

## DODATEK Č. 1

### **Zpracování požadavků vzniklých v rámci stavebního řízení na ústním jednání spojeném s ohledáním na místě ze dne 16. 9. 2015**

Požadované úpravy železničního svršku ve vztahu ke stávajícímu stavu – kolej č. 65a (v protokolu mylně uvedena kolej č. 65b) podél rekonstruované PHS a výh. č. 107 a č. 120 budou řešeny následovně:

- kolej č. 65a bude v prostoru mezi výh. č. 107 a 120 svařena do koleje s kolejnicovými pasy kratšími než 150 m, dle předpisu SŽDC S3, dílu XI, kap. VII, čl. 61 však pouze se souhlasem přednosti Správy tratí. Délka této koleje 125 m, proto dle článku 62 tohoto předpisu nutno dodržet ustanovení předpisu SŽDC S3/2, kap. II až IV,
- dle předkategorizace materiálu žel. svršku bude nutno vyměnit veškeré drobné kolejivo a upevňovací, zejména svěrky ŽS 3, které dle předpisu SŽDC S3/2, čl. 76 musí být nahrazeny svěrkami ŽS 4. Dále bude uvažováno s výměnou cca 10-ti % stávajících dřevěných pražců,
- výhybky č. 107 a 120 budou svařeny jednotlivě a nebudou vevařovány do bezстыkové koleje a to z důvodu, že dle předpisu SŽDC S3/2 čl. 138 nesmějí být výhybky vevařeny v dýchajícím konci BK. To znamená, že k začátku nebo konci krajní výhybky v bezстыkové koleji musejí být v hlavním dopravním směru přivařeny kolejnice o délce nejméně 75 m; ke konci výhybky ve vedlejším dopravním směru musejí být přivařeny kolejnice o délce nejméně 25 m u výhybek s čelistovými závěry a nejméně 50 m u výhybek s hákovými závěry. Tuto vzdálenost není možné dodržet na začátku obou výhybek,
- jak kolej č. 65a, tak výhybky č. 107 a 120 se nedoporučuje směrově ani výškově upravovat a to z důvodu, že dle předkategorizace žel. svršku jsou veškeré pražce vedeny jako šrot a při podbíjení by mohlo dojít k jejich poškození a následné kompletní výměně.

Další diskutované body:

Dotaz na opravu zpevněné plochy mezi kolejí na pahrbku a objízdnu kolejí

- stávající zpevněná plocha nebude stavebními úpravami kolejiště zasažena, a tudíž není předmětem řešení předkládané dokumentace
- stávající vzdálenost hrany zpevněné plochy od stávající osy koleje je v nejbližším místě 3,2 m, v novém stavu dojde k oddálení koleje od zpevněné plochy o dalších 15 cm
- nové sítě jsou vedeny v kabelovodu uloženým pod touto zpevněnou plochou

Dotaz na vzdálenost trakčních stožárů mezi kolejemi od osy kolejí min. 2,20 m vč. základů

- tento požadavek je splněn
- stavbou nedochází k přiblížení kolejí ke stožárům trakčního vedení pod uvedenou hodnotu

Dotaz na dodržení min. vzdálenosti 2,20 m umístěného sloupku s tlačítkem pro vypnutí brzd od osy koleje

- tento požadavek je splněn
- všechna STOP tlačítka budou umístěna ve vzdálenosti min 2,2 m od osy koleje

---

V Praze 09/2015

Vypracoval:

Jaroslav Soumar  
Autorizovaný technik v oboru pozemní stavby  
ČKAIT č. 0013008 - TP00

Ing. Michal Mečl  
Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby  
ČKAIT č. 0009519 - ID00