

PŘIPOMÍNKY K ČISTOPISU PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

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

Oblastní ředitelství Plzeň

SMT Plzeň (Klimeš Josef, Ing., 08.07.2022)

1. Souhlasím

SSZT České Budějovice (Soukupová Vlasta, 27.06.2022)

2. V zájmovém území stavby nejsou umístěny sítě SSZT České Budějovice

ST České Budějovice (Král Pavel, Ing., 09.07.2022)

3. Uložení kabelu CTD je navrženo mimo patu kolejnice pouze na nové mostní konstrukci, ve zbylých úsecích je kabel ponechán při patě kolejnice. S tímto návrhem nesouhlasíme a žádáme jej uložit mimo patu kolejnice v celé délce výměny železničního svršku.

- navrhované řešení bylo opakovaně prezentováno na poradách za účasti zástupců ST ČB. V rámci připomínkování konceptu projektové dokumentace bylo prezentované řešení odsouhlaseno. V rámci jednání bylo dohodnuto, že bude řešeno odděleně po proběhnutí stavby.

ÚŘP Odbor technologie (Karásek Antonín, Ing., 08.07.2022)

4. Upřesněte termín „částečně vyloučen provoz“ (odkud kam bude výluka?)

- Výluka zavedena v úseku Lipka – Kubova Huť, podrobně popsáno v B.8 Zásady organizace výstavby

5. Využíváním železničního přejezdu P1013 (km 48,028) k nájezdu techniky na stavbu nesmí dojít k jeho poškození a ztrátě funkčnosti

- Skutečné zařízení a obsluha staveniště bude dle možností vysoutěženého zhotovitele.

6. 5. Zmatečné staničení mostu, na některých místech se uvádí, že most se nachází v km 47,811 (dle map ISPD správný údaj), někde, že v km 185,819, případně v km 48,711 - uveďte správný údaj a sjednoťte staničení v celém dokumentu

- bude opraveno a sjednoceno na staničení km 47,811

7. Opravte správnou kilometráž.

- dtto co předchozí

8. Věta „Objekt řeší ochranu vedení stávajících sítí po dobu výstavby“, není ale uvedeno jak.

Upozorňujeme v této souvislosti, že žádný kabel ve správě SŽ nesmí být nedovoleně přerušen, ani při probíhajících pracích poškozen.

- Způsob nakládání s kabelem je detailně popsán v objektu SO 11-30-01

9. Věta – „Po opravě bude most plnit stejnou funkci jako před opravou.“ Parametry mostu zůstávají naprosto stejné? Traťová třída zatížení, rychlost atd. se nezmění?

- Opravou mostu dochází k nápravě nevyhovujícího stavu konstrukce. Rychlost na mostě zůstává stejná (připraveno na výhledové zvýšení). Traťová třída zatížení zůstává stejná (projekt řeší opravu mostu v km 47,811, nikoliv zvýšení traťové třídy zatížení na celé trati). Přechodnost dle SoD min. C3/60. Zatížitelnost dle SoD modelem LM71.

10. Věta – „Přesný termín stavby určí stavebník dle výlukového plánu.“ V Aktuálním návrhu ročního plánu pro rok 2023 je výluka zavedena, v dodané stavební dokumentaci tyto údaje chybí, doplňte termíny a uveďte v soulad.

- dle požadavku Odboru plánování a koordinace výluk (O12) mají být konkrétní termíny výluk z dokumentace úplně vypuštěny

11. Upozorňujeme na souběh tří výluk v řešené oblasti dle Aktuálního ročního plánu výluk pro rok 2023, které mohou v dané kombinaci působit komplikace...

- Výluka dána investorem. Koordinace jednotlivých výluk na trati není záležitostí projektanta

12. V případě potřeby nebo plánu návozu materiálu pro stavební práce po železnici při kterékoli z těchto výluk (respektive jejich souběhu) je nutné toto omezení vzít v úvahu i pro ostatní zhotovitele dalších staveb v řešené oblasti.

- viz předchozí

13. Jedná se o trať řízenou dle předpisu D3, pro kterou je zpracováno PND3 Vimperk - Volary, v případě potřeby návozu materiálu po železnici je potřeba dbát specifik tohoto způsobu řízení drážní dopravy (odborně způsobilí zaměstnanci, vydané klíče od výhybek, dokumentování a dovolování jízd apod.)

- V projektové dokumentaci je uvedeno, že se jedná o trať s řízením provozu podle předpisu D3.

14. OŘ Plzeň požaduje s dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP

- Předání podkladů je záležitostí investora stavby

ÚŘP – PO České Budějovice (Bumba Bohdan, Ing., 28.06.2022)

15. Souhlasím

ÚT Plzeň – oddělení investiční (Zdeněk Petr, Ing. dne 28.06.2022)

16. Věta – „Po opravě bude most plnit stejnou funkci jako před opravou.“ Není správná. Jedná se o rekonstrukci mostu a parametry se změní (např. v třídě zatížení).

- dtto. jako připomínka č. 9

17. Do Technické zprávy požadujeme doplnit provedení gabionových košů dle schválených a platných Technických podmínek dodacích a Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah
- bude doplněno do technické zprávy ke stavebnímu objektu SO 11-30-01.

Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Jan Louženský, tel. 972 544 542)

18. B.4.a). V textu je uváděn správně (v době zpracování dokumentace platný) předpis SŽDC D3. Upozorňujeme však, že aktuálně je od 1. 7. 2022 již platný nový předpis SŽ D3 „Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“.
- v textu bude opraveno. Projektant odevzdal aktualizovanou dokumentaci k připomínkování k datu 15.4.2022 v době platnosti SŽDC D3.

Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel. 972 244 487)

19. SO 11-20-01, TZ, kap. 8 Postup výstavby, způsob provádění prací: Uvedený termín neodpovídá schválenému ročnímu plánu výluk na rok 2023, žádáme konkrétní termín z dokumentace vypustit.
- uvedený termín byl sdělen projektantovi na výrobním výboru. Konkrétní termín výluky bude z dokumentace vypuštěn (ze všech dokumentů)
20. B.2.1 i) Základní předpoklady výstavby: Uvedený termín neodpovídá schválenému ročnímu plánu výluk na rok 2023, žádáme konkrétní termín z dokumentace vypustit.
- dtto co předchozí připomínka
21. B.8 o) postup výstavby: V 9. odstavci žádáme upřesnit, že pro armování a betonáž se předpokládá uzavření silnice I/4 vyjma vozidel NAD (a IZS), tj. souladně s ostatními částmi dokumentace.
- v odstavci bude upřesněno
22. B.8.3 Harmonogram výstavby: První řádek pod tabulkou požadujeme upřesnit: „doprava převedena na objížděné trasy vyjma NAD (a IZS) – 45 dní“.
- v harmonogramu bude upřesněno
23. Jelikož bude dle předložené dokumentace po celou dobu stavby zajištěn dopravními značkami (příp. i světelnou signalizací) průjezd vozidel NAD (a IZS), doporučujeme prověřit možné využití těchto opatření i pro další účastníky silničního provozu.
- na základě předchozích připomínek bylo prověřeno. Vzhledem ke stísněným podmínkám v místě stavby by provoz pro další účastníky komplikoval výstavbu. Doprava v místě není zanedbatelná, jedná

se o silnici I. třídy I/4. Zhotovitel stavebních prací předloží aktualizované DIO, které projedná s místně příslušným DI PČR (dle podmínek stanovených DI PČR). Pokud zhotovitel stavebních prací vyhodnotí průjezd ostatní dopravy jako přípustný, bude DIO zhotovitelem upraveno.

Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky

(zpracovatel: Ing. Jaromír Knotek, tel. 972 244 369, e-mail Knotek@spravazeleznic.cz)

24. Požadujeme vytvoření prostorové rezervy na mostě, kabelového žlabu (či 6 komorového multikanálu) pro budoucí zabezpečení trati.

- Na mostě je vytvořena prostorová rezerva – bude osazen 6 komorový multikanál, viz. SO 11-30-01

Odbor traťového hospodářství

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

SO 11-20-01

25. Technická zpráva:

- a. Specifikace betonů (konstrukční a nekonstrukční) aktualizovat dle nově vydaných TKP SSD, kapitola 17 a 18. – **betony odpovídají platným dokumentům v době odevzdání aktualizovaného čístopisu PD (04/2022), bude aktualizováno**
- b. Stupeň konzistence betonů doporučuji ve specifikaci neuvádět. Bude určeno až zhotovitelem. – **bude vypuštěno z TZ**
- c. PKO navrhnout pro C4. – **dle předpisu SŽDC S5/4 lze navrhnout PKO v kategorii C4 i C5. Jedná se o přemostění silnice I/4 v horském terénu, kde je důvodné předpokládat zvýšená činnost zimní údržby včetně ošetření vozovky posypovou solí. Vzhledem k průjezdu TNV je důvodné předpokládat, že voda obsahující posypové soli může dosáhnout na pásnice nosníků. V rámci vypořádání dohodnuto ponechání kategorie C5.**
- d. Kamenný obklad, který bude před provedením definitivní úrovně snížení silniční komunikace zasypán, bude ochráněn geotextílií (min. 1000 g/m²) proti znečištění. – **bude doplněno do TZ**
- e. Doplnit tabulku zatížitelnosti. – **bude doplněno**
- f. Doplnit protokol o určení agresivity vody. – **protokol je přiložen v dokladové části v rámci IGP, doplněno do TZ**
- g. Povrchy betonu – třídu PB3 změnit na PB2. – **bude upraveno**

26. Dispozice nového stavu – půdorys:

- a. Zábradlí ve výkrese neodpovídá výkresu zábradlí. – **bude opraveno**

Sídlo společnosti:

DIPONT s.r.o. | projektová a inženýrská činnost
Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ

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

Bankovní spojení:

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

Identifikace společnosti:

IČ: 28693094 | DIČ: CZ28693094
Registrace: OR KS v ÚNL, oddíl C, vložka 27153

Pracoviště Zlín:

Školní 492
760 01 Zlín, CZ

www.dipont.cz

- b. Odláždění podél rovnoběžných křídel protáhnout i za konec křídel min. o 0,6 m a rozšířit i před bok římsy. – **navržené odláždění v konceptu PD bylo opraveno dle Vašeho požadavku v připomínkách ke konceptu PD (z data 3.02.2022, zn. 12094/2022-SŽ-GŘ-O13). Bylo opraveno dle připomínek**
- c. V půdorysu není zakresleno svodné potrubí odvodnění železničního spodku. Proveďte koordinaci zákresů s SO 11-10-01. – **bude doplněno**

27. Dispozice nového stavu – příčný řez:

- a. Betonový základ pro obklad rovnoběžných křídel nebude plnit svou funkci. Při konsolidaci násypového kužele dojde k poklesu a kamenný obklad se odtrhne. Kotvení kamenného obkladu je nutnou navrhnout tak, aby obklad byl samonosný (bez základu). – **navržený základ pro obklad je navržen na základě požadavku investora (SSZ – Ing. Kejval). V dokumentaci je uvedeno, že obklad bude zhotoven jako kotvený. Kotvení obkladu zajistí samonosnost.**

28. Tvar NK:

- a. Tvar rovnoběžného křídla uvažovat tl. min. 350 mm, lépe 400 mm (ve výkresu 300 mm). – **Optimalizace tvaru křídla byla provedena na základě Vašeho požadavku na křídlo o dvou tloušťkách (původně navrženo s rubem ve sklonu 5:1). Tloušťka. 300 mm vyhovuje statickým požadavkům. Po dohodě bylo upraveno na 400 mm.**
- b. Délku a polohu přechodu v tl. křídla doporučujeme navrhnout ve stejné poloze a délce jako u dřívku opěry. – **poloha přechodu navržena dle výsledků statického posouzení. Na základě dohody přesunuta dle požadavku.**
- c. Povrchy betonů – nezasypané části navrhnout PB2. Dále doplnit požadavky pro plochy zakryté kamenným obkladem. – **Nezasypané části budou opraveny na PB2. Plochy pod obkladem budou PB1**
- d. Poloha letopočtu bude určena již v této PD (spodní část římsy v L/2). – **bude doplněno**
- e. Rozhraní zásypu zakreslovat raději tečkovanou nebo čerchovanou čarou (čárkovaně pouze hrany skryté za řezem / pohledem). – **jedná se o subjektivní názor, čáry jsou ve výkrese jasně popsány a tudíž jsou nezaměnitelné. Ve výkrese bylo upraveno.**
- f. Poloha kontrolních měřících bodů (KMB) bude určena již v této PD (ve výšce cca 1,4 m od definitivního terénu úpravy komunikace pod mostem a současně dostupné pro stávající stav). Doporučujeme umístit v líci opěry do niky v obkladu. – **bude umístěno do niky v obkladu dle připomínky**

29. Výztuž NK:

- a. Příloha není doložena. – **V čistopisu byla příloha doplněna**

30. Ocelové nosníky:

- a. Boční pohled – nejsou zakresleny otvory pro protažení příčné výztuže. Velikost otvorů nutno prověřit v souvislosti s šikmostí mostu a s potřebou případného stykování výztuže. – **jedná se o chybu tisku, bude opraveno. Otvor upraven na 50 mm.**
 - b. PKO navrhnout pro C4 (ONS 02). **viz 25 c**
 - c. Navržená PKO nebude v celé délce nosníku – koncové části délky 1,3 m jsou již zabetonovány plně. Požádal bych o doplnění obrázku s návrhem úpravy a rozsahu PKO v těchto částech. – **bude doplněno do bočního pohledu na nosník**
31. Zábradlí:
- a. Šrouby M6 (A4) pro přichycení výplně navrhnout s pojistnými maticemi proti povolení (matice se silonovou vložkou). – **bude doplněno**
32. Tvar a výztuž říms:
- a. Povrchy betonů – nezasypané části navrhnout PB2. – **bude upraveno**
 - b. Výztuž – položku č. 2 a 3 nahradit jednou položkou. – **jedná se o subjektivní názor. Navržené vložky mohou být i samostatně tak, jak je uvedeno na výkrese. Řešení je proveditelné**
 - c. Podélnou výztuž v hlavě římsy navrhnout tak, aby nedošlo ke kolizi s kotvením zábradlí (redukovat množství a upravit polohu). – **poloha prutů bude upravena**
 - d. Vzhledem k nevhodné výšce hlavy římsy v místě ozubu, nelze navrhnout pouze jednoduchý třmínek pro vyztužení římsy, ale je zapotřebí upravit výztuž podle tvaru hlavy římsy (jmenovité krytí 55 mm) a doplnit podélný prut výztuže. – **tvar římsy vychází z prostorového řešení. Ozub v římse navrhnout z důvodu kotvení SVI. Výztuž respektuje jmenovité krytí 55 mm, do ozubu bude doplněn podélný prut a obrysová výztuž.**
 - e. Zkosení hran v místě separačních/dilatačních spár v hlavě římsy navrhnout zmenšené a sice 10/10 mm. – **dle nových TKP 18 má být zkosení hrany 5-20 mm, navržené zkosení vyhovuje TKP. Do čistopisu opraveno na 10/10**
 - f. Úprava rubu spáry římsy neodpovídá skladbě, viz výkres Systém vodotěsné izolace. Dále navržená skladba se používá pro spáry mezi mostními prefabrikáty a nikoliv pro tento druh spáry (téměř nulový dilatační pohyb). – **řešení římsy bylo změněno a sjednoceno s výkresem SVI**
33. Projekt PKO:
- a. V souboru je vložena i kompletní TZ – text TZ odstraňte. – **bude opraveno**
 - b. PKO navrhnout pro prostředí C4. – **viz 25 c.**
 - c. Doplnit obrázek s rozsahem PKO po délce nosníku. **Viz 30c.**
34. Systém vodotěsné izolace:
- a. Na povrchu základu je bezdůvodně navržena tvrdá ochrana, i když stačí pouze měkká (geotextílií). Upravte na variantu měkké ochrany. – **změněno na měkkou ochranu.**
 - b. Pod kamennou rovnatinou požadujeme navrhnout tvrdou ochranu izolace (bez výztužné KARI sítě). – **bude doplněno**
35. Statický výpočet:
- a. Příčle rámu (ZBN) je bezdůvodně předimenzována. Doporučujeme minimálně prověřit redukci množství ocelových nosníků z 10 ks na 8 ks. – **navýšení počtu nosníků vyplývá z jednání uskutečněného dne 19.10.2021 a požadavku na zkrácení konzoly a přidání ocelového nosníku. Projektant rovněž prezentoval řešení příčle s parabolickým nosníkem, který by optimalizoval využití materiálu v konstrukci. Zmíněné řešení nebylo investorem přijato.**
 - b. Ve výpočtu zcela chybí posouzení průřezů pro II. MS (omezení napětí v oceli, betonu a ve výztuži). – **II. MS bude do výsledků výpočtu doplněn.**
 - c. V tabulce zatížitelnosti mostu chybí založení mostu - doplňte. – **bude doplněno**
 - d. V tabulce zatížitelnosti zvýraznit minimální ZLM71. – **minimální Z_{LM71} bude zvýrazněno**

- e. Tabulku zatížitelnosti aktualizovat dle předpisu S5/1. Formulář pro tabulku zatížitelnosti z předpisu S5/1 je si možno stáhnout v otevřené formě na:

[2.1. Předpis SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů - www.spravazeleznic.cz](#)

SO 11-10-01

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

zpracoval Ing. Tomáš Hartman, tel: 972 244 462, hartman@spravazeleznic.cz

36. U opěry směrem Volary poteče voda podél křídla k opěře, kde bude protékat kamennou rovinou. Řešení opravte. – **bude opraveno dle konzultace**
37. Pro založení gabionových zídek použijte beton C20/25n (T50). – **bude opraveno**
38. Zdůvodněte, proč je trativod umístěn v takové hloubce. Nebude nutné jej hloubit ve skalním podloží? Prověřte, zda jej nelze zkrátit a umístit výše a řešit odvodnění úspornějším způsobem. Zkoordinujte odvodnění s výkopem pro nové opěry mostu. – **v rámci jednání byly domluveny úpravy hloubky a sklonu trativodu. Zpracováno do čistopisu PD.**

Centrum telematiky a diagnostiky

zpracoval Ing. František Texler, tel. 602 544 098, Texler@spravazeleznic.cz)

39. 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“.

Správa železniční geodezie

zpracoval Ing. Rudolf Křížek, tel. 725 934 887, KrizekR@spravazeleznic.cz)

40. v projektu PPK je správně vyřešena návaznost na stávající projekt. Je zde však chyba v návaznosti mezi jednotlivými prvky – viz příloha. Opravte návaznosti jednotlivých prvků včetně staničení HB trasy. – **jedná se o vadné souřadnice jednoho bodu, souřadnice bude opravena**

Sídlo společnosti:

DIPONT s.r.o. | projektová a inženýrská činnost
Klišská 1432|18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ

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

Bankovní spojení:

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

Identifikace společnosti:

IČ: 28693094 | DIČ: CZ28693094
Registrace: OR KS v ÚNL, oddíl C, vložka 27153

Pracoviště Zlín:

Školní 492
760 01 Zlín, CZ

www.dipont.cz