|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železnic, státní organizace  OŘ Hradec Králové  Ing. Robert Bayer, DiS.  U Fotochemy 259  501 01 Hradec Králové  *(pouze elektronicky)* | e-mail |  |  |
| Ze dne | 05. 08. 2021 |  |  |
| Naše zn. | 150017/2021-SŽ-GŘ-O13 |  |  |
| Listů/příloh | /0 |  |  |
|  |  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Tomáš Hartman |  |  |
| Telefon | +420 972 244 462 |  |  |
| Mobil | +420 607 007 972 |  |  |
| E-mail | hartman@spravazeleznic.cz |  |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 16. září 2021 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov**

Vážení,

zasíláme Vám připomínky Správy železnic GŘ O13 k předložené dokumentaci ve stupni DSP+PDPS výše uvedené stavby zpracované sdružením firem Tým dopravního inženýrství s.r.o. a SAGASTA s.r.o.

## Zásadní připomínky

V souladu s Pokynem GŘ SŽDC č. 16/2013 doplňte v popisech traťových rychlostí a popisu parametrů oblouků parametry profilu V130 a to i v případě, že je shodný s profilem V.

Je třeba doplnit **posouzení mostních objektů**, které nejsou zahrnuty do stavby z hlediska působení navrhované bezstykové koleje. Jelikož tyto mosty neodpovídají svojí délkou pro převedení BK bez dalších opatření, je nutné navrhnout a projednat technická řešení pro převedení BK přes tyto objekty.

*Bylo doplněno.*

Je třeba doložit **kolejové plány s kladem Y pražců** a kladem ozubnicových tyčí v místech jejich začátku a konce. S ohledem na plánovanou investiční akci Správy železnic „Rekonstrukce dopravny Dolní Polubný“, v rámci které je uvažováno mj. s obnovou ozubnice v celé délce včetně obnovy ozubnicových výhybek a navázáním na navazující úseky ozubnice, je nutné, aby kolejové plány SO 03-10-01 a 04-10-01 byly vzájemně koordinovány a navazovaly na sebe. Konec a začátek ozubnice u dopravny Dolní Polubný musí být navržen tak, jako byla ozubnice průběžná v celé délce.

*Bude doplněno.*

Nebyly doloženy podklady a zdůvodnění žádosti o výjimku z předpisu SŽDC S3 díl VIII čl. 63 **(rozšíření rozchodu koleje)** ani předložena technická, provozní nebo organizační opatření, která vydání výjimky podmiňují, a zaručí bezproblémový provoz.

*Na základě dohody s Investorem bylo o výjimku požádáno a potřebné podklady se zajistí Investor individuálně. Projekt s rozšířením počítá v rozsahu výjimky.*

Příloha E.1.1.7 typová dokumentace železničního svršku je pouze průkaz realizovatelnosti navrženého řešení. V úvodu této části dokumentace musí být uvedeno, že se jedná pouze o příklad možného řešení jednoho z výrobců. Dodavatelská výkresová dokumentace musí být následně projednána a schválena dle Směrnice SŽDC č. 67 v dostatečném předstihu před dodávkami do stavby. Dle požadavku správce je požadováno zřízení rozšíření rozchodu na kolejovém roštu s ozubnicí, které musí být v technickém průkazu dostatečně doloženo vč. stanovení provozních limitů. Podrobně viz dále.

*Bylo doplněno.*

Chybí příloha IGP, která má sloužit pro návrh ZKPP u přejezdových konstrukcí a mostních objektů. Požadujeme doložit.

*Bylo doplněno.*

## Obecné připomínky

Aktualizujete seznam předpisů, norem a legislativních požadavků: ČSN 73 6380 je novelizována v 7/2020, doplňte předpis SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah.

*Doplněno.*

## Připomínky k jednotlivým částem dokumentace

### E.1.1.1 Železniční svršek

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

###### SO 01-10-01 Tanvald (mimo) - Desná (mimo), železniční svršek

Technická zpráva

* Kap. 4.2.1.1 Rozsah směrové a výškové úpravy má v TZ a situaci odlišné staničení konce.

*Upraveno.*

* Jelikož je od km 27,557 navržena kompletní obnova železničního svršku, ale součástí SO není most v ev.km 27,681, je nutné doložit, že navrhovaná GPK odpovídá na mostě stávajícímu stavu. Na mostě jsou stávající žebrové podkladnice přivařeny k ocelovým příčníkům, které jsou zde místo mostnic. Na mostě tak není možná změna GPK bez zásahu do upevnění na mostě, který však není řešen. Je nutné dořešit a doplnit do dokumentace.

*Most v km 27,557 není předmětem zadání. GPK osy koleje je navrženo s minimálními posuny osy koleje tak aby byla dodržena stavební odchylka. Most je možné upravit za předpokladu zařazení SO Investorem do stavby - vícepráce.*

* Kap. 4.2.1.4: V tunelu mají být upevňovadla s antikorozní úpravou. Se schválenou antikorozní úpravou musí být upevňovadla i ocelové pražce Y v místech železničních přejezdů, z tohoto důvodu se jeví výhodnější na ZÚ v km 27,557 navázat na stávající betonové pražce s bezpodkladnicovým upevněním a betonové pražce nově vložit až do začátku mostu v km 27,665. Betonové pražce (nejspíše VPS) by vhodné navrhnout i v místě železničního přejezdu v km 28,651 z důvodu navázání na krajní výhybku č. 1 dopravny D3 Desná a přechod z Y pražců navrhnout ještě před přejezdem.

*Rozsah Y pražců byl konzultován se zástupci NPÚ. Předběžný souhlas s využitím ocelových Y pražců je pouze za předpokladu, že na trati zůstane stávající podíl ocelových pražců, tj. výměna ocel-ocel. Tento požadavek byl vznesen i Ing. Hartmanem v e-mailové komunikaci z 12.3.2021.*

* Kap. 4.2.1.5:
  + Není důvod předepisovat třídu kameniva BI, jedná se o trať s rychlostí do 120 km/h, postačí třída kameniva minimálně BII a to i pro recyklované kolejové lože.

*Upraveno.*

* + Vzhledem k žádosti o výjimku na tloušťku kolejového lože je nutné upravit a doplnit TZ.
* *Upraveno, výjimka využita v km 28,300 – 28,400 – skalní odřez. Popsáno v TZ, okótováno v příčných řezech.*
  + Doplňte požadavky na kolejové lože dle TKP staveb státních drah Kapitola 7 a OTP čj. 38992/2020-SŽ-GŘ-O13.

*Upraveno.*

* + Pro zasypávky v místech zapuštěného kolejového lože by měl být přednostně využit recyklovaný materiál KL.

*Upraveno.*

* Kap. 4.2.1.6 není doložena interakce BK s mostem v ev.km 26,681. Na mostě jsou kolejnice na žebrových podkladnicích, které jsou přivařeny na ocelové nýtované příčníky přišroubované k mostní konstrukci. Most se tak posuzuje jako s přímým uložením koleje na mostě. Protože délka mostní konstrukce je 27,74 m je nutné posouzení vlivu BK na most z hlediska tab. 1 dílu XII předpisu SŽDC S3.

*Posouzení BK bude doplněno.*

Situace

* Na mostě v ev.km 27,681 je zakreslen nový svršek, ačkoli se jedná o most s přímým uložením koleje.

*Na mostě budou nové kolejnice, nová upevňovadla. Toto je upřesněno v TZ.*

* V popisech parametrů oblouků chybí popis parametrů profilu V130. Doplňte jej i v případě, že je shodný s profilem V.

*Upraveno.*

* Do popisu oblouků doplňte navrhované rozšíření rozchodu a délky výběhů RR.

*Čekáme na výjimku.*

* Jelikož jsou navrhovány ocelové pražce Y, je nutné z důvodu výroby a dodávek pražců doplnit podrobný kolejový plán s kladem pražců, kde má každý Y pražce pořadové číslo se specifikovanými vlastnostmi, např. rozšíření rozchodu, antikorozní úprava apod.

*Bude doplněno.*

Podélné profily

Do profilů je nutné doplnit navrhovanou výšku pláně tělesa železničního spodku, zejména v místech, kde jsou navrhovány nové konstrukce železničního spodku, ZKPP a místa vysokých zdvihů (např. v km 28,4 – 28,5)

*Doplněno.*

Příčné řezy

Doplňte šířkové kóty pláně tělesa železničního spodku, aby bylo zřejmé, zda je dodržen volný schůdný a manipulační prostor. V řezech v km 27,575, 27,750, 28,600 a dalších místech se zdmi nebo rigoly to není patrné.

*Kóty jsou v každém příčném řezu ve spodní části v tabulce.*

V km 28,300 a 28,350 není vpravo dodržena rovinnost povrchu drážní stezky. Z hlediska bezpečnosti pohybu zaměstnanců požadujeme srovnat výšku povrchu koruny zdi s výškou povrchu kolejového lože. Zkoordinujte s SO 01-14-02.

*Upraveno.*

Není zřejmé, jakým způsobem a do jakého podloží bude prováděno ukládání kabelové trasy PS 00-21-01 např. v km 28,050 – 28,400. Pokud je zde skalní podloží, sloužila by kabelová trasa jako drenáž; Pokud nelze dosáhnout řešení uložení kabelů dle předpisu S4, upravte uložení kabelové trasy v souladu s Pokynem SŽ PO-05/2021-GŘ pro realizaci nových kabelových tras v tělese železničního spodku pro zvýšení bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy čj. 35 285/2021-SŽ-GŘ-O13.

*Upraveno.*

Vzorové příčné řezy

Km 27,750, 27,950: Obecně u nátoků do odvodňovacích otvorů vypusťte geotextili, časem by došlo k jejímu zanesení drobnými částicemi a nefunkčnosti odvodnění. Geotextilii nahraďte kamenným filtrem, případně otvor opatřete na vtoku plastovou mřížkou. Zvažte, je-li nutné s ohledem na stávající horninové prostředí trativodní rýhu geotextilií vůbec vykládat. Toto platí i pro ostatní SO.

*Upraveno.*

Detaily

SO 01-11-01.01 Příčné odvodňovací žebro v km 27,929: Poslední část svodného potrubí - skluz je navržena nevhodně a zbytečně nákladně. Při použití plastového potrubí dojde časem k vymletí a proražení spodního plastového kolene splaveným materiálem. Místo složitého a nákladného rozebírání zdi v korytě řeky, doporučujeme ukončit první úsek potrubí místo kontrolní šachty výústním objektem na terénu a poslední úsek povrchovým kamenným nebo betonovým kaskádovým skluzem po svahu na korunu zdi nad řekou.

*Toto řešení je vyvoláno požadavkem správce – vyústění 0,3 m nad volnou hloubkou zaručí nenarušené vytékání vody z příčného žebra (nedojde k rozrušování vodního dna v místě výtoku). Po dohodě s Ing. Hartmanem bylo koleno obetonováno – aby nedocházelo k případnému poškození od protékající vody). Hydrotechnickým posouzením byl ověřen běžný průtok Q<9 l.s-1. Zároveň došlo ke zvětšení kalového prostoru v původně navržené  čistící šachtě.*

###### SO 02-10-01 Dopravna Desná, železniční svršek

Technická zpráva

* Tabulka výhybek musí vzhledem ke stupni dokumentace obsahovat kompletní popis výhybek dle předpisu SŽDC S3 a popis vybavení výhybek dle předpisu SŽ S3/9. U výhybky č. 1 doporučujeme doplnění perlitizace v rozsahu K2 (ohnutý jazyk a přímá opornice).

*Bude opraveno.*

* Kap. 4.2.1.3 Staničení bude navazovat na předchozí SO.

*Bude opraveno.*

* Kap. 4.2.1.4: V místech přechodu na nástupiště musí být předepsána upevňovadla s antikorozní úpravou. V případě Y pražců i pražce samotné.

*Bude opraveno.*

* Kap. 4.2.1.4: Použití ocelových pražců Y v manipulační koleji č. 4 považujeme za zbytečné, postačilo by použití betonových pražců dl. 2,40 m pro bezpodkladnicové upevnění, pokud tomu nebrání jiné okolnosti.

*Nebude opraveno. Jedná se o požadavek NPÚ (celková výměna ocelových pražců korýtkových za ocelové pražce Y)*

* Kap. 4.2.1.5: Kolejové lože: viz připomínky k SO 01-10-01.

*Bude opraveno.*

* Kap. 4.2.1.5: Sklon bočních svahů zapuštěného kolejového lože musí být minimálně 1:1,5, sklon 1:1,25 lze použít pouze pro svahy kolejového lože.

*Bude opraveno.*

* Zdůvodněte, proč má být se stávajícím KL nakládáno jako s nebezpečným materiálem, obvykle se tak postupuje pouze u KL z výhybek. Průzkum kontaminace KL nebyl doložen.

*Nebude opraveno. Projekt předpokládá horší variantu. Podrobné průzkumy kontaminace KL budou provedeny v rámci realizace akce.*

* Kap. 4.2.2.4: Geotextilii nahraďte kamenným filtrem.

*Kapitola 4.2.2.4 se týká demolic nakládacích ramp, pravděpodobně chybně uvedené č. kapitoly.*

Situace

* Doplňte tabulku výhybek a parametry profilu V130.

*Bude doplněno.*

* Doplňte popisy rozšíření rozchodu.

*Bude doplněno.*

* Doplňte kolejový plán včetně podrobného plánu kladu Y pražců.

*Bude doplněno.*

* Zdůvodněte, proč jsou v kolejích č. 2 a 4 navrženy rychlosti 30 resp. 20 km/h, když směrové poměry ve všech kolejích umožňují 40 km/h.

Rychlosti vychází z rozhledových poměrů na centrálním přechodu.

Podélný řez

Doplňte ZKPP žel. přejezdu v km 28,651. Průběh nivelety pláně TŽSP by měl být shodný jako ne výhybce, u přejezdu předpokládáme rovněž použití betonových výhybkových pražců.

*ZKPP doplněna, průběh pláně TŽSP doplněna.*

*Použití betonových pražců nebude opraveno. Po konzultaci se správcem trati budou ponechány Y pražce.*

Doplňte výškovou polohu propustků v km 28,631 a 28,868.

*Bude doplněno.*

Vzorové příčné řezy

Trativodní rýha nebude shora uzavřená geotextilií, - - fgdgtilii na krajích rýhy vyhněte vně na pláň nebo svahy výkopu.

*Bude opraveno.*

Doplňte sklony svahů. Sklon svahu na vnější straně zapuštěného kolejového lože musí být menší nebo nejvýše rovný 1:1,5.

*Bude doplněno.*

###### SO 03-10-01 Desná (mimo) – Dolní Polubný (mimo), železniční svršek

Technická zpráva

* Kap. 4.2.1.3 Staničení bude navazovat na předchozí SO.

Bude doplněno

* Kap. 4.2.1.4: Antikorozní úprava upevňovadel i Y pražců bude i v tunelech v km 29,430 – 29,710 a 30,370 – 30,552.

Bude doplněno

* Kap. 4.2.1.4 a 4.2.1.6: Most v km 29,238 není součástí stavby, ačkoliv je na něm navrhováno vyměnit mostnice. Je nutné doplnit výkresy opracování mostnic na mostě. Jelikož je navrhováno zřízení BK v celé délce, je nutné doplnit posouzení vlivu BK na uvedený most. Dále je nutné předložit výjimku z tab. dílu XII předpisu SŽDC S3 jelikož most má větší délku než je pro největší dilatující délku pro most s mostnicemi s plošným uložením mostnic přípustná.

SAGASTA

* Kap. 4.2.1.5: Kolejové lože, viz připomínky k SO 01-10-01.

Bude doplněno

Situace

* Formální připomínka: Popisy oblouků na ZÚ jsou nekompletní, resp. mimo výkres.

Bude doplněno

* Doplňte popisy rozšíření rozchodu.

Bude doplněno

* Doplňte staničení začátku a konce ozubnice v km 29,920 a 30,565.

Bude doplněno

* Doplňte polohy přechodů na zapuštěné kolejové lože, např. u výhybky v km 29,794.

Bude doplněno

Podélný řez

Doplňte navrhovanou úroveň pláně tělesa železničního spodku.

Bude doplněno

Příčné řezy

* Rozšíření pláně vpravo v km 29,300 je třeba řádně založit, jinak dojde k odplavení ze svahu.

Zazubení bude doplněno

* V km 29,8 navrhněte zapuštěné kolejové lože pouze do šířky 3 m od osy koleje, u paty skály ponechte rigol na odvodnění a případný spad materiálu ze skály.

Bude doplněno

* V km 30,050 – 30,350 vpravo navrhněte minimální rigol jako v km 28,200 vlevo. Má být navrženo maximální vyčištění stávajících příkopů.

Bude doplněno

* V km 30,350 ponechte vpravo otevřené kolejové lože s pročištěním stávajícího odvodnění.

Bude doplněno

Vzorové příčné řezy

* Výplň trativodu nebude shora uzavřena geotextilií.

Bude doplněno

* Řez v km 29,0: Je nutné doplnit konstrukční vrstvy železničního spodku v místě zdvihu pláně tělesa žel. spodku nad stávající úroveň. Předpokladem je i náhrada materiálu stávajícího kolejového lože.

Bude doplněno

* Km 29,400: geotextilii u nátoku odvodňovacího otvoru nahraďte kamenným filtrem, ev. plastovou mřížkou.

Bude doplněno

###### SO 04-10-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční svršek

Technická zpráva

* Kap. 4.2.1.1 Z důvodu výskytu oblouků o poloměru menším než 250 m je profil V130 možné využívat pouze vozidly s maximální hmotností na nápravu 18 t; doplňte.

*Bude doplněno.*

* Kap. 4.2.1.4 V Polubenském tunelu a 10 m před a za portálem budou navrženy pražce a upevňovadla s antikorozní úpravou.

*Bude doplněno.*

* Kap. 4.2.1.5: Kolejové lože, viz připomínky k SO 01-10-01.

*Bude doplněno.*

* Kap. 4.2.2.3: Chybí popis, jak je odváděna voda, která přiteče z Polubenského tunelu vlevo i vpravo od koleje.

*U portálu tunelu vlevo trati je voda svedena do betonového žlabu o velikosti 1,0 × 1,0 m. Tento betonový žlab vede k hraně nástupiště, kde je do něj navíc zaústěn přívod vody (skluzem) od silnice. Tato voda společně s vodou z tunelu je odváděna betonovým žlabem pod nástupištěm (osa žlabu je vodorovná s nástupní hranou). Jeho vyústění nebylo dohledáno (prozkoumáno cca 10 m pod nástupištěm). Na základě informací od místních je očekáváno vyústění tohoto odvodnění v místě, kde je nyní areál SUZ (v oblasti pozemků č. 632/1 a 633). Dříve než vznikl areál SUZ, zde byla skládka a voda se ztrácela přirozeným vsakem na uvedených pozemcích. Tento systém vsaku je předpokládán i dnes.*

*U portálu tunelu vpravo trati je voda svedena do betonového žlabu, který přechází v betonový rigol podél trati. V km 32,580 na něj navazuje v projektu navržený monolitický zpevněný příkop, který vodu z tunelu vyúsťuje do lesa v km 32,520.*

Situace

* Doplňte popisy rozšíření rozchodu.

*Bude doplněno.*

* Doplňte staničení začátku a konce ozubnice a polohy přechodů na zapuštěné kolejové lože.

*Bude doplněno.*

* Na začátku Polubenského tunelu v km 23,695 je oboustranně vyvedeno odvodnění z tunelu, ale není dořešeno, jak je převáděna voda z levé strany před nástupištěm zastávky Kořenov zastávka. Je nutné doplnit alespoň pročištění stávajícího odvodnění.

*Viz výše.*

Podélný profil

S ohledem na připravovanou výhledovou stavbu „Rekonstrukce dopravny Dolní Polubný“ by bylo žádoucí zvětšit poloměr zakružovacího oblouku v km 30,765 na 3000 m, aby výhledové vložení výhybky bylo v souladu s čl. 9.3.5 ČSN 73 6360-1.

*Nebude opraveno. Bude řešit navazující stavba.*

V km 37,710 – 37,790 jsou navrhovány výrazné zdvihy nivelety koleje až 230 mm. Je nutné doplnit úroveň nové pláně tělesa železničního spodku a navrhnout konstrukční vrstvy pro dorovnání rozdílu mezi úrovní stávající a nově navrhované pláně.

*Bude doplněno.*

Příčné řezy

* V km 30,900 a 30,950 navrhněte minimální rigol vpravo jako pokračování rigolu v km 31,000.

*Bude opraveno. V km 30,930 se nachází most v ev. km 30,922. Do km 30,950 bylo pokračování rigolu doplněno, do km 30,900 ne.*

* V km 31,150 by bylo vhodnější sledovat vpravo stávající polohu příkopu, dosypávku terénu navrhněte vždy s příčným sklonem.

*Bude opraveno.*

* V km 31,250 a navazujících očekáváme vpravo skalní svah, místo návrhu polovegetačních tvárnic prověřte možnost očištění svahu. Např. v km 31,350 je zcela nevhodně ještě navíc dosypáván materiál. Tvárnice TZZ 4 ponechte jako rozpočtovou a projektovanou rezervu, kdyby nebylo možné pročistit stávající příkopy, což by mělo být přednostní řešení.

*Bude doplněn do řezů popis o možnostech úpravy v případě skalního svahu.*

* V km 31,550 vynechte dosypávání svahu vpravo.

*Bude opraveno.*

* Km 31,600 a 31,650: Je nutné doplnit kóty vzdálenosti a výšky nástupní hrany vůči nové niveletě koleje. Niveletu koleje v místě nástupiště je nutné udržet tak, aby byla výška nástupní hrany v normové výšce 550 mm nad TK. Bude-li to nutné, vložte např. do km 31,550 a 31,700 podružné lomy nivelety.

*Bude opraveno.*

* Km 31,700: Je nutné doplnit výkopy pro zřizování L prefabrikátů držících zábradlí. Zkoordinujte s SO 01-14-03, kde jsou v pohledech znázorněny pouze betonové patky, ale v příčném řezu se jeví jako L-zídka.

*Bude doplněno.*

* V km 32,050 a 32,400 dotáhněte odřez vlevo na kraj svahu.

*Bude opraveno.*

* V km 32,350 je nutné rozšíření stezky na svahu založit.

*Bude opraveno.*

* Km 32,600: Okótujte výšku a vzdálenost nástupní hrany.

*Bude doplněno.*

* V km 33,650 upravte sklon zapuštěného kolejového lože spojením okraje koruny kolejového lože s korunou příkopové zídky, aby byla zajištěna schůdnost drážní stezky. Poloha kabelového žlabu je nesmyslná a znemožňuje jakékoliv zásahy do kabelové trasy, upravte.

*Dle upřesnění se jedná o řez v km 32,650. Bude opraveno.*

* V km 33,750 je navrhován zdvih nivelety o 23 cm, je nutné doplnit konstrukční vrstvy železničního spodku mezi původní a novou plání.

*Bude doplněno.*

* V km 33,630 – 33,800 navrhněte skloněnou pláň tělesa žel. spodku, před portálem tunelu je třeba odvodnit pláň a dostat vodu do odvodňovacích příkopů a následně do kanalizace v tunelu. Minimálně navrhněte střechovitě skloněnou pláň a na úrovni pláně otvory v příkopových zídkách pro odtok vody.

*Bude doplněno.*

DETAIL - PŘÍČNÝ PŘECHOD V KM 33,875

V příčném řezu upravte sklon svodného potrubí tak, aby nátok vlevo byl níže než dno příkopu a nezůstávala v něm voda.

*Bude opraveno.*

DETAIL - VYÚSTĚNÍ ODVODNĚNÍ V KM 33,520

Kolena na svodném potrubí nepůjdou čistit. Drenážní potrubí ukončete šachtou nebo výtokem na potrubí souběžném s kolejí a vodu vypusťte do souběžného otevřeného zpevněného příkopu.

*Bude opraveno. Bez podélné drenáže, s odvodňovacími otvory.*

### E.1.1.2 Železniční spodek

###### (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, [Brestovsky@spravazeleznic.cz](mailto:Brestovsky@spravazeleznic.cz))

###### Geotechnický průzkum

Chybí příloha IGP, která má sloužit pro návrh ZKPP u přejezdových konstrukcí a mostních objektů.

*Doplněno.*

#### E.1.1.2 – Železniční spodek - obecně

Sanace skal vyžadují detailnější situace a vždy vzorový příčný řez. Požadujeme doložit IG průzkum pro návrh sanace skal a výpočty na posouzení navrženého opatření.

###### SO 01-11-01 Tanvald - Desná

Situace

Doplňte popis odvodnění – typ, sklon, tok vody (tak jako je v SO 02-11-01). *Doplněno.*

Podélný řez

Doplňte ZKPP přejezdů a mostů. Vhodné by bylo doplnit polohy umělých staveb s výškami (návaznosti na odvodnění). *Doplněno.*

###### SO 02-11-01 Desná

Technická zpráva

* Není přiložen výpočet posouzení návrhu KPP. Požadujeme doložit.

Bude doloženo.

* Pokud byl návrh proveden podle S4, tak je pod konstrukční vrstvu přípustné pouze DK 0/90 (příloha 15, článek 12).

*Bude opraveno. Byla navržena jiná skladba sanace žel. spodku.*

Vzorové příčné řezy, příčné řezy

* DK bude dotaženo až k trativodu a tím bude upravena výška trativodů. Protože je ŠD a DK propustná vrstva, musí být subpláň odvodněna.

*Bude opraveno. Byla navržena jiná skladba sanace žel. spodku.*

* Separační geotextilie mezi ŠD a DK je zbytečná.

*Bude opraveno. Byla navržena jiná skladba sanace žel. spodku.*

###### SO 03-11-01 Desná – Dolní Polubný

Situace

U odvodnění doplňte sklon a tok vody (tak jako je v SO 02-11-01).

###### SO 04-11-01 Dolní Polubný – Kořenov

Situace

U odvodnění doplňte sklon a tok vody (tak jako je v SO 02-11-01).

*Bude doplněno.*

**E.1.1.5 Výstroj trati**

**SO 00-10-01 Výstroj trati**

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

**Technická zpráva**

* Kap. 4.2: Návěst hranice dopravny nepatří do výstroje trati, ale do zabezpečovacího zařízení, návěstidlo samotné spadá do gesce O14. Naopak součástí výstroje budou námezníky, protože se dodávají podle stejných OTP a TPD jako ostatní neproměnná návěstidla.

Doplněno

* Kap. 4.2: Návěstidla budou dodána a montována v souladu s Obecnými technickými podmínkami pro neproměnná návěstidla S 816/2017-SŽDC-O13 a platnými Technickými podmínkami dodacími (TPD) jednotlivých výrobců. Neproměnná návěstidla v gesci O13 mohou dodávat pouze výrobci, kteří mají uzavřené a platné TPD. Doplňte do TZ.

Doplněno do kap. 4.5

* Kap. 4.2.1: Doplnění všech údajů na staničníky musí být provedeno z výroby, proto musí být součástí dokumentace. Doplňte.

Bude projednáno

* Kap. 4.2.1: TNŽ 73 6395 je již zrušena a nahrazena novelizovaným předpisem SŽDC M21.

Doplněno

* Kap. 4.2.5 viz výše.

Doplněno

* Kap. 4.2.11 konec nástupiště se umisťuje pouze v zastávkách, v dopravně D3 Desná nebudou.

Doplněno

**Schémata**

* Obecně: schéma výstroje doporučujeme pro přehlednost sloučit do jednoho výkresu.

Doplněno

* ŽB staničníky budou zakreslené s konkrétní hodnotou staničení.

Doplněno

* Tabulové staničníky budou vždy jako vstřícná návěstidla, tj, dvě tabule na jednom sloupku, např. v km 28,0 a dalších celých kilometrech. Staničník v km 28,1 má být umístěn vlevo. Tabulové staničníky budou doplněny o TUDU a přesnou km polohu, tzv. „doměrek“ již z výroby.

Bude projednáno

* V tunelech budou použity staničníky tabulové umístěné na tunelových držácích na ostění tunelu, např. v km 27,8, 29,5, 32,7 a další.

SAGASTA – prostorové možnosti osazení

* Sklonovníky, začátky a konce ozubnice navrhněte jako vstřícná návěstidla.

Doplněno

* Do schématu doplňte námezníky a hraničník vlečky Ornela.

Doplněno

* Desná není zastávkou ale dopravnou D3, konec nástupiště se zde nevyznačuje.

Doplněno

* V dopravně D3 Desná jsou ve všech kolejí z obou směrů jiné rychlosti; vysvětlete ve vztahu k centrálnímu přechodu a přejezdu v km 28,649.

p. STRŽÍNEK – rozhledové poměry

* Návěsti Pískejte otočte tak, aby bylo zřejmé, pro který směr a kolej platí. Návěst Pískejte před centrální přechodem v km 27,775 je umístěna pouze u koleje č. 2 a to ve směru do Tanvaldu. Toto řešení není z hlediska všech možných provozních stavů dostatečné. Upravte a doplňte.

Bude doplněno

* Tabule před zastávkou v km 28,491 a 29,145 vypusťte.

Doplněno

* Návěsti „Hranice dopravny“ nepatří do výstroje trati ale do zabezpečovacího zařízení.

Doplněno

* Ve směru spádu do Tanvaldu nebude osazen horní rychlostník „60“ v km 33,735. Ostatní rychlostníky ve směru Kořenov – Tanvald je nutné projednat i ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D40, neboť v uvedeném směru je tímto předpisem dovolená rychlost pouze 30 km/h. Rychlost ve směru Tanvald bude možné zvýšit v úsecích s nižším sklonem než cca 30-40 ‰, záleží však na projednání a dodržení potřebných brzdících procent. Obecně nelze návěstit vyšší rychlost než by byla dovolena jinými předpisy. Rychlosti je nutné projednat i s O11 a O16.

Bude projednáno

* Před rychlostníky „30“ v km 29,750 a 29,915 je nutné doplnit předvěstníky, neboť pro profil V130 by se jednalo o snížení o více než 10 km/h, viz však předchozí připomínka. Posloupnost předvěstníků a rychlostníků je nutné zkoordinovat i v km 29,025

Bude doplněno

* Za předvěstník v km 33,665 nelze umístit rychlostník s vyšší než předvěstěnou rychlostí. Předvěstník přesuňte do km 33,735 nad rychlostníky s doplněnou indikátorovou tabulkou „Zkrácená vzdálenost“.

Doplněno

### E.1.1.7 Typová dokumentace železničního svršku

(zpracoval Ing. Vojtěch Langer, tel. 972 741 238; [langer@spravazeleznic.cz](mailto:langer@spravazeleznic.cz))

###### SO 00-10-03

* Doplňte sestavný výkres základního pražce Y s nosníkem pro ozubnici,

Doplněno.

* Doložené sestavné výkresy přechodových pražců stále obsahují dílčí nedostatky:
* chybný název pražce v rozpisce, Doplněno.
* chybějící tabulka k alternativní k-ci rozšíření RK, Tabulka doplněna o plánované rozšíření rozchodu do 12ti mm.
* chybný rozsah doporučeného utahovacího momentu, Utahovací moment je uveden dle nově chystaných TPD 180 -220 Nm.
* další dílčí nepřesnosti v legendě výstrojního materiálu (typové ozn. souč. – čísla referenčních výkresů), Odkazy na čísla výrobních výkresů doplněny.

Podrobné připomínky k předmětné VD zaslány Ing. Sobotkové emailem dne 22. 4. 2021 a souv. (v rámci předkládané dokumentaci zapracována jen část). Opravte.

* Doložte Výrobní výkresy tělesa pražce s nosníkem pro uchycení ozubnice (tj. v provedení, jak bude dodáván, resp. předkládán k ověření kvality dodávek) pro účely posouzení O13; viz opakovaná žádost v rámci paralelní emailové komunikace zástupcem potenciálního dodavatele v průběhu 1. pol. 2021 (INPROVIA, Ing. Sobotková). Doplněno. Projednáno s S Ing. Langrem.
* Příloha 5: doplňte české překlady Upraveno.
* Příloha 6 - Přejezd v místě ozubnice:
* opravte označení kolejnice dle konkrétního tvaru (tj. 49 E1). Doplněno.
* Dopracujte řez v místě upevnění kolejnice (tj. detail k prokázání vzájemné kompatibility použitých prvků – zachování potřebného prostoru pro upevňovadla). Doplněno.
* Doplňte způsob uchycení „U-profilů“ (pro uložení středových panelů) na pražcích Y. Provedení/materiály distančních vložek jsou řešeny v rámci návrhu konstrukce přejezdu a podléhá posouzení přísl. gestorem O13. Doplněno.
* Dopracujte české překlady popisů a legendy. Doplněno.
* Doložte, že z hlediska prostorové průchodnosti zohledňuje předložený návrh i možné stavební/provozní odchylky. Nutno prokázat, nebo stanovit příslušná omezení.
* Zohledňuje předložený návrh případný provoz ozubnice a údržbu trati i v zimních podmínkách? Jedná se o zanesení sněhem a ledem a údržbu průjezdného průřezu sněhovým pluhem nebo frézou. Doplňte. Doplněno.
* Příloha 7 - Ozubnicový nájezd: Doložte způsob uchycení této konstrukce na pražce Y. Doplňte požadovanou tuhost pružin, aby byl nájezd funkční.
* Příloha 9 - Ozubnice - Spojovací materiál:
* upřesněte typ spojovacího materiálu (min. třídy pevnosti, názvosloví do souladu s přísl. typovou dokumentací SŽ, pokud se má jednat o běžné spojovací součásti pro železniční svršek), Doplněno.
* „podložka pružná 25“ je jednoduchá nebo se má jednat o „dvojitý pružný kroužek Fe 6“? Doplňte. Doplněno.

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

* Příloha č. 7 TZ: Výška horní plochy zubů ozubnice na navržena 68 mm nad TK odchylně od jiných částí dokumentace, opravte. Doplněno.
* Příloha 8 TZ - Ozubnicová tyč (Hřeben):
* Provedení ozubnice neodpovídá technické normálii pro železniční svršek TN-420, zejména je rozdílná šířka zubu a mezery na rovině roztečné čáry a opracování dalších detailů. Zmenšením šířky zubu tak dochází k jeho většímu namáhání. Opravte nebo zdůvodněte a doložte správnost návrhu. Bylo projednáno.
* Požadujeme doložit, že při délce ozubnicových tyčí 2636 mm je bude na místě možné ohnout do poloměru až 200 m. Při tomto poloměru je na délku tyče vzepětí 4 mm. Případně bude nutné tyče dodávat předohnuté již z výroby.

Doplňte samostatný výkres kladu ozubnicových tyčí v běžné koleji a v místech nájezdu na ozubnici, který bude odpovídat Technické normálii TN-480. V běžné koleji je nutné ozubnicové tyče uspořádat vzájemně posunuté o polovinu jejich délky, v místě nájezdu je nutné jejich délku upravit tak, aby styk ozubnicových tyčí na stejné stoličce byl pouze v jednom ozubnicovém páse. Klad ozubnicových tyčí je nutné dát do souladu s kolejovým plánem s kladem Y pražců a rozsahem ozubnice.

Bude doplněno.

S ohledem na navrhované rozšíření rozchodu není nikde uvedeno, v jaké poloze vůči rozšířenému rozchodu se budou pohybovat stoličky pro upevnění ozubnice a jakým způsobem bude rozšíření rozchodu na Y pražcích provedeno, zda posunutím opěrek pro vodící vložky nebo změnou vodících vložek dle předpisu SŽDC S3 díl VII obr. 29. Nutno projednat a doplnit do dokumentace.

Dále je potřeba definovat maximální hodnoty rozšíření rozchodu na kolejovém roštu s ozubnicí při zajištění bezpečné funkce ozubnice pro provozovaná historická vozidla. Z toho budou odvozeny provozní odchylky rozšíření rozchodu, které bude v úsecích s rozšířením rozchodu nutné dodržet.

### E.1.2 Nástupiště

(zpracoval Ing. Vladimír Tomandl, Ph.D., tel. 607 943 605, [tomandl@spravazeleznic.cz](mailto:tomandl@spravazeleznic.cz))

###### SO 02-12-01 Dopravna Desná, nástupiště

Technická zpráva:

* Kap. 6.2.1, str. 9; Podkladní beton pod prefabrikáty H130 bude třídy C20/25nXF3 tl. min. 150 mm dle VL Ž 8.4. Bude upraveno.
* Kap. 6.2.1, str. 9; Základová spára konstrukce nástupišť bude navržena na maximální průměrné sednutí 0,8 mm při LDD dle předpisu S4. Zásyp nástupiště pak na hodnotu max. 0,7 mm. Bude upraveno.

Půdorys:

* Vyznačte v půdorysu na přístupových chodnících zvýšené obrubníky +60 mm (přirozené vodící linie). Hrana chodníku podél kolejiště musí být zvýšená. Upraveno a doplněno.
* Vyznačte v půdorysu odvodnění přístupových chodníků. Doplněno, chodníky jsou odvodněné sklonem příčným i podélným.
* Veřejný vstup do výpravní budovy bude vyznačen opticky kontrastním signálním pásem. Upraveno.
* Doplňte prvky reliéfní dlažby na hranici nebezpečného pásma přechodu v souladu s VL Ž8.7, obr. 30. Signální pásy budou v ose přístupu a budou ukončené u přirozených vodících linií. Upraveno.
* Přídlažba centrálního přechodu mezi přejezdovými panely musí být ohraničena obrubníky s nášlapem 0 mm, které budou převyšovat povrch zapuštěného kolejového lože min. o 100 mm. Upraveno.
* Navržený přístup na nástupiště komunikací navazující na šikmý chodník zbytečně zužuje šířku nástupiště u koleje č. 1. Od začátku hrany nástupiště u koleje č. 2 veďte nenástupní hranu v úrovni 380 mm nad TK se zábradlím a šikmý chodník navrhněte až u centrálního přechodu. Požadovanou změnu lze provést, jedná se však o změnu již odsouhlaseného technického řešení.
* Schodiště musí splňovat požadavky VL Ž8.6, obr. 2 a VL Ž8.7, obr. 24 (hloubka podesty u výstupního stupně). Musí být opatřeno madly po obou stranách a ve výškách 900 mm a 700 mm (další požadavky viz vyhl. č. 398/2009 Sb., ČSN 74 3305, ČSN 12464-2). Je však doporučeno schodiště nahradit šikmým chodníkem jako na opačné straně. Požadovanou změnu lze provést, jedná se však o změnu již odsouhlaseného technického řešení.
* Tanvaldský konec nástupiště je doporučeno provést v jednotné šířce, tj. nezalamovat nenástupní hranu. Nenástupní hranu je doporučeno ukončit obrubníkem a svahem ve sklonu 1:2 bez zábradlí. Pata svahu musí být v min. vzd. od osy přilehlé koleje 3,0 m. Šířka nástupiště má být odvozena od kladu dlažby tak, aby nebylo nutné dlažbu při nenástupní hraně dořezávat. Z důvodu bezpečnosti doporučujeme sklon svahu 1:2,5 (vzdálenost paty hrany 3,0m bude zachovaná.
* Oba konce nástupiště je doporučeno ukončit bez zábradlí a bez zvýšeného obrubníku v analogii s VL Ž8.5, obr. 8 a VL Ž8.7, obr. 27. Požadavek bude respektován.

Vzorový příčný řez:

* Povrch nástupiště bude v souladu s VL Ž8 10. Kladecí vrstva dlažby bude tl. 40 mm. Bude z drobného drceného kameniva fr. 2-5 mm. Podkladní vrstva bude min. tl. 200 mm. Bude použita štěrkodrť ŠDA fr. 0-32 mm. Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6192 s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky s = 0,6 mm. Požadavek byl respektován.

Monolitické zídky:

* Zábradlí není možné kotvit přes patní plechy shora do nástupištních prefabrikátů. Pro kotvení je nutné respektovat vymezené oblasti z výkresové dokumentace dodavatele prefabrikátů. Výkresy na vyžádání poskytne SŽ GŘ O13 nebo dodavatel. Doplněno.
* Doplňte výkres zábradlí. Je doporučeno navrhnout zábradlí v souladu s VL Ž12. Výkres zábradlí byl doplněn, avšak zábradlí bude respektovat požadavky architektonického vzhledu - NPU.
* Monolitické zídky budou v souladu s VL Ž8.5 z betonu C30/37 XC4+XF3 vyztuženého KARI sítí. Požadavek bylrespektován.

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

Vzorové a příčné řezy

Není jasné, proč jsou pro nástupiště výšky 380 mm nad TK navrhovány nástupištní prefabrikáty výšky 1300 mm. Navrhněte prefabrikáty výšky 1100 mm. Upřesněno.

Opravte zákres nástupiště v příloze 2.03, zákres odpovídá výšce 550 mm nad TK, pouze je přepsána kóta. Uraveno.

###### SO 04-12-01 Kořenov zastávka, nástupiště

Obecně

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

Nástupiště je umisťováno částečně do přechodnice a oblouku o poloměru R= 200,3 m, dle ČSN 73 4959 čl. 5.1 a 5.3 nelze v poloměru oblouku menším než 300 m zřídit nástupiště o výšce hrany 550 mm nad TK. Výšku nástupní hrany je nutné upravit na 380 mm nad TK. Doporučujeme tímto změnit i konstrukci nástupiště, není účelné na předpokládaném skalním podloží provádět výkop pro prefabrikát vysoký 1300 mm. o Výška nástupní hrany byla upravena. Skalní podklad v místě nástupiště je níže. Požadavek na konstrukci dle NPU, bude zachován prefabrikát typu L.

Zkoordinujete příčné řezy s objekty železničního svršku a spodku, pláň tělesa železničního spodku je navrhována skloněná. Upraveno.

Technická zpráva

(zpracoval Ing. Vladimír Tomandl, Ph.D., tel. 607 943 605, [tomandl@spravazeleznic.cz](mailto:tomandl@spravazeleznic.cz))

* Kap. 6.2.1, str. 8; Podkladní beton pod prefabrikáty H130 (H110) bude třídy C20/25nXF3 tl. min. 150 mm dle VL Ž 8.4. Upraveno.
* Kap. 6.2.1, str. 8; Základová spára konstrukce nástupišť bude navržena na maximální průměrné sednutí 0,8 mm při LDD dle předpisu S4. Zásyp nástupiště pak na hodnotu max. 0,7 mm. Bude upraveno.
* Kap. 6.2.3, str. 9; Monolitické zídky budou v souladu s VL Ž8.5 z betonu C30/37 XC4+XF3 vyztuženého KARI sítí. Bude upraveno.

Půdorys:

* Vyznačte v půdorysu na přístupových chodnících zvýšené obrubníky +60 mm (přirozené vodící linie). Hrana chodníku blíže ke kolejišti musí být zvýšená. Bude upraveno.
* Příčný sklon chodníku 2 % bude kvůli zvýšenému obrubníku na straně k nástupišti otočen. Opravte sklony přístupového chodníku tak, aby odpovídal příčnému řezu km 32,636 842. Bude upraveno.
* Obrubník na nenástupní hraně je nutné v okolí signálního pásu na nástupišti provést s nášlapem +60 mm. Zvýšený obrubník musí okraje SP přesahovat min. o 800 mm. Bude upraveno.
* Mezeru mezi VLsVP a SP je doporučeno upravit na 200 mm na modul dlažby. Nelze v rozporu s ČSN.
* Z důvodu snadnější výstavby zvolte jednotnou vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje 1690 mm. Bude respektován požadavek.

Vzorový příčný řez:

* Povrch nástupiště bude v souladu s VL Ž8 10. Kladecí vrstva dlažby bude tl. 40 mm. Bude z drobného drceného kameniva fr. 2-5 mm. Podkladní vrstva bude min. tl. 200 mm. Bude použita štěrkodrť ŠDA fr. 0-32 mm. Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6192 s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky s = 0,6 mm. Bude respektován požadavek.

Ukončení nástupiště:

* Pokud není služební schodiště na desenském konci nástupiště vyžadováno OŘ, pak ho odstraňte a nahraďte nejlépe řešením bez zábradlí a bez zvýšeného obrubníku v analogii s VL Ž8.5, obr. 8 a VL Ž8.7, obr. 27. Dtto kořenovský konec nástupiště. Bude prověřeno u OŘ, v případě, že nebude požadováno, ukončí se nástupiště obrubníkem, nebo zídkou.
* Monolitické zídky budou v souladu s VL Ž8.5 z betonu C30/37 XC4+XF3 vyztuženého KARI sítí. Bude respektován požadavek.
* Je doporučeno navrhnout zábradlí v souladu s VL Ž12. Výkres zábradlí bude doplněn, avšak zábradlí bude respektovat požadavky architektonického vzhledu - NPU.

### E.1.3 Železniční přejezdy

###### Obecně

(zpracovala Ing. Hana Bouberlová, tel. 972 244 498, [bouberlova@spravazeleznic.cz](mailto:bouberlova@spravazeleznic.cz))

* Dokumentace řeší celkem 6 přejezdů, z toho pouze P5545 je zabezpečen PZS ostatní přejezdy jsou zabezpečeny pouze výstražným křížem. Rozhledové poměry nutno přepočítat podle novelizované ČSN 73 6380 (říjen 2020).

Pro výpočet Lp se netýká

* Dokumentace neřeší úpravy vzdálenosti přilehlých křižovatek a sjezdů u přejezdů P5545, P5546, P5547. Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o „opravné práce“, doporučujeme toto řešit úpravou dopravního značení (např. omezením délky vozidla).

Jedná o se pouhou výměnu přejezdové konstrukce, v rámci oprav toto neřešíme.

* Dokumentace navrhuje stávající přejezdové konstrukce nahradit novými plastbetonovými konstrukcemi – bez připomínek.

Souhlas

###### Obecně

###### (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, [Brestovsky@spravazeleznic.cz](mailto:Brestovsky@spravazeleznic.cz))

* U přejezdových konstrukcí je navrženo ZKPP bez provedených výpočtů a posouzení. Doplňte výpočty a zejména IGP, kde je stanovena základní hodnota únosnosti stávající zemní pláně.

Bude projednáno a doplněno

* Z jakého důvodu je mezi DK 0/125 a ŠD 0/32 umístěna separační geotextilie? Z našeho pohledu je zde zbytečná.

Bude projednáno

* Pokud byl návrh proveden podle S4, tak je pod konstrukční vrstvu přípustné pouze DK 0/90 (příloha 15, článek 12).

Bude doplněno

* Upozorňuji na článek 27 přílohy 6, kdy nesmí být ukončeny podkladní a konstrukční vrstvy v jednom bodě, ale musí být provedeno protažení o Vmax/4.

Bude doplněno

* Zdůvodněte, proč je u přejezdů navržena vodorovná pláň tělesa železničního spodku, když je v navazujících úsecích skloněná. Sjednoťte na skloněnou.

Bude doplněno pouze v P5547

**SO 03-13-01 Přejezd P5548 v ev. km 29,107**

(zpracoval Ing. Vladimír Tomandl, Ph.D., tel. 607 943 605, [tomandl@spravazeleznic.cz](mailto:tomandl@spravazeleznic.cz))

Půdorys:

Průchod meandrovým zábradlím doplňte na straně ke koleji opticky kontrastními varovnými pásy.

Bude projednáno. Povrch cesty je navržen z nezpevněného recyklovaného materiálu. Nebude možné zřídit jakékoliv varovné pásy.

### E.1.4 Mosty, propustky, zdi

#### (zpracoval Ing. Teichman, tel. 972 341 368, [Teichman@spravazeleznic.cz](mailto:Teichman@spravazeleznic.cz))

###### Obecně

* S koncepcí oprav a rekonstrukcí mostních objektů souhlasíme.
* V dokumentaci chybí statická posouzení mostních objektů (zásadní připomínka). V TZ je uvedeno, že je součástí samostatné přílohy, ta ale nebyla doložena. Bylo doplněno.
* V technické zprávě je uváděna projektovaná zatížitelnost ZLM71=1,1 u všech mostních objektů. Bylo opraveno dle provedených výpočtů.
* V TZ chybí některé standardy (např. MVL 720 Zábradlí pro železniční mosty). Bylo doplněno.

###### SO 03-14-02 Most v km 29,281

* V technické zprávě a ve statickém výpočtu jsou uváděny dvě traťové třídy zatížení (TTZ) B2-40 a A-40, není jasné, která platí. Bylo opraveno – platí TTZ A-40, nicméně dle přepočtu zatížitelnosti vyhoví konstrukce mostu přechodnosti B2-40.
* Mostnice požadujeme pouze z dubového dřeva. Bylo opraveno.
* Ve statickém výpočtu není posouzení interakce s bezstykovou kolejí. Bylo doplněno.

###### SO 01-14-01 Most v km 28,253

* V TZ v čl. 8.15 je připraveno zábradlí pro ukolejnění. U ostatních mostních objektů se s přípravou pro ukolejnění nepočítá. Bylo opraveno.
* V TZ v kap. 13 se uvádí termín hlavní prohlídky, ale pravděpodobně je myšlena podrobná prohlídka. Bylo opraveno.

###### SO 04-14-05 v km 32,360

* Výkresy neodpovídají měřítku (půdorys). Bylo opraveno.
* Půdorys není dostatečně podrobný (chybí potok,..) Bylo opraveno.
* Z výkresu není jasné, jestli musí být železobetonový základ v navržené poloze. Doporučuji, aby horní plocha byla ve výšce pláně. Bylo opraveno.

###### Propustky

V TZ není uvedeno, jestli se jedná o schválený prefabrikát (pravidla SŽ) nebo o staveništní prefabrikát (SO 03-14-01 v km 29,085; SO 04-14-02 v km 31,076). Projektant předpokládá přednostně použití schválených prefabrikátů, bude doplněno do TZ.

###### Zdi

S principem sanací zdí souhlasíme.

###### SO 01-14-02 Zeď v km 28,285 - 28,345

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

Požadujeme srovnat výšku koruny římsy zdi s výškou povrchu kolejového lože. Horní plocha římsy zdi nemůže z důvodu bezpečnosti pohybu zaměstnanců přesahovat povrch kolejového lože o více než 50 mm. Zeď je umístěna v místě vrcholového zakružovacího oblouku nivelety koleje, proto je v novém stavu nutné výšku římsy zdi přizpůsobit niveletě koleje. Pokud je třeba dorovnat výškový rozdíl, lze připustit nadvýšení nebo snížení zapuštěného kolejového lože do maximální hodnoty příčného sklonu 12 %. Bylo opraveno.

### E.1.7 Železniční tunely

#### (zpracoval Ing. Vrbata, tel. 601 395 441, [Vrbata@spravazeleznic.cz](mailto:Vrbata@spravazeleznic.cz))

Bez připomínek.

## Závěr

S předloženou dokumentací nesouhlasíme do vyřešení zásadních připomínek. Opravenou a doplněnou dokumentaci poaždujeme předložit znovu k posouzení.

Vypořádání připomínek zašlete elektronicky na emailové adresy zpracovatelů.

S pozdravem

**Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.**

ředitel odboru traťového hospodářství

**Přílohy**

Příloha č. 1 - SŽ PO-05/2021-GŘ Pokyn pro realizaci nových kabelových tras v tělese železničního spodku pro zvýšení bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy Čj. 35 285/2021-SŽ-GŘ-O13

Příloha č. 2 - č.j. 38709/2019-SŽDC-GŘ-O13 Využívání recyklovaného kameniva kolejového

lože