



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ		Počet listů
Došlo dne:	25. 06. 2018	příloh
Č. j.:		listů příloh
(1)		

Váš dopis zn.: 12924/2018-SZDC-SSV-Ú1/Be

Ze dne: 26.4.2018

Naše zn.: 31630/2018-SZDC-GR-O13

Vyřizuje: Jiří Lelek

Telefon: 972 322 583

Mobil: 702 021 552

E-mail: lelek@szdc.cz

Datum: 6.6.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1

779 00 Olomouc

Ing. Bezdíčková Renata

Stanovisko k projektu stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“

V rámci posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí „Zřízení výhybny Bartoušov“, kterou zhotovila firma **SGJW Hradec Králové spol. sr.o.**, máme k předložené dokumentaci za SZDC GR O13 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

Nesouhlasíme s řešením za pomoci transformované výhybky č.1

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracoval Ing. Jiří Lelek, tel.: 972 322 583, email: lelek@szdc.cz)

Požadujeme opětovné prověření směrování kolejí, tak aby na jičínském zhlaví nemusela být transformovaná výhybka č.1. Netransformovanou výhybku požadujeme z důvodu nižších nároků na náhradní díly při provozování.

B Příloha č.1 – Návrh pražcového podloží (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

Upravte popis konstrukcí pražcového podloží v kapitole 4. Preferujeme uvedení skladeb ve směru staničení (též přílohy 6). V úseku se vyskytují tři navržené skladby pražcového podloží. Je vhodné, když má každá skladba svůj podkapitolu.

Doplňte tloušťky jednotlivých vrstev, v textu je to nepřehledné.

Upravte návrh ZKPP. Dle předpisu SZDC S4, nelze provádět zlepšení zemin. V ZKPP použijte štěrkodrt stabilizovanou cementem. Upozorňujeme, že se nejedná o KSC. Ve výpočtu uvažujte s dosažením únosnosti na stabilizované vrstvě 60 MPa (Příloha 13, SZDC S4). Z důvodů, že jde o silně zatížení přejezd (automobilovou dopravou) a velmi malé únosnosti, doporučuji zvýšení tloušťky stabilizované štěrkodrti.

Upravte tloušťku zlepšené zeminy. Pokud je záběr frézy 0,5 m, po zhutnění lze dosáhnout tloušťky 0,42 m.

Doplňte do průzkumu informaci o hladině podzemní vody. Návrh zlepšené zeminy by neměl být v dosahu podzemní vody.

E.1.1.2 Železniční spodek (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

TZ:

Upravte popis pražcového podloží v návaznosti na změny provedené v příloze Návrh pražcového podloží.

Sjednoťte kilometrickou polohu úprav s přílohou B – Návrh pražcového podloží.

Upravte sklon pláň tělesa železničního spodku. V současné době se preferuje jednostranně skloněná pláň.

Pokud jsou v rámci odvedení dešťových vod navrženy vsakovací objekty, je nutné doložit hydrotechnický průzkum, který ověří možnost vsakování. Zásadně nesouhlasíme, aby se vsakovací objekty napojovaly na trativodní rýhy. Nelze použít trativod jako svodné potrubí pro přepad z vsakovacích šachet. Pokud vsakovací objekt, tak se musí vsáknout vše.

Z jakého důvodu je použito podbetonování trativodů ve sklonu 13‰?

Zpřehledněte popis trativodů v kapitole 4.2. Například není zřejmé, kde bude použit průměr DN 150 a DN 200.

Situace: Výkres situace doplňte o všechny důležité hrany, které se v úseku vyskytují (pláň tělesa železničního spodku, odvodnění, konec úprav). Není obvyklé reprofilaci příkopu zaznamenat pouze čárkovanou čarou.

U odvodnění doplňte popis a sklon toku vody.

Podélný řez: Do podélného řezu doplňte čáry znázorňující vrstvy pražcového podloží.

Do podélného řezu doplňte polohu nového a stávajícího propustku.

Upravte popis trativodních šachet. V podélném profilu koleje č. 1 se vyskytují tři šachty Šk 23.

Příčné řezy: Preferujeme jednostranně skloněnou pláň tělesa železničního spodku.

Upravte tloušťku zlepšené zeminy.

E.1.2. Nástupiště (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

TZ:

Upravte popis založení nástupištní zídky. Pokud je pod zídou zlepšená zemina není nutné provádět pískový podsyp a podkladní beton se může pokládat rovnou na povrch zlepšené zeminy. Doplňte požadavek na únosnost podkladu na min. 20 MPa a doplňte kotvení příkopové zídky pomocí ocelových tyčí.

Do popisu skladby nástupiště uveďte pokyn 16456/2015 – O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“, kde jsou přesně definovány požadavky na typ dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu.

Prověřte úpravu svahu za nástupištěm z důvodů vynechání zábradlí na nástupišti.

Doplňte popis ukončení nástupiště na nenástupní hraně.

Příčné řezy: Není vhodné řešení, kdy voda stékající po nástupišti bude téct přístřeškem. Na styku dlažba/opěrná zeď bude docházet k zatékání vody. Prověřte možnost zřízení odvodňovacího žlabu před přístřeškem.

Doplňte popis obrubníku a odvodnění.

E.1.3. Přezjezdy – železniční spodek (zpracoval Ing. Petr Brešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

TZ: Doplňte stručný popis vrstev ZKPP a jeho odvodnění.

Situace: Doplňte popis odvodnění.

Příčný řez: Sjednoťte tloušťku vrstvy stabilizované stěrky.

E.1.3. Přezjezdy – obecně (zpracoval Ing. Hana Boubelová, tel. 972 244 498, boubelova@szdc.cz)

Přezjezd P4627 (km 31,505): Chybí pouze zakreslení rozhledových poměrů pro případ poruchy PZZ (tj. pro traťovou rychlost 10 km/h).

SO 108 Přístřešky (zpracoval Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz)

S navrženým řešením přístřešku souhlasím.

- V TZ chybí informace, jak projektant došel k této velikosti přístřešku. Jednoduchý výpočet podle špičkové frekvence cestujících.
- S ohledem na to, že se jedná o alespoň částečně uzavřený přístřešek, může být podchodná výška v nejnižším místě 2,2 m. Doporučuji přístřešek snížit o 0,2 m, aby poskytoval lepší ochranu proti povětrnostním vlivům.
- Doporučujeme odpadkový koše umístit vně přístřešku, k boční stěně. Koše se stříškou.

SO 106 - žel. propustek v km 31,162 (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, Necekal@szdc.cz)

Technická zpráva

- Doplňit podklady pro zpracování dokumentace např. zadávací dokumentace, průzkumy.....,
- Normy, předpisy,

- Popis stávajícího objektu – chybí základní rozměry a jeho umístění, dtto údaje k novému objektu – mimo jiné kategorie trati, TTZ/ přidružená rychlost,
- Chybí údaje o inženýrských sítích.

Doplnit část organizace výstavby

- Staveniště a přístupy,
- Postup výstavby,
- Požadavky na následující stupeň,
- Chybí přílohy - záznamy z jednání, odhad finančních nákladů.....

Výkresová část

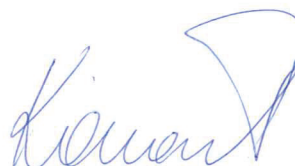
- Z dokumentace budou zřejmé prováděné změny tj. ve výkresech nového stavu (příčný řez atp...) zakreslit též stávající objekt - umístění, základní rozměry atp. ,
- Doplnit situaci.

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Zásadně přepracovávané části dokumentace budou předloženy opětovně ke schválení.

Vypořádání připomínek požadujeme zaslat v předstihu před závěrečným projednáním na emailové adresy jednotlivých zpracovatelů.

Z projednání připomínek požadujeme zaslat záznam ke kontrole. Bez jeho ověření nelze proces projednání připomínek uzavřít.



Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru traťového hospodářství