**7.13 P3981, EV. KM 5,915, STARÁ VODA, MÍSTNÍ KOMUNIKACE****Prezentované varianty řešení**

1) zrušení přejezdu, náhrada nadjezdem

2) ponechání přejezdu s oddálením křižovatky u obce

**Názor obce**

1) obec nesouhlasí

2) obec není proti

3) obec požaduje podjezd s omezenou podjezdnou výškou, aby omezila provoz zemědělské techniky

**Návrh dalšího postupu**

- prověřujeme podjezd

- návrh přejezdu

**Připomínky investora:**

- zpracovat ekonomické hodnocení

**7.14 SILNIČNÍ NADJEZD ŽKM 4,454, NOVÉ MĚSTO, SILNICE II/611**

- podjezdná výška vyhovuje

- vzdálenost k pilířům vyhovuje i pro dvoukolejnou trať

**Návrh dalšího postupu**

- prověřit detailně prostor pod mostem







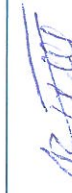


- navrhnout opatření proti nárazu do pilířů

- případně získat souhlas s výjimkou/odchylným řešením








**Připomínky investora:**

- prověřit

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)  Pracovní porada - železniční svršek a nástupiště
DATUM	18. prosince 2017
MÍSTO	SUDOP Praha, Olšanská 1a, 130 80 Praha, zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	E-MAIL / TELEFON	PODPIS
David FUKSA	SŽDC 026	dfuksa@sazdc.cz 725 919 470	
Karel KOHOUT	SŽDC, s.o. OŘ HK, ÚT	kohoutk@sazdc.cz 602 456 922	
Ivan GRISH	SUDOP E4 a.s.	ivan.grish@supra.cz 603 229 030	
Václav Kubista	SŽDC, 029	kubista@sazdc.cz 724 791 413	
Martin VANĚK	SŽDC 026	vanekm@sazdc.cz 702 287 876	
Radek TREJTMAR	SŽDC 013	trejtmard@sazdc.cz 724 753 556	
Jiří REJČKA HUBEC	SŽDC OŘ HK ÚT	hubecj@sazdc.cz 775 741 225	
JAN NOVÁK	SUDOP Praha a.s.	jan.novak@sudop.cz 267 044 159	
ALEŠ ZEMAN	SŽDC OŘ 06	zemanA@sazdc.cz 702 209 232	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	E-MAIL / TELEFON	PODPIS
JAN PANCHARTEK	SŽDC ČR OG	panchartek@sdc.c2 724 030 021	
DANIELA JANČÍKOVÁ	SŽDC SÚZ	danielkova@sdc.c2 605 631 031	
Karel TRIDERN	SŽDC SSZ	tridern@sdc.c2 972 244 833	
Daniel FILIP	SUDOP PRAHA a.s.	daniel.filip@sudop.c2 605 229 078	
Petr VRÁBEZ	SUDOP PRAHA a.s.	petr.vrabec@sudop.c2 739 329 031	
Jan Šefara	SŽDC ORTHU STHK	sefara@sdc.c2 724 564 424	
PETR KUNÍK	SŽDC SSZ	kunik@sdc.c2 725 205 297	

**NÁZEV AKCE:** Modernizace t.ú. Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Profesní porada (železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy)

**DATUM:** 7. března 2018

**MÍSTO:** SVV Pardubice, Palackého 208

**ÚČASTNÍCI:** Dle prezenční listiny

**ZAZNAMENAL:** Ing. Pavel Utinek

---

**PODROBNÝ SEZNAM STAVU DOKUMENTU**

č.rev.	Datum	Popis	Vyhotovil
01	2018/03/21	Koncept k připomínkám objednatele	Utinek
02	2018/04/05	Vydání po připomínkách	Utinek

---

## 1 OTEVŘENÉ BODY Z MINULÝCH PORAD

Z minulých jednání jsou otevřené tyto body:

### 1.1 NAVÁZÁNÍ STAVEB

Na předchozích poradách byly neuzavřeny možnosti a varanty navázání staveb (viz níže)

### 1.2 DOPADY PROVOZU ETCS L2

Užitečné délky kolejí jsou uvažovány dle předchozích porad a dopadu provozu pod ETCS L2. Základní vzdálenost mezi námeznicí je 955 m pro Luž = 800 m.

## 2 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

### 2.1 ZÁKLADNÍ PARAMETRY GPK

#### 2.1.1 Směrový návrh

Základní principy směrových návrhových parametrů GPK byly odsouhlaseny na předchozích poradách. V příloze

č. 1 je zobrazena přehledná tabulka prvků GPK .

#### 2.1.2 Výškový návrh

V několika případech vzniká požadavek na zdvih nivelety 0,5 až 0,7 m a to i vzhledem k hladině Q100.

Základní výškový návrh respektuje potřebné zdvihy u mostních objektů:

Km 1,985 +0,60 m

Km 2,696 +0,60 m

Km 3,660 +0,50 m

Km 25,886 +0,50 m

Km 26,200 +0,70 m

## 3 NAVÁZÁNÍ STAVEB

Určení rozhraní a způsobu napojení obou staveb je důležité pro procesy EIA a pro územní řízení.

Základní možnosti napojení staveb byly probrány na předchozích poradách. Byly dohodnuty dvě možnosti napojení staveb v závislosti na jejich pořadí

Schémata napojení jsou doložena v přílohách.

Názvy staveb:

Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové (dále CHRk)

Kanín – Chlumec (dále jen KaChl)

Opatovice nad Labem – Hradec Králové (dále OpaHrK)

V příloze č. 2 jsou zobrazena schémata všech variant zapojení

### 3.1 CHLUMEC NAD CIDLINOU

Na předchozí poradě týkající se stavby KaChl bylo dohodnuto rozhraní staveb v km 0,940 v nové stopě, jak stavebně, tak z hlediska územních řízení.

#### 3.1.1 Stavba CHRk bude předcházet stavbě KaChl

V případě realizace jako první stavby „Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové“ bude tato stavba ukončena cca v km 2,3 výhybkou tvaru 1:18,5. -1200, dále směr Chlumec n. C. budou pouze provizorně položeny kabelové trasy a upraveno TZZ. Úsek km 0,940 – 2,30 bude následně vybudován v souběhu se stavbou Kanín – Chlumec n. C.

#### 3.1.2 Stavba KaChl bude předcházet stavbě CHRk

Pokud bude stavba KaChl předcházet stavbě CHRk, byla by stavba KaChl dočasně ukončena poslední výhybkou zhlaví ŽST Chlumec n. C. a úsek po km 0,940 by byl vybudován následně v souběhu se stavbou CHRk.

Alternativně (zejména pro případ, kdy by součástí stavby KaChl byl podjezd km cca 0,3) by bylo naopak možné vybudovat stavbu KaChl až do km 0,940 a současně v předstihu část sousední stavby CHRk po km cca 2,3 s tím, že na novém tělese by dočasně mohla být jak dvoukolejka, tak případně i pouze jedna kolej; tento postup je možný jen tehdy, pokud by stavba CHRk získala v souběhu se stavbou KaChl alespoň stanovisko EIA, územní rozhodnutí a příslušnou část pozemků po km 2,3.

#### 3.1.3 Stavba KaChl bude provedena současně se stavbou CHRk

Bude posouzeno individuálně, jedná se o ideální stav.

### 3.2 HRADEC KRÁLOVÉ

Na poradě bylo dohodnuto rozhraní staveb v km 26,900 v souladu se Zadávacími podmínkami. Stavba Opatovice – HK bude upravena takto:

- její kolejové řešení (=výkresy pro územní řízení) bude až po styk obou staveb navrženo pro cílový stav napojení, tj. se dvěma kolejemi v posunutých osách a s kolejovou spojkou;
- na výjezdu ze ŽST Hradec Králové projektant prověří optimalizaci převýšení  $I_{100}=100\text{mm}$  a posoudí geometrii pro průjezd nákladních vlaků  $V_{nk}=50\text{km/h}$ .

#### 3.2.1 Stavba CHRk bude předcházet stavbě OpaHrK

Nová kolej č. 1 bude ukončena cca v km 26,9 a napojena na stávající stav.

Nová kolej č. 2 bude ukončena cca v km 26,19 provizorní odbočkou, aby se nezasahovalo do stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hradec Králové hl.n.

Mezi km 26,1 a 26,9 bude pro kolej č. 2 zřízen železniční spodek, trakční stožáry, mimoúrovňová křížení. Úsek km 26,1 – 26,9 (pokládka železničního svršku, aktivace ZZ) bude dokončen při stavbě OpaHrK samostatnou stavbou (etapou CHRk).

#### 3.2.2 Stavba OpaHrK bude předcházet stavbě CHRk

Kolej č.5a se napojí za žst Hradec Králové na stávající stav pomocí provizorně směřovaného oblouku pro  $V=80\text{ km/h}$  tak, že v km 26,9 se naváže na stávající stav koleje. Kolej č. 7a se nebude provizorně napojovat výhybkou na stávající trať, ale zůstane kusou, dokud nebude realizována stavba CHRk.

Souběžně se stavbou CHrK bude následně dobudován úsek km 26,9 – oblouk včetně obou kolejových spojek. Náklady stavby CHrK budou uvažovat s tímto postupem, tj. jejich součástí budou i obě kolejové spojky.

### 3.2.3 Stavba CHrK bude provedena současně se stavbou OpaHrK

Bude posouzeno individuálně, jedná se o ideální stav.

## 4 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

### 4.1 PRŮZKUM PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Zpracovatel navrhl umístění sond pražcového podloží a zažádal o výluky potřebné pro zhotovení průzkumu. Ve stanicích tyto obdržel a průzkumy zpracoval (pracovní verze je již k dispozici), **výluky traťové koleje byly na prosincové výlukové poradě odsouhlaseny v termínu 19. – 26. 3. 2018.**

Z tohoto důvodu bylo na poradě dohodnuto, že odevzdání konceptu bude bez části Průzkumů a Návrhu pražcového podloží.

### 4.2 NÁVRH PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Návrh pražcového podloží bude vycházet z průzkumu a bude projednán na dalších poradách. Vzhledem k nejistotě dodání průzkumu pražcového podloží zhotovitel navrhuje dimenzovat hloubky odvodňovacích zařízení na mocnosti 0,3 m šterkodrti + 0,5 m zlepšení zeminy. Objednatel souhlasí, ovšem upozorňuje, že rozhodující bude návrh po provedení průzkumu.

Jako základní tvar pláně navrhuje projektant **typ 3.2**, popřípadě **typ 6**.

#### 4.2.1 Styk se záplavovým územím a Q100

km	km	kolize
26,900	26,350	vlevo
26,280	25,850	vlevo
26,200	25,700	vpravo
24,000	23,900	vlevo
23,950	23,750	vpravo
2,800	2,500	vlevo
2,250	0,900	vlevo
0,900	0,820	křížení

Tato místa jsou řešena individuálně. Bude posouzena výška pláně železničního spodku a konstrukce tělesa dle VL SŽDC.

### 4.3 KONCEPCE ODVODNĚNÍ

Celková koncepce odvodnění je koncipována s minimalizací zaústění do veřejných kanalizací.

V maximální možné míře je navrhováno zaústění na volný terén nebo do stávajících propustků a příkopů.

Objednatel požaduje jako přednostně navrhovat gravitační odvodnění zpevněnými příkopy do propustků a stávajících vodotečí. S ohledem na výsledky geotechnického průzkumu nesouhlasí s navrženými vsakovacími či odpařovacími objekty, protože nelze očekávat jejich trvalou funkčnost.

Sklon příkopů je doporučeno držet v co největší míře min 2,5‰ v odůvodněných případech až 1‰.

Vzdálenost od pláně může být v odůvodněných případech navrhována na 0,15 m.

Aby nedocházelo s budováním příkopů k velkým výkopovým pracím, dojde v rovinatém území ke k úpravě nivelety koleje, aby částečně kopírovala sklon odvodnění. S tímto krokem dojde i k odstranění četných výškových lomů, které jsou v některých místech po cca 300 m. V místech, kde dochází ke zdvihu nivelety (max. do 1m), bude nová osa koleje vzdálená od stávající koleje cca 4,5 až 5 m tak, aby mohl být zachována stávající koleji při výstavbě s omezením použití pažení.



U přejezdů se nemusí nacházet rozvodí, vodu z příkopů je možné provést v těchto místech skrz trubní propustky (DN 400/800) pod komunikací s trativodem vedle propustku.

#### 4.3.1 Stanice

Stanice budou koncipovány s odvodněním trativody vně hlavních kolejí s vyústěním do příkopů gravitačně odvádějících vodu do stávajících vodotečí.

Ve stanicích bylo dohodnuto případné použití trativodů s minimálním sklonem 3‰ a s podbetonováním. Dno trativodu musí být min. 0,15 m pod okrajem zemní pláně.

#### 4.4 PŘELOŽKY TRATI

V km 1,4 až km 2,2 je navrhována přeložka trati. Konstrukce železničního tělesa bude navržena dle VL pro násep v inundačním území. Nad  $Q_{100}$  mohou být využity i soudržné zeminy, pod  $Q_{100}$  je vhodnější použít jen nesoudržné zeminy.

Základní sklon všech vnějších svahů projektant navrhuje 1:2.

#### 4.5 ODTĚŽENÍ STÁVAJÍCÍHO TĚLESA

V km cca 1,4 až km 2,2 bylo dohodnuto odtěžení stávajícího násypu ve sklonu 2% od nového tělesa.

Hluché místo mezi těmito násypy bude vyplněno vytěženým přebytečným materiálem ze stavby, případně při nedostatku bude dodatečně dosypán z přebytku ze stavby Kanín – Chlumec nad Cidlinou.

Stávající těleso trati nebude odtěžováno.

#### 4.6 VEDENÍ KABELOVÝCH TRAS

Návrh vedení hlavní kabelové trasy respektuje nejen optimální zakomponování do železničního tělesa, budoucích majetkových vztahů a postupy výstavby.

Hlavní kabelová trasa je předpokládána v rozměrech 0,7 m šířky x 0,9 m hloubky, v některých místech vedení v kabelovodech.

#### 4.7 HRÁZKY PROTI SPLYVU

Obec Obědovice požaduje v úseku km 9,0 až cca km 11,0 opatření proti zanášení železničního tělesa zeminou z pole. Projektant navrhuje v tomto místě vybudování hrázky proti splyvu zeminy (lichoběžník o výšce 0,5 a celkové šířce 1,5m. Kabelová trasa umístěn na vnitřní straně.

#### 4.8 ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ, DEPONIE, RECYKLAČNÍ ZÁKLADNY

Všechna provizorní zřízení nutná k výstavbě trati jsou navržena do začlenění do SO spodku z důvodů:

- Jednoznačného umístění a přiřazení provizorní plochy do SO a následně KN
- Vykazování množství, nákladů
- Zahrnutí více profesí a SO

Na poradě bylo dohodnuto, že všeobecné staveništní komunikace vedoucí podél trasy, deponie a recyklační základna budou součástí SO spodku. Samostatná zařízení stavenišť jednotlivých SO (mosty, přejezdy, apod.) budou součástí těchto objektů

#### 4.9 SOUBĚHY S KOMUNIKACEMI

Projektant prověří v celém úseku souběhy komunikací a v odůvodněných případech navrhne oddělení komunikací svodidlem (např. v km 4,0 – 4,8).

### 5 Železniční stanice

#### 5.1 VŠEOBECNĚ

Užitečné délky kolejí jsou uvažovány dle předchozích porad a dopadu provozu pod ETCS L2

Základní vzd. mezi námezny je 955 m, u každé koleje budou udány tři hodnoty užitečné délky koleje: návěstidlo – návěstidlo, návěstidlo – PočN pro lichý směr, návěstidlo – PočN pro sudý směr.

Aplikace podmínek pro provoz s ETCS L2 v dokumentaci bude provedena podle dopisu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ čj. 200009/2018-SŽDC-GŘ-O6 z 8. 3. 2018

## 5.1.1 Nakládkové plochy a rampy

Na předchozích poradách by sdělen předpokládaný rozsah a požadavky na umístění překládkových ploch a ramp. Shrnutí:

### 5.1.1.1 Nové Město nad Cidlinou

Stávající		Návrh
Rampa	není	není požadováno
Plocha	není	není požadováno

### 5.1.1.2 Káranice

Stávající		Návrh
Rampa	Boční, st. kol. č.5	není požadováno, zůstane zachována, bez kolejového napojení / využití
Plocha	Není	L=50m, š=9 m u kol.č.4b

### 5.1.1.3 Dobřenice

Stávající		Návrh
Rampa	Boční, st. kol. č.5 (soukromá)	není požadováno, zůstane zachována, bez kolejového napojení / využití
Plocha	Kol.č.5	L=225m, š=9 m

### 5.1.1.4 Praskačka

Stávající		Návrh
Rampa	Boční, u kol. č.2	K demolici
Plocha	Kol. č. 3a	OŘ HK, L=160 m, š=9,0
Plocha	Kol. č. 5	RID, L=425 m, š=7,5 m

Demolice stávajících překládkových ploch a ramp budou součástí SO železničního spodku

Výstavba nových ploch je součástí SO komunikací

## 5.2 ŽST KÁRANICE

- Bylo provedeno projednání s vlastníkem vlečky ohledně navázání vlečky do hlavní koleje. Vlečkař souhlasí s navrženým řešením, požaduje další informace a preferuje umístění zařízení SŽDC (výkolejka, návěstidlo) na svém pozemku jako věčné břemeno. OŘ HK se vyjádří, zda s tímto dělením souhlasí.
- Objednatel preferuje odvodnění gravitačním způsobem s vyústěním do vodotečí a odmítá vyústění odvodnění trativodů do vsakovacích objektů. Projektant navrhne alternativní řešení.
- Objednatel požaduje z důvodu bezpečnosti chodců v podchodu, sloužícím též jako cyklotrasa prověření zrušení schodů na západní straně ostrovního nástupiště a posun jejího čela směrem na HK.

### 5.3 ŽST DOBŘENICE

- Zadavatel preferuje odvodnění gravitačním způsobem s vyústěním do vodotečí a odmítá vyústění odvodnění trativodů do vsakovacích objektů. Projektant navrhne alternativní řešení.
- Mezi kolejí č. 3 a č. 5 změnit osovou vzdálenost ze 6,00 m na 5,00 m.

### 5.4 ŽST PRASKAČKA

- Zadavatel preferuje odvodnění gravitačním způsobem s vyústěním do vodotečí a odmítá vyústění odvodnění trativodů do vsakovacích objektů. Projektant navrhne alternativní řešení.

## 6 NÁSTUPIŠTĚ

Koncepce nástupišť byla odsouhlasena na předchozích poradách.

Nově bylo dohodnuto vstřícné umístění nástupišť na zastávce Kratonohy.

Bylo dohodnuto, že zastávka Obědovice bude projektována v podrobnosti DÚR z důvodu zajištění koordinace, ale o případném začlenění do hlavní stavby bude rozhodnuto následně podle vývoje jednání mezi SŽDC a KÚ KHK..

## 7 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A MIMOÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ

Projektant předložil návrhy na možnosti úrovněového a mimoúrovňového křížení s komunikacemi. Předložený návrh bude součástí odevzdání 03/2018 (Konceptu).

# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)	
DATUM	7. března 2018	
MÍSTO	SŽDC s.o., zasedací místnost SSV, Palackého 208, 530 02 Pardubice	

Pracovní porada - železniční svršek, spodek a nástupiště

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	E-MAIL / TELEFON	PODPIS
Karel Fideleš	SŽDC, s.o., SSV	fideleš@szdc.cz 972 244 833	F
DANIELA JANONKOVÁ	SŽDC, SVK	JANONKOVA@SZDC.CZ 606 631 029	Janonk
RADEK TREJTNAR	SŽDC, GŘ OČ	trejtnar@szdc.cz 724 753 556	R
JAN PAUCHARTEK	SŽDC GŘ OČ	paucharstek@szdc.cz 729 030 021	P
ALŠ ZEMAN	SŽDC GŘ OČ	ZemanA@szdc.cz 702 209 232	Zeman
IVAN GRISH	SUDOP EY a.s.	ivan.grish@k-dopra.cZ 605 229 030	Z
PAVEL UTINEK	SUDOP PRAHA, a.s.	PAVEL.UTINEK@SUDOP.CZ 605 229 091	U
DAVID HOLEČEK	SUDOP PRAHA, a.s.	DAVID.HOLECEK@SUDOP.CZ 735 193 120	H
Daniel FILIP	SUDOP PRAHA a.s.	daniel.filip@sudop.cz 605 229 078	Filip



[illegible]

**NÁZEV AKCE:** Modernizace t.ú. Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Profesní porada (železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy)

**DATUM:** 23. května 2018

**MÍSTO:** SUDOP PRAHA, a.s., m.č.101a

**ÚČASTNÍCI:** Dle prezenční listiny

**ZAZNAMENAL:** Ing. Pavel Utinek, Ing. Pavel Michl

## 1 PŘIPOMÍNKY KE KONCEPTU 04 / 2018

Na základě odevzdání Konceptu 04 / 2018 projektant obdržel připomínky od zadavatele a jeho odborných složek. Na poradě bylo provedeno jejich vypořádání (jsou zde uvedeny pouze části týkající se železničního svršku, spodku a nástupišť):

### 1.1 ODBOR ZÁKLADNÍHO ŘÍZENÍ PROVOZU (O12)

V identifikačních údajích stavby (základní charakteristika stavby a jejího užívání) požadujeme stavbou dotčenou trať/tratě uvádět i dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“ (viz [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)). Z hlediska projektové dokumentace je podstatné, o jakou dráhu se přesně jedná. V celé dokumentaci je nutné sjednotit číslování prvků železniční infrastruktury v souladu s předpisem SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis. Dráhy-vlečky nutno očíslovat v celé dokumentaci podle číselníku vleček SŽDC – toto označení je jedinečné a neměnné. V celé dokumentaci (i v části D.2.3.4) navrhujte pouze elektrický ohřev výhybek. V celé dokumentaci požadujeme dodržovat interní předpis SŽDC SR 70 Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Například přesně je nutné popsat navrhovaný stav v ŽST Praskačka.

[Bude zapracováno a sjednoceno](#)

V ŽST Praskačka požadujeme elektrický ohřev výhybky č. 6 (bude přestavována ve spojení s výhybkou č. 4). Požadovaný stav je nutné promítnout i do profese D.2.3.4.

[Bude doplněno a zkoordinováno – pro uvedené výhybky bude navrženo EOV](#)

V ŽST Káranice ve spolupráci s profesí D.1 prověřte navrhovaný rozsah elektrického ohřevu výhybek (například výhybka č. 7). Navržený stav je nutné promítnout i do profese D.2.3.4.

[Bude doplněno a zkoordinováno – pro uvedené výhybky bude navrženo EOV](#)

### 1.2 OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ HRADEC KRÁLOVÉ

#### 1.2.1 Řízení provozu (ŘP)

str. 82 - Tabulka nových výhybek Praskačka: požadujeme elektrický ohřev výhybky č. 6 (bude přestavována ve spojení s výhybkou č. 4)

[Bude doplněno a zkoordinováno – pro uvedené výhybky bude navrženo EOV](#)

str. 85 - Tabulka nových výhybek Plačice: požadujeme elektrický ohřev výhybky č. 1 bude přestavována ve spojení s výhybkou č. 2

[Bude doplněno a zkoordinováno – pro uvedené výhybky bude navrženo EOV](#)

#### 1.2.2 Správa mostů a tunelů (SMT)

V úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové se nacházejí ještě dále uvedené objekty, které jsou v drážním tělese a které byly vyřazeny z evidence z důvodu nenalezení. Jsou to propustky v km 0,306; 10,790;

12,172; 14,988; 16,157; 16,286; 17,867; 18,701; 19,116; 20,915; 22,422; 22,469; 27,338. Tyto objekty je nutné také řešit např. v rámci železničního spodku.

Uvedené propustky budou zařazeny do demolic v rámci SO železničního spodku.

### 1.3 SŽDC GŘ O13

#### 1.3.1 Všeobecně

V technické zprávě objektu žel. svršek a spodek se v čl. 5.1 „Základní požadavky na cílový stav“ uvádí v posledním bodu výčtu „ponechání úrovněových přejezdů, zabezpečení 3. kategorie“. Tento bod je v rozporu se schvalovacím protokolem studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. Žádáme bod upravit na znění „prověření náhrad úrovněových křížení“.

Bude upraveno v TZ

V technické zprávě objektu žel. svršek a spodek v čl. 5.2.2 citujte dopis O6 a O14 čj. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“.

Budou zpracovány poslední požadavky na aplikace ETCS L2 – viz připomínky SSZ.

V technické zprávě objektu žel. svršek a spodek se v čl. 5.2.6.1 uvádí délka kolejnic 20 m pro koleje ve stanicích. Mimo zvláštních případů hodných zřetele k tomuto řešení obecně není důvod, i pro zřízení BK v dopravních kolejích stanice se využijí kolejnice délky 75 m. Do BK navrhnete svařit všechny dopravní koleje stanic, ne jen hlavní dopravní (viz druhý odstavec).

Budou navrženy kolejnice délky 75 m a vevaření do BK budou všechny dopravní koleje. V TZ budou popsány dopady navázání úseků BK / stykovaná kolej.

V technické zprávě objektu žel. svršek a spodek se v čl. 5.2.8.1 uvádí opatření při vedení kabelových tras náspelem tělesa žel. spodku. Doporučujeme umístit kabelové trasy mimo vlastní těleso žel. spodku ve všech úsecích, kde je to z územního hlediska možné.

Bylo vyjasněno na poradě - kabelové trasy budou přednostně navrhovány mimo oblast železničního tělesa a budou zobrazeny v příčných řezech.

Do čl. 5.2.8.1.2 v technické zprávě objektu žel. svršek první odstavec doplňte informaci, že ve všech případech bude dodržena zásada min. výšky pláňe spodku nad Q100.

Bude doplněno. Dotčená místa budou vyjmenována s popisem vč. zobrazení v podélném profilu

Soustava žel. svršku v předjízdových kolejích železničních stanic by měla být UIC 60, jelikož podle údajů uvedených v technické zprávě budou hlavní koleje zařazeny dle provozního zatížení do 2. řádu (více než 29 mil. tun/rok).

V TZ je přiložena přehledná tabulka řádů kolejí i návrh svršku. Bude prověřeno dle přepočtů provozního zatížení

#### 1.3.2 Připomínky k jednotlivým částem a objektům

##### 1.3.2.1 Železniční svršek, spodek a přejezdy

V úseku do km 2,6 (hlavně km 2,1 – km 2,6) nejsou zakresleny v podélném profilu příkopy. V příčném řezu km 2,6 jsou. Sjednoťte.

Bude doplněno a projednáno

Ověřte, že zoblzení LN 3,415 a konce vzestupnice km 3,417 nejsou v konfliktu (nepřekrývají se, jsou opačného smyslu).

Bude prověřeno - KZO jsou v oblouku a mimo zaoblzení vzestupnice

Prověřte možnost vedení zpevněného příkopu v km 12,855 – km cca 13,100 vpravo v jednotném sklonu.

Bude prověřeno a doplněno

V podélném profilu km 23,972 by měl být most zřejmě označen jako silniční.

#### Bude upraveno

Vyspecifikujte úseky, kde nebude poloha hladiny Q100 plnit požadavky vzorových listů žel. spodku (úsek od km 26,1?).

#### Bude specifikováno v TZ, zobrazeno v příčných řezech i podélném profilu

Proveďte nutnost vložení odvrtné výhybky v odbočce Plačice ve vztahu k funkcím zabezpečovacího zařízení (dodržení prokluzové vzdálenosti). Odvrtná výhybka je nevhodně umístěna výměnovou částí na mostě.

Výhybka je vzhledem k neurčitému přechodnému období nutná. Po zahájení provozu pod ETCS již nutná nebude. Poloha výhybky vůči mostu bude prověřena – posuny výhybky možný, ale nevhodný vzhledem k záborům a nutnosti provizorního přejezdu.

Proveďte umístění hlavního návěstidla pro jízdu od Opatovic do Praskačky na plačické spojení před oblouk se ZP 3,083, tak aby nákladní vlaky nezastavovaly v oblouku s převýšením  $D = 115$  mm.

Posun návěstidla mimo poloměr s převýšením by velmi prodloužil jízdu mezi oddíly. Bude prověřeno na poradě ZZ a DT

Po poradě: Požadavek byl prověřen z hlediska zabezpečovacího zařízení a dopravní technologie. Prodloužení jízdní doby není omezující. Investor rozhodl o akceptování požadavku - návěstidlo bude umístěno mimo oblouk.

#### 1.3.2.2 Železniční spodek

Z důvodů nedokončeného geotechnického průzkumu a neprovedeného návrhu pražcového podloží nemám k dokumentaci připomínky.

Součástí dokumentace bude podélný geotechnický profil, který nebude jen lehce upravený účelový geotechnický profil (rozhraní mezi jednotlivými vrstvami pražcového podloží nebudou zakresleny jako vodorovné čárky). V podélném geotechnickém profilu budou vykresleny vrstvy pražcového podloží pomocí křivek. Jednotlivé vrstvy budou vyšrafovány. Podélný geotechnický profil bude doplněn o podélné rámečky s návrhem konstrukce pražcového podloží (výpočtový modul přetvárnosti, návrhová rychlost, typ konstrukce s délkou, skladba konstrukce, poznámka a polohy ZKPP).

Bude doplněno – Dne 20.5. 2018 projektant obdržel předběžné pracovní výsledky průzkumu. Na poradě bylo dohodnuto, projektant bude průběžné návrhy zasílat elektronicky zadavateli.

#### 1.3.2.3 Posouzení náhrad přejezdů

**P4001:** Posouzení náhrady přejezdu P4001 je doloženo vysokým počtem variant. Pro zúžení rozsahu variant uplatňujeme následující připomínky. Ve vztahu k železničnímu svršku jsou nejméně příznivé varianty šikmého vedení podchodu pod kolejovou spojkou č. 1 a č. 2. Pokud budou tyto varianty dále sledovány, žádáme o doplnění popisu řešení konstrukce podchodu a jeho přechodových oblastí. Ve variantách situování rampy výstupu podchodu podél hlavní koleje, resp. kolejových spojek žádáme o doplnění příčného řezu pro ověření prostorových podmínek konstrukce trati (ve vztahu k součástem železničního spodku, trakčního vedení, VSMP atd.).

HK Kudrnova - Honkova

V současnosti posuzuje varianty podchodu SMHK. Dle výsledné varianty podchodu bude doplněn řez i návrh řešení přechodových oblastí.

V současnosti posuzuje varianty podchodu SMHK. Dle výsledné varianty podchodu bude doplněn řez i návrh řešení přechodových oblastí.

**P4000:** Ve variantách podjezdu koordinujte přístup na zastávku Kukleny s návrhem podjezdu a návazností na stávající komunikace.

HK Kukleny Pardubická

Doplňujeme přístupy na zastávku z podjezdu ze všech směrů na obě nástupiště.

Návaznost je koordinována. Byla doplněna lávka přes podjezd pro pěší směřující po Pardubické od Labského Náhonu a na nástupiště na jižní straně.



**P3999:** Ve vztahu k výběru varianty doporučujeme zvážit náhradu mimoúrovňovým křížením z důvodu využívání přejezdu těžkou nákladní dopravou, z čehož vyplývají případné závažné následky při střetu na přejezdu. Byla prověřována varianta sdružení náhrady přejezdu P3999 a P4000 s vybudováním souběžné komunikace náhradního přístupu od náhrady křížení P4000 (s využitím stávající komunikace k „Centru sportu Fomei“)?

HK Kukleny Panelárna

Intenzita silniční dopravy je nízká, přínosy nepokryjí náklady na silniční nadjezd, variantu jsme prověřovali.

Nákladní doprava přes přejezd je stanovena MMHK, cituji:

„MMHK upozornil, že „přejezd je životně důležitý pro zabezpečení technického provozu města. V lokalitě „Temešvár“ za přejezdem se nachází logistické středisko nakládání s odpady města HK. Je zde překládací stanice komunálních odpadů, dále objemných odpadů vyseparovaných odpadů. Přes tento přejezd je obousměrný provoz vozidel (vozidla navážející odpady na překládací stanici a vozidla odvázející ve velkoobjemových kontejnerech slisovaný odpad na skládku odpadů do Chvaletic a na jiná zařízení) POČÍTEJME CCA 100 PŘEJEZDŮ VOZIDEL / DEN. JINÁ CESTA NA PŘEKLÁDACÍ STANICI NEEXISTUJE! Je třeba počítat i s velkou skládkou recyklovaných odpadů společnosti ENVI s.r.o., která by neměla recyklovat kudy odvážet.“

S ohledem na nízkou intenzitu dopravy, složení dopravního proudu a absenci alternativní přístupové cesty (viz. výše) bude zachován úrovňový přejezd.

**P3998:** Za nejvhodnější variantu lze považovat náhradu tohoto přejezdu podchodem s tím, že náhradní přístup pro silniční vozidla by byl zřízen od náhrady přejezdu P3997.

Praskačka Vlčkovice

Uvedenou variantu jsme navrhovali, obyvatelé domů za tratí nesouhlasí, obec Praskačka nesouhlasí a požaduje zachování přejezdu.

Dále bude sledována varianta s úrovňovým přejezdem.

**P3997:** Souhlasíme s návrhem náhrady stávajícího úrovňového křížení nadjezdem.

Praskačka – Vlčkovice

CBA podpořila návrh náhrady přejezdu silničním nadjezdem.

Dále bude sledována varianta s nadjezdem.

**P3996:** V rámci posouzení územně technických možností doporučujeme variantu podjezdu. Ve variantě zachování přejezdu je třeba dodržet min. vzdálenost přejezdové konstrukce 3 m od výměnového styku výhybky č.1 a dále min. úhel křížení pozemní komunikace a železniční trati 75°.

Praskačka - Urbanice

Stávající úhel křížení je 60°, v dokumentaci přepis 90°.

Obec Praskačka si přeje podjezd, obec Urbanice přejezd. Ale intenzita silniční dopravy není tak vysoká, aby přínosy pokryly náklady na vybudování silničního podjezdu.

Prověřili jsme úpravu úhlu křížení na 75°, nacházíme se v zastavěném území, znamená to výkup nemovitosti – rodinného domu a snížení návrhové rychlosti na silnici na 40 km/hod.

S ohledem na výše uvedené informace bude sledována varianta s úrovňovým přejezdem.

**P3995:** Souhlasíme s návrhem náhrady přejezdu souběžnou komunikací. Zachování přejezdu P3995, který je ve stávajícím stavu vně krajních výhybek žst. Praskačka s tím, že by nově byl situován do kolejového rozvětvení je v rozporu s ČSN 736380.

Lhota pod Libčany U Cibulky

Přejezd navržen ke zrušení s náhradou polní cestou k sousednímu přejezdu P3994.

Dále bude sledována varianta se zrušením přejezdu a náhradou polní cestou.

**P3994:** V návrhu náhrad není uvedeno prověření možnosti náhrady tohoto přejezdu stávající souběžnou komunikací od přejezdu P3993, což by bylo nejehospodárnější řešení. Nedoporučujeme do posouzení uvádět zdůvodnění „rituální likvidace dřevin během filipojakubské noci“, zdůvodňovat existenci přejezdu akcí, která se koná jednou ročně, není vhodné.

Lhota pod Libčany U smetáku

Uvedená varianta byla prověřována, byly prověřovány všechny čtyři přejezdy na k.ú. Lhota pod Libčany společně. Obec Lhota pod Libčany nesouhlasí se zrušením přejezdu, variantu jsme dále nesledovali. Přejezd slouží primárně k přístupu na zemědělské pozemky, zmínka o rituální likvidaci dřevin byla eufemismem ke skládkové činnosti – vypustím.

Dále bude sledována varianta se zachováním úrovnového přejezdu, křížení polních cest bude odsunuto od přejezdu na délku nejdelšího vozidla (min. 22 m), měřeno od jízdního pásu křižované komunikace, bez započtení zaoblení v křižovatce.

**P3993:** Nedoporučujeme dále sledovat variantu se zachováním stávajícího úhlu křížení.

Lhota pod Libčany Lhota

Obec Lhota pod Libčany nesouhlasí se zásahem na pozemek p.č. 585/4, kde má plány na dům s pečovatelskou službou. Problém bude i s oddálením křižovatky od přejezdu. Proto minimalizujeme oddálení křižovatky od přejezdu a úpravu úhlu křížení nenavrhujeme.

Dále bude sledována varianta s úrovnovým přejezdem ve stávající stopě komunikace. Variantu s úpravou úhlu křížení se opět pokusíme projednat s obcí.

**P3992:** Vzhledem k poměrně malému rozdílu nákladů na zřízení mimoúrovňového křížení a jeho relativní bezproblémovou realizaci vzhledem k územně technickým podmínkám doporučujeme sledovat variantu nadjezdu. Do porovnání nákladů je nutné započítat i rozdíl v provozních nákladech jednotlivých řešení včetně velmi odlišné životnosti zařízení v jednotlivých variantách.

Lhota pod Libčany U mrazáku

Prověříme náklady cestního nadjezdu.

Ale cestní nadjezd zůstane s vysokou pravděpodobností v majetku SŽDC, takže i na něm budou provozní náklady.

Nadjezd na polní cestě je ekonomicky nevyhovující, intenzita silniční dopravy je minimální, a nesystémový – polních cest máme více.

Nadjezd ekonomicky nevyhoví, dále bude sledována varianta s úrovnovým přejezdem.

**P3991:** Do komentáře k variantám náhrad doporučujeme uvést i popis záměru výhledového zřízení obchvatu obce (pokud je to skutečně relevantní).

Syrovátka

Obchvat obce Syrovátka není relevantní. Na poradách jsem zmínil, že aby bylo možné vybudovat smysluplný silniční nadjezd, musel by být součástí rozsáhlé přeložky silnice III/32316, v podstatě obchvatu Syrovátky. Obchvat je mimo možnosti železniční stavby, Královéhradecký kraj obchvat nepřipravuje.

Obchvat má v územním plánu obec Dobřenice, ale v současnosti ani v blízké budoucnosti není v plánu investic Královéhradeckého kraje.

Dále bude sledována varianta se zachováním úrovnového přejezdu ve stávající stopě komunikace.

**P3990:** Doporučujeme sledovat variantu nadjezdu vzhledem k významu pozemní komunikace. Doporučujeme v popisech důsledněji rozlišovat mezi sjezdy a křižovatkami.

Dobřenice

Investice dle posouzení CBA nedosahuje požadované ERR. Posuzujeme MKA.

Křižovatky s účelovou komunikací jsou oblíbenější v MKA.

Dále bude v PD sledována varianta s nadjezdem. Stále je prověřována ekonomická efektivita nadjezdu (viz výše).

**P3989:** Souhlasíme s variantou zrušení přejezdu a vybudování náhradního přístupu od sousedního přejezdu P3988.

Kratonohy – polní cesta

ZS Kratonohy nesouhlasí se zrušením přejezdu, budeme dále jednat.

Dále bude sledována varianta se zrušením přejezdu a náhradou polní cestou.

**P3988:** Bez připomínek.

Kratonohy - Michnovka

**P3987-P3985:** Tyto tři přejezdy doporučujeme posoudit ve skupině. Realizace pozemkových úprav v případě účelové komunikace přejezdu P3987 nemusí být zásadním kritériem pro rozhodování ve vztahu k významu stavby modernizace dráhy a horizontu realizace stavby modernizace.

Obědovice

Přejezdy jsou posuzovány ve skupině. Obec připustila zrušení jednoho přejezdu ze tří. U P3985 je požadována zastávka, přes P3987 je vedena HC KoPÚ a obec na ní má zájem, protože odvádí zemědělskou techniku mimo obec. Navrhujeme proto zrušení P3986 i přes nesouhlas obce.

Dále bude sledována varianta se zrušením přejezdu P3986 a náhradou polní cestou (viz výše).

**P3984:** Bez připomínek.

**P3983:** Bez připomínek.

**P3982:** Bez připomínek.

**P3981:** Doporučujeme sledovat náhradu přejezdu silničním podchodem. Řešení je v souladu s požadavky obce a rozdíl nákladů variant při zohlednění všech provozních nákladů nebude zásadní.

Stará Voda

Investice dle posouzení CBA nedosahuje požadované ERR.

Obec požaduje podjezd se sníženou nenormovou podjezdnou výškou pro osobní automobily - podchod.

Zemědělská společnost Rovina Písek s podchodem nesouhlasí.

Očekáváme nesouhlas IZS (HZS) – přes přejezd je přístup do obce ze silnice II/611 (II/11).

Dále bude sledována varianta se zachováním úrovněového přejezdu ve stávající stopě komunikace.

## 1.4 STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD

příčné řezy obecně: na vnější straně oblouků dodržujte šířku stezky min. 650 mm ve smyslu ČSN 73 6301 čl. 8.2. Požadavek bude zahrnut i do připravované změny předpisu SŽDC S3.

Bude zapracováno – šířka stezky bude navržena na 650 mm. Skloněná pláň v D=0 mm vyhoví.

příčné řezy obecně: konstrukce náspů a pražcového podloží bude projednána až po předložení geotechnického průzkumu a jeho zohlednění ve vlastním návrhu.

Konstrukce pražcového podloží bude navržena a projednána korespondenčně (pro účely vydání dokumentace k připomínkám) po vyhotovení průzkumů

podélné profily obecně: novou i starou niveletu popisujte jako niveletu TK.

Bude upraveno

podélné profily obecně: přehozené popisky sklonových a směrových poměrů.

Bude upraveno

podélné profily obecně: v některých výkresech je chybně uvedená hodnota Rv, uvedeno 180000 m místo 18000 m

Překlep, bude upraveno

situace obecně: mimo hlavní koleje popisujte jedinou rychlost V (nikoliv  $V_{130}$ ,  $V_{150}$ ,  $V_k$ ).

Bude upraveno – detailní popisy pouze pro hlavní koleje

situace obecně: popisujte staničení vždy průmětem do koleje, která bude nositelem systému staničení (stanovené správcem staničení), nikoliv pro každou kolej odděleně.

Staničení všech prvků GPK bude zobrazeno průmětem z nositelky staničení - koleje č. 1

situace a podélné profily obecně: v značné části trati chybí popisy a zakres odvodnění vlevo (u 2. koleje), resp. na krajích kolejíšť ve stanicích. S ohledem na geotechnické podmínky navrhujte oboustranné příkopy pokud možno v celé délce trati vyjma výrazných náspů (např. úseku Chlumec – N. Město), a to vždy zpevněné

Bude dále rozpracováno – Budou navrženy zpevněné příkopy s podélnými sklony až 1‰ se zaústěním do stávajících vodotečí. Na poradě bylo dohodnuto, že příkopy, které jímají vodu ze železničního spodku, budou v návaznostech zpevněné, příkopy, které jsou pod stávajícími náspy bez zaústění např. trativodů budou ponechány bez úprav (případně pročištěny)

situace km 1,248: rozhraní rychlostí bude až na konci přechodnice km 1,333, samotná mezilehlá přechodnice na vyšší rychlosti ještě nevyhoví.

Bude zapracováno - rozhraní rychlostí bude posunuto.

P km 1,410 a 1,800: část náspu pod úrovní Q100 navrhnete z propustného nenamrzavého materiálu

Bude zapracováno - Návrh sklady zemního tělesa bude navržen po vyhodnocení průzkumu.

P 3,290: nejasné, proč vlevo není mezi náspem a příkopem navržena lavička šířky 1 m.

Lavička bude doplněna

situace a PP km 1,643 doporučuji zrušit LN a protáhnout klesání 3,5 ‰ až do km cca 3,3.

Na poradě bylo dohodnuto, že celý úsek přeložky bude veden v úrovni 221,48 až do km cca 3,3 kde se protne se sklonem 3,5 ‰

situace a PP km 3,665: trativody navrhnete ve sklonu 5 ‰.

Bude zapracováno – trativody pod nástupištěm budou ve sklonu 5‰. Trativody budou navrženy vždy pod vnějšími nástupišti.

situace a PP km 3,775 – 4,000: vpravo nahraďte příkopovou zídku příkopem v rozsahu, kam až je prostorově možná bez kolize se silnicí. Následně podél silnice by patrně stačila i úspornější zídka J. V podélném profilu by příkop vlevo i příkopová zídka vpravo měly být ve stejné výšce, protože obě navazují na zatrubnění pod silničním mostem; výškově by měl na výtoku ze zatrubnění být alespoň minimální výškový odstup a pak sklon 2 ‰ do místa, odkud bude možné vést nivelety dna ekvidistančně vůči niveletě TK.

Bude prověřeno a zapracováno. Na výtoku ze zatrubnění použít sklon 1‰. V souběhu s komunikací, kde je to účelné, budou použity zídky J.

P km 4,220: příkopovou tvárnici vlevo ved'te přednostně ihned vedle podkladní vrstvy.

Bude prověřeno a zapracováno. UCB žlab podél komunikace bude v nezbytné míře nahrazen zídou „J“ (Malé či velké). Přednostně budou navrženy zpevněné příkopy TZZ3.

situace a PP km 4,450: pod nadjezdem trativody navrhnete ve sklonu 5 ‰ s tím, že se mírně zahlubí krátká část příkopu a zídky.

Bude prověřeno a zapracováno. Bude použita kombinace trativodu 5% a svodného potrubí 10%.

situace km 7,578: s ohledem na vyjádření OŘ Hradec Králové navrhuje posunout hranici vlečky Izomat Káranice za přejezd. Tím by SO 59-10-02 zanikl.

Hranice vlečky byla posunuta až za výkolejku a návěstidlo. Objekt doporučujeme ponechat - demolice, návaznosti – sloupy TV, výběh BK, apod.

situace PP km 7,678: posuňte LN tak, aby jeho zaoblení nezasahovalo do výhybek, např. do km 7,600.

Bude prověřeno a zapracováno – LN byl posunut do km 7,600

návěstidla v ŽST Káranice umístěte ve smyslu dopisu čj. 20009/2018-SŽDC-GR z 8. 3. 2018 a podle projednání dne 26. 4. 2018 takto: návěstidlo L4 posuňte na 20 m od výhybky 6. Návěstidlo L2 přisuňte k výh. 8 při dodržení vzdálenosti k osám kolejí, nejméně však na 20 m od námezničku. Návěstidlo L4 umístěte 100 m od námezničku výh. 4 s tím, že ve vzdálenosti 20 m bude dodatečný PočN určený pro vlaky opačného směru. Návěstidlo L2 umístěte 20 m od námezničku výh. 4. Vk1 se umístí 100 m od L4.

Stanice bude upravena dle výše uvedeného pokynu a zkoordinována. Lc 4 není možno posunout – vzdálenost od výkolejky Vk1 musí být min. 100 m.

situace, PP a příčný řez km 7,5 – 8,0: nejasný návrh odvodnění – v podélném profilu je jen trativod, v situaci jsou v části úseku i zpevněný a nezpevněný příkop s nezakreslenými návaznostmi, navíc se trativod má podle situace průběžně zaústovat do příkopu, aby se zmírnilo zahlubování odvodnění. Doporučuji sledovat vlevo příkop (se zatrubněním přes přejezd a podél zpevněné plochy); trativod mezi 2. a 4. SK průběžně zaústovat do tohoto příkopu; příkop podél 1. SK uvažovat zpevněný (a zaústěný do levostranného svodného potrubí), trativod podél 1. koleje v délce vlečky a přes přejezd.

Bude prověřeno a upraveno

P km 7,950 a 8,230: kabelovou trasu přesuňte za odvodnění.

Bude zapracováno

situace km 8,0: levostranný příkop je v kolizi s navrženou komunikací. Posuňte 4. SK tak, že KO oblouku R=500 m bude v úrovni nového začátku ostrovního nástupiště, popř. částečně navrhnete příkopovou zídku.

Bude zapracováno. KO R=500m navrhuji umístit za provizorium podchodu.

P km 8,080: doporučuji nahradit zídku vnějšího nástupiště ozeleněným svahem sklonu cca 1:3.

Bude prověřeno a zapracováno – opěrné zídky za nástupištěm budou navrženy jen v místech, kde je to nezbytné, v ostatních případech bude svah.

situace km 8,1: kvůli bezpečnosti v podchodu vypustíte schodiště z podchodu na ostrovní nástupiště, naopak doporučuji podchod opatřit světlíkem v ose nástupiště (po vzoru ŽST Chotoviny). Nástupiště doporučuji posunout cca 4 m k Chlumci tak, aby začátek nástupiště u obou hran byl vzájemně propojen. Dále bude nutné doložit, že propojení jižního konce podchodu a výpravní budovy, resp. vnějšího nástupiště vyhovuje TSI PRM (samostatně užitelný chodník pro osoby s postižením zraku a pohybu).

Nástupiště bude posunuto a upraveno, podchod a přístup na nástupiště bude zkoordinován.

situace km 8,130 – 8,398: doporučuji v oblouku hlavních kolejí navrhnout převýšení 40 mm. V 4. SK zvažte účelnost přechodnice; hodnota nedostatku převýšení má být 11 mm (nikoliv 15 mm).

Na poradě bylo dohodnuto, že převýšení nebude aplikováno – bylo předmětem předchozích porad.

Oblouk v SK 4 bude optimalizován a přechodnice vypuštěna.

situace a PP km 8,200: posuňte LN tak, aby jeho zaoblení nezasahovalo do přechodnic, např. do km 8,210.

Bude zapracováno

situace a PP km 8,2 – 8,6: pravostranný příkop navrhnete ve sklon 2,5 ‰ s ohledem na hloubku navazujícího propustku, pokud je to ve vztahu k úrovni hladiny možné. V podélném profilu chybí trativod v sudé skupině, přednostně doporučuji průběžné zaústování trativodu do příkopu při sklonu alespoň části trativodu 5 ‰ a vypuštění podélného svodného potrubí.

Bude zapracováno

situace dobřenickeho zhlaví ŽST Káranice: v návaznosti na dopady umístění návěstidel a požadavky SŽDC CDP Praha z jednání 26. 4. 2018 posuňte výhybky tak, aby vzdálenost S4 – L4 byla 800 m (tj. užitečná délka této koleje pro vlaky směr Hradec Králové) a aby námezniček výhybky 3 byl v úrovni výměnového styku výh. 4.



Zhlaví bude upraveno dle požadavků. Dle požadavků ZZ a DT je třeba námezník výh.č. 5 posunout 6 m za výměnový styk výh.4

P km 8,500 vlevo chybí přeložka stezky pro pěší.

Bude zkoordinováno a zakresleno.

situace km 8,6 – 8,8: chybí zakreslit otevřený příkop vpravo a vlevo. Platí i pro další úseky, dále již neuvádím.

Odvodnění bude dopracováno a zkoordinováno

situace a PP km 8,796: zaoblení LN zasahuje do dvou výhybek, doporučuji LN zrušit a výškově přímo propojit oba sousední LN (popř. s ohledem na minimální rozdíl sklonů až do km 10,000).

Bude prověřeno - lomy sklonů budou optimalizovány až do km 10,0

P km 9,290 a 9,360 nejde o zastávku Dobřenice, ale o (prověřovanou novou) zastávku Obědovice.

Překlep, bude upraveno.

situace, PP a řezy km 9,2 až 9,5: nesoulad návrhu odvodnění – uvažujte řešení podle příčných řezů, tj. otevřený příkop vlevo v celé délce, pod nástupišti a přejezdem dva samostatné trativody délky cca 120 m.

Bude prověřeno a upraveno

situace a PP km 10,780, km 11,159, km 11,530, km 11,690: vzájemná vzdálenost LN nevyhovuje podmínce délky sklonu  $4 \times V$ , tj. min. 640 m. Doporučuji zrušit LN km 10,780 a 11,530, výškové rozdíly budou minimální.

Lomy sklonů budou upraveny dle tohoto konceptu

PP km 12,0 – 12,2: chybí odvodnění otevřenými příkopy za přejezdem (a při žádoucím zrušení přejezdu i přes něj).

Přejezd v km 12,060 je navržen na zrušení – odvodnění bude upraveno

situace a PP km 12,880, km 13,284, km 13,750: vzájemná vzdálenost LN nevyhovuje podmínce délky sklonu  $4 \times V$ , tj. min. 640 m. Doporučuji nahradit LN km 13,284, km 13,750 jedním LN km cca 13,400 a případně posunout LN km 12,880 mírně k Chlumci, při respektování výšek na mostních objektech.

LN bude posunut do cca km 13,430 a sklony optimalizovány. V km 13,43 bude zdvih cca 450 mm.

situace PP km 13,350 – 13,800: příkopy navrhnete jako zpevněné. Nejasné, kam je zaústěno odvodnění v navazujícím úseku.

Bude zpracováno. Celé povodí ze ŽST Dobřenice od km cca 1č,85 je proti směru staničení zaústěno do vodoteče v km 12,85

situace a PP km 14,190, km 14,830, km 15,230: vzájemná vzdálenost LN nevyhovuje podmínce délky sklonu  $4 \times V$ , tj. min. 640 m, navíc první zasahuje do společných pražců výhybek. Doporučuji první LN posunout za spojku, druhý LN zrušit. Snížení nivelety v oblasti nástupišť patrně neumožní spojitý trativod od podchodu k propustku na praskačském zhlaví, řešte postupným vyústňováním trativodu do levostranného příkopu. Nesoulad popisu příkopu v situaci (pročištění) s řezy (zpevněný příkop) a PP (nic), sjednoťte podle řezů – tj. zpevněný příkop přes celou délku stanice.

LN v km 14,190 posunut do km 14,0. LN 14,830 je hlavní výškový lom stanice rušit nedoporučuji.

Potřebná je výška TK na propustku v km 15,208, LN možno posunout do km cca 15,270. Následující lom nedoporučuji rušit, - konfigurace terénu. Odstranění LN 15,2 by znamenalo zdvih cca 1,1 m na přejezdu.

Vzdálenost LN jsou cca 440 m.

P km 14,400: trativod s ohledem na stavební postupy umístěte mezi 1. a 3. SK

Bude prověřeno a upraveno

P km 14,760: preferuji řešení nástupiště se střechovitým sklonem bez odvodňovacího žlábků.

Povrch nástupiště bude upraven do střechovitého sklonu

návěstidla v ŽST Dobřenice umístěte ve smyslu dopisu čj. 20009/2018-SŽDC-GŘ z 8. 3. 2018 a podle projednání dne 26. 4. 2018 takto: návěstidla L3, S3, L2, S2 umístěte 100 m od námezníku příslušných výhybek s tím, že ve vzdálenosti 20 m bude dodatečný PočN určený pro vlaky opačného směru. Návěstidla L1, S1 umístěte 15 m od námezníků příslušných výhybek (s upřesněním podle osových vzdáleností).

Stanice bude upravena dle výše uvedeného pokynu a zkoordinována



situace km 15,202 – 15,434: prověřte, zda je složený oblouk v 2. koleji je nezbytný, tzn. zda by nestačilo napojení tečny přímo na oblouk. Prověřte, zda je účelná extrémně dlouhá přechodnice v 1. koleji, resp. zda by její zkrácení nepomohlo ke zrušení oblouku  $R=277200$  m před stanicí Dobřenice.

Bude prověřeno a upraveno. Oblouk a jeho převýšení, související přechodnice budou upraveny. Vložený vyrovnávací oblouk  $R=277\ 200$  m bude odstraněn. Dojde k mírnému natočení tečen celého úseku včetně harfy ŽST Dobřenice

V navazujícím oblouku  $R=2800/2804$  m doporučuji zvýšit převýšení na doporučené 59 mm, což povede též k prodloužení přechodnic.

Oblouk a jeho převýšení vč. souvisejících přechodnic ( $L_k=95$  m) budou upraveny.

P km 15,350: PHS navrhnete od úrovně stezky, tj. bez zapuštěného kolejového lože.

Bude zapracováno a zkoordinováno

situace a PP km 16,840, km 17,235: vzájemná vzdálenost LN nevyhovuje podmínce délky sklonu  $4 \times V$ , tj. min. 640 m. Doporučuji oba LN sloučit do jednoho při zachování sklonu prvního a třetího úseku.

Bude upraveno do jednoho LN 17,050

situace, P a PP km 16,850 – 17,100: nesoulad situace a podélného i příčného řezu ohledně úpravy příkopu, sledujte řešení podle příčného řezu s oboustranným zpevněným příkopem. Dtto km 17,200 – 17,400 vlevo navrhnete zpevněný příkop.

Bude prověřeno a upraveno

situace km 17,837: svodná potrubí navazující na otevřené příkopy navrhujte pokud možno přímé, tzn. z levostranného příkopu do pravostranného příkopu a mezi oběma pravostrannými příkopy pod komunikací.

Komplikované požadavky ostatních SO – Sloupy TV, výstražníky, přejezd a nástupiště. Výsledné převedení vod svodnými potrubími a propustkem musí jít vně těchto zařízení v km 17, 850.

situace, P a PP km 17,840 – 19,300: opět nesoulad příloh v návrhu odvodnění (P jen pravostranné odvodnění, PP oboustranné, situace převážně jen pravostranné a částečně levostranné nezpevněné). Přednostně navrhnete v celé délce řešení podle příčného řezu, tj. oboustranné zpevněné příkopy. Protože pro propustky km 19,0 a 19,2 je v tabulce uvedeno, že nemají odtok, ověřte, na jakou úroveň terénu lze vyústit příkopy (tzn. i na vyšší úroveň, než je dnešní dno propustku) a tomu je třeba přizpůsobit odvodnění – může mít zpětné vliv na niveletu TK. Lze též zvážit návrh kapacitní vsakovací/odpařovací jámy, pokud GTP takové řešení podpoří – vhodné lokality by přednostně byly v místě vyvolaných trvalých záborů (např. u přejezdu km 18,7).

Na poradě byly předvedeny vsakovací a odpařovací jámy a studně v bezodtokých propustcích. Bylo dohodnuto jejich provedení a prověřena vhodnost vzhledem ke GTP. Bude dále rozpracováno.

návěstidla v ŽST Praskačka umístěte ve smyslu dopisu čj. 20009/2018-SŽDC-GŘ z 8. 3. 2018 a podle projednání dne 26. 4. 2018 takto: návěstidla L3, L2 umístěte 100 m od námezníku příslušných výhybek s tím, že ve vzdálenosti 20 m bude dodatečný PoČN určený pro vlaky opačného směru. Návěstidla L1, S1 umístěte 20 m od námezníků příslušných výhybek (s upřesněním podle osových vzdáleností). Návěstidlo S3 posuňte na 20 m od výhybky 6. Vk1 se umístí 100 m od S3.

Stanice bude upravena dle výše uvedeného pokynu a zkoordinována

situace ŽST Praskačka: v návaznosti na dopady umístění návěstidel, požadavky GŘ SŽDC O13 a SŽDC CDP Praha z jednání 26. 4. 2018 posuňte výhybky tak, aby vzdálenost S3 – L3 byla 800 m (tj. užitečná délka této koleje pro vlaky směr Chlumec n. C.), aby námezník výhybky 3 byl v úrovni výměnového styku výh. 4 a výměnový styk výh. 1 alespoň 3 m od okraje přejezdové konstrukce. Aby se stanice zbytečně neprodlužovala, vložte do 3. SK levý oblouk km 20,387 – 20,495 tak, aby spojka 4-6 byla ve standardní osové vzdálenosti 5 m a tedy bez nadměrného prodloužení.

Bude prověřeno, zkoordinováno a zapracováno. Mezi výh. č. 3 a výměnový styk k výh. č. 4 bude vzdálenost 6 m.

situace km 19,050 – 19,464: přisuňte kolejové S ke krajní výhybce (resp. na  $L_{lim}$  pro  $V=80$  km/h).

Bude zapracováno

situace, P a PP km 19,464 – 20,907: rozpory v návrhu odvodnění mezi přílohami. Vlevo stanice navrhnete podél celé stanice (v souladu s příčnými řezy) otevřený zpevněný příkop. Vpravo stanice navrhnete zpevněný příkop (podle P a PP) po začátek plochy RID.

**Bude zapracováno**

situace a PP: zaoblení LN km 20,690 zasahuje do výhybek, posuňte jej mimo ně a mimo společné pražce (cca do km 20,670).

**Bude zapracováno - LN bude posunut do km 20,670.**

situace km 20,8 – 20,9: PHS na okraji zpevněné plochy znemožňuje její využívání, buď umístíte PHS mezi 1. a 3. SK (ale mimo rozhledové trojúhelníky přejezdu!, tzn. s dopadem na osovou vzdálenost), nebo až za plochu. Zpevněnou plochu zmenšíte tak, aby nezasahovala mimo drážní pozemek.

**Bude prověřeno, zkoordinováno a zapracováno – mezi SK 1 a SK 3a bude navržena os. vzd 7,0 m pro umístění PhS a sloupu TV.**

situace a P km 20,9 – 21,5: svodné potrubí přemístíte pod jedno z nástupišť. V P km 20,970 navíc svodné potrubí zcela chybí. Za vyústěním navrhnete zpevněný příkop (vlevo nebo vpravo) až do místa, kde jej lze vypustit na terén, tj. kolem bezodtokého propustku km 21,330 až do vsakovacího objektu v bývalém zemníku km 21,480. Příkopy zaznamenané v podélném profilu nejsou přeneseny do situace.

**Bude zapracováno – příkop bude přednostně veden po levé straně do bývalého písčitého zemníku.****Svodné potrubí vpravo bude vypuštěno.**

situace km 21,471 – 21,878: zvýšte převýšení na doporučené  $D_N=44$  mm s mírným prodloužením přechodnic.

**Bude prověřeno a zapracováno. Bude upraveno  $D=44$  mm a prodlouženo Lk na délku 71 m.**

situace a PP km 21,560, km 22,070, km 22,280, km 22,700, km 23,240, km 23,550, km 23,850: vzájemná vzdálenost LN nevyhovuje podmínce délky sklonu  $4 \times V$ , tj. min. 640 m. LN km 23,550 navíc zaoblení zasahuje do společných pražců dvou výhybek. Dále km 23,550 v situaci nesmyslný údaj  $R_v$ , totéž km 3,729 Plačické spojky. Doporučuji první LN zrušit (pokračovat sklonem -3,8 ‰), druhý se třetím sloučit do jednoho km cca 22,200, odkud by pokračovala vodorovná niveleta po propustek km 22,700 (viz ale k odvodnění). Další LN km 23,240 a 23,550 vypustit a výškově propojit přímo do km 23,850, popř. ještě sloučit s dalším úsekem téměř stejného sklonu do km 24,580.

**Výškový návrh byl upraven :** LN 20,675 ( hlavní výškový lom stanice), LN 21,336 (propustek), LN 22,183 (hlavní zlom), LN 22,700, LN 23,200 ( LN nutné pro podjetí dálnice), LN 23,850 (optimalizovaný lom na Q100 a napojení plačické spojky), LN 24,600 (hlavní lom pro napojení na další úsek)

P km 22,460: zaoblení lomů nivelety v příčném profilu komunikace upravte do souladu s ČSN 73 6380 vč. Z1.

**Bude upraveno a zkoordinováno se zpracovatelem přejezdů.**

situace a PP km 21,650 – 23,830: rozpory v návrhu odvodnění (PP jen pravý příkop jako zpevněný, situace odvodnění oboustranně jen místy a částečně nezpevněné, P zde nemá řez). Navrhnete oboustranně zpevněný příkop v celé délce (vyjma příkopové zídky pod dálničním nadjezdem a vyjma přejezdu ve Vlčkovcích, kde zůstanou trativody). Podélný profil uvažuje se směřováním odvodnění k propustku km 22,700, který ale podle tabulky nemá odtok, tzn. výškové řešení příkopů je nutno přizpůsobit stavu, jako by tento propustek neexistoval (protazením příkopů klesajících do km 22,200, resp. do km 23,830).

**Bude prověřeno a zapracováno – do bezodtokých propustků byly navrženy vsakovací objekty (v rámci SO hydrotechnických objektů)**

situace km 23,721: ověřte, zda zaoblení začátku vzestupnice nezasahuje na společné pražce výh. 2.

**Skloníky byly přesunuty do km 23,850**

P km 23,860: násep v zátopové oblasti navrhnete z nesoudržného materiálu. Levostranný příkop vedte přednostně těsně za podkladní vrstvou.

**Bude prověřeno a zapracováno – v souběhu je komunikace**

situace a PP km 23,830 – 24,030: protože v tabulce je propustek km 24,030 uveden jako bezodtoký, vedte odvodnění z úrovně dna příkopů přicházejících od HK dále pod nadjezdem (s využitím příkopových zídek) až do Plačického potoka. Svahy budou muset být ochráněny před vodou do úrovně  $Q_{100}$ .

**Bude prověřeno a zapracováno – zaústění celého povodí bude do plačického potoka (vpravo) převedením vod z propustku v km 24,030**

P km 26,000: zakreslete  $Q_{100}$  Malého Labského náhonu.

**Bude zapracováno a dořešeny návaznosti (opevnění svahu, příkopy, atd)**

situace a PP km 25,875 – 26,590: protože  $Q_{100}$  Malého Labského náhonu zasahuje až po pláň tělesa železničního spodku, navrhujeme prověřit změnu nivelety, při níž by vodorovná niveleta pokračovala až po podjezd Pardubické ulice v km 26,230. Zároveň by se cca o 1 m zmírnilo zahloubení této komunikace. [Prověřeno, ale projektant tuto variantu nedoporučuje z hlediska projednatelnosti. Dle vyjádření specialisty hlukaře je možné uvažovat se zdvihem max. 0,5 m v oblasti ulice Kudrnova pro uznání staré hlukové zátěže. Větší zdvih než současný komplikuje napojení staveb. Bude dále prověřeno a projednáno korespondenční formou.](#)

Po následném prověření a korespondenčním projednání bylo dohodnuto, že výškový návrh bude upraven dle maximálních limitů území a hladin  $Q_{100}$ :

$Q_{100}$  most je vypočtená (a zpětně potvrzená) hladina pro most přes Labský náhon (231,75)

$Q_{100}$  násep výpočtová hladina Povodí Labe v oblasti před přejezdem (231,00)

$Q_{100}$  Pražské Předměstí výpočtová hladina Povodí Labe v ul. Kudrnova (231,40)

V ul. Kudrnově jsou tedy limity SHZ (232,0) a zároveň požadavek na zdvih nivelety nad  $Q_{100}$  (TK na 232,50)

Byl dohodnut navázání na LN km 25,878 (233,550), dále klesat do km 26,59 (231,950 – SHZ cca 232,00), pak vodorovná do průniku sklonu 2,085 ze ŽST (LN 26,8 / 231,950). Délky sklonů mezi LN jsou cca 707 / 222 / 411m.

Projektant zahájí proces odchylného řešení vzdálenosti  $Q_{100}$  od pláně v ul. Kudrnově z objektivních důvodů SHZ a navázání staveb.

situace: km 27,834 – 28,104 vyhoví ještě pro  $V=160$  km/h, popište pro tuto rychlost.

[Nejasné, pravděpodobně překlep](#)

PP km 26,230 – 28,100: zcela chybí zákres odvodnění (trativody, svodná potrubí).

[Bude doplněno](#)

km 26,8: oblast nového podchodu Kudrnova – Vonkova může být upravována podle potřeb řešení podchodu. Bylo by možné zvýšit niveletu o cca 1 m (i výše, ale pak může být rizikové uznání staré hlukové zátěže) a i odsunout ji dále od Kudrnovy (za cenu většího zásahu do pozemků jižně od trati), pokud by to návrhu pomohlo (umožnilo by to jiné rozvinutí rampy na severní straně a celkové zkrácení ramp asi o čtvrtinu).

[Viz předchozí odpovědi.](#)

## 2 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

### 2.1 ZÁKLADNÍ PARAMETRY GPK

#### 2.1.1 Směrový návrh

Po korespondenčním projednání změn v ul. Honkově bylo potvrzeno, že směrové úpravy zapracované po připomínkách 05/2018 jsou považovány za odsouhlasené

#### 2.1.2 Výškový návrh

Návrh byl upraven dle připomínek SSZ a aktuální rozpracovanosti propustků a mostů. Po zapracování připomínek vzešlých i z korespondenčního projednání po tomto záznamu je návrh považován za odsouhlasený.

## 3 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

### 3.1 PRŮZKUM PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Zpracovatel navrhl umístění sond pražcového podloží a zažádal o výluky potřebné pro zhotovení průzkumu. Ve stanicích tyto obdržel a průzkumy zpracoval (pracovní verze je již k dispozici), **výluky traťové koleje byly na prosincové výlukové poradě odsouhlaseny v termínu 19. – 26. 3. 2018.**

Dne 20. 5. 2018 obdržel projektant výsledky předběžného průzkumu - viz přílohy.

Z tohoto důvodu není možno předložit relevantní návrh pražcového podloží a zemního tělesa. Bude dopracováno do dokumentace k připomínkám.

### 3.2 NÁVRH PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Návrh pražcového podloží bude vycházet z průzkumu a bude projednán v rámci odevzdání dokumentace k připomínkám. Průběžně budou zasílány výsledky průzkumů a dílčí návrhy.

Jako základní tvar pláně navrhuje projektant **typ 3.2**, popřípadě **typ 6**.

### 3.3 KONCEPCE ODVODNĚNÍ

#### 3.3.1 Stanice

Stanice budou koncipovány s odvodněním trativody vně hlavních kolejí s vyústěním do příkopů gravitačně odvádějících vodu do stávajících vodotečí.

Ve stanicích bylo dohodnuto případné použití trativodů s minimálním sklonem 3‰ a s podbetonováním. Dno trativodu musí být min. 0,15 m pod okrajem zemní pláně.

### 3.4 PŘELOŽKY TRATI

V km 1,4 až km 2,2 je navrhována přeložka trati. Konstrukce železničního tělesa bude navržena dle VL pro násep v inundačním území. Nad  $Q_{100}$  mohou být využity i soudržné zeminy, pod  $Q_{100}$  je vhodnější použít jen nesoudržné zeminy.

Základní sklon všech vnějších svahů (násypových i zářezových) projektant navrhuje 1:2. Sklony v místech propustků budou 1:1,5 (použití prefabrikátů).

## 4 NÁSTUPIŠTĚ

Koncepce nástupišť byla odsouhlasena na předchozích poradách. Pod každým nástupištěm (mimo konstrukcí typu L) bude navržen trativod (i na nástupištích na náspech).

Byla prověřována možnost použití mostového modulárního nástupiště v zast. Kukleny z důvodu navázání na ŽST Hradec Králové, urychlení výstavby, apod. Tento typ nástupiště se ale vzhledem k návazným objektům (rampy, sloupy TV, apod.) jeví jako nevhodný.

## 5 KOMUNIKACE, ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A MIMOÚROVNŇOVÁ KŘÍŽENÍ

Projektant předložil návrhy komunikací. Předložený návrh bude součástí odevzdání 06/2018.










Bylo dohodnuto, že křížení účelových komunikací bude odsunuto od přejezdů na délku nejdelšího vozidla (min. 22 m), měřeno od jízdního pásu křižované komunikace, bez započtení zaoblení v křižovatce.



# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)	
DATUM	23. května 2018	
MÍSTO	SUDOP Praha, Olšanská 1a, 130 80 Praha, zasedací místnost č. 101a	

Pracovní porada - železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy a pozemní komunikace

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	E-MAIL / TELEFON	PODPIS
Petr Běstoušek	SŽDC, GŘ OŘ	brestoušky@sždc.cz 606 054 242	
Karel Fridrich	SŽDC SSZ	fridrich@sždc.cz 972244 883	
DANIELA JANČÍKOVÁ	SŽDC PŘL	GOG 631 021 JANCIKOVAD@SZDC.CZ	
Jiří ŠIMÁNEK	SŽDC, GŘ OŘ	602 686 611 simanek@sždc.cz	
IVO HRUBAN	ÚD, OŘ	225 131 207 IVO.HRUBAN@MDCR.CZ	
JAN PANCHARTEK	SŽDC GŘ OŘ	panchartek@sždc.cz 724 030 021	
Radem TRESTNAR	SŽDC GŘ OŘ	trcjhav@sždc.cz 724 753 556	
KAREL KOHOUT	SŽDC, s.o. OŘ HVR, ÚTN	KOHOUTK@SZDC.CZ 602 456 922	
JAROSLAV ZATÍČEK	SŽDC, s.o. OŘ HVR, ST HK	ZATICEK@SZDC.CZ 720 970 247	

**PODPIS**



**NÁZEV AKCE:** Modernizace t.ú. Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Profesní porada (železniční spodek, návrh pražcového podloží)

**DATUM:** 24. srpna 2018

**MÍSTO:** SUDOP PRAHA, a.s., m.č.101a

**ÚČASTNÍCI:** Dle prezenční listiny

**ZAZNAMENAL:** Ing. Pavel Utinek

**PODROBNÝ SEZNAM STAVU DOKUMENTU**

Č.rev.	Datum	Popis	Vyhotovil
01	2018/09/07	Koncept k připomínkám objednatele	Utiněk
02	2018/09/27	Vydání po připomínkách objednatele	Utiněk

**Legenda textu:**

Původní text k záznamu, připomínky 08/2018

[Reakce na připomínky 08/2018](#)

[Připomínky k tomuto záznamu 09/2019](#)

[Reakce na připomínky k tomuto záznamu 09/2018, nové okolnosti](#)

## 1 PŘIPOMÍNKY 08/2018

Z důvodu rozsáhlosti témat železniční spodek a pražcové podloží tyto oblasti nebyly projednávány na Konferenčním projednání připomínek a bylo svoláno separátní jednání. Zde byly řešeny jak připomínky ke Konceptu, tak samotný návrh. Toto jednání se zabývá pouze připomínkami k železničnímu spodku, odvodnění a návrhu pražcového podloží, ostatní připomínky byly vypořádány na Konferenčním projednání.

### 1.1 SŽDC SSZ, ING. FRIDRICH

- 1) u ZKPP obecně preferujeme spodní vrstvu z cementové stabilizace, zejména pokud není báze této vrstvy odvodněna trativody. Taková konstrukce není v TZ kap. 9 zmíněna, ale v některých místech je podle řezů navržena.

[Ing. Pavel Utinek- Zpracuji](#)

v účelových geotechnických profilech zakreslete úroveň zemní pláně a zejména báze případné upravené, resp. stabilizované zeminy. Důvodem je zejména doložení, jaká zemina bude v úrovni zemní pláně, zda statická zatěžovací zkouška byla na příslušné zemině provedena a zda lze tuto zeminu upravovat způsobem, který je navržen – obvykle tedy zlepšení vápnem a cementem. Z některých příčných řezů je patrné, že je navrženo zlepšování v úrovni kolejového lože nebo v úrovni pokryvu (vegetačního, humózního), což není proveditelné. Pak se nabízí mechanické zlepšení, vložení geosyntetika nebo výměna zeminy – podle místních podmínek.

[Ing. Pavel Utinek- Zpracuji, bylo projednáno na poradě.–viz účelové GTP.](#)

- 2) v účelových geotechnických profilech doplňte popis navržené sanace pražcového podloží.

[Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. Bude doplněna morfologie terénu a typ pražcového podloží](#)

- 3) vyžádejte si informaci od správce, zda v některých místech jsou problémy s železničním spodem, a na taková místa se zaměřte.

[Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. Správce vypsál místa, kde dochází k poruchám.](#)

4) zcela chybí účelové geotechnické profily stopou nové koleje, resp. přeložkami.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. Bude doplněno

5) nenavrhujete antivibrační rohož pod přejezdy ani pod výhybky.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. Do TZ bude vypsáno, že konkrétní antivibrační opatření (například antivibrační rohože) budou navržena v dalším stupni dokumentace po podrobném měření.

6) po zpracování uvedených připomínek musí být návrh konstrukce pražcového podloží znovu projednán.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji – téma tohoto jednání.

## 1.2 SŽDC GR O13, ING. BŘEŠŤOVSKÝ

### 1.2.1 Všeobecně

7) Dle zvláštních technických podmínek musí být pro navržené vsakovací objekty doložen hydrotechnický průzkum. Doplněte do dokumentace tento průzkum a případný návrh vsakovacích objektů.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. Do GTP průzkumu bude doplněno doporučení a průkaz pro návrh těchto objektů.

8) Jednotlivé výkresy dokumentace si neodpovídají. Proveďte kontrolu všech příloh tak, aby jednou uvedená konstrukce v jedné příloze byla platná ve všech ostatních přílohách. Například odvodnění v situaci je pomocí zpevněného příkopu a v podélném řezu je popsán příkop vsakovací. Nebo v příčném řezu je zobrazena vrstva mechanicky zpevněného kameniva a ve výpočtu pražcového podloží je uvedena zemina zlepšená vápnem a v TZ je uvedena mechanicky zlepšená zemina.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

9) Ve výkresech jsou uvedeny konstrukce, které nejsou popsány v technické zprávě. Například ochranné valy proti splyvu zeminy, zpevnění příkopu pomocí svahovek nebo odláždění.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

### 1.2.2 TZ

10) Kap. 4.1.1.3 - Doplněte informace o stávajícím železničním spodku.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

11) Kap. 5.2.8 – Celá kapitola se všemi podkapitolami je psána velmi zjednodušeně. Odkazy na literaturu použijte až po tom co popíšete navrženou konstrukci. Z textu není zřejmé, jaké konstrukce se budou používat bez zdlouhavého listování v odkazové literatuře. V TZ musí být jasně a přesně definované řešené konstrukce. Opravte celou kapitolu.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

12) Do TZ doplněte závěry a doporučení, které se vyskytuje v příloze E 06\_09\_01 část C – Geotechnický průzkum pro zdvoukolejnění trati.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

13) Kap. 5.2.8.2.2 - Opravte označení prvních vrstev na konsolidační vrstvy. Pojem základová spára neužívejte. Na základě jakých výpočtů byl proveden návrh těchto konsolidačních vrstev? Byla vypočtena konsolidace násypů? Konsolidační vrstva musí být řádně odvodněna a toto odvodnění v celé dokumentaci chybí, doplněte ho do všech příloh. Specifikujte materiál ŠD použitý do této vrstvy.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. Bude doplněno posouzení stability svahů.

14) Kap. 5.2.8.3.1 – Opravte použitý předpis a opravte jednotlivé konstrukce podle připomínek k návrhu pražcového podloží. Například se zde uvedenou konstrukcí typu 3 s výměnou se setkáváme poprvé. V návrhu pražcového podloží uvedena není.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

15) Kap. 5.2.8.3.1 – Opravte podle připomínek k návrhu ZKPP.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

16) Kap. 5.2.8.4 – Doplňte detailnější popis jednotlivých navržených systému odvodnění.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

17) Kap. 5.2.8.5 – Vysvětlete smysl této kapitoly. V celé dokumentaci jsem zmínku o AVR nenašel. Nejsou zapsány v návrhu PP, nejsou zakresleny v situacích a ani nejsou zakresleny v příčných řezech.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji – viz připomínka č.5

18) Kap. 6 – V celé kapitole a jejích podkapitolách je železniční spodek popsán velice jednoduše a nejednoznačně. Do všech jednotlivých podkapitol týkajících se spodku doplňte způsob úpravy železničního spodku, stavbu tělesa a dalších souvisejících informací včetně kilometrické polohy. Odvodnění musí být také detailněji popsáno, nestačí napsat, že zde je trativodní soustava.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

19) Trasa v několika místech prochází silně podmáčených prostředím (i přes stávající vodní nádrže), například ihned na začátku stavby na přeložce Zapeč. V daném místě se předpokládá stejné založení náspu jako v ostatních místech, nebo zde bude založení speciálnější konstrukcí? Navrženou konstrukcí fr. 0/125 bude z tohoto prostředí vzlínat voda, a bude se postupně sytit celý násep. Byly konstrukce náspu projednány na poradách.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. Bude doplněn posouzení svahů na stabilitu i sedání.

20) Nejsou vypsána místa, kde dochází ke styku s hladinou Q100 a nejsou vypsána místa, kde je hladina Q100 nad plání tělesa železničního spodku.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

### 1.2.3 Situace

21) Zkontrolujte všechny situace a v případě nutnosti doplňte popis odvodňovacích zařízení. Například v km 1,6 a 1,85 není popsán pravostranný příkop.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

22) Do situace doplňte všechny související objekty. Například v km 1,9 chybí zakreslení nového propustku pod silnicí.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

23) Sjednoťte odvodnění zakreslené v situacích a v podélném řezu. Například v prostoru km 2,696 (most) až km 3,055 (propustek) je v podélném řezu popsáno odvodnění, ale v situaci nic zakresleno není. Jiný rozpor je například v km 3,8. V situaci je popsán zpevněný příkop a v podélném řezu je vsakovací příkop.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

24) Sjednoťte směr toku vody v trativodech u přejezdu v km 5,915 vzájemně s podélným řezem.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

### 1.2.4 Podélný řez

25) Zkontrolujte všechny podélné řezy a v případě nutnosti doplňte chybějící údaje o odvodnění. Například v km 1,6 není vyplněn sklon a staničení. Staničení odvodnění není uvedeno ani v dalším úseku. Doplňte i občas chybějící výškové kóty.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

26) Do podélného řezu zakreslete všechny vrstvy PP včetně ZKPP.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

27) Sjednoťte konstrukce uvedené v situaci a v podélném řezu.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

### 1.2.5 Vzorové příčné řezy

28) Ve vzorovém příčném řezu v km 1,8 je poznámka o dosypání prostoru vytěženým materiálem z výkopu. Tato informace se nikde jinde nevyskytuje. Tento fakt má velký vliv na stavbu náspu a na provedené odvodnění. V km cca 1,92 je most a voda po pravé straně přitéká k tomuto mostu a propustkem pokračuje dál do míst, kde se uvažuje uložení výkopku. Toto odvodnění by tedy nefungovalo. Vypracujte tedy funkční odvodnění pro obě varianty, nebo variantu s uložení výkopku neuvažujte.

Ing. Pavel Utinek – Zpracuji. Bude uvažováno s částečným zaplněním prostoru s výkopkem a celá oblast bude gravitačně odvodněna do Bystřice. Podmínečně bude použit stávající materiál s vegetačním krytem.

29) V příčných řezech se vyskytuje rozpor s návrhem pražcového podloží. Například v žst. Káranice je navrženo zlepšení ZZM a od km 8,0 ZZV, avšak v příčných řezech je navržena konstrukce MZK. Tato konstrukce je propustná a dno trativodu jen nad touto vrstvou.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

### 1.2.6 Návrh pražcového podloží

30) Příloha č. 6 Návrh pražcového podloží je naprosto nedostatečně provedená. Zpráva o návrhu pražcového podloží má celkem 12 stran a vlastního návrhu se týkají pouze dvě stránky a to ještě pouze s výčtem požadavků a s obecným složením vrstev. Vlastní návrh pražcového podloží není nikde popsán ani okomentován.

Ing. Pavel Utinek- návrh pražcového podloží byl projednán. Stabilizaci uvažovat jednotně o tloušťce 0,42m.

31) Do přílohy č. 6.1 doplňte zdůvodnění vašeho návrhu pražcového podloží. Přesně popište rozdělení na kvaziisogenní celky, zdůvodnění návrhu vrstev a popis jednotlivých vrstev. V přílohách se nalézá vrstva, která je označena ZZM a v příloze č.6.1 o tomto materiálu není ani zmínka.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

32) V příloze č.6.1 je proveden jeden typ ZKPP a to s materiálem mechanicky zpevněné kamenivo. Z jakého důvodu je tento materiál uveden? Tento materiál není zahrnut v předpisech SŽDC. Do přílohy č.6.1 proveďte návrh všech ZKPP a tento návrh přizpůsobte zjištěným geotechnickým vlastnostem. Podobná věta je sice napsána v příloze, ale návrh je pouze jeden.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. ZKPP bude ve složení ŠD + šterkodrt' stabilizovaná cementem (SC).

33) V příloze používejte aktuální předpis pro návrh pražcového podloží SŽDC S4.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

34) V příloze P2 je uveden přehled kvaziisogenních bloků. Upravte popis bloků, poznámka 1) neodpovídá popisu pod tabulkou. Do tabulky doplňte přehled vrstev také v předjízdňích kolejiích. Z tabulky není zřejmý důvod rozdělení do bloků. Proč je například uveden blok 4/1,5/1 a 5/2 který má stejné složení, stejný materiál zemní pláne a přibližně stejný redukovaný modul přetvárnosti.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

35) V tabulce jsou uvedeny také nesprávně navrhnuté vrstvy. Například v bloku 7/3 je navržena šterkodrt' s geotextilií v zeminách typu F6 s únosností 9-19 MPa.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

36) V příloze P3 je uveden pouze rozsah ZKPP nikoliv skladba. Doplňte zdůvodnění rozsahu ZKPP, zejména u přejezdů. Minimální délka ZKPP od hrany konstrukce přejezdu je 10,0 m pro rychlosti nad 120 km/h. Rozsah ZKPP u mostů by měl být stanoven v TZ jednotlivých stavebních objektů.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

37) V příloze P4 opravte hloubku promrznutí zemní pláň tam kde je použita ZZV. Dle předpisu SŽDC S4 může tato zemina při splnění článku 40 promrznout max. 1/3 své tloušťky. V případě tloušťky 0,3 m se jedná o 0,1 m.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

38) Celkově opravte všechny tabulky v příloze P4.

- Opravte popisy v tabulce, není zřejmé, jaká úprava zemní pláň se použije. V řádku úprava pláň je informace o zlepšení zemní pláň vápnem a cementem a v řádku vrstva 2 je uvedeno ZZV.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

- Například ve skladbě 1/7 je úpravou zemní pláň geotextilie, ale dále se počítá se ZZV.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

- Nelze používat pouze separační geotextilii na vrstvě zemní pláň, která nedosahuje minimálních požadavků na únosnost.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

- Opravte všechny tabulky v oblasti na posouzení únosnosti. Není zřejmé, kde se jednotlivá čísla vzala. Například ve skladbě ¼ je E0r pro výpočet (28 MPa – už to je pouze pro separační geotextilii málo) aby se najednou v řádku na vrstvě podloží objeví 35 MPa.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

- V tabulkách se objevují celky, které se jinde nepoužijí například 2/3 a 2/4. Zpracujte skutečně jen to co je potřeba.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

- Vysvětlíte rozsah úprav ve skladbě 5/2. Je nutné dosáhnout únosností 30/50 a dle výpočtu je dosaženo 58,4 a 72,3 MPa. Není to zbytečně předimenzovaná konstrukce?

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji -bylo projednáno na poradě a sjednoceno.

- Prověřte všechny navržené skladby se zastiženými zeminami na zemní pláni. Například skladba 7/3 je naprosto špatně navržená. Zastiženy jsou zeminy F6 s únosnostmi pod 10 MPa a je navržena skladba s geotextilií. Ale v situacích s vyznačeným PP je už zakreslena ZZV.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

39) Vynechte skladbu 7/2. Nelze dle jedné sondy navrhnout změnu skladby na úseku délky 190 m.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

40) Příloha P5 je po výpočtu nejdůležitějším dokumentem o návrhu pražcového podloží, kdy je vykreslen podélný geotechnický profil se zakreslenými navrženými konstrukcemi. Jsou přiloženy pouze účelové geotechnické profily vzniklé z geotechnického profilu. Vytvořte nové přílohy, ve kterých budou zakresleny navržené konstrukce pražcového podloží. Budou v něm také zahrnuty přeložky s vykreslenými sondami z průzkumu. Dále v něm budou zahrnuty informace o výpočtovém modulu, návrhové rychlosti, typu konstrukce, skladbě konstrukce poznámky a ZKPP.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji.

41) Situace se zakreslenými konstrukcemi pražcového podloží nelze posoudit bez vyhotovených podélných geotechnických profilů. Například není jasné proč je v km 2,3 navržena konstrukce ŠD v tl. 0,2 m, když v zastižených zeminách je F8 s únosností 7 MPa. Dále v km 5,7 je navržena shodná konstrukce a zastižené zeminy jsou F4 s únosnostmi 18 a 15 MPa.

Ing. Pavel Utinek- Zpracuji. V účelových geotechnických profilech budou vyznačeny jednotlivé konstrukce pražcového podloží včetně jejich typů a zakresleny místa, kde je trať na novém násypovém tělese.

Pro posouzení návrhu pražcového podloží nejsou potřeba situační plány.

Pro přístavbu druhé koleje bude použita stejná konstrukce jako na koleji na stávajícím tělese pro lepší provázání hmot.

Doplnění záznamu, Ing. Fridrich:

zlepšení zeminy vápnem nelze uvažovat v dosahu podzemní vody, tj. např. km 7,950, km 8,230, km 8,500, km 11,400 a 13,100. Řešením by byla buď stabilizace odolná proti mrazu, nebo výměna zeminy (např. formou mechanického zlepšení), v závislosti na materiálu zemní pláň.

Ing. Pavel Utinek- Zapracuji. Celý úsek byl prověřen ve vztahu dosahu Hpv na podkladní vrstvy.

Úsek km 7,900 až km 8,520 byl sjednocen s přilehlým úsekem na ZZM+ výměna podloží.

Úsek km 11,4 byl sjednocen následujícím úsekem do jednoho kvazibloku tvořeného ze ZZM , tzn. km 11,350 až km 11,800

V úseku km 13,1 byl vložen nový kvaziblok ZZM/výměna mezi km 12,900 až km 13,250.

## 2 NÁVRH

### 2.1 PRAŽCOVÉ PODLOŽÍ

Charakteristická hodnota indexu mrazu je v oblasti stavby  $Imk = 375^{\circ}C$ .

Následně stanovená hodnota hloubky promrzání zeminy v podloží je  $dpr = 0,97\text{ m}$

#### 2.1.1 Materiály pražcového podloží

- štěrkodrt' fr. 0/31,5 A (**ŠD**) potřebné tloušťky; navrženo je využití nového a recyklovaného předrceného kameniva ze stávajícího kolejového lože, hutněno na  $Id = 0,95$
- zemina zlepšená hydraulickými pojivy (**ZZV, ZZVC**) tl. **0,42 m**. Tloušťka se rozumí po zhutnění. Navrženo je odhalení zemní parapláně pláň do hloubky navržené v dokumentaci jako nová zemní pláň a zaválcování pojiva frézou. Zlepšená zemní pláň bude zhutněna na  $PS = 100\%$  dle TKP. V místech jemnozrnných zemin (F4, F6) je navrženo zlepšení vápnem (příměs 4-6% z objemu zlepšované zeminy); při výskytu jemnozrnných zemin a písků je uvažováno s použitím směsných hydraulických pojiv (zlepšení vápenno-cementové).
- zemina zlepšená mechanicky (**ZZM**)
- štěrkodrt' stabilizovaná cementem – **SC** (pro ZKPP)
- U nástupišť z prefabrikátů H budou zlepšené zeminy a navržené konstrukční vrstvy prováděny pod celým prefabrikátem, aby byla zajištěna požadovaná únosnost zeminy a stabilita základové spáry.

#### 2.1.2 Typy pražcového podloží

V souladu s předpisem SŽDC S4 jsou navrženy následující typy konstrukce pražcového podloží v závislosti na geotechnických podmínkách zjištěných průzkumnými pracemi:

##### Typ 2

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 150 až 300 mm

##### Typ 3

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 150 až 300 mm
- separační geotextilie (v případě jemnozrnných zemin v zemní pláni), výztužná geotextilie (nahrazuje separační geot v místech s nižším přetvárným modulem deformace)

##### Typ 3 s výměnou

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- výměna podloží, nahrazení štěrkodrtí třídy A (frakce 0-32 mm) – 400 mm



- filtrační geotextílie

#### **Typ 6**

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 300 mm
- zeminy zlepšené hydraulickými pojivy – 420 mm (po zhutnění)

#### **2.1.3 Zesílená konstrukce pražcového podloží - ZKPP**

Navrženy jsou následující typy ZKPP v závislosti na geotechnických podmínkách zjištěných průzkumnými pracemi:

##### **ZKPP na novém tělese**

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 200 mm
- štěrkodrt' stabilizovaná cementem – 300 mm

##### **ZKPP na stávajícím tělese**

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 300 mm
- štěrkodrt' stabilizovaná cementem – 450 mm

## **2.2 RECYKLACE KL**

Stávající kolejové lože

Stávající štěrkové má mocnost cca 0,4 m až 0,6 m od úložné plochy pražce. Dle průzkumu PP lože se jeví jako čisté v hloubkách 0,2 m až 0,3 m, zbytek jako silně znečištěný.

Kontaminace kolejového lože

Jedná se o tyto vzorky:

- 1) K6S = směsný vzorek, 3 smíchané vzorky z koleje č. 1 (km 7,500, 8,380 a 8,450) v žst. Káranice
- 2) K1-9,500 = vzorek odebraný v km 9,500 traťového úseku Káranice - Dobřenice
- 3) K7S = směsný vzorek, 3 smíchané vzorky z koleje č. 1 (km 14,480, 15,070, 15,200) v žst. Dobřenice
- 4) K5S = směsný vzorek, 3 smíchané vzorky z koleje č. 1 (km 19,730 a 20,870) a z koleje č. 3 (km 20,750) v žst. Praskačka
- 5) K1-3,300 = vzorek odebraný v km 3,300 traťového úseku Praskačka - Opatovice-Pohřebačka

Navržené úpravy tedy budou:

Kolejové lože bude odtěženo v celém úseku a plném profilu (cca 0,5 m pod úložnou plochou pražce):

Odtěžené 0,2 m čistého lože	<b>(40%)</b> bude určeno k recyklaci
Odtěžené 0,3 m znečištěného lože	<b>(20%)</b> bude určeno k odpadu – nebezpečný odpad / odpad
Odtěžené 0,3 m znečištěného lože	<b>(40%)</b> bude určeno k vyčištění a úpravě pro použití na povrchu terénu

#### **Nakládání recyklovaným kolejovým ložem**

**0 %** pro opětovné použití do spodních vrstev nového štěrkového lože

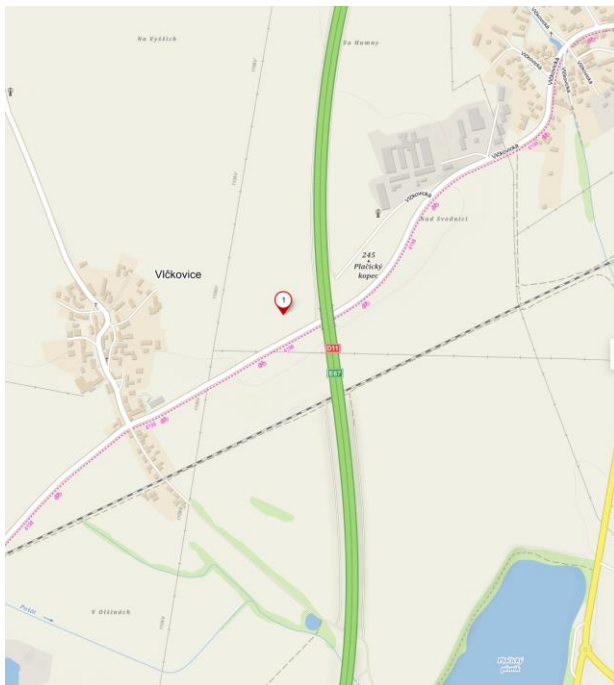
**10 %** pro opětovné použití pro doplňkové práce – stezky, apod.)

**60 %** pro použití v podkladních vrstvách (po předrcení), dále pro zásypy vsakovacích žeber, apod.

**30 %** bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku

Štěrky bude recyklován na recyklační základně, která se bude nacházet v **km 13,4** vlevo trati (místní název Ve starosti).

V současnosti probíhá hledání jiného místa k recyklaci mimo stavbu, prozatím bez odpovědí majitelů objektů. Předběžný souhlas majitele jsme obdrželi s využitím p. p. č. 150/47 v k. ú. Vlčkovice u Praskačky v žkm 22,9



Poznámka: V průběhu zpracování záznamu obdržel zhotovitel souhlas s umístěním recyklační základny na p. č. 150/47 v k. ú. Vlčkovice u Praskačky v žkm 22,9. Původní záměr umístit recyklační základnu v km 13,4 bude opuštěn a plochy záborů budou vyjmuty.

## 2.3 ZEMNÍ TĚLESO - NÁSEP

V podloží nových násypů se nachází povětšinou kvartérní štěrkopískové zeminy (GT typy Q1-Q3), které jsou relativně únosné a rychle konsolidují. Jedinou výjimkou je úsek v km cca 23,830 – 24,150 navazující na most přes Plačický potok. Tam je mocnost jemnozrnných jíílů a hlín (GT typy Q4-Q6) pod úrovní báze násypu vyšší, pořád ale relativně málo, max. do nějakých 2,0 m.

Jednotlivé násypy byly posouzeny geotechnikem:

1. km 0,9 – km 3,6

Nebude třeba žádných speciálních opatření. Navržená skladba úpravy podloží (geotextilie se separační a filtrační funkcí + hrubé kamenivo + ŠD s geomříží + násyp ze zlepšených zemin) je dostačující. K sedání nového násypu bude docházet pouze během stavby v závislosti na průběhu provádění násypových prací. Dosedání násypu po jeho dokončení vlivem pomalé konsolidace není očekáváno.

2. km 23,6 – km 24,4

Nebude třeba žádných speciálních opatření. Navržená skladba úpravy podloží (geotextilie se separační a filtrační funkcí + hrubé kamenivo + ŠD s geomříží + násyp ze zlepšených zemin) je dostačující. K sedání nového násypu bude docházet pouze během stavby v závislosti na průběhu provádění násypových prací. Dosedání násypu po jeho dokončení vlivem pomalé konsolidace není očekáváno.

km 23,83 - 24,15

V tomto úseku dl. cca 300 m je potřeba počítat s delším časem konsolidace v důsledku existence jemnozrnných zemin v podloží. Na druhou stranu jsou zde násypy relativně nízké. Zde doporučuji provést vertikální opatření pro urychlení konsolidace (např. štěrková žebra nebo geodrény) a provést konsolidační nadnásyp o výšce cca 2/3 výšky násypu po dobu několika měsíců (řádově do ½ roku) dle možností harmonogramu stavby. Řešení koordinovat s návrhem předpolí mostu přes Plačický potok.

3. km 25,6 – 26,3

Nebude třeba žádných speciálních opatření. Navržená skladba úpravy podloží (geotextilie se separační a filtrační funkcí + hrubé kamenivo + ŠD s geomříží + násyp ze zlepšených zemin) je dostačující. K sedání nového násypu bude docházet pouze během stavby v závislosti na průběhu provádění násypových prací. Dosedání násypu po jeho dokončení vlivem pomalé konsolidace není očekáváno.

## 2.4 ZEMNÍ TĚLESO – NÁSEP, INUNDACE

Místa se stykem inundační hladiny Q100 se stavbou




Záplavové území / Q100			
km	km	Výška	Kolize
26.900	26.350	231,40	vlevo
26.280	25.850	231,00	vlevo
26.200	25.700	231,75	vpravo
24.000	23.900	231,75	vlevo
23.950	23.750	231,97	vpravo
2.800	2.500	216,46	vlevo
2.250	0.900	216,46	vlevo
0.900	0.820	216,46	křížení

ve směru  
staničení

## 2.5 Antivibrační opatření

**Antivibrační opatření**- na základě podrobného měření se v dalším stupni dokumentace o způsobu zajištění roznášení vibrací na okolní zástavbu. Jednou z možností je použití antivibračních rohoží, které by se umísťovali pod kolejové lože, vyjma lokality u ŽST Praskačka, kde by se pokládaly na zemní pláň.

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)	
DATUM	Jednání k návrhu pracovního podloží a železničního spodku	
MÍSTO	24. srpna 2018	
	SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, 130 80 Praha, zasedací místnost č. 101a	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Pavel Utišek	SUDOP PRAHA, a.s.	605 229 091 pavel.utinek@sudop.cz	
Petr Breštosky	SŽDC O13	606 054 292 brestovsky@s2dc.cz	
Karel Fidich	SŽDC SS2	972 244 833 fidich@s2dc.cz	
DAVID HOLEČEK	SUDOP PRAHA	735 193 120 DAVID.HOLECEK@SUDOP.CZ	