



Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. č.j. 1375/2019-SZDC-SŽG PHA-RP UNL
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Jiří Vančura
Telefon +420 972422161
Mobil +420 724064098
E-mail vancura@szdc.cz

Datum 14. května 2019

SZDC, s. o.
OŘ Ústí nad Labem, ÚNP, odbor
provozu infrastruktury
Kazda Jan, Ing.
Železničářská 1368/31
Ústí nad Labem
400 03

Vyjádření k záměru projektu „Oprava úseku Domoušice-Hřivice“

Dobrý den. Posílám vyjádření k výše uvedené dokumentaci.

Vzhledem k rozsahu doručeného, zkontrolován pouze průběh návazností prvků GPK. Z pohledu SPPK prosím o prověření délky Lk vstupní a výstupní přechodnice v inflexním bodě KM 32,766 961 (uvedeny Lk=64,225) Z kontroly návaznosti prvků vychází Lk=64,250. Dále překontrolovat umístění LN b.č. 2232. Při řešení nadvýšení v předcházejícím inflexním bodě č. 2094 je staničení mezi soudními vrcholy menší než délka tečny. Zpravidla, pokud je to možné bych navrhoval body LN přímo v char. bodech ZKO/ZP, KP/ZO.

Mimo vypsání souhlasím s návrhem a průběhem GPK, nicméně bych rád v rámci Koordinačního výkresu uvítal mapový podklad, na základě, kterého proběhl předložený návrh.

Závěr: žádám o opravu dle připomínek a o poskytnutí mapového podkladu pro projekt.

Přeji hezký den

Ing. Jiří Vančura
odd. inženýrské geodézie.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa železniční geodézie Praha
Pod Výtopnou 645/8, 186 00 Praha 8
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(38)

Výrobní porada k projednání připomínek projektu stavby: „Oprava úseku Domoušice – Hřivice“.

Datum: 15.5.2019

Místo: zasedací místnost SŽDC s.o., OŘ Ústí n/L v Ústí nad Labem

Po prostudování předložené projektové dokumentace na výše uvedenou stavbu má OŘ Ústí nad Labem následující připomínky.

Úsek pro provoz infrastruktury
ST Most

Bc. Vlastimil Aubrecht

1. U přejezdů chybí půdorysy 1:100

(Ing. Jedlička)

Bylo doplněno.

2. Odvodňovací žlaby umístěné mimo závary nebo 2,5m od osy (dle zákona č.13/1997, § 37), budou předány vlastníkově komunikace.

(Ing. Jedlička)

Umístění žlabů je voleno s ohledem na vhodnost vzhledem k odvedení srážkové vody a na možnost průjezdu traťové mechanizace.

3. Doplnit kótu od hlavy pražce k závěrné zídce (k základu), min. 200mm.

(Ing. Jedlička)

Bylo doplněno.

4. Přejezdy č. P2348, P2349, P2350 mají mít $R_v = \text{min.} 200\text{m}$

$R_u = \text{min.} 200\text{ m}$

(Ing. Jedlička)

Vzhledem k tomu, že se nejedná o rekonstrukci ani novostavbu, jsou s ohledem na místní poměry, zábery a náklady stavby využity hodnoty pro stísněné poměry, avšak vždy umožňující i průjezd autobusů.

5. Šachty trativodů budou vyčnívat 20 - 30 cm nad terén.

Bylo akceptováno. Vyčnívající šachty budou zasahovat do volného, schůdného a manipulačního prostoru.

(Ing. Chaloupka)

6. LIS v Domoušicích?

(Ing. Chaloupka, Ing. Martinovský)

Ve výkresu 0201 PS 01-01-32 PZS P2351 km 34,357 jsou nakreslené 3 LIS u Domoušic. Do výkresu železničního svršku a TZ byly LISy také doplněny.

SSZT Ústí nad Labem

Vladimír Kozelka

7. PS 01-01-32 PZS P2351 km 34,357 - opravit na všech výkresech razítko stavby.

(Ing. Martinovský)

Opraveno, netýkalo se velkých razítek, ale podružných razítek na jednotlivých výkresech.

SEE Ústí nad Labem

Štěpán Dittrich

Bez připomínek

SMT Ústí nad Labem

Ing. Libor Šindelář

Předložená PD je nekompletní.

8. Pokud budou vyvedeny trativody do mostních objektů, které nejsou součástí stavby, požadujeme doložení výkresů vyústění.

- Bylo zapracováno. Řezy byly doplněny. (Ing. Chaloupka)

Km 28,448

9. Barevný odstín zábradlí DB 610

- Bylo zapracováno. (Ing. Bernát)

10. Chybí statický výpočet

- Statický výpočet byl doplněn. (Ing. Bernát)

11. V projektu je zvolen systém SVI s měkkou ochranou v TZ 3.3.17 se píše ...*Je nutno věnovat zvýšenou pozornost při ukládání výztuže pro ochrannou vrstvu z betonu.*

- Bylo opraveno. (Ing. Bernát)

12. Chybí výkres izolace včetně detailů ukončení na stávajících římsách, přechodových zdech, detail dilatace apod.

- Detaily byly doplněny do jednotlivých výkresů tvarů. (Ing. Bernát)

Km 30,091

13. Chybí zatížitelnost v TZ

- Zatížitelnost byla doplněna. (Ing. Bernát)

14. Chybí statický výpočet

- *Statický výpočet byl doplněn. (Ing.Bernát)*

15. Chybí výkres pohledů

- *Pohledy na čelní zdi jsou součástí výkresů tvarů, vzhledem k rozměrům konstrukce nejsou pohledy vykresleny v dispozičním výkresu. (Ing.Bernát)*

Km 32,368

16. Chybí statický výpočet

- *Statický výpočet byl doplněn. (Ing.Bernát)*

17. Chybí výsledky průzkumů

- *Výsledky průzkumů jsou v samostatné příloze projektové dokumentace (souhrnná část) a výtah z průzkumu je v technické zprávě objektu. (Ing.Bernát)*

18. Barevný odstín zábradlí DB 610

- *Bylo zapracováno. (Ing.Bernát)*

19. Na rubu nových nabetonovaných částí čel je třeba odstranit ostré hrany pro umožnění zřízení SVI z natavovaných pásů

- *Bylo zapracováno, požadavek je uveden v TZ a výkresu tvaru. (Ing.Bernát)*

20. Rub křídek bude ochráněn pouze 1 m širokou dlažbou (je navrženo). SVI z natavovaných pásů prováděna v tomto místě nebude. Nová část křídel pod úrovní terénu bude opatřena nátěrem (1x NP + 2x NA)

- *Bylo zapracováno. (Ing.Bernát)*

21. Chybí výkres izolace – lze dokreslit do půdorysu

- *Rozsah izolace byla zakreslen do půdorysu dispozičního výkresu včetně okótování. (Ing.Bernát)*

22. Chybí výkres pohledů

- *Pohledy na čelní zdi jsou součástí výkresů tvarů, vzhledem k rozměrům konstrukce nejsou pohledy vykresleny v dispozičním výkresu. (Ing.Bernát)*

23. Km 38,487 dtto 32,368

- *Bylo zapracováno jako u objektu km 32,368. (Ing.Bernát)*

24. Km 34,190 – provádět izolaci koruny při výšce nadnáspu cca 10,0m? jinak dtto 32,368

- *Po dohodě s investorem bude zachováno navržené řešení. (Ing.Bernát)*
- *Bylo zapracováno jako u objektu km 32,368. (Ing.Bernát)*

25. Km 34,277 – dtto 32,368

- *Bylo zapracováno jako u objektu km 32,368. (Ing.Bernát)*

26. Km 35,208 – dtto 32,368

- *Bylo zapracováno jako u objektu km 32,368. (Ing.Bernát)*

27. Km 35,561 – dtto 32,368

- *Bylo zapracováno jako u objektu km 32,368. (Ing.Bernát)*

Propustek km 28,325

28. Nelze připomínkovat dokumentace je nekompletní

- *Dokumentace byla doplněna a projednána s investorem. (Ing.Bernát)*

Propustek km 29,671

29. Chybí zatížitelnost v TZ

- *Zatížitelnost byla doplněna. (Ing.Bernát)*

30. Chybí statický výpočet

- *Statický výpočet byl doplněn. (Ing.Bernát)*

31. Chybí výkres pohledů

- *Pohledy na čelní zdi jsou součástí výkresů tvarů, vzhledem k rozměrům konstrukce nejsou pohledy vykresleny v dispozičním výkresu. (Ing.Bernát)*

32. Není zřejmý rozsah odláždění svahů(kuželů)

- *Bylo upřesněno do dispozičního výkresu a technické zprávy. (Ing.Bernát)*

Propustek 31,887

33. Chybí TZ

- *TZ byla doplněna. (Ing.Bernát)*

34. Chybí statický výpočet

- *Statický výpočet byl doplněn. (Ing.Bernát)*

35. Nesouhlasí pohled na výtoku s půdorysem a řezem

- *Bylo opraveno. (Ing.Bernát)*

36. Požadujeme změnit tvar rubu čela tak, aby i ve vrcholu klenby byla alespoň 50 mm vrstva betonu

- *Bylo zapracováno. (Ing.Bernát)*

37. Pro odevzdání upravit barvy šraf

- *Bylo zapracováno. (Ing. Bernát)*

38. Nepsat v popisu skladeb kcí flexi trouba schválená na SŽDC, není to pravda

- *Bylo zapracováno. (Ing. Bernát)*

Propustek 31,896

39. Nelze připomínkovat

- *Projektová dokumentace byla doplněna a projednána s investorem. (Ing. Bernát)*

Propustek 33,085

40. Chybí zatížitelnost v TZ

- *Zatížitelnost byla doplněna. (Ing. Bernát)*

41. Chybí statický výpočet

- *Statický výpočet byl doplněn. (Ing. Bernát)*

42. Chybí výkres pohledů

- *Pohledy na čelní zdi jsou součástí výkresů tvarů, vzhledem k rozměrům konstrukce nejsou pohledy vykresleny v dispozičním výkresu. (Ing. Bernát)*

43. Chybí výkresy tvaru a výztuže

- *Bylo doplněno a projednáno s investorem. (Ing. Bernát)*

Propustek 35,379

44. Nelze připomínkovat

- *Projektová dokumentace byla součástí odevzdání, po vysvětlení také projednána s investorem. (Ing. Bernát)*

Úsek řízení provozu

Ing. Ladislav Kučera, MBA

Část A_Prvodní zpráva.pdf:

45. A.1 Identifikační údaje stavby, str. 3

Katastrální území Konětopy u Pětluk opravit na Konětopy u Pnětluk, stejně tak i v článku A.1.2 na str. 4.

Bylo zapracováno. (Ing. Chaloupka)

SŽDC s.o., SŽG Praha

Ing. Jiří Vančura

Při kontrole návaznosti v inflexním bodě v km 32,766961 jsem nezaznamenal žádnou nespojitost osy koleje. V parametrech oblouků je uvedena délka přechodnice $L_k=64,255\text{m}$ (ne vámi uvedené $L_k=64,225\text{m}$). Sklon vzestupnice n je shodný u obou návazných obloučích. Lom sklonu v bodě 2094 byl posunut. (Ing. Chaloupka)

Vyjádření odborů SŽDC k záměru projektu "Oprava úseku Domoušice - Hřivice"
ze dne 25.4.2019

č.	Organizace	Příloha	Přípomínka	Vypořádání
46	GŘ 014	Část D.1.3.2 PS 01-01-32 P2351 km 34,361 Kap. 1.1	PZS Správcem stávajícího kabelu je SŽDC, Technická ústředna dopravní cesty, nikoliv ČD-Telematika, která pouze zajišťuje provoz a údržbu na základě smluvního vztahu se SŽDC. Při budování nových vazebních kabelů k domku na přejezdu P2350?, (pravděpodobně se má jednat o P2351) požadujeme doplnit do výkopu dvě HDPE trubky mezi SÚ Hřivice a tímto domkem pro budoucí zatažení optických kabelů.	(Ing. Martinovský) • Popis stávajícího kabelu opraven v textové části na "kabel ve správě SŽDC s. o., TÚDC" • V rámci opravné práce na PZS P2349 v předmětném úseku, která proběhla v r. 2018, byla položena v souladu se zadáním investora pouze jedna trubka HDP v úseku od PZS P2350 do Domoušice a takto by měl být celý úsek dokončen. Položení druhé trubky v této situaci se jeví po technické i ekonomické stránce nadbytečné. • Vazební kabel je doplňován ve zbývajících částech mezistaničního úseku, která nebyla pojata ve výše zmiňované opravné práci z r.2018, tj. mezi SÚ Hřivice a novým TD PZS P2351 a odtud dále až do stávajícího TD na PZS P2350. Text byl v tomto smyslu upřesněn.
47	GŘ 014	Část D.1.3.2 PS 01-01-32 P2351 km 34,361	PZS (Zpracovatel: Bc. Knotek, tel. č.: 972 244 369, E-mail: knotek@szdc.cz) • Navržený typ zařízení PZS (reléové s elektronickými doplňky) podporujeme. • Předložená dokumentace neobsahuje výkres vyzařovacích úhlů výstražníků, není tedy možno ověřit, zda je navržené množství výstražníků dostatečné pro všechny příchozí (příjezdové) komunikace na přejezd včetně prostoru zastávky. • Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem (zhášení obvodu) musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje vozovky nebo 4,75 metru od okraje chodníku. Počítače náprav musí obecně vyhovovat požadavkům TSI CCS pro konvenční síť (ČSN CLS/TS 50238 3). Tuto podmínku doporučujeme doplnit do technické zprávy.	(Ing. Martinovský) • Z "balíku" výkresů, které byly předloženy k posouzení, omylem vypadla řada polohopisných výkresů, jejichž součástí jsou i požadované rozhledové poměry na přejezdu P2351. • Obecný požadavek na umístění čidel a provedení počítačů náprav je v rámci navrženého řešení akceptován. Text je doplněn do TZ.
48	GŘ 014	Část D.1.3.2 PS 01-01-32 P2351 Kap. 1.10, Ochrana proti přepětí	PZS (Zpracovatel: Bc. Knotek, tel. č.: 972 244 369, E-mail: knotek@szdc.cz) • Požadujeme doplnit, že stavbou bude doplněn také systém propojení kolejových pásů a jejich uzemnění za účelem zvýšení ochrany počítačů náprav před účinky atmosférického přepětí. (Přípomínka platí také pro ostatní provozní soubory, v rámci kterých jsou zřizovány počítače náprav.) • Na výkresu části D, PZS P2351 0501 Požadujeme změnit název pozice 12 „rozvaděč klimatizace domku“, dle předložené technické zprávy má být použito pouze temperování a ventilace pro potřebu technologie PZS, zřízení klimatizace se nepředpokládá.	(Ing. Martinovský) • Ve smyslu požadovaného zvýšení ochrany počítačů náprav před účinky atmosférického přepětí doplněna textová část PS (TZ). Požadovaná ochrana počítačů náprav již byla uplatněna i v rámci zmiňované opravné práce v r. 2018. • Název "rozvaděč klimatizace domku" znamená obecně rozvaděč s řízením teploty prostředí v domku, neznamená použití klimatizační jednotky. Přesto byl název opraven na "rozvaděč řízení teploty v domku"
49	GŘ 014	Obecně	Není zřejmé, zda je již vysoutěžen zhotovitel stavby či nikoliv. Pokud není zhotovitel zatím vysoutěžen, nelze používat konkrétní názvy výrobků (např. BDA, AHP-03D atd.).	(Ing. Martinovský) • Ve smyslu přípomínky opravena textová část. V případě BDA je konkrétní název ponechán, pouze je text doplněn o potřebné vysvětlení použití tohoto typu zařízení.
50	GŘ 015	Obecně	V rámci opravy doporučujeme na přejezdech P2348 a P2347 umístit chráničky pro novou kabelizaci PZS. Stávající PZS jsou typu AŽD 71 z roku 1985 a dá se předpokládat jejich brzká náhrada. To samé platí pro přejezd P2350, kde je také PZS typu AŽD 71, i když z roku 2003. Zvážit možnost pokládky chráničky pro optický kabel podél trati, nebo alespoň vybudování chráněných prostupů místy dotčenými opravnými pracemi.	(Ing. Martinovský) • Požadavky na rozsah pokládky včetně výhledu byly s investorem projednány. Přejezdy P2348 a P2347 jsou v žst. Domoušice, investor výhledově předpokládá zřízení nového SZZ, není proto vhodné nyní zřizovat rezervní chráničky.
51	GŘ 015	2. Část PD E.3	Trakční a energetická zařízení, E.3.6 Rozvody nn a osvětlení, Přípojka nn pro PZS P2351 projektovali osoby nezpůsobilé k této činnosti dle předpisu SŽDC Zam. Pro projektování přípojek nn a vn (patří do SEE) je nutno absolvovat OZ - E 08. Ani Ing. Pospíšil, ani Ing. Martinovský tuto OZ neabsolvovali. Projekt v této části je neplatný neboť je v rozporu s předpisy SŽDC.	(Ing. Martinovský) • Změněn zpracovatel, Ing. Mastný potřebné oprávnění má.
52	GŘ 015	Průvodní zpráva (A) odstavec A.2.2	Špatné číslování žel. přejezdů – např. místo P2347 je tam P23047. U všech je uprostřed vložena 0 navíc.	Bylo opraveno. (Ing. Chaloupka)
53	GŘ 015	Obecně	V různých částech dokumentace je nesoulad v počtu mostních objektů. Např. v části A.2.3. je zmíněno 14 ks, v části B. Souhrnná část na str.17, Projektované kapacity se píše o 13 ks mostních objektů. Možná to souvisí s tím, že jeden má být zrušen (SO 01-21-07 Železniční propustek v km 35,379).	Bylo zpracováno. Stavebně se jedná o opravu 13 ks mostních objektů. Propustek v km 35,379 bude zrušen. Dnes v tomto kilometru již propustek není. (Ing. Chaloupka)
54	GŘ 015	Obecně	Konstrukčně je řešen i vrcholový a dolní poloměr zakřivení u přejezdu P2350, kde docházelo ke „škrtání“ vozidel o povrch přejezdu. Je to navrženo pro všechny typy vozidel?	Ano, poloměry zakřivení (pro stísněné podmínky) umožní i průjezd autobusů. (Ing. Jedlička)

č.	Organizace	Příloha	Přípomínka	Vypořádání
55	GŘ 015	Obecně	Doporučujeme OŘ Ústí nad Labem, v souvislosti se schvalováním SM86 „Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad“, opakovaně projednat se starostou obce Konětopy možnost zrušení přejezdu P2351 v km 34,357 u zastávky Konětopy (projektant p. Chaloupka už s místně příslušným silničním správním úřadem jednal, viz příloha, ale neúspěšně). Účelová komunikace se dá napojit na hlavní silnici vybudováním 110 m dlouhé přeložky podél trati. Pro osadníky by to znamenalo, že jím kolem stavení nebudou jezdit traktory a jiná technika a navíc je nebude obtěžovat zvonění přejezdu. PZS je typu VÚD z roku 1971, do kterého bude nutno v dohledné době investovat. Zrušení tohoto přejezdu tedy považujeme za podstatné i z hlediska budoucích možných stížností obyvatel obce na hluk pro rekonstrukci PZS.	S panem starostou bylo jednáno. Zrušení přejezdu bylo starostou kategoricky zamítnuto. Pokus o změnu stanoviska obce se mi nejeví reálné. (Ing. Chaloupka)
56	GŘ 023	Obecně	V souvislosti s úpravou nástupišť v zastávkách Konětopy a Solopysky žádáme zkontrolovat, zda jsou zastávky řádně označeny názvem v souladu s §21 odst.3) vyhl. č. 177/1995 Sb. - tj. zda je tabule s názvem zastávky umístěna na nástupišti a dále vpravo nejméně 100 m před začátkem nástupiště z obou směrů (nejlépe pod úhlem 45°). V případě zjištění nedostatků požadujeme tabule doplnit v rámci této stavby. Vzhled tabulí požadujeme provést v souladu s novelizovanou TNŽ 73 6390 Nápisů železničních stanic a zastávek.	Bylo zapracováno. Tabule 100 m před a za zastavkou nejsou. Budou doplněny. (Ing. Chaloupka)
57	GŘ 024	Obecně	Odbor elektrotechniky a energetiky k zasláné jednodupňové projektové dokumentaci, výše uvedené stavby, nemá připomínku.	Bez komentáře. (Ing. Chaloupka)
58	GŘ 013	Železniční svršek	(zpracoval Ing. Jiří Lelek, tel. 9723 22583; lelek@szdc.cz) V úseku se nachází 2x kamenné nadjezdy v km 32,760. Jejich průřezný průřez je J-GCZ3. Při opravných pracích je nutné dbát na to, aby se současný stav nezhorsil. Po opětovném položení koleje je nutné pro tento nadjezd nechat změřit jeho prostorovou průchodnost. Doplníte tento požadavek do technické zprávy. Vzhledem k ceně šterkového lože (frakce 32/63) žádáme o maximální recyklaci. (bod 2.3.5) Nezasypávejte šterkem poklapy šachet.	Bylo zapracováno s nadjezdy projekt počítá. (Ing. Chaloupka)
59	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy SO 01-13-01, P2347, ev. km 27,004	(zpracovala Ing. Boubertlová Hana, tel. 972 244 498, boubertlova@szdc.cz) přejezd na účelové komunikaci, navržena je železobetonová konstrukce na nosičích, klidně by mohl být i pražec B03	Navržená železobetonová konstrukce svou technologií neumožňuje uložení vnějších panelů na pražce B03 do tratí SŽDC. (Ing. Jedlička)
60	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy SO 01-13-02, P2348, ev. km 27,379	(zpracovala Ing. Boubertlová Hana, tel. 972 244 498, boubertlova@szdc.cz) přejezd na III. tř., navržena je železobetonová konstrukce na nosičích, klidně by mohl být i pražec B03 • podkladní vyrovnávací beton pod základovým blokem (respektive závěrnou zídou) musí mít úložnou plochu v příčném řezu vždy vodorovnou a pokud možno ve stejné výšce. • stávající úhel křížení je nedostatečný (55°), prověřit možnost zlepšení alespoň na 75°	Navržená železobetonová konstrukce svou technologií neumožňuje uložení vnějších panelů na pražce B03 do tratí SŽDC. Spády betonu budou upraveny. Vzhledem ke směrovému průběhu stávající komunikace, charakteru stavby, jejím nákladům a ponechání prvků stávajícího zabezpečovacího zařízení není napřímění úhlu reálné. (Ing. Jedlička)
61	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy SO 01-13-03, P2349, ev. km 30,199	(zpracovala Ing. Boubertlová Hana, tel. 972 244 498, boubertlova@szdc.cz) přejezd na III. tř., navržena je železobetonová konstrukce na nosičích, klidně by mohl být i pražec B03 • správný ev. km je 30,210! • stávající úhel křížení je nedostatečný (30°), prověřit možnost zlepšení alespoň na 75°	Navržená železobetonová konstrukce svou technologií neumožňuje uložení vnějších panelů na pražce B03 do tratí SŽDC. V dokumentaci je uveden správný ev. km. Vzhledem ke směrovému průběhu stávající komunikace, charakteru stavby, jejím nákladům a ponechání prvků stávajícího zabezpečovacího zařízení není napřímění úhlu reálné. (Ing. Jedlička)
62	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy SO 01-13-04, P2350, ev. km 31,890	(zpracovala Ing. Boubertlová Hana, tel. 972 244 498, boubertlova@szdc.cz) přejezd na III. tř., navržena je železobetonová konstrukce na nosičích, klidně by mohl být i pražec B03 • podkladní vyrovnávací beton pod základovým blokem (respektive závěrnou zídou) musí mít úložnou plochu v příčném řezu vždy vodorovnou a pokud možno ve stejné výšce.	Bude zapracováno. Spády betonu budou upraveny. Navržená železobetonová konstrukce svou technologií neumožňuje uložení vnějších panelů na pražce B03 do tratí SŽDC. (Ing. Jedlička)
63	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy SO 01-13-05, P2351, ev. km 34,361	(zpracovala Ing. Boubertlová Hana, tel. 972 244 498, boubertlova@szdc.cz) přejezd na účelové komunikaci, navržena je železobetonová konstrukce na nosičích, klidně by mohl být i pražec B03 • správný ev. km je 30,357!	Navržená železobetonová konstrukce svou technologií neumožňuje uložení vnějších panelů na pražce B03 do tratí SŽDC. V dokumentaci je uveden správný ev. km. (Ing. Jedlička)

č.	Organizace	Příloha	Připomínka	Vypovídání
64	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi všeobecně	<p>konceptů úprav jednotlivých mostů souhlasíme.</p> <p>Projektant bere na vědomí.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je nutno doložit statické výpočty (podložit tabulky zatížitelnosti). <p>Statické výpočty a tabulky zatížitelnosti byly doplněny.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kap. 3.3.3 v TZ je zmatečná. Ani zatížitelnost pod 1,0 UIC by nemusela nutně být důvodem pro přestavbu objektu (záleží na zařazení dle TSI INF, resp. z důvodu výhledové elektrizace je požadavek na min. D2/ příslušná traťová rychlost). <p>Klasifikační součinitel alfa se uplatňuje pouze pro novostavby.</p> <p>Bylo upraveno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nátěrový systém zábradlí postačuje pro C3 ve skladbě ŽSP + ONS 01 (viz S5/4) <p>Bylo upraveno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mezi základní údaje v TZ doplňte i číslo TUDU! <p>Bylo doplněno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Do výkresů doplňte rozhraní mezi pracemi prováděnými jednotlivými SO. <p>Bylo doplněno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • U přesýpaných mostů s velkou výškou nadnásypu doporučujeme v bentonitové vrstvě provést jeden mezilehlý odstupek k zajištění lepší smykové soudržnosti. <p>Vzhledem k nevyhovující šířce mostů bylo ponecháno původní řešení a předepsáno dostatečné kotvení.</p> <ul style="list-style-type: none"> • U mostních objektů doporučujeme doplnit pás dlažby i před úhlové zidky. <p>Po dohodě s investorem bude dlažba jen za zidkami a na jejich koncích pro svedení vody na terén.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Do objektů, kde je zdivo již staženo táhly doplňte sanaci kotevních desek. <p>Bylo doplněno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • V předmětném úseku je kolem 30 propustků. Projekt řeší pouze 7 z nich. Má-li mít tato stavební akce smysl, je nutno doložit (např. v souhrnné TZ) přehled všech mostních objektů v tomto úseku a zdůvodnit neprovádění prací na některých z nich (podmínkou je doložení zatížitelnosti, resp. přechodnosti, viz výše). <p>Ostatní uvedené propustky nebyly součástí zadání.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je nutno dopracovat všechny přílohy ke všem dotčeným propustkům. <p>Bylo doplněno.</p>	(Ing. Bernát)
65	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-20-01 až SO 01-20-07	bez připomínek	(Ing. Bernát)
66	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-21-01 – Žel. propustek v ev. km 28,325	<p>Doplňte kótu dna žel. příkopu na vtoku (nutno řešit komplexně v rozsahu celého odvodnění svedeného k tomuto propustku).</p> <p>Nerozumíme zahlubování dna propustku na vtoku, když na výtoku jsme pod přilehlým terénem.</p> <p>Vychází z konfigurace terénu, zahloubení na vtoku je nutné s ohledem na posun osy propustku.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Půdorys zcela nedostatečný. Délky křídel? <p>Bylo dopracováno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Není zřejmé, jak budou pažící stěny zhotoveny – přístupnost pro techniku ve svahu ... <p>Je věcí zhotovitele, byla zapracována do dokumentace včetně soupisu prací nutnost vytvořit vhodný příjezd a plochu pro provádění pažení.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nesouhlasíme s trvale ponechanou závazecí dráhou ze dřeva. Bobtná, hnije! Doporučujeme nahradit jednoduchým závazecím podvozkem a podobně. <p>Bylo zapracováno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nerozumíme způsobu osazení distančních tyčí. Zakazujeme vrtat, svařovat do flexibilní OK. <p>Budou osazeny do předem vyvrtaných otvorů.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doporučujeme výtokové čelo provést jako šikmo ukončenou troubu s odlážděním kamenem – zlevnění, zjednodušení. <p>Bylo zapracováno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doplňte sklon dlažeb. <p>Bylo doplněno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byl proveden geologický průzkum v místě protlaku? Pozor na balvanitý zához v místě založení vysokého náspu a podobně <p>....</p> <p>Je předepsáno provedení průzkumu před zahájením prací.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Požadujeme doplnit hydrotechnický výpočet. <p>Byl doplněn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Po dopracování do stupně projekt požadujeme předložit k vyjádření znovu. <p>Projektant bere na vědomí.</p>	(Ing. Bernát)

č.	Organizace	Příloha	Připomínka	Vypořádání
67	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-21-02 – Žel. propustek v ev. km 29,671	(zpracoval Ing. Jan Laifr, tel. 972 244 255, , laifr@szdc.cz) Navržené úpravě na vtoku nerozumíme. Z jakého důvodu bouráme a zpětně dozdvíváme zdivo? Nestačila by předsazená vtoková jámka typu zhora otevřená šachta? Výhodou by bylo i zpomalení proudu vody. Po dohodě s investorem bylo ponecháno navržené řešení, které odpovídá zadání.	(Ing. Bernát)
68	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-21-03 – Žel. propustek v ev. km 30,091	(zpracoval Ing. Jan Laifr, tel. 972 244 255, , laifr@szdc.cz) Nesouhlasíme s trvale ponechanou závazecí dráhou ze dřeva. Bobtná, hnije! Doporučujeme nahradit jednoduchým závazecím podvozkem a podobně. Bylo zapracováno. • Nerozumíme způsobu osazení distančních tyčí. Zakazujeme vrtat, svařovat do flexibilní OK. Budou osazeny do předem vyvrtaných otvorů. • Doporučujeme výtokové čelo provést jako šikmo ukončenou troubu s odlážděním kamenem – zlevnění, zjednodušení. Vzhledem k hranici pozemku není možné tuto úpravu provést. • Doplníte sklony dlažeb. Bylo doplněno.	(Ing. Bernát)
69	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-21-04 – Žel. propustek v ev. km 31,887	(zpracoval Ing. Jan Laifr, tel. 972 244 255, , laifr@szdc.cz) Nesouhlasíme s flexibilní OK. Důvodem je malá výška spolupůsobícího nadnáspy. Požadujeme osadit standardní žlb. trubní propustek, optimálně se šikmými čely. Navržené řešení odpovídá zadání a po dohodě s investorem bude ponecháno.	(Ing. Bernát)
70	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-21-05 – Žel. propustek v ev. km 31,896	(zpracoval Ing. Jan Laifr, tel. 972 244 255, , laifr@szdc.cz) dopracování do stupně projekt požadujeme předložit k vyjádření znovu. Projektant bere na vědomí.	(Ing. Bernát)
71	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-21-06 – Žel. propustek v ev. km 33,085	(zpracoval Ing. Jan Laifr, tel. 972 244 255, , laifr@szdc.cz) Navržené úpravě na vtoku nerozumíme. Z jakého důvodu bouráme a zpětně dozdvíváme zdivo? Nestačila by předsazená vtoková jámka typu shora otevřená šachta? Výhodou by bylo i zpomalení proudu vody. Na základě požadavku investora bylo ponecháno navržené řešení. • Mezi římsou a svahelem doporučujeme provedení žlábků – viz SO 01-21-02. Bylo zapracováno.	(Ing. Bernát)
72	GŘ 013	E.1.4 Mosty, propustky a zdi SO 01-21-07 – Žel. propustek v ev. km 35,379	(zpracoval Ing. Jan Laifr, tel. 972 244 255, , laifr@szdc.cz) Popište, jak bude propustek zrušen. Fyzicky? Evidenčně? Propustek se ruší evidenčně, bylo zapracováno. • Popište, jak je propustek hluboko. O propustku nejsou žádné informace a nebyl správcem nalezen. Nevede propustek náhodou z příkopu do příkopu? Tj. cca 6m vedle naznačené polohy? Propustek nebyl nalezen, odvodnění je řešeno bez propustku.	(Ing. Bernát)
73	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Doplníte návrh a posouzení KPP a ZKPP na únosnost a na odolnost proti mrazu. • Nejsou přiloženy podélné profily tím nelze posoudit podélný sklon tratě a navržené ho odvodnění.	Bylo zapracováno. Posouzení bylo doplněno. Podélné profily koleje byly doloženy a dány k připomínkám. Kolej se nachází ve velkém sklonu až 20 promil. Vyjímku tvoří prostor po bývalé železniční stanici Solopysky. V tomto místě jsou navrženy po obou stranách koleje odpařivací otevřené příkopy.(Ing. Chaloupka)
74	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). technické zprávy není jasné, jak bude provedena oprava koleje. Předpokládám, že bude provedeno čištění, poté bude odstraněn svršek, dojde k úpravě lože pro pokládku nového roštu a bude položen rošt. Z popisu není zřejmé, zdali bude při čištění kolejového lože odstraněna konstrukční vrstva ze škváry a popelovin. Doplníte informace o tom, jaký stav bude po provedené opravě trati.	Stávající konstrukční vrstva popelovin bude odtěžena tak, aby bylo docíleno tloušťky kolejového lože 350 mm pod ložnou plochou pražce. S ostatním těžením popelovin projekt nepočítá. Jedbá se o dohodu s OŘ Ústí n/L. (Ing. Chaloupka)
75	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.2	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). jakého důvodu usuzujete, že se únosnost bude s hloubkou zvyšovat?	Jedná se o odborný názor geotechnika. Zmenšením vrstvy popelovin dojde částečně k přenesení vlastností unosnějších zemín pod popelovinou. (Ing. Chaloupka)
76	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.2	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Doporučuji provést vrstvy pražcového podloží také v místě odtrhu svahu v km 27,750-27,850. Jde o problematické místo a zřízení kvalitní KPP může přispět k vyřešení problému.	Rozsah železničního spodku byl konzultován s OŘ Ústí n/L. V tomto místě nejsou problémy s GPK koleje. Problematika byla přednesena na poradě vypořádání připomínek. OŘ UL nepožaduje zřítit podkladní vrstvu. (Ing. Chaloupka)
77	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.3	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Založení gabionu je nedostatečné. Zvětšete založení na 300 mm ŠD a tuto ŠD více specifikujte. Pro založení gabionu by bylo vhodné provést průzkum tak, aby nedošlo k založení na nasypáném odpadu z čističek. V tomto případě hrozí jejich utržení a sesun do údolí.	Bylo zapracováno. Vrstva ŠD v založení gabionu byla zvětšena na 300 mm. (Ing. Chaloupka)

č.	Organizace	Příloha	Přípomínka	Vypořádání
78	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.4	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Doplňte založení pro pražcové rovnaniny a zásyp.	Bylo zapracováno. (Ing. Chaloupka)
79	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.5	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Popis travitvodů je nedostatečný. Je zde popsán minimální sklon 5 ‰ a víc a o pár vět později se dozvíme, že při sklonu pod 5 ‰ bude travitvod podbetonován. Ve výkresech není popsán sklon travitvodů ani výškové kóty šachet, tak nelze určit, kde bude jaký sklon. Nelze tedy stanovit, kdy bude provedeno podbetonování a kdy ne. Je potřeba doplnit popis podbetonování v místě přejezdových konstrukcí.	Bylo zapracováno. Travitvod v projektu má vždy sklon větší než 5 ‰. Zmínka o podbetonování z důvodu maleho sklonu travitvodu je vypuštěna z TZ. Bylo zoplněno podbetonování travitvodu v místě železničních přejezdů. Kóty šachet poklopů byly doplněny do podélného profilu. (Ing. Chaloupka)
80	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.5	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). travitvodních šachet nelze stanovit jejich výškovou polohu, nelze tedy stanovit délku trub. U	Poklapy šachet budou vyčnívat nad terén 20 - 30 cm. Je to dohody s OŘ Ústí nad Labem. (Ing. Chaloupka)
81	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.5	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). popisu jednotlivých úseků doplňte sklon potrubí a délku svodného potrubí. U odláždění doplňte pevnost použitého betonu.	Bylo zapracováno. (Ing. Chaloupka)
82	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.6	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Doporučuji v tomto úseku provést i opravu KPP. Pro tento úsek vyhotovte vzorový příčný řez. Svahy ochraňte také technickým opatřením.	Bylo zapracováno. (Ing. Chaloupka)
83	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek Kap. 2.4.7	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Pro tento případ proveďte vzorový příčný řez.	Bylo zapracováno. (Ing. Chaloupka)
84	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). V příčných řezech se vykytují úseky, kde dochází k úpravě svahů a to jednak odtěžením nebo přisypáním a následným ohumusováním. Tyto úpravy však nejsou popsány v TZ, není tedy zřejmé klik materiálu se odtěží, kolik a jakého materiálu se dosype. Doplňte popis těchto úseků do TZ.	Bylo zapracováno. (Ing. Chaloupka)
85	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek situace	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). • Doplňte popisy odvodnění. V příčných řezech se objevují i nebezpečné obnovené příkopy, doplňte popis těchto příkopů do situace. • Velmi nešťastné je zaústňovat povrchovou vodu z příkopu do travitvodu v km 32,768.	Bylo zapracováno. Technické řešení v km 32,768 bylo upraveno. (Ing. Chaloupka)
86	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek příčné řezy P21	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). konstrukce není nikde popsána (nebezpečné příkopy, úprava svahů a ohumusování) Doplňte do TZ. Tato	Bylo zapracováno. (Ing. Chaloupka)
87	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek příčné řezy P23	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Detail u pražcové rovnaniny není vhodně vyřešen. Pod do příkopu nateče voda, tak bude protékat i pražcovou rovnaninou a bude narušovat její založení. Může dojít k rozpadu zídek. Vhodné by bylo doplnění žlábků.	Bylo zapracováno. Žlabovka není prostorově vhodná, protože by se musela vybudovat v kombinaci s mohutnější zdi. Na odvedení vody byl zvolen travitvod. (Ing. Chaloupka)
88	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek příčné řezy P38	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). otočená pláň proti oblouku. Kolik je maximální tloušťka kolejového lože? Nelogicky	Bylo opraveno. (Ing. Chaloupka)
89	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek vzorové příčné řezy	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Doplňte do vzorových řezů všechny řezy adekvátními konstrukcemi, které se v úseku nacházejí.	Bylo doplněno. (Ing. Chaloupka)
90	GŘ 013	E.1.1 Železniční spodek detaily odvodnění:	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). • Doplňte minimálně jeden detail vyústění travitvodu na terén.	Bylo doplněno. (Ing. Chaloupka)
91	GŘ 013	E.1.2 Nástupiště	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). • Pro zhotovení nástupišť doplňte do dokumentace vytyčovací výkresy nástupišť.	Bylo doplněno. (Ing. Chaloupka)
92	GŘ 013	E.1.2 Nástupiště Kap. 2.2	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). zastávka Konětopy. Doplňte polohu nástupní hranou nad TZ a od osy koleje. Chybí také šířka nástupiště, kam bude provedeno vysypání drtě. Drť přesně specifikujte.	Bylo doplněno. (Ing. Chaloupka)
93	GŘ 013	E.1.2 Nástupiště Kap. 2.2	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). zastávka Solopysky. Doplňte polohu nástupní hranou nad TZ a od osy koleje. Chybí také šířka nástupiště, kam bude provedeno vysypání drtě. Drť přesně specifikujte.	Bylo doplněno. (Ing. Chaloupka)
94	GŘ 013	E.1.2 Nástupiště situace	• (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). Doplňte vzdálenost hrany od osy koleje. Doplňte šířku nástupiště.	Bylo doplněno. (Ing. Chaloupka)
95	GŘ 013	E.1.2 Nástupiště příčné řezy	(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz). • Příčné řezy jsou prohozeny (rozpiska Konětopy a ve výkrese Solopysky). • Doplňte popis povrchu nástupiště. • Jde o vzorové příčné řezy – doplňte popis všech konstrukcí v řezu.	Bylo doplněno. (Ing. Chaloupka)

č.	Organizace	Příloha	Připomínka	Vypořádání
96	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy	<p>TZ jednotlivých SO doplňte staničení ZKPP v místě přejezdu.</p> <ul style="list-style-type: none"> Do TZ jednotlivých SO doplňte popis odvodnění. Odkaz na TZ objektu spodku je sice prospěšný, ale uvedený popis v dané TZ je naprosto nedostatečný. U každého objektu přejezdu je vhodné doplnit, staničení šachet, délku, sklon a průměr trouby a to nejenom trativodu ale i svodného potrubí a způsob jeho vyústění a použitý zásypový materiál. V místě přejezdové konstrukce musí být trativod podbetonován. V TZ specifikujte odolnosti betonu proti prostředí. Nejsou přiloženy podélné řezy tratí. Z toho nelze stanovit, v jakých výškách mají být umístěny trativodní šachty a svodné potrubí. 	Bylo zpracováno. Staničení ZKPP vylo doplněno do TZ. Popis byl doplněn. Specifikace betonu byla doplněna. Trativod je podbetonován. Podélné řezy tratí jsou podrobně zpracovány v rámci příslušných SO žel. svršku a spodku (Ing. Jedlička, Ing. Chaloupka)
97	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy SO 01-13-01 – přejezd P2347 situace	<p>(zpracoval Ing. Petr Brestovský, Ph.D., tel. 972 244 275, brestovsky@szdc.cz).</p> <p>Doplňte popis odvodnění. Kde jsou zmíněné tvárnice TZZ3 a napojení do stávajícího příkopu od štěrbinového žlabu. Žlab není popsán.</p> <ul style="list-style-type: none"> Není popsáno odvodnění pomocí trativodu. Není zdůvodněné posunutí začátku odvodnění 1,0 m od začátku ZKPP a není vysvětleno proč je vyústění provedeno až 11 m za koncem ZKPP. 	Bylo zpracováno. Výkresy byly opraveny.(Ing. Jedlička, ing. Chaloupka)
98	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy SO 01-13-01 – přejezd P2347 Příčný řez (platí i pro ostatní SO):	<p>(zpracoval Ing. Petr Brestovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz).</p> <p>zde rozpor v materiálu trativodní trubky. Popisujte materiál uvedený v TZ (PEHD). Definujte přesně perforaci trubky.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zakreslete podbetonování trubky. Do příčného řezu zakreslete kabelové vedení. 	Bylo zpracováno. Výkresy byly opraveny.(Ing. Jedlička, ing. Chaloupka)
99	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy 01-13-02 – přejezd P2348 situace	<p>(zpracoval Ing. Petr Brestovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz).</p> <p>jasné z jakého důvodu je provedená ZKPP asymetricky k přejezdové konstrukci.</p> <ul style="list-style-type: none"> Není odvodněn konec ZKPP. Není popsáno odvodnění – viz předchozí připomínka. 	Bylo zpracováno. Výkresy byly opraveny.(Ing. Jedlička, ing. Chaloupka)
100	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy 01-13-03 – přejezd P2349 situace	<p>(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz).</p> <p>dokumentace není zřejmé, zdali je konstrukce ZKPP navržena dostatečně únosná.</p> <p>popsáno odvodnění.</p>	Bylo zpracováno. Návrh tloušťky 0,5 m ZKPP byl zvolen podle vzorových listů železničního spodku. Při použití nejmenší naměřené únosnosti zemní pláně a v km 29,671 a použití tloušťky podkladní vrstvy 0,5 m vychází únosnost 61,6 MPa požadováno je 50 MPa. Únosnost zemní pláně vychází. (Ing. Jedlička, ing. Chaloupka)
101	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy 01-13-04 – přejezd P2350 situace	<p>(zpracoval Ing. Petr Brestovský, Ph.D., tel. 972 244 275, brestovsky@szdc.cz).</p> <p>Odvodnění trativodem není zakresleno.</p> <ul style="list-style-type: none"> Opět nejasné rozsah ZKPP. Je zakreslena rozdílná tloušťka ZKPP (0,75 m) oproti ostatním SO (0,5 m). Tato tloušťka není vysvětlena. Doplňte popis odvodnění. Kde jsou zmíněné tvárnice TZZ3 a napojení do stávajícího příkopu od štěrbinového žlabu. Žlab není popsán. 	Bylo zpracováno. Tlouška ŠD 0,75 m vychází z potřeb konstrukčních vrstev na železničním mostu a propustku před a za železniční přejezdem. Dochází k sjednocení tloušek konstrukčních vrstev. (Ing. Jedlička, Ing. Chaloupka)
102	GŘ 013	E.1.3 Železniční přejezdy 01-13-05 – přejezd P2351 situace	<p>(zpracoval Ing. Petr Brestovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz).</p> <p>zdůvodněna rozdílná délka ZKPP.</p> <p>Doplňte popis odvodnění. Kde jsou zmíněné tvárnice TZZ3 a napojení do stávajícího příkopu od štěrbinového žlabu. Žlab není popsán.</p>	Bylo zpracováno. Délka ZKPP byla vystředěna. Popisy byly doplněny. (Ing. Jedlička)
	GŘ 013		S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek.	

Prezenční listina na výrobní poradu k projednání připomínek na projekt:

Oprava úseku Domoušice - Hřivice



Datum: 15.5.2019

Místo: zasedací místnost SŽDC o.s. OR Ústí n.L., Železničářská 1385/31, 400 03 Ústí nad Labem - Sítřekov

Účastník	Organizace	Kontakt (telefon)	Mailová adresa	Podpis
1. Horák	SŽDC s.o., OR UL ST Most	602 155 923	horak@szdc.cz	
2. Kazda	SŽDC s.o., OR UL	724 496 765	kazda@szdc.cz	
3. Růža	STRABAG Rail, a.s.	724 496 765	david.ruza@strabaq.com	
4. Chaloupka	STRABAG Rail, a.s.	602 139 959	tomas.chaloupka@strabaq.com	
5. Jedlička	STRABAG Rail, a.s.	602 539 573	jiri.jedlicka@strabaq.com	
6. ŠINDLÁČEK	SŽDC o.s. OBČL-SMT	602 433 361	siwetzka@szdc.cz	
7. MASTNY	ATE, s.r.o.	604 245 772	mastny.v@atechab.cz	
8. Martimovský	ATE, s.r.o.	603 525 845	martimovsky@atechab.cz	
9. ELBEK VÍK	SŽDC s.o. DMS	902 014 552	elbek@szdc.cz	
10. ŽERUŠT	Železná s.r.o.	733 749 925	zeruska@zelezna.cz	
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				