

ZÁZNAM

z výrobního výboru na akci

„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek“,

ve stupni DUSP + PDPS, které se konalo dne 30. listopadu 2021 v 10:00 hod, na NPÚ ÚOP České Budějovice.

Přítomni: dle přiložené prezenční listiny, která je součástí záznamu.

Projektant zástupce NPÚ seznámil s návrhem rekonstrukce mostního objektu, který je nemovitou kulturní památkou vedenou v registru nemovitých kulturních památek pod číslem ÚSKP 15792/3-5920.

Stávající mostní objekt (rok uvedení do provozu 1889) je desetipolový, délka mostu činí 147,80 m. Nosnou konstrukci tvoří 10 půlkruhových kleneb ze žulového zdiva s hrubým řádkováním. Klenba K01 má rozpětí 7,30 m, zbývající klenby pak rozpětí cca 12,0 m. Spodní stavba sestává ze dvou opěr a devíti pilířů, vesměs ze žulového zdiva s hrubým řádkováním. Most je dle protokolu o podrobné prohlídce ze srpna 2018 klasifikován 3/2.

V souladu s SOD a Zvláštními technickými podmínkami se v rámci komplexní rekonstrukce celého mostu navrhuje:

- Injektáž zdiva opěr a pilířů
- Injektáž zdiva kleneb
- Hloubkové spárování zdiva
- Sanace trhlin ve zdivu kleneb a pilířů pomocí nerezových výztužných prutů speciálního šroubovitého tvaru z nerezové oceli.
- Otryskání veškerého zdiva vysokotlakým paprskem, případně opískování, respektovat stávající patinu zdiva.
- Nová hydroizolace mostovky (konstrukčně natavená pásová izolace, alternativně stříkaná)
- Nové odvodňovače
- Nové kolejové lože
- Nová chránička pro vedení IS – 1 kus, předpoklad - umístěná do kolejového lože
- Zajištění prostorové průchodnosti VMP 2,5 dle aktuálně platné ČSN 73 6201
- Náhrada poškozených římsových kamenů za nové ze stejného druhu kamene, stejné barvy a struktury nejlépe z místních lomů.
- Osazení nového ocelového zábradlí.
- Kácení náletových dřevin na drážním pozemku do vzdálenosti cca 10 m od líce mostu
- Obnova kamenných rovnání na svazích na straně píscké opěry

V další fázi bylo diskutováno zejména rozšíření VMP. Projektantem byly představeny následující varianty:

- kompletní snesení stávajících kamenných říms a jejich nahrazení ŽB prefabrikáty, které by byly doplněny ocelovými konzolami a ocelovými pochozími pororošty (obdobně jako např. viadukty v okolí Chýnova na trati Horní Cerekev – Tábor
- výměna poškozených kamenných říms za nové ze stejného druhu kamene, stejné barvy a struktury. Doplnění římsové partie o nové konzoly z UHPC (ultra-vysoko hodnotného betonu),

které budou zakotvené do stávajícího čelního zdiva. Konzoly budou rozmístěny v pravidelném rastru cca 2,0 m po obou stranách mostního objektu a doplněny pochozími lávkami z UHPC a ocelovým třímadlovým zábradlím. Barevné řešení prvků z UHPC bude přizpůsobeno barvě kamene stávajícího zdiva viaduktu.

Zástupce NPÚ konstatoval, že požadavek investora na rozšíření VMP na VMP 2,5 bude respektovat s tím, že bude kladen důraz na maximální zachování stávajících kamenných říms. Z projektantem předložených variant doporučuje k dalšímu řešení rozšíření pomocí konzol a lávek z UHPC. Zároveň doporučuje předložení dokumentace ke konzultaci NPÚ ÚOP České Budějovice ještě před podáním žádosti o vyjádření příslušnému správnímu orgánu památkové péče.

Podle poznámek zapsal: ing. Matěj Mikšovský




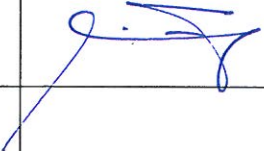
projekční
a konzultační kancelář
pro mostní
a inženýrské stavby

Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: topcon@topcon.cz

PREZENČNÍ LISTINA

z konzultačního jednání na akci
„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor – Písek“

které se konalo dne 30. listopadu 2021 v 10:00 hod, na NPÚ ÚOP České Budějovice.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
JAROSLAV BURIAN	NPÚ Č. BUDĚJOVICE	burian.j@proskva.npu.cz	775 891 981	
MATEJ MIKŠŮRSKÝ	TOP CON SERVIS	miksorsky@topcon.cz	731 108 108	

ZÁZNAM

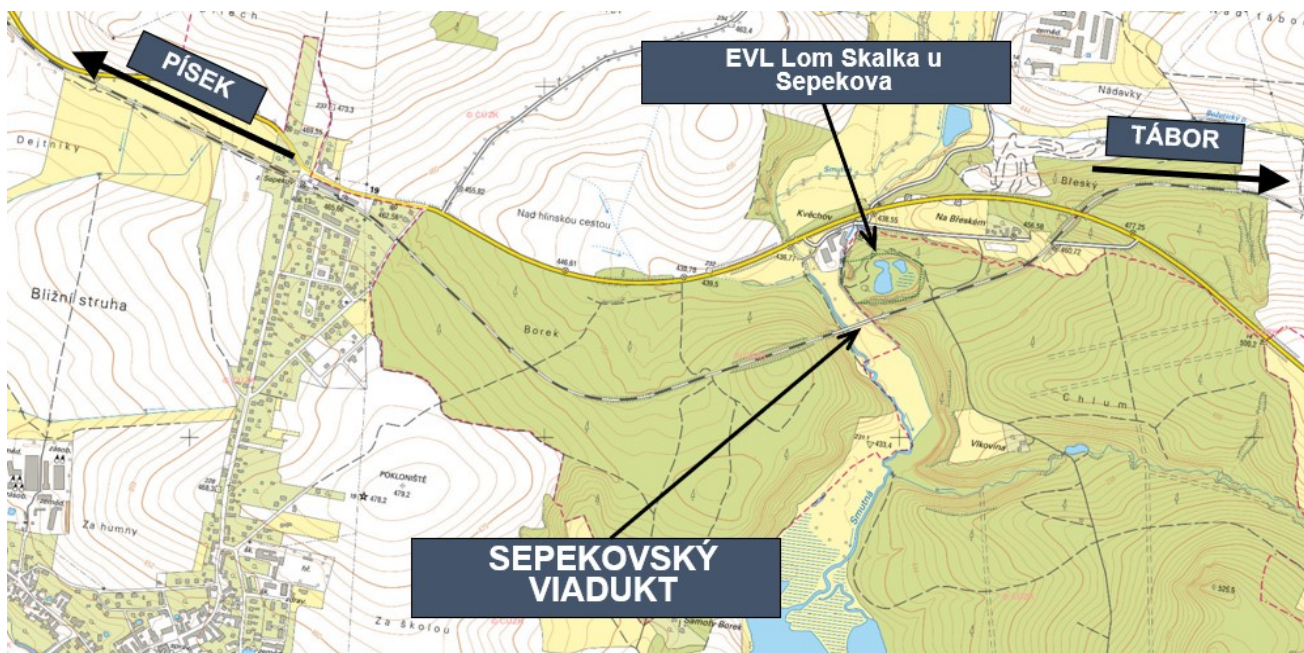
**z výrobního výboru na akci
„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek“,**

ve stupni DUSP + PDPS, které se konalo dne 10. ledna 2022 v 9:00 hod, v zasedací místnosti
Správy železnic, Stavební správa západ, Sušická 1105/25, Plzeň.

Přítomni: dle přiložené prezenční listiny, která je součástí záznamu.



V úvodu projektant přítomné seznámil s návrhem rekonstrukce mostního objektu, který byl schválen na CK MD. Sepekovský viadukt se nachází na trati Tábor – Písek, na katastrech obcí Sepekov a Božetice.



Stávající mostní objekt (rok uvedení do provozu 1889) je desetipolový, délka mostu činí 147,80 m. Nosnou konstrukci tvoří 10 půlkruhových kleneb ze žulového zdiva s hrubým řádkováním. Klenba K01 má rozpětí 7,30 m, zbývající klenby pak rozpětí cca 12,0 m. Spodní stavba sestává ze dvou opěr a devíti pilířů, vesměs ze žulového zdiva s hrubým řádkováním. Most je dle protokolu o podrobné prohlídce ze srpna 2018 klasifikován 3/2.

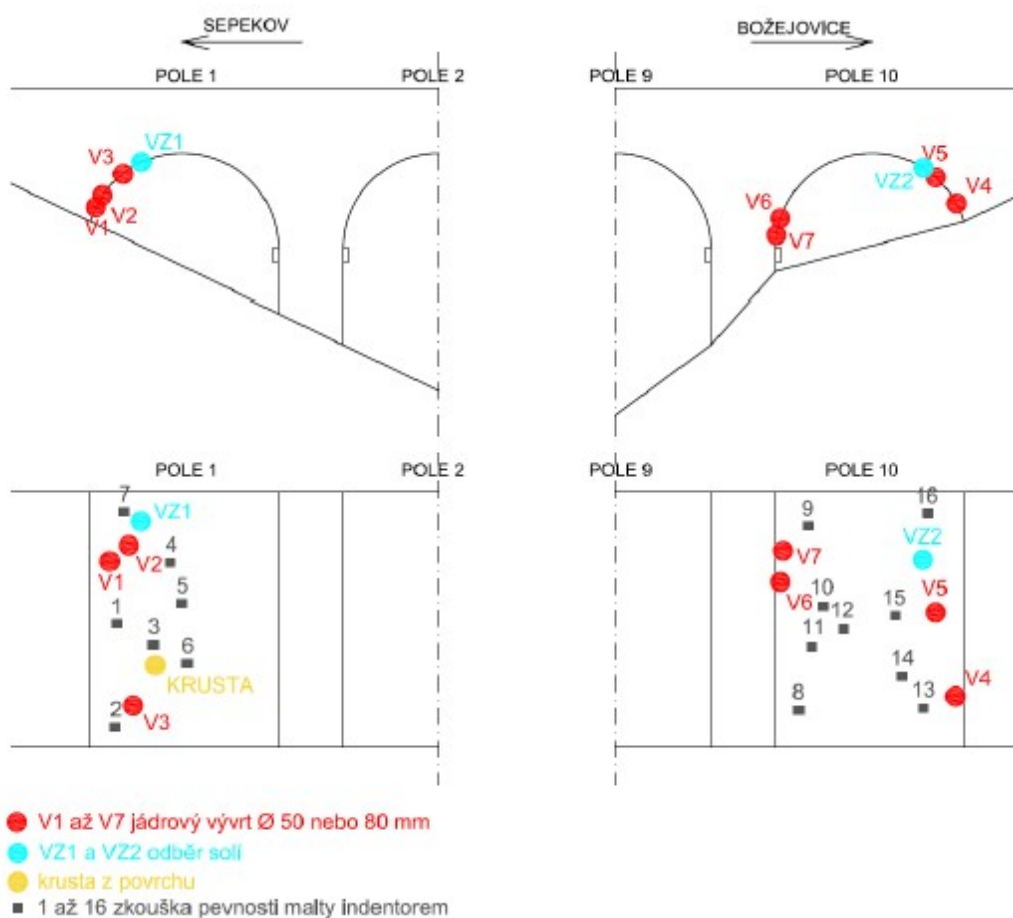
Průzkumné práce

1) Stavebně-technický průzkum zdiva (STPZ)

Průzkum byl proveden v mostních polích č. 1 a 10, byly provedeny vrty do kleneb, opěr i pilířů. Výsledkem byly pevnostní a materiálové charakteristiky zdiva a pojiva, a rovněž i informace o stávající mezerovitosti.

Na základě provedených prací a materiálových testů na lze konstatovat:

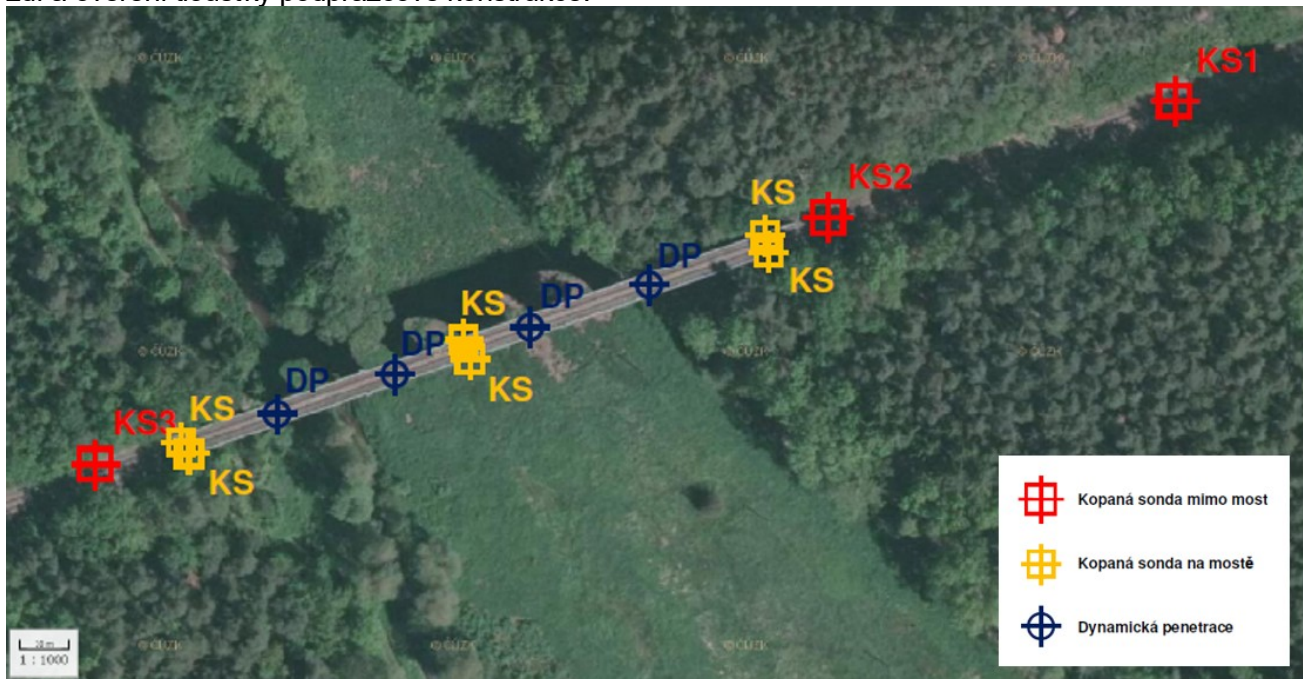
- Zdivo kleneb je ve většině plochy pokryto bíložlutou krustou. Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že se jedná o krustu z uhličitanu vápenatého (kalcit). Tato krusta vzniká postupným vyluhováním materiálu spár (pravděpodobně betonu/malty). Zdivo kleneb lze považovat za vlhké. Vlhkostní stav konstrukce vypovídá o zcela nefunkční hydroizolační vrstvě (pokud je vůbec přítomna).
- Pole 1 a 10 je tvořeno převážně metamorfovanými horninami (ruly, ortoruly, pararuly) a částečně granitoidy. Zjištěná pevnost kamenů ve vysušeném stavu je 133,8 MPa a ve stavu nasyceném 113,4 MPa. Průměrná hodnota pevnosti kamene v tlaku vysušených a saturovaných vzorků je 123,6 MPa.
- Pevnost malty v přípovrchových vrstvách dosahuje 7,18 MPa (stanoveno nedestruktivně), kdežto pevnost malty v tlaku na zkušebních krychlích o hraně 20 mm přibližně 26,1 MPa. Na základě těchto zjištění a skutečností uvedených v části 4.3. doporučujeme pevnost malty uvažovat jako 10 MPa.
- Pevnost zdiva dle metodiky EN je vypočtena v Příloze 2, Tab. 5. V aktuálním stavu konstrukce lze návrhovou hodnotu pevnosti zdiva tlaku (pro krajní pole 1 a 10) uvažovat jako přibližně 9,4 MPa.



Ze závěrů STPZ vyplývá, že zdivo je v plném rozsahu sanovatelné konvenčními sanačními metodami.

2) Inženýrskogeologický průzkum pražcového podloží (IGP PP)

Předmětem průzkumu konstrukce v místech dle zadání bylo objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí a ověření tloušťky podpražcové konstrukce.



Na mostě bylo provedeno celkem 6 kopaných sond. Dále byly na mostě provedeny sondy pro provedení dynamické penetrační zkoušky. Kopané sondy byly provedeny po dvou kusech vlevo i vpravo u kamenné římsy, a to na začátku, uprostřed a na konci mostu. Tyto sondy posloužily pro objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí a hloubky podpražcové konstrukce.

Ze závěrů IGP PP vyplývá, že mocnost kolejového lože na mostě je dostatečná a požadavek na minimální tloušťku KL 350 mm pod pražcem je reálný. Na základě získaných informací z kopaných sond byl proveden návrh ZKPP a sanace železničního spodku.

Místní šetření

Před zahájením projekčních prací bylo provedeno místní šetření za účelem vizuálního posouzení stávajícího stavu mostního objektu, prověření přístupu k mostu a pasportizace vzrostlé vegetace na pozemku ve správě investora.

Stávající kamenné zdivo je poškozené, na podhledu kleneb se v důsledku absence hydroizolace v místě spár mezi kameny tvoří výluhy z pojiva doprovázené silnými inkrustacemi (krápníky). Spárování čelního zdiva i spodní stavby je popraskané a hojně vypadává, v otevřených spárách je uchycená vegetace. Podrobnou prohlídkou nebyly ve zdivu zaznamenány zásadní trhliny. S ohledem na celoplošné pokrytí líce zdiva výluhy pojiva nelze po jeho očištění vyloučit existenci trhlin.



Byla provedena podrobná pasportizace kamenných říms, která zjistila poškození většího množství kamenů zejména v místech původních zábradelních sloupků a rovněž v místech kotvení stávajícího zábradlí.



Objektová skladba

Náplní projektu rekonstrukce mostu bude následující objektová skladba:

- SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek
- SO 11-20-01 Most v km 21,510
- SO 11-30-01 Přeložky vedení IS

SO 11-20-01 Most v km 21,510

Oproti schválenému záměru projektu (CK jej schválila 1.10.2021) došlo k úpravě návrhu rekonstrukce v římsové partii. Po zjištění, že mostní objekt nepodléhá památkové ochraně bylo dohodnuto, že řešení v podobě obnovy stávajících kamenných říms, nahrazení poškozených kusů a doplnění o nové konzoly z UHPC a nové pochozí lávky bude upraveno tak, že stávající kamenné římsy budou sneseny a na jejich místo se osadí nové ŽB prefabrikované římsy. Ty budou doplněny o ocelové konzoly a ocelové pororošty tak, aby byl na mostě dodržen VMP 2,5. Tento způsob byl úspěšně proveden na rekonstrukcích kamenných viaduktů na této trati (Náchod u Tábora) a na trati Horní Cerekev – Tábor („Chýnovské“ viadukty), které všechny vznikaly ve stejné době jako viadukt Sepekov (na konci 19. století).

V rámci komplexní rekonstrukce celého mostu se navrhuje:

- Cementová injektáž zdiva opěr a pilířů
- Cementová injektáž zdiva kleneb
- Hloubkové spárování zdiva
- Otryskání veškerého zdiva vysokotlakým paprskem, případně opískování.
- Sanace případných trhlin ve zdivu kleneb a pilířů pomocí nerezových výztužných prutů speciálního šroubovitého tvaru z nerezové oceli.
- Odstranění stávajících zásypových vrstev kleneb
- Sanace podkladu pro izolaci
- Nová hydroizolace mostovky (konstrukčně natavená pásová izolace)
- Nové odvodňovače
- Nové kolejové lože
- Nová chránička pro vedení IS, umístěná do kolejového lože
- Zajištění prostorové průchodnosti VMP 2,5 dle aktuálně platné ČSN 73 6201
- Kompletní snesení stávajících kamenných říms a jejich nahrazení ŽB prefabrikáty (kotvení do čelních zdí), které budou doplněny ocelovými konzolami a ocelovými pochozími pororošty
- Osazení nového ocelového zábradlí na vnější straně konzol.
- Kácení náletových dřevin na drážním pozemku do vzdálenosti cca 10 m od líce mostu
- Obnova kamenných rovnanin na svahových kuzelech

[illegible]

Na obou koncích mostu budou provedeny nové přechodové zídky, které zajišťují přechod uzavřeného na otevřený tvar kolejového lože za mostem. Budou vyžděny z vyzískaných nepoškozených původních římsových kamenů. Zídky budou provedeny na betonový základ vyztužený sítěmi. Kameny budou vzájemně skotveny a v příčném směru spojeny táhly z betonářské výztuže.

Na základě připomínek vznesených v rámci jednání bylo dohodnuto, že do dokumentace bude zapracováno:

- bude specifikovaná zásypová vrstva pod kolejovým ložem a graficky bude od kolejového lože oddělena
- ve výkresech bude vykreslen obrys nutného kolejového lože
- bude požádáno o výjimku z nutného obrysu kolejového lože
- pod přechodovými zídkami bude navržen rozšířený betonový základ, jednotlivé kameny zídky budou vzájemně skotveny a v příčném směru propojeny spínacími tyčemi tak, aby bylo zabráněno jejich deformaci.
- číslování a rozpisky budou dle "Manuálu pro strukturu a dokumentace a popisové pole

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek

Návrh úpravy železničního svršku odpovídá stávajícímu směrovému a výškovému řešení. V rámci rekonstrukce jsou navrženy pouze minimální změny.

Železniční svršek

- Kolejový rošt včetně kolejového lože bude snesen a nahrazen novým ve skladbě 49E1+B03+W14
- Rekonstrukce železničního svršku od km 21,289 253 do km 21,659 220
- Nové kolejové lože min. tl. 0,35m pod pražcem
- Kolejové lože bude navrženo k recyklaci a znovupoužití
- Objem bude doplněn nakupovaným materiálem a podsýtný materiál bude použit k recyklaci a použití do konstrukčních vrstev
- Po dokončení bude opětovně zřízena bezстыková kolej

Železniční spodek

- Rekonstrukce železničního spodku od km 21,289 253 do km 21,659 220
- Od přejezdu po ZKPP1 ŠD 0/63 200mm (51,140 MPa)
- ZKPP1 i ZKPP2 – 2x ŠD 0/63 200mm (70,860 MPa)
- Nové kolejové lože min. tl. 0,35m pod pražcem

Železniční přejezd P6251

- Z důvodu zajištění přístupu na staveniště bude provedeno rozebrání vnitřních panelů přejezdové konstrukce přejezdu č. 6251
- Po dobu stavby bude na místo osazen provizorně vyzískaný betonový přejezdový panel.
- Před dokončením stavby bude přejezdová konstrukce uvedena do stavu před rekonstrukcí mostu

SO 11-30-01 Přeložky vedení IS

Stávající kabelová trasa (ve správě SSZT CBE a SŽ-CTD), která je na mostě uložena v plechovém žlabu na levém zábradlí, bude v rámci rekonstrukce provizorně přeložena pod stávající římsu a po provedení nezbytných prací v profilu kolejového lože (odbourání říms, nové římsy, hydroizolace, ...) bude osazena zpět do kabelového žlabu umístěného v kolejovém loži. Kabelová trasa nesmí být po dobu stavby narušena. Na obou stranách mostu jsou rezervy pro manipulaci s vedením.

Zařízení staveniště, POV

Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku ve správě SŽ. Přístup do kolejíště bude probíhat po asfaltové obecní komunikaci a dále po zpevněné účelové komunikaci k přejezdu č. P6251. Komunikace je ve vlastnictví obce Božetice, Lesy ČR a.s. a dvou soukromých subjektů.

Přístup pod most bude zajištěn po nezpevněné cestě, která prochází podél říčky Smutné. Komunikace je ve vlastnictví obce Božetice a Povodí Vltavy s.p.

Příslušná povolení ke vstupu na pozemek a nájemní smlouvy jsou aktuálně v jednání.

Kácení

Na drážním pozemku v bezprostřední blízkosti mostu je značné množství vzrostlých stromů, které je nezbytné odstranit. Konkrétní počet stromů, jejich druh, atd. řeší příslušná část dokumentace. Žádost o povolení kácení byla podána na příslušný odbor KÚ Jihočeského kraje.

Výluka a NAD

Realizace stavby proběhne v roce 2023 ve výluce v trvání 60N (3.7.-31.8.2023). Po tuto dobu bude zajištěna náhradní autobusová doprava v úseku Tábor - Milevsko. Náhradní autobusová doprava za vlaky Os bude trasována ze zastávky Tábor, Vodňanského (u podchodu pod železniční stanicí) po komunikacích II/123, I/19, II/603, silnice III. třídy, II/123, silnice III. třídy, II/122, I/19, II/105 a Nádražní ulicí k žst. Milevsko. Délka trasy za vlaky Os je 37,5 km. V případě vedení více autobusů na spoj, je možné po projednání s dopravcem zvážit vedení jednoho autobusu jako „rychlospoj“ po trase shodné s trasou za vlaky Sp a sice pouze po komunikacích II/123, I/19, II/105 a Nádražní ulicí k žst. Milevsko se zastávkou přes obec Olší k žst. Božejovice a dále obsluhou jen zastávky Sepekov, délka trasy 32,0 km. Náklady za NAD v trvání 60N jsou spočteny na 6,32 mil. Kč.

Podle poznámek zapsali: Ing. Matěj Mikšovský, Ing. L. Marek



projekční
a konzultační kancelář
pro mostní
a inženýrské stavby

Ke Střice 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: topcon@topcon.cz

PREZENČNÍ LISTINA

z výrobního výboru ve stupni DSP + PDPS na akci
„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor – Písek“

které se konalo dne 10. ledna 2022 od 9 hodin v zasedací místnosti SSZ, pracoviště Sušická 23, Plzeň.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
ZADIM, BŘECHA	SŽ, SSZ	Brejcha@sprava.zeleznic.cz	601 767 063	
TOUPEK, HUBKA	SŽ, ST COE	hubka.t@man.zeleznic.cz	745 120 742	
DAVID LAŠEK	SŽ, SSZ	Lasek.D@sprava.zeleznic.cz	722 989 220	
MICHAL ŠATRA	SŽ, SHIT	Satra@sprava.zeleznic.cz	607 093 575	
VÁCLAV SUCHÝ	SŽ, SITT	Suchy@sprava.zeleznic.cz	602 117 443	



projekční
a konzultační kancelář
pro mostní
a inženýrské stavby

Ke Stírci 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: topcon@topcon.cz

PREZENČNÍ LISTINA

z výrobního výboru ve stupni DSP + PDPS na akci
„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor – Písek“

které se konalo dne 10. ledna 2022 od 9 hodin v zasedací místnosti SSZ, pracoviště Sušická 23, Plzeň.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
Tomáš Šlais	SPRÁVA ŽELEZNIC O13-0115	slais@spravazeleznic.cz	720 053 213	
Marcel Štáhl	ČD ČR	KONTAKT@SPRÁVA ŽELEZNIC.CZ	602 774 901	
Lenka Šedláková	ČD ČR	lenka@spravazeleznic.cz	606 708 805	
Jan Šelha	SSZ, OR Plzeň, úsek řízení provozu	selha@spravazeleznic.cz	724 083 054	
Michal Jeleník	SSZ, OR Plzeň, PO Tábor	Jelenik.M@spravazeleznic.cz	602 684 054	
Michal Mikšovský	TOP CON SERVICES s.r.o.	miksovsky@topcon.cz	731 108 108	
Libor Marek	—	marek@topcon.cz	603 513 205	

ZÁZNAM

z konferenčního projednání připomínek ke konceptu DUSP na akci

„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek“

které se konalo dne 28. března 2022 od 9 hodin v zasedací místnosti SSZ, pracoviště Sušická 23, Plzeň.

Přítomni: dle přiložené prezenční listiny, která je součástí záznamu.

Na jednání byly prezentovány připomínky všech dotčených složek investora. Připomínky byly konferenčně projednány a dospělo se k dohodě ohledně jejich zapracování resp. vypořádání.

Odpovědi na připomínky tvoří přílohu toho záznamu z jednání a rovněž jsou součástí čistopisu odevzdávané DUSP+PDPS, konkrétně její dokladové části.

Nad rámec vydaných připomínek byly v průběhu jednání vneseny níže uvedené požadavky, které budou také zapracovány do čistopisu dokumentace:

- v TZ a v soupisu prací bude uveden požadavek na provedení zkoušky těsnosti SVI.
- součástí SO 11-00-01 bude kolejový plán
- provizorní přeložka vedení IS na mostě bude uložena na konzolách zakotvených v čelním zdivu

Podle poznámek zapsal: ing. Matěj Mikšovský

Příloha:

Vypořádání připomínek k akci „Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek“



projekční
a konzultační kancelář
pro mostní
a inženýrské stavby

Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: topcon@topcon.cz

PREZENČNÍ LISTINA

z konferenčního projednání připomínek ke konceptu DUSP na akci
„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek“

které se konalo dne 28. března 2022 od 9 hodin v zasedací místnosti SSZ, pracoviště Sušická 23, Plzeň.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
TOMÁŠ SLAŠ	SPRAVA ŽELEZNIC 602 013 011	slas@spravazeleznic.cz	720 053 213	
STANISLAV LEZVAL	Ř-SSZ	leznak@spravazeleznic.cz	602 774 961	
VÁCLAV SUCHÝ	Správa železnic s.o. OD PRŮE STT	Suchy@spravazeleznic.cz	602 117 743	
MICHAL ČATRA	Správa železnic OR Plzeň STT	Sedva@spravazeleznic.cz	607 093 575	
RADIM BŘEVCHA	Správa železnic SSZ	Brevcha@spravazeleznic.cz	601 567 063	
DAVID LAŠEK	Ř-SSZ	LasekD@spravazeleznic.cz	722 989 220	
Petr Železník	Ř-OR Plzeň	Zelesnik@spravazeleznic.cz	724 808 583	



projekční
a konzultační kancelář
pro mostní
a inženýrské stavby

Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: topcon@topcon.cz

PREZENČNÍ LISTINA

z konferenčního projednání připomínek ke konceptu DUSP na akci
„Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek“

které se konalo dne 28. března 2022 od 9 hodin v zasedací místnosti SSZ, pracoviště Sušická 23, Plzeň.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
ŠÍŘÍ LIŠIHOVEC	ST-ON PLZEŇ	LIŠIHOVEC@SDRPAZELEZNIC.PZ	606 611 048	
LIBOR HAREK	TOPCON SERVIS s.r.o.	marek@topcon.cz	608 513 205	

Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor – Písek

Dokumentace pro společné povolení stavby (DUSP)

Vypořádání připomínek ke konceptu dokumentace

Odpovědi na připomínky vypracovali:

SO 20-01 (11-20-01), 30-01 (11-30-01), Ing. Matěj Mikšovský (+420 731 108 108, miksovsky@topcon.cz)

SO 00-01 (11-00-01), Ing. Michal Šobr (+420 702 290 463, michal.sobr@prodin.cz)

č.	zpracovatel připomínek	vypořádání - přehled
1	Centrum telematiky a diagnostiky	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
2	Odbor přípravy staveb (O6)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
3	Odbor řízení provozu (O11)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
4	Odbor plánování a koordinace výluk (O12)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
5	Odbor traťového hospodářství (O13)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
7	Odbor provozuschopnosti (O15)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
11	OŘ Plzeň	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
12	Stavební správa západ	vypořádání připomínek viz odpověď v textu

1 - Centrum telematiky a diagnostiky

Zpracovatel: Ing. František Texler (+420 972 544 278, Texler@spravazeleznic.cz)

Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky (CTD), jako správce ŽTM, má k projektové dokumentaci stavby (DUSP+PDPS) „Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor - Písek“ následující připomínky:

SO 30-01

- V odstavci 2 (Stávající stav) jsou uvedeny chybné informace. V rámci stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice - Milevsko“ byla v inkriminovaném úseku vybudována nová kabelizace. Jedná se o TK 10XN0,8 a HDPE 40/33mm modré barvy (trubka je zatím prázdná), které jsou v majetku Správy železnic a ve správě CTD. Také by zde podle dokumentace měl být metalický kabel 7Px1,0 ve správě OŘ (SSZT).

Dále je zde dálkový metalický kabel DK43 (dle KKP vede pod mostem) ve správě CTD a přípojný kabel k VTO u mostu.

◦ **Opraveno. Zpracováno.**

- Na uvedeném úseku jsou kabely v provozu, proto veškeré práce na nich musejí být prováděny pod dozorem správce nebo jím určené servisní organizace (v tomto případě je to ČD-Telematika) a musí být dodržen pokyn „SŽDC č.j.: 2681/2020-SŽ-CTD-DE Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech v majetku SŽ“ a v případě HDPE musí být také dodrženy podmínky uvedené v pokynu SŽDC č.j. 27150/201-SŽDC-O14.

◦ **Doplněno. Zpracováno.**

- V odstavci 3 TZ a v situačním schématu 2.0.0.1 je chybně uveden jako správce kabelů ČD-Telematika. ČD-Telematika je pouze udržující organizací, skuteční správci kabelů jsou uvedeni v textu výše.

◦ **Opraveno. Zpracováno.**

- V projektové dokumentaci není uvedeno měření kabeláže na konci stavby. V případě TK 10XN0,8 požadujeme provést měření kontinuity žil a izolačního odporu. V případě HDPE trubky požadujeme provést kalibrační měření včetně tlakové zkoušky. Trubka musí být na konci stavby předána správci natlakovaná.

◦ **Doplněno. Zpracováno.**

Po zpracování těchto připomínek Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky s projektovou dokumentací souhlasí.

2 - Odbor přípravy staveb (O6)

Zpracovatel: Ing. Lenka Seidlová (+420 606 708 805, Seidlova@spravazeleznic.cz)

K předložené dokumentaci DUSP + PDPS stavby Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor – Písek“, předkládáme následující připomínky:

Společné připomínky (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

Nesouhlasíme s číslováním SO. Požadujeme dodržet „Manuál“. S případným nedodržením požadujeme písemný souhlas GŘ O7.

◦ **Opraveno. Zpracováno.**

Požadujeme do názvu mostů doplnit „ev.“ a vypustit „Rekonstrukce“.

◦ **Opraveno. Zpracováno.**

U všech ostatních nevyjmenovaných SO chybí soupis prací.

◦ **Doplněno. Zpracováno.**

A Průvodní zpráva (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

- doplňte kompletní seznam dokumentace

◦ **Doplněno. Zpracováno.**

- do A2 doplňte členění dokumentace dle profesních skupin (doplňte nadpisy)
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)
- chybí rozpiska
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)

B. Souhrnná technická zpráva

- Kap. B.2.7 SO 00-01 Železniční svršek a spodek:
Stávající stav: „V celé délce úseku je zřízena stykovaná kolej.“ Nový stav – stav po rekonstrukci: „Po dokončení bude opětovně zřízena bezstykovaná kolej.“ D.2.1.1-1_001, kap. 4.3: „V místě se nachází bezstykovaná kolej, nový kolejový rošt bude do této vevařen.“ Zjevný nesoulad napříč dokumentací proveďte a opravte.
 - [Opraveno. Zpracováno.](#)

D.2.1.1 kolejový svršek a spodek (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

SO 00-01 Železniční svršek a spodek v km 518,498

Přílohy dokládejte v „uzavřeném“ .pdf (bez poznámek)

Není dodržena šířka stezky dle SŽ S4

příl. 1001 Technická zpráva

- str. 5 název SO je Železniční svršek a spodek - opravte
- chybí souhlas s nedodržením šířky kl
- doplňte stávající a výhledové rychlosti
 - [Rychlost doplněna stávající, výhledové rychlosti nejsou v rámci projektu řešeny.](#)

příl. 2001 Situace

- zakreslete odvodnění
 - [Odvodnění je v situaci zakreslené, doplněny podrobnější popisy](#)

příl. 2002 Podélný profil

- zakreslete odvodnění, typ konstrukce pražcového podloží
 - [Bylo doplněno](#)

Chybí příčné řezy, vytyčovací výkres

◦ [Bylo doplněno](#)

Proveďte návrh kabelové trasy v rozsahu rekonstrukce železničního spodku. S ohledem na výhledové využití se jeví jako poddimenzovaný.

◦ [Prověřeno.](#)

D.2.1.5 Ostatní inž. objekty (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

SO 30-01 Přeložky vedení SŽ - SSZT a CTD

Chybí soupis prací. Jakým způsobem je řešeno vymístění kabelů?

◦ [Soupis prací doplněn. Vymístění kabelů je navrženo na provizorní konstrukci vně mostu pod úrovní kamenných říms. Viz SO 11-20-01](#)

D.2.1.4 Mosty (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

Nesouhlasíme s názvem SO

◦ [Opraveno. Zpracováno.](#)

Výkresy požadujeme uspořádat v logickém sledu (dispoziční výkresy SS, dispoziční výkresy NS, vytyčovací výkres, výkopy, tvar a výztuž, izolace, zábradlí atd.

◦ [Zpracováno](#)

příl. 1001 tz

- chybí tabulka zatížitelnosti - bez doložení nelze s navrženým řešením souhlasit
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)
- chybí zápisy z porad
 - [Jsou součástí dokladové části. Zpracováno.](#)
- kap. 11 - není pravda
 - [Výjimka doplněna do dokladové části dokumentace. Zpracováno.](#)
- požadujeme navrhovat pouze podle platných norem a předpisů
 - [Bereme na vědomí.](#)
- kap. 7.1.4 - nesmysl, opsáno z jiného SO (7.6.3)
 - [Opraveno. Zpracováno.](#)
- kap. 7.2 - výkres výkopů chybí
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)
- při tryskání není potřeba ochrany?
 - [Doplněna ochrana nad oběma vodotečemi, do TZ i do soupisu prací. Zpracováno.](#)
- sanace trhlin chybí na výkresech

- V této fázi nebylo možné z důvodu celoplošného pokrytí kleneb krápníky, stanovit rozsah trhlin ve zdivu. V TZ a soupisu prací uveden předpokládaný rozsah, do výkresu sanace zdiva doplněno vzorový návrh řešení. Zpracováno.
- popište jaké trhliny se budou sanovat
 - Všechny. Blíže neurčeno, viz. předchozí bod. Zpracováno.
- uveďte předpokládaný rozsah sanace trhlin
 - Doplněno. Zpracováno.
- injektáž zdiva klenby nesouhlasí s výkresy (nízko x středně tlaká)
 - Opraveno (bude nízkotlaká). Zpracováno.
- kap. 7.6 - neodpovídá výkresům
 - Zkoordinováno s výkresy resp. výkres s TZ. Zpracováno.
- příl. 1002 PKO
 - požadujeme zpracovat dle platných předpisů
 - Uvedeno do souladu. Zpracováno.
- příl. 2001 sit
 - vykreslete, popište úpravy žss
 - Viz SO 11-00-01. Zpracováno.
 - doložte rozhraní SO
 - Viz příloha 2033. Zpracováno.
 - vykreslete přechody
 - Doplněno. Zpracováno.
- příl. 2031 NS půd
 - vykreslete žss, doplňte koordinace
 - svahy v místě přechodů chybně, podchyťte přechody v celé jejich délce
 - doložte rozsah dlažeb
 - doložte rozsahy veškerých prováděných prací
 - doplňte dělení prací
 - Žss a koordinace řešeny v situaci, dělení prací viz příloha 2033, zbývající body doplněny. Zpracováno.
- příl. 2032 pod řez
 - doplňte rozsahy prací, dělení prací
 - hydroizolace - opravte na SVI proti stékající vodě s měkkou ochranou
 - popište podrobně dlažby, ukončete je prahy a obrubníky
 - přechody zkoordinujte s žss
 - Rozsah prací viz příloha 2033, zbývající body doplněny. Zpracováno.
- příl. 2033 PŘ
 - doplňte tabulku betonů se všemi parametry
 - Specifikace betonu viz TZ a dílčí přílohy
 - řez II - nejedná se o zdivo pilíře ale o stávající zásyp
 - okótujte šířku kl
 - Ano.
 - opravte popis hydroizolace
 - okótujte, popište dlažby, doplňte prahy/obrubníky
 - pod drenáží chybí SVI
 - Body bez komentáře doplněny. Zpracováno.
- příl. 2009 terénní úpravy
 - okótujte rozsahy, doložte výpočet výměř, doložte výměry
 - Doplněno. Zpracováno.
 - navrhujte dle platných norem
 - Opraveno. Zpracováno.
 - doplňte prahy/obrubníky
 - Doplněno. Zpracováno.
 - doplňte stupně v dlažbě
 - Doplněno. Zpracováno.
 - k čemu je PŘI, pohled A, B, když na nich není nic navíc proti dispozičním výkresům?
 - Pro přehlednost, vytaženo z dispozičního výkresu.
 - opravdu kameninová trouba na vyústění drenáží?
 - Toto řešení je použito kvůli kamennému viaduktu, obdobně jako na jiných realizovaných kamenných viaduktech. Zpracováno.
 - k čemu je průsak u lože pod dlažbu?
 - Opraveno. Zpracováno.
 - popište skladbu dlažeb
 - Opraveno. Zpracováno.

příl. 2008 SVI

- doložte rozsahy
- izolaci požadujeme min 1,0m za drenáž
- nesouhlasíme se skladbou SVI
 - proč geotextilie na upravený povrch? Navíc chybí na všech výkresech
 - není důvod předepisovat dvoupásový systém. Požadujeme bez udání počtu pásů.
 - naučte se TNŽ 73 6280 a dodržujte její popisy. Měkká ochrana geotextilií je dle SVI, zásadně nepředepisujte gramáž!!!
- doložte výměry
- detaily a řezy - neodpovídají skladbě
- z jakého důvodu je ozub pro ukončení izolace 50 mm? Požadujeme 40 mm.
 - Bylo dohodnuto, že se ponechá se navržené technické řešení. Zpracováno.
- jedná se o podrobnou přílohu SVI, popisujte podrobně a veškeré podrobnosti
- používejte názvosloví TNŽ
- doplňte požadavek na podložení drenážní trubky izolací v celé její délce
 - Body bez komentáře doplněny/upraveny. Bude použit schválený systém SVI.

příl. 2006 římsy

- proč ozub 50 mm?
 - Bylo dohodnuto, že se ponechá se navržené technické řešení. Zpracováno.
- v horní ploše požadujeme vzdálenost prutů max 100 mm
 - Zpracováno.

příl. 2007 zábradlí

- opravdu je nutné zábradlí na přechodových zídkách?
 - Ano. Zpracováno.
- vykreslete svahy přechodů
 - Doplněno. Zpracováno.
- požadujeme doložit výpočet zábradlí. Proč neodpovídá MVL 720 (sloupek, svary, příčle)
 - Nejedná se o standardní řešení zábradlí, které je uvedeno v MVL 720. Z prostorových důvodů je navrženo řešení, které bylo použito u obdobných stejně starých viaduktů např. na trati Horní Cerekev – Tábor. Doložen výpočet zábradlí. Zpracováno.

příl. 3001vv

- nedoloženy výkresy bourání, výkopů, nelze kontrolovat
 - Výkresy doplněny. Zpracováno.
- nerozumíme výpočtu vrtů (proč 0,5x, 0,25x, vrty do klenby zařazeny v pr. do 50 mm atd.)
 - ???
- dle výkresů se klenba neinjektuje nízkotlacc
 - Opraveno. Zpracováno
- výkaz oceli neodpovídá přílohám
 - Uvedeno do souladu. Zpracováno.
- chybí betonářská výztuž, kotevní výztuž
 - Betonářská výztuž je součástí položky prefabrikátu, kotevní výztuž je v soupisu uvedena. Zpracováno.
- chybí helikální výztuž
 - Doplněno. Zpracováno.

Chybí výkres výkopů a bourání, sanací trhlin

- Výkres výkopů a bourání doplněn, sanace trhlin doplněna do přílohy 2005. Zpracováno.

3 - Odbor řízení provozu (O11)

Zpracovatel: Ing. Jan Louženský (+420 602 435 699, louzensky@spravazeleznic.cz)

K projektové dokumentaci pro společné povolení (DUSP) stavby „Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor – Písek“ má O11 následující připomínky:

D.2.1.1, SO 00-01, Technická zpráva, Seznam související literatury. Zaktualizujte uvedené předpisy Správy železnic, státní organizace. Uvedeny jsou zde některé již neplatné, např.:

SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace byl zrušen k 9. 12. 2020 a nahrazen předpisem SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, viz také B.2.8.
SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy byl změnou č. 1 platnou od 1. 1. 2021 novelizován a má nové označení SŽ Zam1.
SŽDC S4 Železniční spodek byl s účinností do 1. 1. 2021 nahrazen předpisem SŽ S4.
SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacího zařízení byl změnou č. 1 platnou od 1. 2. 2022 novelizován a má nové označení SŽ T100.

◦ **Doplněno. Zpracováno.**

4 - Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

Zpracovatel: Ing. Petr Kuník (+420 972 244 487, Kunik@spravazeleznice.cz)

K projektové dokumentaci pro společné povolení (DUSP) stavby „Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor – Písek“ má O12 následující připomínky:

B.4 Provozní a dopravní technologie: K návrhu trasy NAD doporučujeme uvést alespoň odkaz na grafické znázornění v části B.8.4 (případně se zcela odkázat na část B.8.4).

◦ **Uvedeno. Zpracováno.**

B.8.1 Postup výstavby: Upřesnit vymezení vyloučeného úseku (zřejmě traťová kolej Božejovice – Milevsko).

◦ **Upřesněno. Zpracováno.**

B.8.3 Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby (DIO): V textu uvedeny komunikace zcela mimo řešenou oblast (např. I/4), opravit.

◦ **Opraveno. Zpracováno.**

B.8.6 Harmonogram výstavby a stavební postupy: Přesný harmonogram může zpracovat zhotovitel, ale nesmí při jeho zpracování přesáhnout touto dokumentací stanovenou délku výluky, resp. navýšit stanovený rozsah omezení (např. doplněním dalších výluk). Upřesnit text.

Doporučujeme prověřit možnost realizace stavby až po dokončení stavby „Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek“ a tím umožnit odklonovou vozbu ze ŽST Milevsko pro nákladní dopravu.

◦ **Upřesněno. Prověřeno. Zpracováno.**

5 - Odbor traťového hospodářství (O13)

Zpracovatel: Viz jednotlivé části vyjádření

Vážení,

zasíláme Vám připomínky Správy železnic, GŘ O13 k předložené projektové dokumentaci ve stupni **DUSP + PDPS** zpracované firmou TOP CON SERVIS, s.r.o.

Zásadní připomínky k projektu

(zpracoval Ing. Šlais Tomáš, tel. 720 053 213, slais@spravazeleznice.cz)

- Chybí statický výpočet včetně výpočtu zatížitelnosti dle předpisu S5/1.
 - **Doplněno. Zpracováno.**

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace

D.2.1.4 Mostní objekty

(zpracoval Ing. Šlais Tomáš, tel. 720 053 213, slais@spravazeleznic.cz)

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

- Technická zpráva:
 - a) Zásyp kleneb a rubu opěr - doplnit požadavky na kvalitu materiálu zásypu kleneb (dle SO 00-01 je součástí SO mostu). Pro materiál ŠD 0/32 vyspecifikovat požadavky dle předpisu S4 – příloha 14, zejména omezení množství jemných částic (max. 9 %).
 - [Zpracováno.](#)
 - b) Zásyp kleneb a rubu opěr - doplnit požadavky na zajištění počátečních a kontrolních zkoušek zásypového materiálu ŠD 0/32 (viz předpisu S4 – příloha 14, dle bodu 20,21 a 22) včetně určení množství kontrolních zkoušek (doporučujeme min. 3 ks) před uložením materiálu do konstrukce.
 - [Zpracováno.](#)
 - c) Odvodnění NK - uvedený požadavek na jakost nerezové oceli (základního materiálu) pro mostní odvodňovače je uveden chybně. Kvalita A2 se týká spojovacího materiálu a nikoliv základního. Doporučujeme předepsat kvalitu 1.4401.
 - [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - d) PKO - uvedený požadavek na kombinovaný systém protikorozi ochrany ocelových konzol změnit na Zn ponorem + **ONS 92**.
 - [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - e) SVI - uvedený požadavek na jakost nerezové oceli (základního materiálu) pro kotevní pásek je uveden chybně. Kvalita A2 se týká spojovacího materiálu a nikoliv základního. Kvalitu materiálu předepsat **min. 1.4301** dle TNŽ 73 6280.
 - [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - f) Přechodové zídky – nesouhlasíme s návrhem konstrukce zídek s táhly z betonářské výztuže.
 - [Upraveno. Zpracováno.](#)
 - g) Betony pro konstrukce – uvedená norma ČSN EN 206+A1 již není platná a je nahrazena normou ČSN EN 206+A2.
 - [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - h) Beton pro konstrukce – upravit specifikaci betonu dle ČSN EN 206+A2 a současně dle ČSN P 73 2404.
 - [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - i) Beton pro konstrukce (podkladní beton pod izolaci) - nerozumíme požadavku na frakci Dmax22. Při realizaci se počítá s dodávkou čerpaného betonu? Bude skutečně realizovatelné (doprava + uložení do konstrukce v požadovaném tvaru)?
 - [Požadavek na Dmax upraven. Navržené úpravy jsou realizovatelné, opakovaně vyzkoušené na opravách a rekonstrukcích kamenných mostů. Zpracováno.](#)
 - j) Beton pro konstrukce (beton pod přechodové zídky a odláždění) – požádali bychom o rozdělení na beton pro přechodové zídky a beton pro odláždění. Materiálově se bude jednat o dvě zcela odlišné dodávky betonu (jak složením, tak konzistencí).
 - [Rozděleno. Zpracováno.](#)
 - k) Chybí tabulka zatížitelnosti mostu dle předpisu S5/1.
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)
- Stávající stav:
 - a) Zakreslit polohy a popis sond stavebně-technického průzkumu konstrukce mostu.
 - [Polohy sond jsou uvedeny v doprovodné dokumentaci v příloze N.2.2.2-Stavebně-technický průzkum zdiva. Pokud bychom sondy zakreslili v tomto měřítku do výkresů, bude to nepřehledné a nebude zde nic vidět. Bylo dohodnuto, že bude ponecháno předložené řešení. Zpracováno.](#)
- Dispozice nového stavu – půdorys:
 - a) Odláždění podél rovnoběžných křídel kamenné spodní stavby rozšířit i na část podél líce přechodových zídek s přesahem cca 0,5 m za konec těchto zídek.
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)
 - b) Doplnit kóty minimální šířky drážní stezky. Dle doloženého výkresu možná není splněn požadavek na min. šířku dle předpisu S4.
 - [Kóty doplněny. Min. šířka je splněna. Zpracováno.](#)

- c) Odláždění v místě výtoku příčné drenáže nenavrhovat jako plynule zakřivenou plochu, ale jako lomenou (obdélník).
◦ [Opraveno. Zapracováno.](#)
- Dispozice nového stavu – příčný řez:
 - a) Doplnit kóty minimální šířky drážní stezky.
◦ [Doplněno. Zapracováno.](#)
 - b) Doplnit odláždění podél líce přechodových zídek.
◦ [Doplněno. Zapracováno.](#)
 - c) Nesouhlasíme s konstrukcí přechodových zídek s táhly z betonářské výztuže. Zvážit návrh použití prefabrikovaných ŽB úhlových zídek případně změny tvaru konstrukce zídky tak, aby nebylo nutno osazovat navržená táhla. Tento požadavek byl zástupcem O13-OMT vznesen již při jednání dne 10. ledna 2022.
◦ [Zapracováno.](#)
 - d) Tvar kolejového lože (KL) nesplňuje požadavky dle ČSN 73 6201, současně kabelové žlaby zasahují do profilu KL. Je nezbytné si požádat o schválení výjimky z předpisů pro navržené řešení na GR-O13.
◦ [Jsme si toho vědomi a požádali jsme o příslušnou výjimku. Datum podání žádosti 28. ledna 2022. Výjimka bude součástí čistopisu dokumentace.](#)
 - e) Doporučujeme doplnit do podkladní vrstvy ze ŠD 0/32 podélný drenážní pruh ze štěrku (např. frakce 16/32) na celou výšku podkladní vrstvy pro zlepšení odtoku vody z KL směrem k místu mostního odvodňovače. Ze stejné frakce pak navrhnout i štěrkový zásyp v místě odvodňovače.
◦ [Bylo dohodnuto, že bude ponecháno předložené řešení.](#)
 - Vodotěsná izolace a odvodnění:
 - a) Požadavek na jakost nerezové oceli (základního materiálu) pro kotevní pásek je uveden chybně. Kvalita A2 se týká spojovacího materiálu a nikoliv základního. Kvalitu materiálu předepsat **min. 1.4301** dle TNŽ 73 6280..
◦ [Opraveno. Zapracováno.](#)
 - b) Doplnit jakost nerezového materiálu odvodňovače. Doporučujeme předepsat kvalitu **1.4401**. Dále doplnit požadavek na tl. stěny trubky min. 3 mm a pro ostatní prvky tl. min. 5 mm.
◦ [Opraveno. Zapracováno.](#)
 - Projekt PKO:
 - a) kombinovaný systém protikoroze ochrany ocelových konzol změnit na Zn ponorem + ONS 92.
◦ [Opraveno. Zapracováno.](#)
 - Zábradlí a chodníkové konzoly:
 - a) Otvory pro spodní řadu kotev M16 v patní desce kotevních konzol zábradlí navrhnout jako oválné ve svislém směru nebo také Ø 22 mm, aby ve svislém smyku působily pouze horní kotvy M20 a nikoliv spodní M16.
◦ [Bylo dohodnuto, že se ponechá se navržené technické řešení. Zapracováno.](#)
 - b) Spojovací materiál ve styku mader zábradlí kvality 5.6 uvažovat s doplněním PKO nebo nahradit za nerezové šrouby A2/70.
◦ [Opraveno. Zapracováno.](#)
 - ŽB římsy – tvar a výztuž:
 - a) Materiál kotev říms je navržen chybně. Označení R znamená, že se jedná o žebírkovou výztuž dle již neplatné normy od roku 2008! Materiál kotev doporučujeme navrhnout např. závitovými tyčemi kvality 8.8 nebo A4/70.
◦ [Kotvy budou navrženy ze závitových tyčí. Zapracováno.](#)
 - b) Navržené dodatečné vrtání do římsových prefabrikátů není vhodné řešení (navrhuje se u monolitických konstrukcí). S ohledem na fakt, že římsa je navržena jako prefabrikát, doporučujeme osadit do bednění před betonáží nerezová kotevní pouzdra např. od firmy PFEIFER (standardní postup při návrhu kotvení u prefabrikátů).
◦ [Bylo dohodnuto, že se ponechá se navržené technické řešení. Zapracováno.](#)

- Statický výpočet:
 - a) Nedoložen.
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

(zpracovala Ing. Ludmila Chudějová, tel. 722 962 013, chudejova@spravazeleznic.cz)

SO 00-01 Železniční svršek a spodek

- Technická zpráva
 - a) Celkově je TZ velmi stručně napsaná a neodpovídá náležitostem dle směrnice č. 11/2006, chybí informace o přejezdu před mostem, doplňte komplexní popis stávajícího stavu včetně stávající konstrukce žel. svršku.
 - [Bylo doplněno](#)
 - b) Kap. 4.2: zřejmě chybí kus věty na konci odstavce.
 - [Bylo doplněno](#)
 - c) Doplňte informaci, že kolejové lože bude třídy BII.
 - [Bylo doplněno](#)
 - d) Do TZ doplňte staničení a celkové délky rekonstruovaného úseku a úseku s pouze směrovou a výškovou úpravou.
 - [Bylo doplněno.](#)
 - e) Doplňte komplexnější informace o zřízení bezстыkové koleje a odkaz na předpis SŽDC S3/2.
 - [Bylo doplněno](#)
 - f) Kap 4.6: doplňte informace (staničení atd.) a odkaz na příslušný předpis.
 - [Bylo doplněno](#)
 - g) Kap 4.5: v popisu konstrukcí pražcového podloží popište minimální požadovaný modul přetvárnosti a vypočtený modul přetvárnosti.
 - [Bylo doplněno](#)
 - h) Popište, jaká bude konstrukce pražcového podloží v km 21,600 415 až do km 21,620 415.
 - [Bylo doplněno](#)
 - i) Popište šířkový rozměr plání. U všech materiálů budou popsány materiálové požadavky.
 - [Bylo doplněno](#)
 - j) Chybí popis detailnější popis rozšíření tělesa pomocí gabionů včetně materiálových specifikací.
 - [Bylo doplněno](#)
 - k) V projektu není stanovena geotechnická kategorie, požadujeme jí stanovit.
 - [Bylo doplněno, jedná se o 2. geotechnickou kategorii](#)
 - l) Chybí popis odvodnění.
 - [Bylo doplněno](#)
 - m) Minimální tl. ZKPP je 0,5 m, opravte návrh.
 - [Bylo doplněno](#)
- Situace
 - a) Opravte typ čáry, tam kde začíná a končí rekonstrukce žel. svršku bude přechod z čárkované na plnou čáru (a naopak).
 - [Bylo opraveno](#)
 - b) Sklonovníky nejsou kompletní (chybí poloměr zaoblení atd.).
 - [Bylo opraveno](#)
 - c) Doplňte detailní popis odvodnění (typ, délka, sklon) s vyznačením směru toku, platí i pro rozšíření gabiony.
 - [Odvodnění: Doplněna informace že se jedná o nezpevněný příkop, délka a směr toku. Rozšíření pláň: doplněna délka rozšíření.](#)
- Podélný profil
 - a) Chybí zaznačení všech plání, odvodnění včetně popisu a rozšíření tělesa včetně popisu.

- Bylo doplněno
- b) Doplněte tabulku s konstrukcemi žel. svršku včetně stávajících konstrukcí v přilehlém úseku a žel. spodku.
 - Bylo doplněno
- c) Doplněte sklony v přilehlých úsecích, aby bylo zřejmé, že niveleta navazuje tečně.
 - Bylo doplněno
- Vzorový příčný řez
 - a) Chybí informace, ve kterém km je řez zakreslen, výškové kóty nové a stávající nivelety a všech vrstev, popis v jakém směrovém prvku se řez nachází.
 - Bylo doplněno
 - b) Uspořádání kolejového lože ve žlabu na mostě neodpovídá předpisu SŽDC S3 dílu XII čl. 39 včetně kabelové trasy zasahující do obrysu nutného kolejového lože. Ve smyslu tohoto článku je potřeba buď požádat o souhlas na sníženou šířku obrysu, nebo o výjimku.
 - Řešeno v rámci SO mostu.
 - c) Doplněte řezy v místě příkopu, řezy budou ve všech místech, kde je jiná konstrukce žel. spodku.
 - Bylo doplněno
 - d) Chybí detail odvodnění a vyústění příkopu na terén.
 - Bylo doplněno
 - e) Požadujeme doložit pracovní řezy v celém rozsahu úprav žel. svršku, ze kterých bude zřejmý návrh žel. spodku a jeho vyhovující šířka.
 - Bylo doplněno

Závěr

S předloženou PD ve stupni DUSP + PDPS souhlasíme za podmínky řádného vypořádání výše uvedených připomínek a kladného projednání nutných výjimek spojených s navrženými řešeními. Vypořádání připomínek zašlete elektronicky na emailovou adresu jednotlivých zpracovatelů z O13.

Po zapracování připomínek požadujeme PD opětovně předložit na O13 ke kontrole.

◦ Bereme na vědomí, dokumentaci předložíme.

S pozdravem

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.

ředitel odboru traťového hospodářství

6 - Odbor provozuschopnosti (O15)

Zpracovatel: Ing. Petr Pokorný (+420 725 797 058, pokornyp@spravazeleznic.cz)

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci stupně DUSP + PDPS uvádíme následující připomínky:

Ochrana přírody a krajiny

Upozorňujeme, že v části B. STZ jsou na různých místech uváděny odlišné informace týkající se kácení dřevin. V kap. B.2.1. je zmiňováno, že bude provedeno kácení náletových dřevin (pozn.: upozorňujeme na překlep v dané větě – místo „dřevin“ je zde uváděno „zemín“). V kap. B.5 je naopak uvedeno, že kácení není vzhledem k charakteru a rozsahu stavby zapotřebí. Kapitola B.8.2. pak odkazuje na samostatnou přílohu kácení bez bližší specifikace – je nutno upřesnit, že se jedná o část N.1.4.2 Biologický a dendrologický průzkum a současně výkres N.1.4.3 Kácení.

◦ Upřesněno. Zapracováno.

7 - Oblastní ředitelství Plzeň (OŘ)

Zpracovatel: Ing. Petr Zdeněk (+420 724 808 583, Zdenek@spravazeleznic.cz)

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou dokumentaci ke společnému povolení stavby (DUSP) zpracovanou firmou: TOP CON s.r.o. Praha, Ke Stírce 656/3, 182 00 Praha HIP: Ing. Matěj Mikšovský

K předložené dokumentaci ke společnému povolení předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SMT Plzeň

1. Z důvodu eliminace netěsností a pro zajištění správné funkčnosti (delší životnosti) SVI a s ohledem na tvarovou náročnost izolované plochy včetně detailů požadujeme předepsání dvoupásového systému vodotěsné izolace z modifikovaných asfaltových pásů.
◦ Bylo dohodnuto, že se ponechá se navržené technické řešení. Zapracováno..
2. Dále požadujeme dořešit provádění přechodových zdí z vyzískaných žulových kvádrů, zejména jak bude řešeno podélné řezání kvádrů do trojúhelníkového tvaru pod římsou. Jako alternativní řešení by bylo možné navrhnout monolitické ŽB provedení říms (materiálově bude shodné s novými římsami na mostě).
◦ Řešení bylo změněno na přechodové úhlové ŽB zídky s nasazenou ŽB římsou. Zapracováno.
3. Sjednotit odsazení a tvar římsy na přechodové zdi s odsazením a tvarem nových prefabrikovaných říms na mostě.
◦ Doplněno. Zapracováno.
4. Dále by bylo vhodné doplnit izolaci včetně podkladního betonu až na konec přechodových zdí a doplnit izolaci na přechodových zdech.
◦ Doplněno. Zapracováno.

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 15.2.2022

Připomínky SSZT České Budějovice

5. V zájmovém území se nachází kabelová trasa ve správě SSZT České Budějovice – viz přílohy.
◦ Bereme na vědomí
6. Jedná se o jeden optický a metalické kabely uložené vlevo ve směru staničení na mostě v plechovém žlabu a mimo most v hloubce cca do 1 m s ochranným pásmem 1,5 m na každou stranu. Tato kabelová trasa nesmí být narušena a musí k ní být zachován přístup. Z tohoto důvodu je nutné před zahájením prací požádat, písemnou objednávkou, o vytýčení této kabelové trasy.
◦ Zapracováno.
7. SSZT České Budějovice požaduje uvedení kabelové trasy do původního stavu.
◦ Zapracováno.
8. Ochrana kabelových sítí musí být součástí stavby – dle souhrnné zprávy – SO 30-01 Přeložky vedení SŽ-SSZT a CTD.
◦ Zapracováno.

Kontaktní osoba: p. Vosika tel.: 9725 52877, mob.: 602 644 401.

Podepsal Kunz Karel, Ing. dne 3.2.2022

Připomínky ST České Budějovice

9. V dokumentaci není sjednocen rozsah provedení komplexní rekonstrukce železničního svršku, případně i železničního spodku: v STZ je uveden konec v km 21,659, u SO 101 je uveden km 21,620 - je nutné údaje sjednotit.
10. Ke zřízení nové BK a i úpravě stávající BK není předložena žádná dokumentace.

◦ Bylo upraveno.

Podepsal Král Pavel, Ing. dne 8.2.2022

Připomínky Úsek řízení provozu – Odbor technologie

Souhlasím

Podepsal Sekyra Jan, Ing. dne 8.2.2022

Připomínky ÚŘP PO Tábor

Souhlasím

Podepsal Zdeněk Jiří dne 26.01.2022

Připomínky Úsek techniky – oddělení investiční

11. Z hlediska SO 00-01 Železniční svršek a spodek je dokumentace neúplná. (Viz připomínky níže).
12. Vzorový příčný řez nemá popis umístění.
13. Chybí výkres „Kolejového plánu“, ve kterém bude mj. navrženo řešení bezстыkové koleje.
14. V technické zprávě chybí popis zřízení provizorního přejezdu. Požadujeme doplnit, včetně výkresové části.

◦ Bylo doplněno

Podepsal Zdeněk Petr dne 16.02.2022

Připomínky Úsek techniky – oddělení investiční

15. Existence kabelů ve správě ČTD, viz vyjádření z 23/2/21 + příloha. Žádáme o kontaktování servisní organizace ČD-Telematika při přeložkách těchto kabelů.

◦ Požadavek je uveden v dokumentaci.

Podepsala Bednaříková Dagmar, Bc. dne 11.02.2022

Požadujeme tyto připomínky projednat a zapracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zapracování připomínek chceme být informováni.

Případně požadujeme jejich zapracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zapracováním do smlouvy o dílo.

Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby. Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat – nejpozději při předání staveniště zhotoviteli – jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

- Bereme na vědomí, dokumentaci předložíme.

Ing. Radek Makovec
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

8 – Stavební správa západ

Zpracovatel: Ing. Stanislav Kejval (+420 602 774 961, kejval@spravazeleznic.cz)

D.2.1.4 Mostní objekty

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

- Sanace kamenného zdiva
- Geotechnický průzkum neobsahuje stanovení mezerovitosti zdiva pomocí vodních tlakových zkoušek. Výchozí mezerovitost zdiva stanovená jako 7% před zahájením injektáže zdiva je podhodnocená. Stejně je podhodnocený II. stupeň injektáže jako 25% z celkového počtu vrtů vzhledem k navrženému vrtnému schématu, které vychází z 5% mezerovitosti zdiva. Na základě realizovaných sanací kamenných viaduktů trati H. Cerekev – Tábor - Písek byla zjištěná mezerovitost zdiva na základě provedených VTZ před injektáží přes 10%, zejména v klenbách a v základech pilířů. Pro I. stupeň injektáže (výplňová) je potřeba uvažovat mezerovitost 10%, pro II. stupeň injektáže (těsnící) uvažovat mezerovitost 7%.
 - Bereme na vědomí. Zpracováno.
- Chybí základní zkoušky mezerovitosti zdiva v rámci provedeného geotechnického průzkumu. Doplnit provedení vodních tlakových zkoušek (VTZ) poprsních zdí (zejména ověření prostoru nad pilířem mezi klenbami), místa budou určena při zahájení realizace stavby, 4 VTZ před zahájením prací, 4 VTZ po ukončení injektáže. Celkový počet VTZ před zahájením prací bude $54+4=58$ zkoušek, po ukončení injektáže 58 zkoušek.
 - Zpracováno.
- Neomezovat vrty do klenby průměrem 19 mm, vzhledem k vývoji vrtných a injektážích technologií, zejména průchozí vrty přes ochrannou vrstvu za rub klenby do prostoru nad pilířem. Vrty uvažovat do průměru 35 mm. Omezení má význam pouze u vrtů do klenby, aby se neprovrtala ochranná rubová vrstva klenby. Veškeré vrty se provádí na pakry, které zůstávají ve vrtu do zatuhnutí injektážní směsi, pak se odstraní, ústí vrtu se začistí a zazátkuje. Proto je zbytečné předepisovat úklon vrtů 5°, lze vrtat kolmo ke zdivu vzhledem k vývoji vrtné a injektážní techniky.
 - Zpracováno.
- Vrty pouze do klenby upravit na délku 2/3 tloušťky klenby. Další vrty prochází klenbou do meziklenbového prostoru nad pilířem. Vrty dlouhé cca 3,0 m uvažovat do průměru 50 mm, na průměr vrtání 19 mm není vrtné schéma meziklenbového prostoru navrženo. Nelze dosáhnout stejného rozsahu proinjektování zdiva jako vrty do 50 mm.
 - Zpracováno.
- Vrty do základů a dřívku pilířů provádět na 2/3 tloušťky zdiva.
 - Zpracováno.
- Veškeré vrty provádět s výplachem, aby byly vrty čisté bez zbytků vrtaniny a nebyly ucpány stěny vrtů vrtným šlemem.
 - Doplněno do TZ. Zpracováno.
- Vrty pro VTZ uvažovat průměrem do 50 mm (korunky průměr 42, 45, 48 mm), délky vrtů 1,0 m. Vyhodnocení VTZ se provede ze tří vrtů délky 1,0 m. Pro VTZ lze využít vrty pro injektáž, nejprve provést vrt na délku 1,0 m, provést VTZ a následně dovrtnat na předepsanou délku pro injektáž. Nutno popsat do technické zprávy.
 - Doplněno do TZ. Zpracováno.
- Injektáž zdiva je navržena jako dvoustupňová, V technické zprávě je nutno uvést, jaká je uvažovaná mezerovitost zdiva před zahájením injektáže (zdivo hrubě, místy středně pórovité) a jaká má být výsledná mezerovitost zdiva po proinjektování zdiva, tj. po I. a II. stupni injektáže.
 - Doplněno do TZ. Zpracováno.

- V technické zprávě je nutno uvést pracovní tlaky pro nízkotlakou injektáž, při výplňových injektážích se pracuje s tlaky 0,2 až 0,6 MPa, při těsnících injektážích a převrtávkách mohou být tlaky vyšší až 1,2 MPa z důvodu převrtání již proinjektovaného zdiva. Dnešní injektážní soupravy jsou schopny tyto pracovní tlaky zajistit. Injektování je zásadně na pakry.
 - [Doplněno do TZ. Zapracováno.](#)
- Injektážní směsi jejich složení pouze doporučovat, hlavním ukazatelem je pevnost malty, mrazuvzdornost a nasákavost. Přísady se mění s vývojem stavebních hmot, injektážní a spárovací hmoty je nutno doložit průkaznými zkouškami, že splňují požadované vlastnosti, jejich ověření se provede kontrolními zkouškami v rámci stavby.
 - [Upraveno v TZ. Zapracováno.](#)
- Úprava VMP - přechodové zídky navrhnout betonové, s obkladem žulovým řádkovým zdivem, římsy žlb. prefabrikované stejného provedení jako na mostě. Zídky ze starých vytěžených kamenných říms stažených proti sobě táhly neprovádět.
 - [Řešení bylo změněno na přechodové úhlové ŽB zídky s nasazenou ŽB římsou. Zapracováno.](#)
- Zařízení staveniště - chybí popis zařízení staveniště, návrh a umístění zpevněných ploch ZS na pozemku SŽ. Zda bude potřeba zábor cizích pozemků pro umístění ZS.
 - [Je řešeno v záborovém elaborátu. Zároveň náš inženýring projednává přístupy na pozemky ve vlastnictví soukromých/obecních subjektů.](#)
- Příjezdné komunikace – k mostu i ke kolejím je po cizích pozemcích, je potřeba dořešit užívání pozemků po dobu stavby, potřebné zpevnění a další úpravy pozemků jako přístupových komunikací včetně umístění provizorního přemostění potoka Smutná a vodního náhonu.
 - [Náš inženýring projednává, bude součástí dokladové části.](#)
- Výkaz výměr
 - Pol.č.1 - 03710 – přístupová komunikace je uvedena jako komplet, doplnit podrobnou specifikaci, co obsahuje, velikost, úpravy a zpevnění ploch.
 - Pol.č.2, 3 – 03740 – provizorní mosty, doplnit podrobnou specifikaci, co obsahuje.
 - Pol.č.11 – 26113 – vrty pro kotvení a injektáž, doplnit popis vrtů.
 - Pol.č.12 – 261915 - vrty pro kotvení a injektáž, doplnit popis vrtů.
 - Pol.č.13 – 261915 - vrty pro kotvení a injektáž I.stupeň, doplnit popis vrtů, počet vrtů VTZ. Délka vrtů pro VTZ je uvažována 1,0 m.
 - Pol.č.14 – 261915 - vrty pro kotvení a injektáž II.stupeň, rozsah stanovit 50% celkového objemu injektovaného zdiva. Doplnit popis a počet vrtů včetně vrtů pro VTZ, Délka vrtů pro VTZ je uvažována pro zkoušku 1,0 m.
 - Pol.č.16 – 281611 – injektování nízkotlaké II.stupeň, rozsah stanovit z 50% celkového objemu injektovaného zdiva.
 - Pol.č.20 – 42194A – doplnit popis specifikace položky.
 - Pol.č.21 – 42417A – doplnit popis specifikace položky.
 - Pol.č.27 – 711412 - doplnit popis specifikace položky, součástí položky by měla být geotextilie přípravné vrstvy.
 - Pol.č.28 – 711509 - - doplnit popis specifikace položky odkazem na přílohu SVI.
 - Pol.č.29 (783162) společně s pol.č.32 (9112A1) zrušit a nahradit agregovanou položkou 348173 ZÁBRADLÍ Z DÍLCŮ KOVOVÝCH ŽÁROVĚ ZINK PONOREM S NÁTĚREM. Položka 348173 obsahuje výrobu včetně VD, TP výroby a montáže, osazení spojování, veškerý pomocný materiál.
 - Pol.č.30 – 783162 - doplnit popis specifikace položky s odkazem na přílohu zábradlí a chodníkové konzoly.
 - Pol.č.32 – 9112A1 – položku zrušit spolu s pol.č.29, nahradit položkou 348173.
 - Pol.č.34 – 93653 – doplnit popis specifikace položky, jak se bude osazovat, zda bude starý odvodňovač zrušen.
 - Pol.č.45 – R93650 – doplnit popis specifikace položky, která obsahuje množství 1 ks.
 - [Všechny body zapracovány.](#)

Doplnit lešení kotvené do poprsních zdí pro stavbu vrchní části mostu, výměnu říms, montáž chodníkových konzol, přezdění, spárování, injektáž a očištění po obou stranách mostu. Lešení bude také tvořit podporu pro provizorní přeložení sítí.

- [Zpracováno.](#)

Výměry neobsahují odstranění původní mostní izolace, která se nacházela u sousedních objektů. Doporučujeme doplnit, položka bude účtována podle rozsahu nalezené mostní izolace včetně ochranných vrstev.

- [Zpracováno.](#)

Zprac.: Ing.Kejval

Dne 4.3.2022