

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 139444/2021-
SŽ-GR-O13
Listů/příloh 3/0
Vyřizuje Ing. Milan Kučera
Telefon 972524035
Mobil 602705896
E-mail kuceraM@sprava
zeleznic.cz
Datum 6. srpna 2021

**Správa železnic, státní
organizace
Stavební správa západ**
Malán David, Ing.
(pouze elektronicky)

Rekonstrukce mostu v km 2,316 na trati Strakonice - Volary

V rámci posouzení předložené dokumentace DUSP + PDPS, kterou zhotovila firma TOP-CON SERVIS s.r.o., máme za Správu železnic GR O13 následující připomínky:

Zásadní připomínky k projektu

SO 10-01 Železniční svršek

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

- Podle předpisu S3/2 čl. 76 musí být v BK od konce úseku koleje s ocelovými pražci Y v přilehlé koleji s příčnými pražci do vzdálenosti nejméně 25 m použity pružné svěrky. Je nutné požádat o výjimku.

Projektant s touto skutečností počítá, v průběhu návrhu to bylo konzultováno s O13. O výjimku bude požádáno.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

SO 10-01 Železniční svršek

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

Technická zpráva

- ☐ Do TZ doplňte informaci, že KL v koleji s ocelovými pražci Y musí být kolejové lože vždy v plném profilu homogenizováno dynamickým stabilizátorem s řízeným poklesem dle předpisu S3/2 čl. 78 a čl. 159.

Doplněno.

- ☐ Podle pasportu za řešeným úsekem nenavazuje BK, objasněte nesrovnalost.

V pasportu sice BK vyznačena není, ale přímá za řešeným úsekem v délce cca 245 m je ve stávajícím stavu svařená, dle předpisu S3/2 se tedy jedná o BK.

- ☐ V TZ rozdělte popis úpravy GPK na úpravu před a za rekonstrukcí.

Upraveno.

- ☐ Popište nastavení koncových dilatačních spár.

Doplněno.

Situace

- ☐ Do popisu směrového oblouku doplňte informaci a rozšíření rozchodu.

Doplněno.

- ☐ U přejezdu budou zakresleny přechody stezek KL.

Doplněno.

Podélný profil

- ☐ V tabulce bezстыkové koleje chybí staničení začátku BK.

Doplněno.

- ☐ Opravte výškovou kótu pod kresbou mostu.

Opraveno.

- ☐ Chybí zakreslení inženýrských sítí vč. výšek, ve výkrese se rozliší ověřené a neověřené polohy sítí.

Přibližná poloha je doplněna, výškově však není možné trasu z dostupných podkladů určit.

Řezy

☐ Podle předpisu S3 Díl XII čl. 38 musí být u nových mostních konstrukcí mezi obrysem nutného kolejového lože a povrchem systému vodotěsné izolace dna žlabu kolejového lože v rozhodujícím místě rezerva min. 40 mm.

Na mostě a v přilehlých úsecích trati je svršek z ocelových Y pražců, tl. KL pod pražcem je 300 mm po pláň, povrch mostovky na tuto úroveň navazuje. S ohledem na stlačenou výšku NK byla O13 vydána výjimka na tl. KL vč. uvedené rezervy – viz Dokladová část.

☐ U všech příčných řezů se nad kresbu vypíše, v jakém směrovém prvku se nachází a jaké je zde převýšení.

Doplněno.

☐ Jaké pražce jsou na začátku úseku? V TZ a PP máte, že tam jsou dřevěné pražce s rozponovými podkladnicemi, ovšem v řezech jsou nakresleny pražce betonové.

Na začátku úseku jsou pražce dřevěné, v řezech uvedeno do souladu.

☐ V poznámce o šířce stezek opravte, že šířka min. 400 mm bude zajištěna po obou stranách.

Opraveno.

☐ Km 2,3 – zemní pláň/subpláň musí být odvodněna.

V souvislosti s připomínkou k objektu železničního spodku je podkladní vrstva protažena na okraj svahu, aby byla odvodněna.

☐ V řezech bude zakreslena kabelová trasa dle zásad předpisu S4 (dle koo je v levé stezce).

Doplněno.

Zapsala: Ing. Nelly Neslová

SO 11-01 Železniční spodek

(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@spravazeleznic.cz)

Technická zpráva

☐ Detailně definujte použité materiály – např. jaký typ stabilizace bude použit a jaká bude její výsledná pevnost?

Doplněno.

☐ Doplněte staničení rozsahu ZKPP.

Doplněno.

☐ Upozorňuji na nové ustanovení předpisu SŽ S4 – Příloha 6, článek 27, kdy nelze v jenom místě ukončit podkladní a konstrukční vrstvy (v ZKPP). Je nutné mít u těchto vrstev přesah $V_{\max}/4$. Tuto změnu zakreslete do podélného řezu a vyznačte do situace.

Opraveno.

☐ Trativodní trubka v místě přejezdové konstrukce bude podbetonována.

Opraveno.

Vzorové příčné řezy

☐ Pokud musí být sklon svahu 1:1,3, bude ochrana svahu jiná než pouhá zatravnovací rohož.

Opraveno.

☐ V ZKPP u mostu bude podkladní vrstva ze štěrkodrtě protažena až na okraj svahu, aby byla odvodněna subpláň.

Opraveno.

☐ Rigoly nebudou mít trojúhelníkový tvar, ale tvar dle Vzorových listů železničního spodku.

Opraveno.

☐ Ve vzorových ani pracovních příčných řezech není zakreslena hranice pozemku.

Doplněno.

Zapsala: Ing. Nelly Neslová

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

(zpracoval Ing. Kučera, tel. 602 705 896, kuceram@spravazeleznic.cz)

☐ TZ Doplníte kapitolu „Výjimky z norem a předpisů“ a přiložte výjimku na uspořádání kolejového lože na mostě.

Bylo doplněno.

☐ TZ Popište požadavky na polymerbeton pod sloupky zábradlí na křídlech.

Bylo doplněno.

☐ 5.1- výkaz materiálu, TZ – upřesnit jakost a způsob přivaření spřahovaných trnů. Ověřte možnost přivaření ve stísněných poměrech (řez III). Popište v TZ.

Bylo doplněno.

☐ 5.1 Doporučuji prodloužení odvodňovacích trubek tak, aby nedocházelo k rozstříku na dolní pásnice.

Bylo prodlouženo, nemůžeme ale jít výrazně pod dolní hranu NK.

☐ 3.2 V podélném řezu není zakreslena hladina Q_{100} .

V průběhu přípravných a projekčních prací byla ověřována kapacita stávajícího mostního otvoru a lze konstatovat, že je dostatečná. V rámci rekonstrukce mostu nedojde ke zmenšení jeho průtočné kapacity, světlé rozměry mostního otvoru zůstanou zachovány, odstraněním nánosů v korytě a opravě dlažby v mostním profilu a nad ním dojde k mírnému navýšení průtočné kapacity. Hydrotechnický výpočet, který by stanovil úroveň hladiny při návrhovém průtoku Q_{100} , se proto neprovádí.

☐ 3.2 V novém stavu není okótována úroveň podhledu nové OK.

Bylo doplněno.

☐ 3.3 Není řešeno odvodnění u koncového příčnicku, mezi křídly a v přechodové oblasti – doplnit příčnou drenáž?

Bylo dohodnuto doplnění drenáže skrz původní základy na lícovou stranu opěr s vyústěním pod odlážděním.

☐ 3.3 Z důvodu zajištění dlouhodobé stability prefabrikátů křídel doporučuji jejich spojení. 3.3 Byla stanovena dostačující délka ve všech křídlech?

Křídla takto vyhovují a jsou v lici vysoko zasypána, v koncích až po římsu. Délka je dostačující, viz pohled a přechody stezek v půdorysu.

☐ 5.1 Koutový svar vel. 6 mostovky a stěny v řezu „V“ nahradit plným průvarem obdobně jako v řezu „VI“.

Bylo doplněno.

☐ 5.1 Doporučuji, navrhnou a posoudit alespoň vhodné umístění montážních závěsů.

Mont. oka lze s ohledem na hmotnost NK při osazování umístit kamkoli nad osu hl. nosníků nebo na mostovku nad stěnu příčnicků. Řešíme se zhotovitelem OK dle jeho potřeb ve VTD.

☐ 6.1 Popisy směrů v det. 2 z jiné akce.

Bylo opraveno.

☐ 08 Upřesnit detaily řešení izolace, drenáže a zakrytí příčných spár HDPE.

Bylo doplněno.

☐ 3.1 Doplnit řešení přechodů kabelové trasy na opěry, mezi křídly a v přechodu.

Bylo vysvětleno, bude ponecháno stávající zobrazení.

☐ 09 –2.1 požadavky na životnost a záruční dobu neodpovídají podnikové legislativě SŽ (VV – víc jak 25 let, záruka jako OK 10 let).

Bylo opraveno.

☐ 09 – 2.5.3 U spojovacího materiálu doporučuji provedení zinkování ponorem, tzv. tZn.

Bylo doplněno.

☐ 09 Vnitřního povrchu stěny HN nad ukončením KL a izolace na šikmé stěně doporučuji provést zesílený přídavný nátěr.

Bylo doplněno.

□ 5.1 Jakost nerezového materiálu se uvádí podle ISO 10027-2 (1.4301) nebo ISO 3506, A4 je značení pouze spojovacího nerezového materiálu.

V příloze 5.1 žádné nerezové prvky nejsou, u zábradlí jsou jen kotvy. V TZ ani ve výkresech uvedené neodhaleno.

Zapsal: Ing. Jakeš

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek dle směrnice SZDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty a doložení požadovaných částí dokumentace k posouzení.

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.

ředitel odboru traťového hospodářství