

PŘIPOMÍNKY KE KONCEPTU PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Název stavby: **Rekonstrukce mostu v km 47,811 na trati Strakonice - Volary**

Stavební správa západ

SO 11-20-01 Žel.most km 47,811

- 1) S koncepčním návrhem, s novým integrovaným polorámem se zabetonovanými nosníky s rovnoběžnými křídly, souhlasíme.
- 2) U základu opěry O1 (Strakonice) doplnit rozsah podkladního betonu včetně předpokládané tloušťky ve výkresech č.5, 6.
 - **Bylo doplněno**
- 3) U základu opěry O2 (Volary) doplnit předpokládanou tloušťku podkladního betonu ve výkresech č.5, 6.
 - **Bylo doplněno**
- 4) Ve výkrese č.6 Příčný řez správně vykreslit typem čar pohled na opěru, viditelnou část opěry nad komunikací a skrytou část pod komunikací včetně zakryté rubové drenáže.
 - **Bylo opraveno**
- 5) Ve výkrese č.9 není zakresleno u rovnoběžných křídel, jak budou uloženy kamenné obklady stěn křídel. Uložení nutno provést vodorovně ve stupních s odskokem ve stěně. Hloubka uložení pro kamenný obklad má být 25 cm.
 - **Pro kamenné obklady a jejich uložení byla zpracována samostatná příloha PD**
- 6) Ve výkrese č.4, 6, 7 dopracovat a doplnit odláždění svahových kuželů podél rovnoběžných křídel.
 - **Bylo doplněno**
- 7) Ve výkrese č.12 je zakreslena křivka teoretického nadvýšení s tvarem kružnice $R=720803$ m. Je potřeba doplnit křivku nadvýšení po osazení OK na montáži (montážní prohlídka) a křivku nadvýšení po betonáži (konce nosníků podepřeny, uloženo bednění).
 - **Bylo doplněno**
- 8) Doplnit výkaz materiálu OK včetně podrobné specifikace položek jako samostatnou přílohu.
 - **Výkaz materiálu byl doplněn do výkresu a je vykázán i samostatně**
- 9) V příloze č.19 PKO sjednotit nátěrové systémy na ocelové nosníky a zábradlí. Barva vrchního polyuretanového nátěru bude zelená DB 602.

- Bylo sjednoceno na barvu DB 602

10) Výkresy č.8, 10, 11, 13, 14, 18 nejsou v digitální formě obsaženy. Nutno předložit dodatečně.

- V čístopisu PD jsou chybějící přílohy zařazeny

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

11) V příloze č.2 Podélný profil doplnit pod řádku Směrové poměry další řádky s údaji Stávající stav žel.svršku a Nový stav žel.svršku včetně staničení. Odkazy pomocí vynášecích čar, kde jsou sloučené údaje o žel.svršku a spodku zrušit.

- Bylo doplněno.

12) V příloze č.1 Situace a příloze č.2 Podélný profil je nutno mít jednoznačně stanoveno staničení v km začátek a konec úprav GPK, začátek a konec rekonstrukce žel.svršku.

- Popis staničení byl ve výkresech Situace a Podélného profilu koleje doplněn o text, že se jedná o začátek nebo konec rekonstrukce železničního svršku a spodku. Ve výkresu podélného profilu bylo u staničení ZÚ a KÚ doplněn text, že se jedná o začátek a konec úpravy GPK.

Odbor řízení provozu (O11)

13) B.4.a). Z formálního hlediska doplňte v 8. odrážce označení uvedeného Předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy „D3“ na „SŽDC D3“.

- Bylo opraveno

14) B.4.a), Nákladní doprava. Text chybně uvádí, že nákladní doprava není na trati provozována. Na trati nákladní doprava provozována je, možné je však uvést, že ve stavbou dotčeném prostorovém oddíle Lipka – Kubova Huť není provozována pravidelná nákladní doprava.

- Bylo opraveno dle připomínky

Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

15) B.8 m) Zásady pro doprání inženýrská opatření: Dle přiloženého schéma je trasa NAD navržena po silnici I/4. Dle harmonogramu (B.8.3) jsou ale v průběhu výluky navrženy ve 4. – 6. týdnu úplné uzavírky této silnice. Je nutné doplnit návrh NAD pro období těchto uzavírek, vč. dopadu do cestovních dob a případného návrh výlukového jízdního řádu. Doporučujeme

Sídlo společnosti:

DIPONT s.r.o. - projektová a inženýrská činnost
Libouchec 505, 403 35 Libouchec (ČR)

T: 00420 475 201 724 | 00420 475 201 640
E: dipont@dipont.cz

Bankovní spojení:

KB a.s. I číslo účtu: 43-4122780277/0100

Identifikace společnosti:

IČ: 28693094
DIČ: CZ28693094

Pobočka Zlín:

Školní 492
760 01 Zlín

rovněž prověřit možnost realizace prací pouze za částečné uzavírky s řízením provozu na silnici I/4 v místě prací pomocí světelné signalizace.

- Bude umožněn průjezd IZS a NAD po celou dobu rekonstrukce mostu. Po dokončení betonáží bude umožněn průjezd i vozidlům do 3,5t pomocí světelné signalizace.

Odbor traťového hospodářství (O13)

Zásadní připomínky k projektu

16) Bude popsána rychlost v RP V/V130 tj. 50/55 km/h s tím, že horní rychlostník zatím osazen nebude. Vzhledem k tomu, že tento a předchozí oblouk jsou omezující pro výhledové zvýšení rychlosti na 55/60 km/h tj. úpravu na R 191 m a D=93 mm, požadujeme tento stav prověřit (nikoliv ho realizovat v prvním oblouku). Pokud bude tento motiv realizovatelný, oblouk v místě mostu se na tyto parametry upraví a tyto rychlosti budou uvedeny jako výhledové. Prověření požadujeme zaslat.

- U prvního oblouku v km 47,650 došlo k prověření možnosti zvýšení rychlosti na V/V130 =50/55 km/h. Úprava tohoto oblouku na R=191 m a D=93 mm je možná se směrovými posuny koleje do 72 mm. Tento návrh byl zaslán na O13. Oblouk v km 47,800 byl upraven na R=191 m a D=93 mm. Ve výkresech byl doplněn popis rychlosti V/V130 = 50/55 km/h.

SO 11-20-01 Most v km 47, 811

17) Technická zpráva:

- Doplnit informace o zjištěné agresivitě vody. – bylo doplněno, protokol o určení agresivity podzemní vody je rovněž součástí přílohové části PD
- SVP pro beton základových bloků uvažovat XF3 místo XF2. – bylo opraveno
- Doplnit protokol o určení agresivity vody. – viz a)
- Drážní stezka musí mít dle nové S4 minimálně šířku 0,55 m. – bylo do zprávy doplněno

18) Stávající stav:

- Zakreslit (do podélného řezu) a popsat výsledky průzkumu hloubky založení stávajících opěr. – bylo doplněno

Sídlo společnosti:

DIPONT s.r.o. - projektová a inženýrská činnost
Libouchec 505, 403 35 Libouchec (ČR)

T: 00420 475 201 724 | 00420 475 201 640
E: dipont@dipont.cz

Bankovní spojení:

KB a.s. I číslo účtu: 43-4122780277/0100

Identifikace společnosti:

IČ: 28693094
DIČ: CZ28693094

Pobočka Zlín:

Školní 492
760 01 Zlín

19) Dispozice nového stavu – půdorys:

- a) Odláždění na svahových kuželech rozšířit i na navazující násypové těleso v rozsahu rovnoběžných křídel. Odláždění podél rovnoběžných křídel navrhnout u obou opěr. – **bylo doplněno**
- b) Doplnit kóty minimální šířky drážní stezky. – **bylo doplněno, drážní stezka je navržena v šíři min 0,55 m**

20) Dispozice nového stavu – příčný řez:

- a) Doplnit kóty minimální šířky drážní stezky. – **viz 19b)**
- b) Vnitřní hrana říms – přechod z mostovky na římsu navrhnout s menším zkosením (min. 100/100 mm). – **bylo provedeno menší zkosení**
- c) Doplnit zakreslení odláždění podél rovnoběžných křídel. – **bylo doplněno**
- d) S ohledem na úroveň skalního podkladu (R3) doporučujeme navrženou základovou spáru strakonické opěry umístit výše pro omezení rozsahu trhacích prací v místě opěry. – **vzhledem k velkým podélným sklonům výhledového stavu komunikace pod mostem nelze základovou spáru umístit výše**
- e) Navržený tvar rubové části rovnoběžných křídel doporučujeme navrhnout ve dvou tl. křídla a nikoliv s plynulým rozšířením. Navržené řešení vychází z opěrných konstrukcí (zdí) působících samostatně pouze v jedné rovině a neuplatní se u integrovaných křídel opěr (naš případ). – **křídlo je provedeno o dvou tloušťkách, 800 mm, resp. 300 mm.**

21) Dispozice nového stavu – podélný řez:

- a) V popisu vrtu J3 spodní zachycená vrstva pararuly má být R3 a nikoliv S4. – **bylo opraveno**
- b) SVP pro beton základových bloků uvažovat XF3 místo XF2. – **bylo opraveno**

22) Dispozice nového stavu – pohledy:

- a) Chybí zakreslení vyústění příčné drenáže v líci křídel. – **bylo doplněno**
- b) Není zakresleno rozhraní mezi kamenným obkladem líce opěr a boku NK.- **rozhraní zobrazeno v příloze Obklad**

Sídlo společnosti:

DIPONT s.r.o. - projektová a inženýrská činnost
Libouchec 505, 403 35 Libouchec (ČR)

T: 00420 475 201 724 | 00420 475 201 640
E: dipont@dipont.cz

Bankovní spojení:

KB a.s. I číslo účtu: 43-4122780277/0100

Identifikace společnosti:

IČ: 28693094
DIČ: CZ28693094

Pobočka Zlín:

Školní 492
760 01 Zlín

- 23) Po dopracování do podrobnosti projektové dokumentace pro zadání stavby (včetně zpracování podrobného statického výpočtu) požadujeme opětovně předložit k připomínkám.
- **čistopis PD bude opětovně předložen**

SO 11-10-01 Železniční svršek a spodek

24) Technická zpráva

- a) Rozviňte popis stávajícího stavu, např. rozdělení pražců, zda je zde BK.
- **Bylo doplněno.**
- b) Opravte popis řešení rozšíření rozchodu koleje – uložení, úklon kolejnic a rozšíření rozchodu bude provedeno dle předpisu S3, Díl VII (viz obr. 24 a 29), pomocí vodicích vložek, jejichž osazení bude provedeno výrobcem a pražce očíslovány v souladu s kladečským plánem. Úprava horního přivaření ztužení se provádí pouze v případě, že nelze řešit rozšíření vložkami a se souhlasem O13. Úklon kolejnic bude 1:40.
- **Bylo opraveno.**
- c) Specifikujte podrobněji způsob návrhu BK (např. celková délka, počet svarů včetně jejich kilometrické polohy).
- **Návrh BK byl do dokumentace podrobněji zpracován.**
- d) Doplněte - dle 168954/2021-SŽ-GR-O13 „Postup při zajištění prostorové polohy koleje na neelektrizovaných tratích“ budou pro zajištění PPK neelektrizovaných tratí použity body ŽBP“. Veškeré kontrolní měření prostorové polohy koleje na tratích s projekty v souřadnicích S-JTSK a Bpv mají být prováděny s využitím geodetických metod.
- **Bylo doplněno.**

25) Situace

- a) Upravte převýšení v oblouku dle ČSN 73 6360-1, vzorec (13) tj. na max. max. 93 mm. Návazně opravte i v souvisejících výkresech.
- Převýšení bylo upraveno na D=93 mm.**
- b) U druhé vzestupnice navrhovaného oblouku upravte její sklon alespoň na mezní hodnotu tj. 1:500 (n=10.V).
- Přechodnice se vzestupnicí byly prodlouženy na délku 47 m. Sklon vzestupnice má hodnotu 1:505 (n=10,11V).**

- c) V popisu oblouku popište jeho délku jako „Lí“.
Bylo opraveno.
- d) Vyznačte polohu svarů v BK.
Bylo vyznačeno.
- e) Posuňte LN v km 47,817 tak, aby jeho zaoblení nezasahovalo na mostní konstrukci.
Návazně upravte i v souvisejících výkresech.
LN byl posunut do km 47,819 457. Zaoblení LN tak nezasahuje do prostoru mostní konstrukce.
- f) Označte a popište konec přechodnice navazujícího oblouku $R=345$ m.
Bylo doplněno.
- g) Doplněte zákres inženýrských sítí včetně legendy (např. kabely SEE nebo SSZT).
V místě rekonstrukce koleje se nachází pouze kabel ve správě CTD – centrum telematiky a diagnostiky. Kabelová trasa a legenda tohoto kabelu byla do situace doplněna.

26) Podélný profil

- a) Osu staničení postačí popsat pouze po 100 m (hektometry).
Pro přehlednost velikosti zdvihů koleje bylo staničení po 25 m ponecháno.
- b) Zakreslete průběh inženýrských sítí (kabely).
V místě rekonstrukce koleje se nachází pouze kabel ve správě CTD – centrum telematiky a diagnostiky. Kabelová trasa byla do podélného profilu koleje doplněna.
- c) Popis skladby železničního svršku uveďte jen 1x.
Bylo upraveno.
- d) Doplněte hodnoty nivelety TK včetně zdvihu v místě LN (km 47,817; příp. v nové poloze dle požadavku v předchozí připomínce).
Bylo doplněno.
- e) Opravte název druhu pozemku na „ostatní plocha – dráha“.
Bylo opraveno.
- f) Vymažte symbol kruhu staničení z popisu "výškový systém" (kosmetická úprava).
Bylo upraveno.

27) Příčný řez

- a) Požadujeme realizovat otevřené kol. lože.

Dle dohody z pracovní rady konané 11.2.2022 bylo kolejové lože bylo navrženo jako otevřené.

- b) Opravte symbol označení hranice drážního pozemku dle TNŽ 01 3468.

Bylo upraveno.

- c) Opravte popisky kót tak, aby nepřekrývaly linie (např. nivelety a sklony svahů).

Bylo upraveno.

- d) Doplněte zakres kabelových tras (např. kabely SEE nebo SSZT).

V místě rekonstrukce koleje se nachází pouze kabel ve správě CTD – centrum telematiky a diagnostiky. Kabelová trasa byla do příčného řezu doplněna.

28) Výkres kladu pražců

- a) Výběh rozšíření rozchodu se konstruuje tak, aby minimálně 2 sousední pražce měly vždy stejnou hodnotu rozšíření rozchodu koleje. Délka výběhu by měla být dle ČSN 73 6360-1 (3). Pokud bude potřeba delší výběh, počet pražců se stejným rozšířením musí být v násobku 2. Pokud by toto bylo potřeba využít, bude projednáno s O13.

Délka výběhu rozšíření byla prodloužena na 13 m.

- b) Požadujeme na obou koncích navrhnout alespoň 2 Y pražce vně vzestupnici, aby její zaoblení bylo na jednom svršku.

Na obou koncích byly doplněny 2 ks Y pražců.

SO 11-10-01 Železniční svršek a spodek

29) Situace

- a) Na pravé opěře mezi křídly není provedeno odvodnění plání. Voda tak poteče díky sklonu tratě k opěře.

Odvodnění mezi křídly je řešeno v rámci odvodnění mostu drenážní vrstvou a trubkou za rubem opěry

30) Geotechnické výpočty

- a) Doplněte posouzení navržených vrstev také na odolnost proti mrazu.

Bylo doplněno

Sídlo společnosti:

DIPONT s.r.o. - projektová a inženýrská činnost
Libouchec 505, 403 35 Libouchec (ČR)

T: 00420 475 201 724 | 00420 475 201 640
E: dipont@dipont.cz

Bankovní spojení:

KB a.s. I číslo účtu: 43-4122780277/0100

Identifikace společnosti:

IČ: 28693094
DIČ: CZ28693094

Pobočka Zlín:

Školní 492
760 01 Zlín

Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

SO 11-30-01

31) Dimenzi kabelového žlabu požadujeme navrhnout s rezervou pro možné budoucí doplnění dalších kabelových vedení, například v souvislosti s budoucím zabezpečením přejezdů přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

- Po dohodě s CTD bude osazeno multikanálový žlab s šesti otvory (rezerva pro další vedení)

Centrum telematiky a diagnostiky

SO 11-30-01

32) Pro uložení kabelů v rámci mostu požadujeme plechové žlaby neděrované, s tloušťkou plechu min. 1,5 mm, s povrchovou úpravou žárovým zinkováním, víka žlabů musí být zajištěna proti neoprávněnému vniknutí nerezovými páskami a nýtováním, konec žlabů musí být instalován na dno zemní kabelové kynety (viz příloha pokynu č.j. 27150/2017 – SŽDC – O14).

33) Při volbě velikosti žlabů bude potřeba počítat s prostorovou rezervou pro minimálně dvě HDPE trubky průměru 40/33mm. Ve výkresech mostu jsem bohužel zakreslení tohoto žlabu nenašel, bylo by dobré ho zakreslit alespoň do příčného a podélného řezu mostu. Zároveň není v dokumentaci zmínka o jeho uložení, případně uchycení.

- Bude instalován multikanálový žlab zapuštěný v kolejovém loži

34) V tomto úseku (Lipka – Kubova Huť) je položen traťový (provizorní) kabel u paty koleje TCEPKPFLE 5XN0,8 ve správě CTD. – popis kabelu doplněn do TZ

35) Prodloužení (vločka) kabelu musí být provedeno kabelem stejného typu. – bylo upřesněno v TZ

36) V popisu měření kabelu (TZ odst. 5.1) vypusťte z textu měřicí metodu pro optické kabely ODTR. – metoda ODTR z textu vypuštěna

37) Na uvedeném úseku je kabel v provozu, proto veškeré práce na něm musí být prováděny pod dozorem správce nebo jím určené servisní organizace (v tomto případě je to ČD-Telematika) a musí být dodržen pokyn „č.j.: 2681/2020-SŽ-CTD-DE Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech v majetku SŽ“.

Sídlo společnosti:

DIPONT s.r.o. - projektová a inženýrská činnost
Libouchec 505, 403 35 Libouchec (ČR)

T: 00420 475 201 724 | 00420 475 201 640
E: dipont@dipont.cz

Bankovní spojení:

KB a.s. I číslo účtu: 43-4122780277/0100

Identifikace společnosti:

IČ: 28693094
DIČ: CZ28693094

Pobočka Zlín:

Školní 492
760 01 Zlín