


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL	 Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc		
ZHOTOVITEL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR HANZLÍK	VEDOUcí TÝMU: ING. PETR HANZLÍK	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
-	ING. PETR HANZLÍK	-	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HLUBOČKY	OBEC: HLUBOČKY	
Oprava mostů na trati Hlubočky - Domašov - most v km 20,907		ZAK. ČÍSLO MCO	20 - 020 - 235- SR
		ÚČEL	DSP
		DATUM	09/2020
		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
Doklady o projednání s odbornými útvary stavebníka		ČÁST E.2	POŘ.Č. -

H.3 Doklady o projednání s odbornými útvary stavebníka

"Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty
mostů v km 17,790 a 20,907"

O B S A H :

1. Připomínky GŘ O13
2. Připomínky OŘ Olomouc
3. Připomínky SŽG

Připomínky GR O13

Oprava mostů na trati Hlubočky - Domašov - projekty mostů v km 17,790 a 20,907

Vážení,

zasíláme Vám připomínky Správy železnic GR O13 k předložené dokumentaci projektu pro stavební povolení zpracované společností MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Zásadní připomínky

V příčných řezech pro oba mosty a jejich okolí je naznačeno, že ve stávajícím stavu není realizováno převýšení kolejnicových pásů. To je v rozporu s údaji v pasportu. Pokud tomu tak opravdu je, musí být úprava GPK realizována pro všechny CELÉ dotčené oblouky. **Software pro tvorbu příčných řezů nerealizuje stávající převýšení, bylo ručně ve výkresech opraveno. Ve stávajícím stavu je realizováno převýšení dle pasportu. (Ing. Kamil Pur)**

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace Most v km 20,907

- (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, Necekal@spravazeleznic.cz)
- Uvedené připomínky prověřte také u mostu v km 17,790.
- K použití mostního kobercového těsněného závěru - uveďte důvody, pro které byl KMZ upřednostněn před mostním závěrem typu D.

Ing. Božik:

Kobercový mostní závěr je hotový výrobek, který je dodán na stavbu kde se přímo osadí do konstrukce (minimalizuje možnou kreativitu zhotovitele).

Krycí plech je součástí dodávky a mostní závěr je uzpůsoben k jeho montáži.

Závěr je navržen tak, aby všechna voda vytekla a neakumulovala se v mezerách a drážkách, není nutné jej odvodňovat (např. trubičkou).

Kotvení pro použití na dráze nevyžaduje kotevní kapsy, je jednoduché pomocí dodatečně vyvrtaných kotev, vhodné u prefabrikovaných konstrukcí.

Výška závěru pro dilataci ± 30 mm je max. 56 mm, nevyčnívá nad tvrdou ochranu izolace a nebude nutné jej nějak uzpůsobovat.

Nevyžaduje složité a nákladné provádění PKO.

Z ekonomického hlediska je méně nákladný.

Nevyžaduje žádnou údržbu.

Konstrukce se standardně používá na drahách ÖBB.

- Barevně odlište stávající a nový stav. V přehledných výkresech obou mostů bude barevně odlišen stávající a nový stav (Peter Božik)

Ing. Božik: Připomínka částečně akceptována – Stávající stav a nový stav byl barevně odlišen v pouze přehledných. Ve výkresech detailů a podrobností odlišení není nutné.

- Do výkresů zakreslete graficky polohy příčných a podélných řezů aj. tak, zřejmé návaznosti v jednotlivých výkresech dokumentace.

- **Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována - bylo doplněno.**

Příloha 2.6.4 - **vztahuje se k příloze 2.6.2 resp. 2.5.2 Ložiska**

- V popisu není uveden typ nově navržených ložisek.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována - bylo doplněno.

- Zakreslete vrstvy z polymerbetonu navržených pro podlití ložisek.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována - bylo doplněno.

- Uveden popis k ocelové klínové desce, která však není zakreslena - doplnit.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována - bylo doplněno.

- Okótujte vzdálenost mezi horní plochou úložného bloku a spodní hranou nosné konstrukce, ze které bude zřejmé, že prostor je dostatečný pro umístění kotevních šroubů v nosné konstrukci.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka neakceptována - výška úložného bloku se upraví dle VTD ložisek, proto není možné tento rozměr okótovat. Dle již dřív provedených akcí se dá konstatovat, že se výška ložisek pro obdobné zatížení pohybuje 110-150 mm.

- Podélný řez - chybí popis k označení 1 a 2.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována - bylo doplněno.

- Doplňte rozměry kotevního žb. bloku - s legendou, ve které bude uvedeno, že přesné rozměry budou stanoveny podle skutečnosti.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: neakceptována - je uvedeno v 2.4.1 resp. 2.4.3 (Výkres tvaru bloku) spolu s výkazem materiálu a legendou.

Řez Z - Z detail 2 (příloha 2.6.4 resp. 2.5.4)

- Tloušťka podložek bude přesně odměřena dle skutečného stavu po odkrytí povrchu nosné konstrukce.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována - bylo doplněno do výkresu.

- Okapové plechy - upřednostňuje se provedení z jednoho kusu.
- *Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována - bylo doplněno do výkresu. Dále je předmětem VTD a technologických možností dodavatele klempířských prací.*

Příl. 2.6.3

- Půdorys OP2 - chybné označení závěrných zídek.

Ing. Božik: Připomínka akceptována - bylo opraveno.

Příl. 2.3.1

- Zakreslete směr odtoku vody za rubem opěr a detaily zaústění a vyústění ze svahového křídla a zemního tělesa.

- *Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována částečně - směr odtoku byl doplněn. Do TZ bude doplněný text jak provést vyústění.*

Vyústění ze stávajícího křídla bude proveden vložím nerez trubky do stávajícího prostupu a nechá se vyčnívat před líc 0.50 m a u rubu se obetonuje. Do nerez trubky se zasune poloperforovaná trubka HDPE DN 150 a rozdíl se vyplní PU pěnou.

Vyústění ze zemního tělesa se provede obdobně, do nerez trubky se zasune poloperforovaná trubka HDPE DN 150, nerez trubka se nechá vyčnívat z odláždění cca 100 mm a obetonuje se betonem dlažby.

Jedná se o jednoduché stavebné úpravy, na které není nutno provádět podrobný výkres detailu.

- Nelze umístit odvodnění za rubem spodní stavby OP1 pod úrovní spáry žb. úložného prahu? Doplňte pohledy na objekt.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: neakceptována - odvodnění za rubem opěry je v místě stávajícího odvodnění. Za rubem opěry OP1 se nachází původní opěra což je prokázáno průzkumem. Osadit odvodnění pod úrovní spáry žb. úložného prahu by obnášelo vybourat původní opěru do hloubky cca 2.5 m.

Technická zpráva b.5.4

- Uvedte základní parametry sanačních materiálů - nestačí odkaz na normu.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: akceptována bylo doplněno.

- Kalotová ložiska - chybí statické posouzení.

Ing. Božik, Ing. Hanzlík: neakceptována - podklady pro návrh a posouzení ložisek (síly, posuny a natočení) jsou jak ve statickém výpočtu, tak ve výkrese ložisek. Statické posouzení ložisek provede dodavatel konkrétních ložisek v rámci výrobně technické dokumentace.

- V technických zprávách je odkazováno na staré znění předpisu SŽDC (ČD) M21. Opravte název předpisu SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah.

Ing. Kamil Pur: akceptována bylo opraveno.

Připomínky OŘ Olomouc

Na základě předložené žádosti vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), Oblastní ředitelství Olomouc (dále jen OŘ Olomouc), dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění

Souhrnné stanovisko k projektové dokumentaci

Správa mostů a tunelů

Souhlasí s podmínkou. Připomínky jsou pro oba mostní objekty identické

- Projít všechny přílohy včetně výkresových částí a opravit název organizace na Správa železnic, státní organizace. Na úvodních stranách se objevuje správné logo, však popis je SŽDC. Dále v popisech se objevuje také Správa železniční dopravní cesty.
Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo opraveno.
- Technická zpráva:
Str. 4 Objednatel není Stavební správa, ale Oblastní ředitelství Olomouc. Obdobně i u TZ přepočtu
Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo opraveno.
- Bod 2.1. a 5.1. - v popisu uvádíte nepohyblivý most. Je pravdou, že v názvosloví tento pojem zná, zde bych to vynechal.
Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo opraveno.
- Bod 5.5. Předepisujete kontrolu kotevních přípravků napojení římsových konzol a nosníku. Požadují doplnit způsob sanace po provedené sondě a návrh řešení, pokud by se sondou prokázal špatný stav kotvení. ???
Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo doplněno.
- Bod 5.7. Lépe popsat kotvení zábradlí na římsách - kotvení L profilem na hranu, 2 kotvy z honí strany, jedna z čela apod.
Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo doplněno.
- Do TZ uvést jakým způsobem je řešen přístup pro tryskání a sanací nosné konstrukce. Zda li lešení, plošina apod.
Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo doplněno.
- Následně popsat ochranu před opadáváním otrýskaných částí z nosné konstrukce do vodoteče.
Ing. Božik, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo doplněno.

Správa elektrotechniky a energetiky

Souhlasí.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky

- Souhlasí s podmínkou.
Před započítím prací nutno vytýčit kabelové trasy. Objednávku na přesné vytyčení jejich polohy zašlete v předstihu 14ti dnů na naši adresu, pro urychlení je možné poslat e-mailem hojgrova@szdc.cz. Nejméně 15 dnů před zahájením prací předložte kopii objednávky a toto vyjádření vedoucímu provozního střediska panu Markovi Hopjanovi mobil 601 574 387.

V koordinačních situačních výkresech jsou zapracovány kabelové trasy SSZT. Před započítáním prací je nutno vytyčit kabelové trasy a tyto trasy chránit před poškozením. Podmínkou umístění stavby je nutnost zabezpečení kabelové trasy, která je v blízkosti plánovaných stavebních prací a mohlo by dojít k poškození těchto kabelů pojižděním stavebních mechanismů.

Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti dle zák. 266/1994 Sb. o drahách ve znění zák. č. 23/2000 Sb. Při křížení je nutné dodržet ČSN 73 6005 a TNŽ 34 2609. Práce v blízkosti kabelů provádějte ručně!

Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti dle zák. 266/1994 Sb. o drahách ve znění zák. č. 23/2000 Sb.

Ing. Božík, Ing. Hanzlík: Připomínka akceptována – bylo zapracováno.

Správa tratí

Souhlasí.

Připomínky Správy železniční geodzie

Připomínky za SPPK (Ing. Miroslava Válková, ValkovaM@spravazeleznice.cz, +420 972 741 027)

MOST V KM 17,790 (SO 02)

- v TZ v celé části je uvedeno špatné číslo TÚ u názvu projektu předaného SŽG. V dokumentaci uvedeno „Projekt osy koleje č.1 na **TÚ2091** Olomouc-Krnov, km 0,440-86,719“. Správně má být TÚ2191.

Reakce: Bylo zapracováno (Ing. Kamil Pur)

MOST V KM 20,907 (SO 02)

- v TZ v celé části je uvedeno špatné číslo TÚ u názvu projektu předaného SŽG. V dokumentaci uvedeno „Projekt osy koleje č.1 na **TÚ2091** Olomouc-Krnov, km 0,440-86,719“. Správně má být TÚ2191.

- souřadnice vytyčovaných bodů 4052 a 4058 neodpovídají poloze ve vytyčovacím výkrese. Prosím o přepracování.

Reakce: Bylo zapracováno (Ing. Kamil Pur)

Připomínky za SŽBP (Ing. Karel Komínek, KominekK@spravazeleznice.cz, +420 972 741 234)

- bez připomínek

Připomínky za správu staničení (Tomáš Vavrečka, vavreckat@spravazeleznice.cz, +420 972 741 055)

Doplnit větu do TZ obou SO:

V případě stanovení hodnoty a průběhu staničení nebo manipulace s polohou staničnicků v terénu, je nutné tyto kroky konzultovat se správcem hodnot staničení SŽG (Tomáš Vavrečka) a v souladu se stanoviskem MOK (místní odborné komise).

Reakce: Bylo zapracováno (Ing. Kamil Pur, Ing. Petr Hanzlík, Ing. Petr Božík)

Připomínky z investiční geodézie (Ing. František Hanák, HanakF@spravazeleznice.cz, +420 972 741 031)

MOST V KM 17,790

Při opravě mostu a úpravě železničního svršku může dojít k ohrožení bodu ŽBP 1781. Bod ŽBP 1781 se nachází mimo mostní konstrukci ve vzdálenosti 5,40 m od mostu.

Reakce: Bylo zapracováno (Ing. Kamil Pur, Ing. Petr Hanzlík)

MOST V KM 20,907

Při opravě mostu a úpravě železničního svršku může dojít k ohrožení bodu ŽBP 1804. Bod ŽBP 1804 se nachází mimo mostní konstrukci, stabilizace hřebem v betonovém základu šachty kabelovodu.

Reakce: Bylo zapracováno (Ing. Kamil Pur, Ing. Petr Božík)

V případě poškození nebo zničení bodů ŽBP při realizaci opravy mostů zhotovitel stavby zajistí přeložení bodů ŽBP. Způsob nahrazení bodů ŽBP je zapotřebí projednat se správcem ŽBP (Ing. Karel Komínek, KominekK@spravazeleznic.cz , +420 972 741 234).

Reakce: Bylo zpracováno (Ing. Petr Hanzlík, Ing. Petr Božík)