



413 272/19

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ		listů 5
Došlo dne:	19. 06. 2019	příloh 1
č.j.: 10400/2019 SZDC-1019		

Váš dopis zn. mail  
Ze dne 13. 5. 2019  
Naše zn. 32597/2019-SŽDC-GR-O13  
Listů/příloh 10/0

Vyřizuje Ing. Josef Bednář  
Telefon +420 972 244 564  
Mobil +420 727 827 266  
E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum 4. června 2019

**Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace**

Stavební správa západ  
Ing. Alena Mráčková  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

Ing. Mráčková  
29. 6. 2019

**Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou a ŽST Chrastava, připomínky k dokumentaci pro  
územní rozhodnutí**

V rámci posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí, kterou zhotovila firma  
AF CITYPLAN s.r.o., máme k předložené dokumentaci za SŽDC GR O13 následující připomínky.

**Zásadní připomínky k projektu**

- Do dokladové části doplňte souhlas se zachováním osové vzdálenosti v kol. č. 4 a 6 v ŽST. Chrastava dle čl. 31 díl XII předpisu S3 ve znění změny č. 3. Dále doložte projednanou výjimku z čl. 39 díl XII předpisu S3 ve znění změny č. 3 na mostě ev. km 10,650 v ŽST Chrastava.
- U mostů SO 52-20-05 a 54-20-04 byly shledány vážné nedostatky dokumentace a po jejich odstranění požadujeme opětovné předložení k připomínkám.

**Připomínky k jednotlivým částem a objektům**

**B.4 Provozní a dopravní technologie** (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564,  
BednarJo@szdc.cz)

- Graf rychlosti by měl splňovat náležitosti požadované směrnicí č. 11/2006, aby bylo možné se v něm zorientovat a posoudit návrhové parametry GPK.

**D.2.1.1 Železniční svršek a spodek** (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564,  
BednarJo@szdc.cz)

**Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou**

**Technická zpráva**

- Kap. 5.1, staničení – vzhledem k délce úseku k hranici doporučujeme skok staničení na konci stavby nezřizovat a přestaničit i navazující úsek (cca 1 km v příčné). Kolejový rošt – doplňte informaci, že v místě přejezdu bude upevnění v antikorozi úpravě, rozdělení „u“.
- Kap. 5.2, odvodnění – vzhledem k tomu, že u odpařovacího příkopu není dodržena doporučená doba prázdnění dle ČSN 75 9010, bylo by žádoucí navrhnout bezpečnostní přepad do městské kanalizace, pokud je to projednatelné.

- Kap. 8 – dle zákresu v příčném řezu SO 54-20-04 je dosažena na mostě standartní šířka kolejového lože. Řešení zkoordinujte a příp. doložte výjimku.
- Příloha č. 4 – v tabulce stanovení odvodňované plochy pro vsakovací příkop by měl být odtokový součinitel pro svahy příkopů 0,50.

#### Situace

- Formálně doplňte popis obou rychlostních profilů  $V/V_{130}$  v rozsahu úprav GPK, i když jsou stejné.
- Doplňte popis vzdálenosti mezi výhybkami a mezipřímých ve zhlaví.
- V legendě chybí obetonování trativodu v místě pod přejezdem.
- Doplňte kótu minimální vzdálenosti mezi kol. č. 6 a oplocením odpařovacího příkopu.

#### Podélné profily

- ZKPP v místě železničního přejezdu prodlužte na celou délku demolovaného podchodu.

#### Charakteristické příčné řezy

- P2 – proveďte maximální tloušťku kolejového lože vpravo kol. č. 4. Separační geotextilie na dně vsakovací rýhy není třeba.

### Rekonstrukce ŽST Chrástava

#### Technická zpráva

- Kap. 5.1, staničení – vztažný bod ZP v situaci má jiné staničení. Osové vzdálenosti – vzhledem k tomu, že se směrovými a výškovými úpravami v kol. č. 4 a 6 zasahuje do stávající nedostatečné osové vzdálenosti, je potřeba ve smyslu předpisu S3 díl XVI čl. 1 požádat o souhlas se zachováním stávající osové vzdálenosti 4,5 m. V žádosti popište stávající situaci, důvody vedoucí k zachování osové vzdálenosti a návrh opatření pro zajištění bezpečnosti. Zřízení BK – v kol. č. 4 a 6 by ukončení BK za oblouky o malých poloměrech vedlo na svažení celých oblouků  $4R=250,25$  m a  $6R=255$  m. Doporučujeme proto ukončit BK před výměnovým stykem výh. č. 4 a výh. č. 4 a 6 navrhnout jako skupinu výhybek dle S3/2 čl. 140.
- Kap. 8 – dle předchozí připomínky je potřeba doložit také souhlas se zachováním osové vzdálenosti. Výjimky a souhlasy je potřeba projednat již v tomto stupni dokumentace a doložit do dokladové části.
- Příloha č. 2 – u obloukových výhybek v popisu podtrhněte poloměr oblouku větve ležící v hlavním směru (platí i pro výkres situace).
- Příloha č. 3 – u ZKPP je chybně uvedený  $E_{\min}$ . Vzhledem k popsané konstrukci ZKPP 1.1 je požadovaná hodnota 20 MPa, nikoliv 60 MPa. Na návrh to ale nemá vliv.

#### Situace

- Formálně doplňte u oblouků popis obou rychlostních profilů  $V/V_{130}$  v rozsahu úprav GPK, i když jsou stejné.
- Doplňte všude popis vzdálenosti mezi výhybkami a mezipřímých ve zhlaví.
- V dalším stupni proveďte v traťovém oblouku za výh. č. 8 dosažení výhledové rychlosti 90/95 km/h (ve vazbě na navazující oblouk  $R=407$  m, kde je inflex) s prodloužením krajní přechodnice na cca 80 m a zvýšením převýšení na 120 mm.
- Lze rozsah směrových a výškových úprav v kol. č. 4 a 6 zmenšit?

#### Charakteristické příčné řezy

- P6 – zakreslený příkopový rigol doplňte i do situace vč. místa vyústění.
- P8 – zakreslete hranici DP, vpravo krajního obrubníku u VB bude potřeba uvažovat se zábořem na doasfaltování k obrubníku.

**D.2.1.1 Železniční spodek** (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

**SO 54-11-01 Žst. Hrádek nad Nisou, železniční spodek**

- Doplňte geotechnický podélný profil. V žádném výkrese nejsou zakresleny navržené vrstvy pražcového podloží.

**Technická zpráva**

- Odpařovací příkop – zvažte provedení sklonů s menším sklon a tím odstranění plotu okolo příkopu. Pro dlouhodobější údržbu není oplocení vhodné. Drážní pozemek je dostačující. Doporučuji doplnit poznámku, že by se v dalším stupni mohl tento příkop lépe začlenit do okolí (úprava svahů, úprava vegetace na svazích).
- Retenční objekt – navrhnete tento objekt jako vsakovací galerii.

**Situace**

- Doplňte popis trativodů. Není zdůvodněno označení trativod A až G.
- V situaci není zakreslen odvodňovací žlab na přístupové komunikaci.
- Není vhodné provádět lom sklonu u nástupní hrany.

**Charakteristické řezy**

- Řez v km 20,125 – u vnějšího nástupiště je zakresleno vsakovací žebro nejspíše z důvodů odvodnění nástupiště. Zakreslete toto žebro i do situace. Zásyp svahu za nástupištěm je nevhodný. Pohoz drceným kamenivem 32/63 evokuje kolejové lože. Svahy proveďte s ohumusováním a pohoz rýhy z těženeho kameniva.

**SO 52-11-01 Žst. Chrastava, železniční spodek**

- Doplňte geotechnický podélný profil. V žádném výkrese nejsou zakresleny navržené vrstvy pražcového podloží.

**Technická zpráva**

- Do dalšího stupně předepište doplňující průzkum v místech založení gabionové zídky v cca km 10,675.

**Situace:**

- Doplňte popis trativodů.

**Charakteristické řezy**

- Doplňte příčný řez umístěný mezi řez 2 a 3 tak, aby postihnul jak gabionovou zídku tak zídku z U3 prefabrikátem.
- Doplňte tvar terénu dále od osy koleje pro řez v km 9.9 a 10.0. V dalších řezech by bylo vhodné doplnit reprofilaci nepevněného příkopu v patě náspu.
- Řez v km 10,550 – Výrazněji doplňte stávající VB. Není vhodné před VB provádět zásyp nástupiště pomocí šterku 32/63. Navrhnete jinou úpravu.

**D.2.1.2 Nástupiště** (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

**SO 54-12-01,02,03 Žst. Hrádek nad Nisou, nástupiště, přístupové komunikace**

**Technická zpráva**

- Úprava svahu u vnějšího nástupiště není vhodná.

#### **Situace**

- Doplňte polohu odvodňovacího žlábků. Pokud je odvodnění ploch napojeno do kanalizace, měla by být tato kanalizace součástí výkresu. Popsané odvodňovací žlaby nejsou zakresleny ani v situaci kanalizace.

#### **SO 52-12-01,02,03 Žst. Chrastava, nástupiště, přístupové komunikace**

##### **Technická zpráva**

- Úprava svahu u vnějšího nástupiště není vhodná.

#### **Situace:**

- Doplňte polohu odvodňovacího žlábků. Pokud je odvodnění ploch napojeno do kanalizace, měla by být tato kanalizace součástí výkresu. Popsané odvodňovací žlaby nejsou zakresleny ani v situaci kanalizace.

#### **D.2.1.3 Přejezdy** (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

##### **SO 54-13-01 Železniční přejezd v ev.km 19,222**

- Doplňte do TZ poznámky ohledně ZKPP a odvodnění v místě přejezdu.
- Kam bude zaústěn příčný žlab v pozemní komunikaci?

#### **D.2.1.3 Železniční přejezdy** (zpracovala Ing. Boubelová, tel. 972 244 498, Boubelova@szdc.cz)

#### **Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou**

##### **Přejezd P2816**

- Navrhované přejezdové konstrukce musí být v souladu s dokumentem „Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“, čj. 15497/2017-SŽDC-GR-O13! Např. minimální vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražce musí být 200 mm,
- Doplňte do situací požadované rozhledové poměry pro rychlost 10 km/h vč. konstatování, zda jsou v souladu s ČSN 73 6380. Jejich výpočet bude v TZ.
- Obecně prověřit možnost zlepšení úhlu křížení alespoň na normou požadovaných 75°.
- V TZ v textu se uvádí špatná kilometráž přejezdu (km 19,222). Opravit.
- Vzhledem k významu komunikace doplňte v podélném profilu v místě lomů sklonů jejich zaoblení dle ČSN 73 6380. Výstražníky B a C vymístěte z chodníku.

#### **D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi** (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, Necekal@szdc.cz)

##### **Obecné**

- V TZ chybí část návrhové zatížení - uveďte konkrétně kategorii žel. trati, účinky modelu zatížení, klasifikační součinitel, TTZ/ přidružená rychlost atd.
- K ponechaným stávajícím objektům vypracovat statické přepočty.
- Doplňte základní charakteristiky materiálů nosných částí - třída betonu, jakost výztuže a oceli.
- V dokumentaci chybí podklady pro stanovení finančních nákladů (soupis, výkaz atp...)- doplnit také stručný text v TZ.
- V příčných řezech bude zakresleno umístění inženýrských sítí.
- Demolice objektů budou odsouhlaseny všemi dotčenými složkami.
- Správce objektu - uvádět SŽDC, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

- V TZ uvést požadavky na doplnění průzkumu pro další stupeň dokumentace.
- Doplnit údaj, zda se jedná o elektrifikovanou nebo neelektrifikovanou trať (nebo jestli ve výhledu plánována elektrifikace trati).
- Popisky ve výkresech sjednotit s údaji v technických zprávách.

## **ŽST. Hrádek**

### **SO 54-20-01 žel. most v km 19,900 demolice podchodu**

- Správce SŽDC - opravit údaj.
- Demolice podchodu - ponechaná část podchodu po jeho demolici se stane součástí žel. spodku - ponechání části stávajícího objektu, vyplnění prostoru mezi opěrami ponechané části podchodu materiálem včetně zajištění odvodnění je nutno projednat s O13, odd. žel. spodku.

### **SO 54-20-02 žel. most v km 20,151 podchod**

#### **Technická zpráva**

- Chybí část - návrhové zatížení - uveďte konkrétně kategorii žel. trati, účinky modelu zatížení, klasifikační součinitel, TTZ/ přidružená rychlost.
- Chybí body k PKO, inženýrským sítím, elektrifikaci trati aj. - doplnit stručný text.
- Výtahy - navrhované řešení (rozměry, průchozí, neprůchozí atp.) je nutno projednat s O13, odd. žel. spodku.
- V dokumentaci chybí podklady pro stanovení finančních nákladů na sanaci (soupis, výkaz atp...)- doplnit také stručný text do TZ.

#### **Příloha č. 4**

- Podchod bude proveden do žb. vany - SVI zpětný spoj bude umístěn na svislou stěnu tubusu.
- TZ b. 6.3 související objekty - uveden SO 54-62-01 zastřešení nástupišť - v příloze nejsou obrysy zakresleny.
- K obrysu VMP uvést popis (požadované VMP).
- Doplnit základní charakteristiky materiálů nosných částí - třída betonu, jakost výztuže a oceli.
- SO 54-20-03 žel. most v km 20,210 demolice podchodu.
- Správce SŽDC - opravit údaj.
- Demolice podchodu - ponechaná část podchodu po jeho demolici se stane součástí žel. spodku - ponechání části stávajícího objektu, vyplnění prostoru mezi opěrami ponechané části podchodu materiálem včetně zajištění odvodnění je nutno projednat s O13, odd. žel. spodku.

### **SO 54-21-01 km 20,641 demolice propustku**

- Opravit správce SŽDC.
- TZ str. 4 - jsou zde uvedeny údaje z demolice podchodu v km 19,900 - zpráva je zmatečná, je nutné ji v celém rozsahu zkontrolovat a opravit.
- Popiska ve výkrese (Př. č.4) - nesouhlasí s údaji v TZ - dát do souladu.
- Při vypořádání dalších připomínek postupovat obdobně jako u SO 54-20-01.

### **SO 54-23-01 opěrná zeď v km 20,379 - 20,484**

- Správce SŽDC - opravit údaj.
- V dokumentaci chybí podklady pro stanovení finančních nákladů na sanaci (soupis, výkaz atp...)- doplnit.
- Popiska ve výkrese nového stavu (chybí č. přílohy) - nesouhlasí s údaji v TZ - opravit.
- TZ stavebně technický průzkum, uvést materiál kamenného zdiva, dále text na str. 7 b.7 a 8 - se pravděpodobně týká jiného objektu - prověřit správnost celého textu - opravit nebo vysvětlit.
- V TZ je navrhována výměna zábradlí, přičemž není uveden důvod pro jeho výměnu.

- Pokud není správcem objektu SMT, bude předložen k připomínkám příslušnému správci OŘ HK.

## **ŽST Chrastava**

### **SO 51-20-01 žel. most v km 9,924 demolice**

- Demolice žel. mostu - ponechaná část žel. mostu po jeho demolici se stane součástí žel. spodku. Navrhované řešení - ponechání části stávajícího objektu, vyplnění prostoru mezi opěrami ponechané části mostu materiálem včetně úpravy zemního tělesa atp. je nutno projednat s O13, odd. žel. spodku.

### **SO 52-20-01 žel. most v km 10,152**

#### **Technická zpráva**

- Chybí bod v TZ - návrhové zatížení - uveďte konkrétně kategorii žel. trati, účinky modelu zatížení, klasifikační součinitel, TTZ/ přidružená rychlost atd.,
- Doplnit údaj, zda se jedná o elektrifikovanou nebo neelektrifikovanou trať (nebo jestli ve výhledu plánována elektrifikace trati).
- Schází tabulka zatížitelnosti.
- Dokumentaci je nutno doplnit o statický přepoččet, pro nové části objektu dle směrnice č. 11/2006 viz požadavky pro DÚR -návrh rozměrů hlavních nosných částí vychází ze zjednodušeného statického výpočtu.
- Nejsou podklady potřebné pro stanovení finančních nákladů na sanaci (soupis, výkaz atp...)- dopracovat, dtto doplnit stručný text do TZ.
- V TZ b.5.1.1 - dochází ke změně polohy GPK na mostě - ve výkresech nového stavu (půdorys a příč. řezy) není tato změna podchycena, nutno dopracovat - změnu polohy GPK barevně odlišit a zakreslit, okótovat v návaznosti na dodržení požadovaného VMP.
- V dokumentaci stávajícího stavu není zakresleno odvodnění objektu. Bylo prověřováno, zda při návrhu odvodnění není výhodné využít stávající odvodnění?
- Návrh tvaru úložného žb. prahu - posuďte jeho vhodnost z hlediska statického působení na opěry.
- Doplnit základní charakteristiky materiálů nosných částí - třída betonu, jakost výztuže a oceli.
- Chybí body k PKO, inženýrským sítím, elektrifikaci trati aj. - doplnit stručný text,
- Správce SŽDC - opravit údaj.

### **SO 52-20-02 žel. most v km 10,216**

- Připomínky - viz SO 51-20-01.

### **SO 52-20-03 žel. most v km 10,504 podchod**

- Obdobné připomínky - viz SO 54-20-02.

### **SO 52-20-04 žel. most v km 20,210 demolice podchodu**

- Obdobné připomínky - viz SO 54-20-03

### **SO 53-20-01 žel. most v km 11,026**

#### **Technická zpráva**

- Chybí bod v TZ návrhové zatížení - uveďte konkrétně kategorii žel. trati, účinky modelu zatížení, klasifikační součinitel, TTZ/ přidružená rychlost atd.
- Dokumentaci je nutno doplnit o statický přepoččet.
- Schází tabulka zatížitelnosti.
- Nejsou podklady potřebné pro stanovení finančních nákladů na sanaci (soupis, výkaz atp.) - dopracovat, dtto doplnit stručný text také do TZ.

- V dokumentaci stávajícího stavu není zakresleno odvodnění objektu. Bylo prověřováno, zda při návrhu odvodnění není výhodné využít stávající odvodnění?
- Doplnit základní charakteristiky materiálů nosných částí - třída betonu, jakost výztuže a oceli.
- V TZ b.5.1.1 - dochází ke změně polohy GPK na mostě (kolej č.1 cca 1,5 m) - ve výkresech nového stavu (půdorys a příč. řezy) není tato změna podchycena - nutno dopracovat - změnu polohy GPK barevně odlišit, zakreslit a okótovat (posun koleje) v návaznosti na dodržení požadovaného VMP.
- Chybí body k PKO, inženýrským sítím, elektrifikaci trati aj. - doplnit stručný text,
- Správce SŽDC - opravit údaj.

**D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi** (zpracoval Ing. Podlipný, tel. 972 341 368, [Podlipny@szdc.cz](mailto:Podlipny@szdc.cz))  
 Dokumentace níže uvedených SO ve stupni DÚR byla k připomínkám předložena elektronicky v polovině května 2019. U těchto objektů evidentně neproběhla vnitřní kontrola v rámci projekční organizace. Nejen, že v rozpiskách chybí podpisy včetně podpisu kontrolující osoby, ale především je v dokumentaci je velké množství chyb, včetně různých přepisů, které by kontrola musela odhalit. Dne 28. 5. 2019 jsem nespokojenost s předloženou dokumentací na jednání k jiné akci sdělil Ing. Szikorovi z firmy AF-CITYPLAN s.r.o., ten slíbil zjednat nápravu. Tentýž den jsem od zástupce investora (Ing. Aleny Mráčkové ze SŽDC SSZ) obdržel elektronicky novou technickou zprávu k SO 54-20-04 s tím, že došlo k záměně technických zpráv. Nová zpráva sice některé chyby neobsahovala, ale stále jich celá řada zůstala. Následně mi byla dne 31. 5. 2019 Ing. Szikorou doručena přepracovaná verze SO 54-20-04 a SO 52-20-05. Přestože se jedná oproti původně předložené dokumentaci o posun v její kvalitě, stále je v ní velké množství více či méně závažných chyb.

**S dokumentací níže uvedených dvou SO proto nemohu za SŽDC O13 OMT souhlasit. Její úroveň neodpovídá zvyklostem u obdobných projektů. Je třeba ji opravit a opětovně předložit k připomínkám!**

Upozorňuji, že není účelem připomínkování dokumentace provádět technickou kontrolu za projektanta. Za technickou správnost ručí projekční organizace.

Přesto pro ilustraci níže uvádím některé konkrétní připomínky k oběma objektům. Nejedná se o kompletní výčet připomínek. Vycházím z toho, že další nesrovnalosti (např. chyby v textech) odstraní technická kontrola projektanta.

#### **SO 54-20-04 žel. most v km 20,368**

##### **Obecně**

- datum na rozpiskách je překonáno.

##### **Technická zpráva**

- V základních údajích je třeba uvést všechny údaje požadované Směrnicí generálního ředitele SŽDC č. 11/2006. Některé chybí.
- Popis stávajícího stavu je nepřesný. Jedná se o dvojčité nosníky. Doporučuji převzít popis z protokolu o podrobné prohlídce. Obdobně je nepřesný popis v souhrnné technické zprávě.
- Konstrukční výška u stávajícího stavu je asi uvedena špatně.
- Je-li most šikmý, je třeba uvádět šikmé a kolmé kóty, tam, kde je to účelné. A je-li objekt tvořen více konstrukcemi, je třeba popisovat každou z nich.
- Zatížitelnost se již nevztahuje k vlaku UIC, ale ke schématu zatížení LM 71.
- U ČSN EN 1991-2 je v souvislosti s návrhovým zatížením nutno uvést změnu č. 4 této normy.

- Popis železničního svršku na mostě v bodě 5.2.1 je špatně (směrové poměry, sklonové poměry, posuny). Chybí výškové posuny.
- Není řádně zdokumentován vztah kolejí k osám nosných konstrukcí (koleje nejsou přímé), okótován není nutný prostor kolejového lože, ...
- Není uvedena kategorie podcházející dokumentace ani její správce. Pouze je uvedené, že nebude dodržena normová výška podjezdu, a že to bylo se správcem projednáno. Žádný zápis (či alespoň odkaz na jeho umístění) však přiložen není. Není ani zmíněno osazení dopravních značek upozorňujících na sníženou výšku podjezdu včetně hodnoty této výšky.
- Úpravy VO nebyly dosud projednány.
- Není zmíněn uvažovaný typ ložisek, požadavky na PKO, ...
- Sítě nejsou řádně zdokumentovány (stávající poloha, nová poloha, případně požadavky na zachování funkčnosti po dobu stavby).
- V postupu výstavby není uvedena délka výluky kolejí ani vyloučení provozu pod mostem, ať již silničního, či pěšího. Chybí údaje o objížďkách, obchózích trasách, plochách ZS, projednání, ...
- Zásadní problém však vidím ve statickém výpočtu přiloženém k TZ. Ten vůbec nebudí důvěru. Vyskytují se v něm na různých místech minimálně tři různá rozpětí, uvedena je osová vzdálenost hlavních nosníků 3420 mm místo 5020 mm, uvažováno je s výztužnými žebry mostovky, která však na výkrese nejsou a dále by snížila podjezdnou výšku. Navíc zřejmě konstrukce bude muset být vybavena koncovým příčnickem. Předložený statický výpočet neprokazuje reálnost navržené konstrukce a lze očekávat, že se nepodaří dodržet požadovanou šířku kolejového lože a bude nutno žádat o výjimku, případně se dále sníží podjezdná výška, či hlavní nosníky budou vyčnívat nad povrch zapuštěného kolejového lože.

### Výkresy

- V situaci chybí směry, čísla kolejí, popis ulic. Směrové a sklonové poměry nejsou v souladu s TZ.
- Podjezdná výška na výkrese stávajícího stavu nesouhlasí s TZ. Popis OK je nepřesný.
- Sítě nejsou ve stávajícím stavu řádně popsány, v řezech nejsou zakresleny, poloha některých z nich v půdorysu asi nebude pravdivá.
- V novém stavu nejsou rozlišeny šikmé a kolmé kóty.
- Jsou zde špatně uvedena čísla některých SO.
- Podjezdná výška se v řezech navzájem liší.
- Některé popisy jsou špatně zkopírovány (např. vyvedení příčné drenáže).
- Spád drenáže je špatně, stejně jako sklon kolejí.
- Chybí vykreslení OK včetně dimenzí, které je vzhledem k nesrovnalostem ve statickém výpočtu velmi důležité a důležité je i pro výkaz výměr, který však v SO přiložen není.

### SO 52-20-05 žel. most v km 10,650

- U tohoto objektu je řada připomínek obdobných jako u SO 54-20-04. Odlišné je to, že u tohoto objektu projektant předpokládá výjimku z šířky kolejového lože, kterou má údajně projednáno, ale doložena není.
- Navíc u tohoto objektu vzhledem k převýšení dojde k rozšíření VMP, které rovněž zakresleno není.
- Rovněž u ve statickém výpočtu tohoto objektu jsou chyby, i když zde nebudou mít pravděpodobně takový dopad jako u SO 54-20-04.
- Jsou zde navrženy úhlové zídky, jejichž účel a nutný rozsah není nijak výkresově zdokumentován (např. příčnými řezy, pohledy, ...).
- Stejně jako u předchozího SO je na výkresech řada chyb.
- Poznámka: Na nesrovnalosti ve statických výpočtech byl projektant upozorněn Ještě v den jejich obdržení, tj. 31.5.2019, jeho reakce však k dnešnímu dni (5.6.2019) není známa.



**D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory** (zpracoval Ing. Jauris, tel. 972 244 265, Jauris@szdc.cz)

**SO 54-04-11 ŽST Hrádek nad Nisou, výtahy k přístupu na nástupiště**

- Především budou výtahy splňovat ČSN EN 81-20 Výtahy pro dopravu osob a nákladů- Část 20: Výtahy pro dopravu osob a osob a nákladů. Bude napsáno v úvodu TZ.
- Výtahy budou dle předpisu S 10 určeny do venkovního prostředí specifikovaného v tomto předpisu. Tj. přímotop být ve VŠ může, ale výtah bude dimenzován do venkovního prostředí a na dopravní stavby.
- Výtahy nebudou průchozí, tedy pokud je výkres podchodu správně.
- Zvážit minimálně u výtahové šachty na ostrovním nástupišti provedení železobetonové. Netvoří žádný předěl v čekacím prostoru. Může být oplášťena stejným materiálem, jako podhled zastřešení.
- Určené prvky v kabině výtahu budou ve třídě II. Dle ČSN EN 81-71
- Projektant si aktualizuje část 7. POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY
- Měl by být doložen výkres výtahové šachty s kabinou. Řez a půdorys.

**PS 52-04-11 ŽST Chrastava, výtahy k přístupu na nástupiště**

- Obdobné připomínky jako u ŽST Hrádek nad Nisou. Výtah V1 u výpravní budovy by měl být průchozí, na ostrovním nástupišti je to zbytečné.
- A opět na ostrovním nástupišti může být VŠ betonová s obkladem a u VB prosklená.

**D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů** (zpracoval Ing. Jauris, tel. 972 244 265, Jauris@szdc.cz)

**SO 52-62-01 ŽST Chrastava, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu**

- Souhlasíme s tvarem a provedením zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu. Podhled nebude dřevěný, ale pouze s imitací dřeva. Z důvodu údržby.
- Vlaštovky jsou poměrně vysoké a neposkytují maximální ochranu před deštěm. Projektant v dalším stupni navrhne takové technické řešení, které umožní snížit světlost výšku vlašťovky při zachování průběžné střechy nad výtahovou šachtou.
- To samé platí na krajním nástupišti, kde je zastřešená čekací plocha ještě užší a cestující tudíž méně chráněni. Konstrukce nemusí být shodná, stačí obdobná a nižší.
- Dvojice sloupů za výtahovou šachtou se nebude nijak kotvit do šachty. Je ke zvážení, zda by nevyhověl i jeden sloup za šachtou a podpora střechy VŠ.
- Podle náčrtu v arch. řešení má zastřešení 1. nást. zadní prosklenou stěnu, v této části se o tom ale nepíše. Jak to je?

**SO 52-62-01 ŽST Chrastava, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu**

- Obdobné připomínky k zastřešení jako v Hádce – výška vlašťovky.

**SO 54-66-01 ŽST Hrádek nad Nisou, drobná architektura a oplocení**

- Na ostrovním i krajním nástupišti chybí informační vývěsky a nádoby na posypový materiál.

## Závěr

S předloženou dokumentací **nesouhlasíme** a požadujeme po dopracování SO 52-20-05 a 54-20-04 jejich opětovné předložení.

Ostatní připomínky požadujeme řádně vypořádat dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

**Ing. Radovan Kovařík**

ředitel odboru traťového hospodářství