



Váš dopis zn. 8827/2019-SZDC-SSV-ÚT-OLC/Bař  
Ze dne 11. 10. 2019  
Naše zn. 73618/2019-SZDC-GŘ-O13  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Hartman  
Telefon +420 972 244 462  
Mobil +420 607 007 972  
E-mail hartman@szdc.cz

Datum 28. listopadu 2019

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Stavební správa východ  
Ing. Pavlína Bařinková  
Nerudova 1  
772 58 Olomouc

## **Státní hranice Slovenská republika (střelná) – Vsetín (mimo)-konverze**

Vážení,  
zasíláme Vám připomínky SZDC GŘ O13 k záměru projektu zpracovaného společností SUDOP BRNO, spol. s r.o.

### **Obecné a zásadní připomínky**

(Zpracoval Ing. Hartman, tel.: 972 244 462, [Hartman@szdc.cz](mailto:Hartman@szdc.cz))

V příloze A Odborné stanovisko ČVUT je pro průjezdné průřezy uváděna již **od roku 1997 neplatná norma ČSN 28 0312**. Průjezdný průřez 1-SM/ČSD se tak již nadále neposuzuje. Je nutné postupovat podle platné legislativy, která pro průjezdné průřezy vychází z ČSN 73 6320 *Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky* platné od 2/2019. V této normě jsou rovněž stanoveny požadavky pro nástavec průjezdného průřezu pro elektrizované tratě a řešení pro stísněné poměry. Pokud nelze zavést standardní průjezdný průřez Z-GC zavedený na trati, lze v tunelu zavést omezení na průjezdné průřezy Z-G2 nebo Z-GCZ3. Dále je nutné vycházet ze stávajícího zavedeného průjezdného průřezu v tunelu. V zápisu z jednání ze dne 24. 4. 2019 je uvedeno, že v tunelu je omezení na průřez Z-GCZ3. Ale ve všech příčných řezech v dokumentaci jsou znázorněny průjezdné průřezy odpovídající průjezdnému průřezu Z-G2, který nahradil dříve zavedený profil Z-GČD. **Metodikou posouzení průjezdného průřezu je tedy nutné vztáhnout pro platný průjezdný průřez Z-G2 dle z ČSN 73 6320 a nástavec průjezdného průřezu sběrače podle čl. 4.2.6 a obr. 1 uvedené normy.**

(Zpracoval Ing. Hloušek, tel.: 702 009 884, [HlousekJo@szdc.cz](mailto:HlousekJo@szdc.cz))

V průběhu projednávání dokumentace byl O13 vysloven souhlas s lokálním zeslabením ostění tunelu o max. 80 mm, v dokumentaci je však uvažován zásah až do maximální hloubky 100 mm, přičemž hloubka 80 mm je považována za bezpečnou, ale v příčném řezu v km 23,123 v oblasti portálu je navržena hloubka odbourání 111 mm. **Požadujeme doložení statického posouzení ostění tunelu již v tomto stupni dokumentace**, aby se předešlo případným problémům s realizovatelností stavby v dalších stupních.

### **Připomínky k jednotlivým částem dokumentace**

(Zpracoval Ing. Hartman, tel.: 972 244 462, [Hartman@szdc.cz](mailto:Hartman@szdc.cz))

#### **Průvodní zpráva**

Kap. 9 Požadujeme v dalších stupních dokumentace prověřit možnost vložení pevné troleje (přívodní kolejnicí) pokud by to umožnilo nulovým zdvihem trolejového vedení a tedy i sběračů odstranit nebo minimalizovat zásahy do ostění tunelu.

## **A Odborné stanovisko ČVUT**

Požadujeme přepracování posouzení dle ČSN 73 6320 platné od 2/2019, viz výše.

Upozorňujeme, že v tunelu a prostoru lidečského portálu je v km 23,170 – 23,575 od roku 2012 použita pevná jízdní dráha systému PORR. Použití pevné jízdní dráhy musí být zohledněno ve výpočtech šířkových přírážek dle ČSN 73 6320, neboť ve výsledku přináší významné šířkové úspory. Proto musí být každá část tunelu, tj. s železničním svrškem tvořeným betonovými pražci, na pevné jízdní dráze a v místě přechodu na pevnou jízdní dráhu ve výpočtech posuzována zvlášť.

## **C Úpravy ostění Střelenského tunelu**

Před stavebními zásahy do ostění tunelu u vjezdového portálu, kde je kolejový rošt na betonových pražcích, a předpokládá se zde nejvýraznější hloubkový zásah do ostění, by měly být prověřeny možnosti přizpůsobení GPK před portálem úpravou polohy koleje např. změnou délky přechodnice.

## **E Dopravní technologie**

V dalším stupni dokumentace musí být grafem rychlosti prověřeno umístění neutrálního pole z hlediska vlivu na dynamiku jízdy vlaků.

---

## **Závěr**

S dokumentací souhlasíme za podmínky řádného projednání a vypořádání připomínek. Požadujeme dokumentaci doplnit zejména o statický posudek ostění tunelu dle výše uvedených připomínek a předložit znovu k posouzení.

Z hlediska výběru variant se nemůžeme k variantám relevantně vyjádřit, neboť způsob napájení trakčního vedení nespadá do naší kompetence.

S pozdravem

Ing. Radovan Kovařík  
ředitel odboru traťového hospodářství