

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 56 304/2018-SŽDC-GR-O14

Dle rozdělovníku

Vyřizuje: Ing. Klega

Telefon: 972 741 240

Mobil: 725 144 183

E-mail: klega@szdc.cz

Datum: 19. 11. 2018

Stanovisko O14 k doplnění postupného sklápění na vybraných PZS v obvodu SSV (na základě záznamu z porady dne 11. 10. 2018)

O14 zasílá na základě záznamu z porady dne 11. 10. 2018 následující stanovisko k doplnění postupného sklápění na vybraných PZS v obvodu SSV:

O14 souhlasí, aby obnova podélné čáry souvislé tam, kde již je nepřiliš viditelná, nebyla řešena v rámci stavby. O14 doporučuje, aby projektant vyzval, příp. příslušné OR vyzvalo, správce pozemní komunikace k obnově vodorovného dopravního značení, přesněji podélné čáry souvislé.

U několika přejezdů se vyskytují obdobné podmínky z hlediska zaústění blízké pozemní komunikace, resp. místa ležícího mimo silnici nebo navazující zatáčky. U některých přejezdů je doporučeno nerealizovat postupné sklápění z důvodu možného poškození závor při odbočení na blízkou zaústěnou pozemní komunikaci / místo ležící mimo silnici (např. P8345, příloha č. 1, Kostice), u jiných obdobných je to naopak doporučeno (např. P6497, příloha č. 3, Hladké Životice). U přejezdů, kde není projektantem doporučeno realizovat postupné sklápění závor z důvodu blízké zaústěné pozemní komunikace nebo místa ležícího mimo silnici nebo navazující zatáčky bez upřesňujících podkladů, může být zpochybňováno doporučení projektanta a na jeho základě také následné rozhodnutí SŽDC, zda realizovat postupné sklápění závor nebo nikoliv. O14 proto vysoce doporučuje zkreslení „tzv. vlečných křivek“ (dle technických podmínek TP 171 Vlečné křivky), ze kterých jednoznačně vyplývá, zda lze předpokládat poškození závor odbočujícími vozidly. V některých případech O14 doporučuje zkreslení vlečných křivek doplnit i v případě, kdy projektant doporučuje použít postupné sklápění břevna závor, a to za účelem ověření, že použití postupného sklápění nebude ve zvýšené míře příčinou poškození břevna.

U přejezdů, kde není doporučeno realizovat postupné sklápění závor z důvodu nutnosti použít kratší břevna závor než 4,25 m, O14 požaduje stanovit potřebnou možnou nejkratší a možnou nejdelší délku takových závor. V případě, že nejsou další relevantní důvody pro nedoporučení doplnění postupného sklápění, požadujeme pokračovat v další projekční činnosti. O14 bude jednat s výrobcem závor o možnosti dodávat kratší břevna závor v takovém provedení, které umožní potřebné vyvážení, a o možnosti stanovit takové úpravy v rámci montáže, které umožní potřebné vyvážení. V té souvislosti požaduje O14 přeformulovat doporučení projektanta tak, aby se v něm promítla podmínka možnosti použít kratší délku břevna závor.

U přejezdu P6521 (příloha č. 6, Střeň) O14 doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek a dle výše uvedeného i text o délce břevna.

U přejezdu P6527 (příloha č. 7, Rokytnice u Př.) O14 doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek a dle výše uvedeného i text o délce břevna.

U přejezdu P6529 (příloha č. 9, Grygov) je postupné sklápění doporučeno, ale když by odbočovalo dlouhé vozidlo vpravo k nádraží, tak by případně mohlo břevno urazit. Při uzavírce cesty nelze objíždku tímto směrem vyloučit. Proto O14 doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek.

U přejezdu P7868 (příloha 10, Velké Hoštice) O14 souhlasí s provedením výpočtu podle části B), bodu 5., písm. b) dopisu č. j. 3867/2017-SŽDC-O14.

U přejezdu P8271 (příloha 12, Bocanovice) O14 požaduje dopracovat řešení včetně zásahu do SZZ.

U přejezdu P8151 (příloha č. 18, Hrušky) O14 doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek. Dále se domníváme, že v poznámce je nějaká chyba, protože t_{zz} musí být vždy větší než t_z . Na základě jakého výpočtu došlo k tak malému rozdílu?

U přejezdu P8157 (příloha č. 21, Moravský Písek) O14 požaduje prověřit vzdálenosti a doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek.

U přejezdu P8164 (příloha č. 25, Spytihněv) O14 požaduje prověřit a doplnit vzdálenost k odbočující komunikaci a doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek.

U přejezdu P8168 (příloha č. 27, Napajedla) O14 požaduje prověřit zaústění přípojně cesty a doložit dalšími snímky.

U přejezdu P8171 (příloha č. 28, Záhlinice) O14 požaduje prověřit a doplnit vzdálenost k odbočující komunikaci a doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek.

U přejezdu P8173 (příloha č. 30, Hulín), máme také pochybnost o nepoškození břevna při průjezdu nákladních vozidel zatáčkou. O14 doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek.

U přejezdu P8175 (příloha č. 32, Břest) O14 požaduje prověřit a doplnit vzdálenost k odbočující komunikaci a doporučuje doplnit zkreslení vlečných křivek.

U přejezdu P8179 (příloha č. 34, Horní Moštěnice) O14 požaduje prověřit a doplnit vzdálenost k odbočující komunikaci a doplnit zkreslení vlečných křivek. Je vůbec reálné, že by vozidla z pole jela na kontejnerové překladiště?

Ing. Martin Krupička
*ředitel odboru zabezpečovací
a telekomunikační techniky*

Rozdělovník:

Signal Projekt, s. r. o.
Videňská 55
639 17 BRNO

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 773/1
772 58 OLOMOUC 2

Na vědomí (jen elektronicky):

— Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
SSZT Brno
ORBNOsek@szdc.cz

— Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc
SSZT
OROLCsek@szdc.cz

— Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Ostrava
SSZT
OROVA@szdc.cz

—