

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 16674/2023-SŽ-GR-O11
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Pavel Říha
Telefon +420 972 325 863
Mobil +420 602 762 249
E-mail riha@spravazeleznic.cz

Datum 10. března 2023

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Ke Štvanici 656/3
186 00 PRAHA 8

Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice, vyjádření k projektové dokumentaci pro provádění stavby

K předložené projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS) stavby „Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice“ má úsek řízení provozu tyto připomínky:

1. Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

- 1) Dokumentaci zkontrolujte a aktualizujte. V Technických zprávách jednotlivých profesí jsou uváděny i mnoho let neplatné dokumenty (SŽDC Ob1 díl II či SŽDC S4 apod.)

Bylo revidováno a opraveno

- 2) SO 11-20-01, TZ – značku „SŽDC“ uvádějte v dokumentaci roku 2023 pouze tam, kde je to nezbytné a zdůvodnitelné. Správně má být uvedeno Správa železnic, státní organizace.

Bylo revidováno a opraveno

- 3) SO 11-20-01, TZ – v dokumentaci uvádějte pouze platné a účinné dokumenty Správy železnic, státní organizace. Dokumenty „SŽDC Bp 1“ či „SŽDC č. 50“ jsou mnoho let neplatné! V dokumentaci 2023 nepopisujte „činnosti na dráhách provozovaných SŽDC“ apod. Dokumentaci zkontrolujte a opravte.

Bylo revidováno a opraveno

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

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

- 1) B.1.1 Popis území stavby + B.2.1 Základní charakteristika stavby + B.4.1 Graf dynamického průběhu rychlosti + C.2 Koordinační situační výkres: Opakovaně je v textu uváděno, že stavbou dojde **k odstranění propadu rychlosti**, nicméně dle platných TTP je v km 4,890 – 7,200 obousměrně rychlost 40 km/h (bez dalšího propadu). V koordinační situaci je uváděna rychlost 60 km/h. Zvýšení rychlosti na 60 km/h se jeví jako možné, je třeba upřesnit textové části a jednoznačně vymezit úsek se zvýšením traťové rychlosti (viz rovněž připomínka k SO 11-00-01).

Bylo upraveno, byly doplněny úseky s rychlostí 60 km/h v rámci SVÚ.

Návrhové rychlosti $V=75$ km/h a $V_{130}=80$ km/h, zobrazené v dokumentaci fialovou barvou, znázorňují výhledový stav. Jejich zavedení záleží na rozhodnutí správce infrastruktury, předložená dokumentace pouze sděluje, že návrh GPK ve smyslu ČSN 73 6360-1 jejich výhledové zavedení umožní bez dodatečných úprav návrhových parametrů koleje.

- 2) B.2.7 Základní popis stavebních objektů: SO 11-21-02 uveden v popisu stávajícího i cílového stavu duplicitně, opravit.

Bylo revidováno a opraveno

- 3) B.8.4 Vymezení a požadavky na výluky: Doplnit vymezení výluky – zřejmě traťová kolej Čelákovice – Brandýs nad Labem v části po km cca 7,000 (přesné staničení s ohledem na umožnění obsluhy vlečky nutno prověřit).

Bylo upraveno v úseku 5,150 - 5,840 se vlečka nenachází

- 4) SO 11-00-01, příloha 006: Doplnit rychlostníky „60“ a předvěstníky „4“ v rozsahu umožňujícím deklarované zvýšení rychlosti pro oba směry. Minimální délka rychlosti 60 km/h by měla být s ohledem na znění předpisu SŽ D1, ČÁST PRVNÍ, čl. 157, odst. (8) alespoň 400 m.

Návrhové rychlosti $V=75$ km/h a $V_{130}=80$ km/h, zobrazené v dokumentaci fialovou barvou, znázorňují výhledový stav, ve stávajícím stavu se rychlost nemění.

3. Odbor jízdního řádu (O16)

(zpracovatel: pan Jan Černý, tel. 724 332 279)

Bez připomínek.



Mgr. Jaroslav Flegl
13.03.2023 13:38
Podepsáno elektronicky

Flegl Jaroslav, Mgr., LL.M.
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Váš dopis zn. C.E.Sta.
Ze dne 01. 03. 2023
Naše zn. 21911/2023-SŽ-GR-O13
Listů/příloh 8/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Hartman
Telefon +420 972 244 462
Mobil +420 607 007 972
E-mail hartman@spravazeleznic.cz

Datum 30. března 2023

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Ing. Martin Černý

Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice

(pouze elektronicky)

Vážení,
zasíláme Vám připomínky Správy železnic GR O13 k předložené dokumentaci ve stupni DUSP+PDPS výše uvedené stavby zpracované sdružením firem TOP CON SERVIS s.r.o. a PRODIN, a.s.

Zásadní připomínky

V dokumentaci chybí výsledky IGP a návrh ZKPP a KPP. Bez této přílohy nelze projekt zkontrolovat.

IGP dle seznamu příloh N.2.2.1 a N.2.2.2 návrh ZKPP a KPP na konci technické zprávy SO 11-10-01 resp. SO 11-11-01

Zásadní připomínky k SO 11-20-01 Most v ev. km 5,703

(Zpracoval Ing. Laifr, tel: 972 244 255, laifr@spravazeleznic.cz)

- V přechodové oblasti nesouhlasíme s drenážním betonem pod těsnicí vrstvou.
[Pro zřízení požadované bezстыkové koleje na mostě je toto zcela nezbytné, viz schválení dle zápis z výrobní porady 14.12.2022](#)
- Chybí statický výpočet (mimo jiné pozor na postup výstavby).
[Bylo doplněno/upraveno](#)
- Nesouhlasíme s vodorovnou větví odvodnění před opěrou O1. Požadujeme řešit žlábkem po terénu před opěrou, nebo vypouštěním na svah před opěrou.
[Bylo doplněno/upraveno](#)

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace

D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 11-10-01.01 Železniční svršek

(Zpracoval: Ing. Hartman, tel.: 972 244 462, Hartman@spravazeleznic.cz)

Technická zpráva

- Kap. 5.1: Popis rekonstrukce nekoresponduje s níže uvedenými kapitolami. V rozsahu km 5,264 – 5,669 je dle kap. 5.2.3 navrhován nový železniční spodek, nelze tedy uvažovat pouze s rekonstrukcí kolejového roštu, ale s kompletním snášením železničního svršku.
 - **Opraveno**
- Kap. 5.1.6: Doplňte základní předpokládané délky kolejnic pro zřízení bezстыkové koleje.
- Kap. 5.1.8: V TZ je popsáno kolejové mimo most, ale ne na mostě. Popis upravte, most je s průběžným kolejovým ložem. Doplňte třídu nového kameniva BII.

- **Opraveno**
- Kap. 5.1.8: Dle TZ má být přebytečné kolejové lože odvezeno na skládku, ale chybí popis, jak bude naloženo se stávajícím kolejovým ložem. Bude recyklováno, použito nebo odevzdáno správci? Obecně je nutné s materiálem kolejového lože zacházet hospodárně a v maximální míře jej recyklovat dle pokynu na Využívání recyklovaného kameniva kolejového lože Čj. 38709/2019-SŽDC-GR-O13. V dokumentaci chybí výkaz výměr, ale předpokládáme výměnu cca 1000 m³ šterku. Pokud není možné odvézt šterk např. na stabilní recyklační základnu, domluvte, zda je možné uložení šterku na vhodnou plochu pro pozdější využití. Skládkování má být až poslední možností v hospodaření s materiály.
 - **Opraveno v kapitole 6.1.2 Odpadové hospodářství, stávající kolejové lože bude využito ve stavbě, popřípadě odvezeno do recyklačního centra.**
- Kap. 5.1.13: K uchycení staničníku na mostě nelze užít sloupek, ale je nutné domluvit se zpracovatelem mostu držák pro montáž na zábradlí mostu, jehož součástí bude trubka Ø 60 mm pro vlastní montáž tabulových staničníků.
 - **Opraveno**

Situace

- V popisech oblouků v km 5,3 – 5,6 jsou chybné parametry sklonů vzestupnic pro rychlost 60 km/h a nižší převýšení. Není zřejmé, jaké parametry GPK budou platit po zřízení úseku, chybí legenda k barvě popisů.
 - **Opraveno**
- Pro stav s nižším převýšením neodpovídá sklon vzestupnic a převýšení v inflexu v km 5,404 ustanovením čl. 7.2.2.2 a příloze A ČSN 73 6360-1 pro protisměrné oblouky s převýšením a přechodnice bez mezipřímé.
 - **Opraveno**
- V situaci rozlište druhem čáry stávající stav, směrovou a výškovou úpravu a vkládání nového železničního svršku dle legendy.
 - **Opraveno**
- Doplňte polohy přechodů z otevřeného na zapuštěné kolejové lože.

Podélný profil

- Směrové poměry jsou popsány odlišně od situace, jsou přeházené popisy převýšení i délek a pořadí přechodnic. Převýšení v popisech neodpovídá vykreslenému průběhu převýšení kolejnicových pásů.
 - **Opraveno**

Příčné řezy

- Základní šířka skloněné pláně tělesa železničního spodku na jednokolejné trati v přímé je 6,20 m, tj. okraj PTŽS min. 3,1 m od osy koleje. Upravte šířku dle Vzorových listů
- železničního spodku Ž 1.12-N.
 - **Šířka PTŽS bude 3,1 m od osy koleje.**
 - **Návrh PTŽS je zpracován v souladu s předpisem SŽ S4 článek 21, šířka PTŽS je 6,20m (2 x 3,10m) a sklon 5%. Osa pláně však není totožná s osou koleje a to z důvodu, že v případě ukloněné pláně ŽSp a totožné osy pláně a koleje dochází ke stavu, kdy stezka „nižší“ se bez rozšíření PTŽS v zásadě ani nepřiblíží k minimální požadované šířce 55cm, šířka stezky je v takovém případě pouze cca 45cm! Stezka „vyšší“ však výrazně přesahuje šířku 75cm. Rozdíl šířky stezek je tedy více než 30cm ve prospěch „vyšší“ stezky. Tímto dochází k nerovnoměrnosti rozmístění materiálu PTŽS případně i tělesa dráhy a nutnosti již v základu provést rozšíření PTŽS, které zvyšuje potřebu materiálu pláně a náklady stavby. V případě, že osa pláně nebude totožná s osou koleje (osa pláně je uprostřed dolní hrany kolejového lože) je zajištěna stejná a dostatečná šířka stezek po obou stranách koleje a rovnoměrné rozmístění materiálu PTŽS a tělesa. (viz. přiložený obrázek). Tento**

problém s rozdílnou osou pláň a koleje by nenastal pokud by PTŽS nebyla vyžadována v příčném sklonu.

-
- Řezy v km 5,675 – 5,725 jsou na mostní konstrukci. Doplněte do ji řezů a zákres železničního svršku tomu přizpůsobte.
 - **Doplněno**
- Schéma výstroje trati
- Tabulový staničník doplněte údaji o TUDU a pokud bude mimo přesnou polohu hektometru i doměrkem dle předpisu SŽDC M21.
 - **Doplněno**

SO 11-10-01.02 Železniční svršek, následná úprava

(Zpracoval: Ing. Hartman, tel.: 972 244 462, Hartman@spravazeleznic.cz)

- Nebyla nalezena náplň tohoto SO, doplňte.
 - **Doplněno**

SO 11-11-01 Železniční spodek

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

- Opravte šířku pláň tělesa železničního spodku v celém projektu. V příčných řezech je naznačena.
 - **Šířka PTŽS bude 3,1 m od osy koleje.**
 - Návrh PTŽS je zpracován v souladu s předpisem SŽ S4 článek 21, šířka PTŽS je 6,20m (2 x 3,10m) a sklon 5%. Osa pláň však není totožná s osou koleje a to z důvodu, že v případě ukloněné pláň ŽSp a totožné osy pláň a koleje dochází ke stavu, kdy stezka „nižší“ se bez rozšíření PTŽS v zásadě ani nepřiblíží k minimální požadované šířce 55cm, šířka stezky je v takovém případě pouze cca 45cm! Stezka „vyšší“ však výrazně přesahuje šířku 75cm. Rozdíl šířky stezek je tedy více než 30cm ve prospěch „vyšší“ stezky. Tímto dochází k nerovnoměrnosti rozmístění materiálu PTŽS případně i tělesa dráhy a nutnosti již v základu provést rozšíření PTŽS, které zvyšuje potřebu materiálu pláň a náklady stavby. V případě, že osa pláň nebude totožná s osou koleje (osa pláň je uprostřed dolní hrany kolejového lože) je zajištěna stejná a dostatečná šířka stezek po obou stranách koleje a rovnoměrné rozmístění materiálu PTŽS a tělesa. (viz. přiložený obrázek). Tento problém s rozdílnou osou pláň a koleje by nenastal pokud by PTŽS nebyla vyžadována v příčném sklonu.

Technická zpráva

- Kap 5.2.3 Doplněte, jakým způsobem bude provedena změna sklonu (překlopení).
 - **Bude doplněno**
 - Změna sklonu zemní pláň se provede od inflexního bodu na začátku přechodnice zborcenou plochou na délku 6m dle vzorových listů železničního spodku kapitola Ž 1.12-N, článku 22
- Doplněte popis úpravy svahů.
 - **Bude doplněno**

Situace

- Doplněte popis odvodnění – staničení, sklony, popis.

- Bude doplněno

Vzorové příčné řezy

- Doplníte zakreslení kabelových tras.
 - Bude doplněno
- V příčném řezu, kde je zakreslena ZKPP, tak podkladní vrstvu ukončete zároveň s hranou konstrukční vrstvy.
 - opraveno

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 11-20-01 Most v ev. km 5,703

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

- Zvažte úpravu ZKPP na opěře ve směru Brandýs. Mezi křídly je pláň tělesa skloněná vlevo a v podélném směru je spád k mostu. ŠD není úplně propustná a voda (při intenzivnějších srážkách) na povrchu doteče ke křídlu a podélným spádem poteče k opěře. A dle podélného řezu mostem voda poteče na opěru bez možnosti vtoku do kamenné rovnaniny.
 Ve zmíněném rohu je skloněním ZKPP ukončení níže než kamenná rovnanina, tzn. voda s přechodové oblasti právě v tomto rohu poteče štěrkovým ložem do kamenné rovnaniny. Míňe byl tvar upraven.

SO 11-20-01 Most v ev. km 5,703

(Zpracoval Ing. Laifr, tel: 972 244 255, laifr@spravazeleznic.cz)

Obecně

- Viz zásadní připomínky.

Stávající stav

- Vysvětlíte, co je čtvereček kolem pilot 3x2 m?
 Bylo převzato z archívni dokumentace. Zřejmě rozšířená pata pilot, také by nás to zajímalo. Toto nemá žádný vliv na jakoukoli část dokumentace.

Nový stav

- Schematicky zakreslete ponechávané části stávající konstrukce.
 Kromě konstrukcí pod úrovní terénu nebudou ponechávány žádné konstrukce. Bylo dokresleno do přehledného výkresu.
- Systémové závěsy požadujeme nahradit svařovanými. Důvodem je snížení náročnosti údržby.
 Systém závěsů a jeho volba byla vysvětlena na projekční poradě 14. 12. 2022. Požadovaný typ závěsů není pro tuto konstrukci vhodný a s ohledem na nutnost aktivace netuhých závěsů i prakticky neproveditelný.
- Piloty – CHA zkoušky požadujeme na obou krajních šikmých pilotách.
 Bylo upraveno
- Piloty – hlavní nosnou výztuž doporučujeme o něco prodloužit k vyrovnání případných nepřesností vrtání.
 Bylo upraveno
- Piloty – v řezu zakreslete stávající terén – z podélného řezu se jeví pravděpodobným, že bude nutné dosypávat nejen výkop, ale i stávající svah pro zajištění úrovně vrtání (základ je širší než stávající most). Nebylo by účelnější úroveň vrtání snížit? Omezení nepřesností hluchého vrtání. K diskusi. Zpětný zásyp po bourání není v postupu výstavby uveden. Předepište hutnění zpětného zásypu k zamezení deformací pod pilotovacím strojem.
 Bylo upraveno do výkopového plánu
- Piloty – úroveň vrtání doporučujeme zpevnit šablonou z betonu – omezení nepřesností, zejména u šikmých pilot
 Bylo upraveno
- Výkopy II. Etapa - podélný řez – svislé kóty 5800 a 6100 mm končí ve vzduchu.
 Bylo upraveno

- Chybí výkres postupu výstavby, zejména polohy jeřábů.
[Bylo doplněno do samostatné přílohy.](#)
- Postup výstavby – stanovte parametry dráhy pro přejezd pilotovací soupravy (odchylka od ideálního směru, atp.).
[Bylo doplněno do TZ SO 11-20-01](#)
- Výkres výztuže základu – ohyby vítáme, ale nemají rozkreslenou položku. Doporučujeme je roztáhnout mimo dřík základu (v průmětu dříku základu nemají žádnou funkci). Skutečně jsou nutné po 150 mm? Proč nejsou i v krajích, kde jsou nejvíce namáhané piloty?
[Bylo upraveno](#)
- Výkres výztuže základu – četné plovoucí kóty zakotvíte k bednění!
[Bylo upraveno](#)
- Výkres výztuže základu – pokud není nutná z výpočtu (štěpné síly, propíchnutí, min. stupeň vyztužení), požadujeme mezilehlou vodorovnou výztuž vysokého základu alespoň konstrukční.
[Mezilehlá výztuž nebude doplněna, protože není potřeba a je plýtvání prostředky.](#)
- Výkres výztuže základu – podélný řez základem – spony v půdorysu dříku nejsou nutné
[Spony jsou konstrukční a drží výztuž pohromadě, byly ve středu redukovány.](#)
- Výkres výztuže základu – pol. 108, 109 – proč jsou vodorovné části tak dlouhé? Proč neleží na položce 103 shora ke zjednodušení provádění?
[Konstrukčně správně je kotvení pod, jak je na výkrese, tak aby síly v ohybu byly zachyceny kolmou výztuží, bude ponecháno](#)
- Výkres výztuže základu – bylo by vhodné pol. 103 jednostranně ohnout a prostřídat, u pol. 105 hrozí otočení, doporučujeme délky udělat stejné.
[Pol. 103 bude ponechána, jedná se o rovnocenné řešení. Pol. 105 byla upravena](#)
- Výztuž úložného prahu – mezilehlou výztuž požadujeme doplnit i v druhém směru, alespoň konstrukčně, pokud nevyjde z výpočtu
[Výztuž byla doplněna, je nutná výpočtem](#)
- Výztuž závěrné zídky – spony nejsou nutné?
[Bylo upraveno](#)
- Tvar opěr – proč je deska pod lisy pro zvedání tak velká? Zdůvodněte.
[Aby se tam vešly dva lisy vedle sebe](#)
- Tvar křídel O1 – proč je sklon 13.1%, když stezka může být maximálně 12%?
[Bylo upraveno](#)
- Ložiska – tabulka je chybně.
[Bylo upraveno](#)
- Ložiska – požadujeme na dolní desku doplnit osazení pro tříosou libelu.
[Bylo upraveno](#)
- Mostní závěr - k čemu je vodorovná část závěru pod chodníkem, když je prostor zároveň správně kryt plechem? Doporučujeme vypustit a tvar závěru zjednodušit.
[Zalomením závěru na vodorovnou plochu nezatéká mezi závěrnou zídku a most do prostoru ložisek. Krycí plech zde je umístěn, aby nedocházelo k padání listí a jiných cizorodých částí do dilatačního profilu mostního závěru. S tímto požadavkem na toto řešení se setkáváme u některých správců mostu při realizaci, bude ponecháno.](#)
- Přechodové oblasti – nesouhlasíme s detailem 8.
[Chybí zdůvodnění nesouhlasu. Jedná se o standartní detail používaný na desítkách mostů bez závad, bude ponechán.](#)
- Odvodnění – otvory ve víčku doporučujeme zvětšit.
[Bylo upraveno na 25 \(s ohledem na frakci štěrku 32/64\)](#)
- Půdorys – doporučujeme příčný sklon svahu v přechodu mezi svahováním před opěrou a zářezem silnice provést ve sklonu mírnějším, než 1:1,5.
[S ohledem na nutné výkupy pozemní z důvodu úzkého pozemku SŽ, bude ponecháno.](#)
- OK – není zcela zřejmá geometrie tuhého závěsu. Je přechod šířek lineární, s lomem ve svarech (přídavný ohybový moment), nebo ve svarech zachováváme tečnu?
[Přechod šířek je lineární s lomem ve svarech pásnic. Změna směru pásnice je velice malá, úhel 0,48°. Úhel byl nově vyznačen v řezu diagonálou "D1". Vzhledem k tomu, že rozhodující pro dimenze závěsu je mezní stav únavy, je přídavný ohybový moment od takto malého úhlu zanedbatelný.](#)
- OK – Jaké je řešení dutých prostor? Doplňte.

Na každém montážním dílci oblouku je dutý prostor samostatně zavičkován, každý oblouk je tedy rozdělen na 7 oddělených částí + 2 části pod horní pásnici trámu. Není proto použit vypustní otvor.

Zavřená část u boku kolejového žlabu pod podlahou je vodorovná, zde žádné podmínky pro řešení nejsou (kromě svařování konstrukce na montáži v suchém stavu).

- TZ 5.2 – za 10 stupňů smažte C ;)
Bylo upraveno
- TZ 5.5.5.1 – MT/PT zkouškou doplňte i pro všechny svary zkoušené UT/TOFD – důvodem je kontrola povrchových vad, které tyto metody nezvládají.
Veškeré svary kontrolované ultrazvukovými metodami budou doplněny zkouškami na zjištění povrchových vad svarů.
- OK – revizní madlo a jistící úchyty nahoře na oblouku dle MVL 720, obr. 7.4 (pokud to staticky vyhovuje – únava).
Revizní madlo nebude na oblouku z architektonických a estetických důvodů použito. Jistících pomůcek je použito střídmě, aby nelákaly nepovolané osoby k lezení na oblouk. Vzhledem ke sklonu cca 30° v dolní části oblouku a šířce jeho horní pásnice 900 mm je počet jistících bodů dostatečný. Jistící úchyty z tyčových prvků průměru 20 mm budou nahrazeny vzorovými úchyty pro ocelové konstrukce z plechu P20x100-320 dle MVL 720.
- Postup výstavby – z jakého důvodu je nutné jezdit přes železniční most staveništní technikou (souběžná komunikace).
Protože není vhodný přístup na druhou stranu mostu.
- TZ 6.2 – nerozumíme části o zpětném dozvěnění pravého křídla u O1.
Bylo upraveno
- OK – příčné řezy – přechod mezi svislou a šikmou částí stěny oblouku – není nutný náběh tloušťek, lze skokem? (M od smykových sil, únava).
Zcela nerozumím připomínce. Změna přechodu tloušťky se provádí u příčných svarů, které jsou kolmo na směr napětí. Nutnost provádět přechod tl. mezi plechy průřezů není v EN požadována, jestli jsem připomínku správně pochopil.
- OK – pohled, řez VII – přechod mezi svislou a šikmou částí stěny oblouku – nedojde k vybočení (vzpěr).
Oblouk by měl být ze své podstaty zejména tlačným prvkem, na konci mostu je tento prvek navíc ve dvou řezech držen příčnými výztuhami tl. 35 a 20 mm. Tvar příčného řezu oblouku je zafixován také průnikem přes horní pásnici trámu. Navíc na vnitřní straně stěny trámu tato situace nenastává a tuhost je zde značná. Obava o vybočení zde není.
- OK – výkaz – Z25?
Zkouška Z25 je u všech prvků, kde je vyznačena zkouška č. 5. Jedná se o stěnu trámu na konci mostu (plechy tlustší než 14 mm); dolní a horní styčníky táhel oblouku tl. 70 mm; horní styčníkové plechy tl. 40 mm tuhých diagonál; horní pásnice trámů v místě průpletu s obloukem; konec horní pásnice oblouku, kde předpokládáme navaření montážních ok; plech mostovky tl. 25 mm na konci mostu (pouze v krajní části – dílec s trámem); podélné výztuhy mostovky; stěny a výztuhy tl. 35 mm podporových příčníků.
- TZ – S460 – požadavky? Čepy martenzit?
Po konzultaci s odborníky na nerezovou ocel se jeví nerezová ocel jako nevhodná pro železniční mosty budou závěsy provedeny ze standardní oceli s S460NL
- OK – táhla – předpokládá se předpětí na montáži? Požadujeme prověřit jednotlivý postup výměny všech táhel bez odtěžené kolejového lože.
Samozřejmě závěsy budou při montáži předepnuty a tím aktivovány v konstrukci a to několika kroci. Každý závěs je vyměnitelný bez nutnosti odtěžení kolejového lože vždy max. 1 ks na mostě, s dostatečnou rezervou v únosnosti u ostatních prvků.
- OK - detail D3, D4 – diskuse nad únavou; problematika nulového koutového svaru ve výběžích.
Nerozumíme dotazu. Styčníkové plechy pásnic tuhého závěsu jsou k horní pásnici trámu (na které budou úkosy) ovařeny tupým svarem, viz řez D1.
- OK - nesouhlasíme s náběhy strmějšími než 1:4 (horní ztužení).
Děkujeme za upozornění, náběh tloušťky byl prodloužen z 50 mm na 60.
- OK – řez V – výztuha příčného řezu R se zde jeví vodorovná, v detailu svislá.
Řez V je svislý, detail výztuhy je kreslen jako kolmý průřez obloukem. Proto je vidět v řezu V pouze řez výztuhou, nikoliv celá, protože není svislá vzhledem ke globálu.

- OK – zapojení ztužení HP do oblouku – dolní pásnice ztužení – nedojde uprostřed mezi výztuhami k prolomení oblouku? Proč je horní ztužení tak široké?
[Detail byl vyztužen, Horní příčník záměrně navazuje na koncové výztuhy tohoto detailu.](#)
- OK – detail F1, F2 – opět nulové svary, s detailem nesouhlasíme.
[Bylo upraveno](#)
- OK – některé detaily lehce nepřehledné pomohlo by šrafování položek v řezu.
[Do detailů a příčných řezů doděláno šrafování.](#)
- OK – pohled na bok kolejového žlabu – šikmé výztuhy jsou dotaženy k DP.
[Opraveno.](#)
- OK – do detailu D3, D4 zakreslete i šikmou výztuhu stěny od táhla.
[Doplněno.](#)
- OK – D1 – nesouhlasíme s lokálním zúžením kolem styčnickových plechů. Detail kolem konce – únava, přenos napětí.
[Zúžením a vsazením plechu s náběhy je u podle mého názoru vhodné, protože v přechodu je pásnice závěsu u dolní pásnice ovařena okolo třech stran u oblouku tak nevzniká složitý detail v přechodu u bočních plechů.](#)

Dokumentaci mostu SO 11-20-01 požadujeme předložit k připomínkám znovu.

Propustky

Obecně

- V přehledných výkresech požadujeme zakreslit geologii v tomto místě.
 - [IGP v tomto místě nebyl požadován, proto ani proveden. Při návrhu byly využity informace o podloží zjištěné v rámci IGP pro most a IGP pro pražcové podloží. Rovněž byly použity informace z archivních nedalekých vrtů, které jsou zaneseny v Geofondu. Všechny tyto podklady se shodují na tom, že v úrovni z.s. se vyskytují zvětralé pískovce. Zpracováno.](#)
- Výpočet zatížitelnosti je nutno rozšířit i o zatížitelnost základové spáry.
 - [Výpočet zatížitelnosti se v souladu s MVL 649 neprovádí. Zpracováno](#)
- Požadujeme doplnit přehledný výkres pohledy na obě čela.
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)
- Výkres výztuže - řezy čely doplňte o vnější obrys trouby (čárkovaně) k průkazu možnosti umístit výztuž a akceptovatelnosti jejího krytí.
 - [Doplněno. Zpracováno.](#)
- Požadujeme prověřit, zda výztuž v kolmém čele nad troubou je dostatečná pro zachycení sil od smršťování v tomto místě.
 - [Prověřeno, výztuž byla zahuštěná pro zachycení sil od smršťování. Zpracováno.](#)

Propustek SO 11-21-02 v km 5,504

- Nebylo by účelnější provést na vtoku šachtu? Úspora betonu za křídlo, možnost postavit se na dno a vedle sebe čistit, redukce splavování zeminy, atp.
 - [Z prostorových důvodů bylo zvoleno navržené řešení. Jímka by se musela provádět částečně mimo pozemek ve správě SŽ. Zpracováno.](#)
- Výkop a výkres tvaru spolu nekorespondují (nátok, hranice pozemku – 2:1 versus 1,5/1).
 - [Oba výkresy spolu korespondují. U výkopu je pouze popsán sklon výkopu \(2:1\) a v přehledném výkresu je popsán sklon odláždění \(1,5:1\) a sklon výkopu zde popisován není. Zpracováno.](#)

Závěr

S předloženou dokumentací za části mostů a železničního spodku nesouhlasíme. Opravenou a doplněnou dokumentaci požadujeme předložit znovu k posouzení. S ostatními částmi dokumentace souhlasíme za podmínky projednání a řádného vypořádání připomínek. Vypořádání připomínek zašlete elektronicky na emailové adresy zpracovatelů.

S pozdravem

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.

ředitel odboru traťového hospodářství

Přílohy:

Příloha č. 1: Čj. 38709/2019-SŽDC-GR-O13 Využívání recyklovaného kameniva kolejového lože

Váš dopis zn. IS C.E.Sta
Ze dne 1.3.2023
Naše zn. 19977/2023-SŽ-GŘ-O14
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Bc. Jan Bednář
Telefon +420 972 244 491
Mobil +420 601 123 167
E-mail bednarja@spravazeleznic.cz

Datum 5. června 2023

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ

Prostřednictvím systému C.E.Sta

Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice – Neratovice

Ing. Jiří Kaláč (Tel. 972 244 473, e-mail Kalac@spravazeleznic.cz)

SO 11-30-02

Technická zpráva, kap. 2.4 – Obsah kapitoly je totožný jako pro SO 11-30-01, kde je SO 11-30-02 uveden jako související SO. Vzhledem k tomu, že součástí překládaných kabelů SSZT mají být i kabely pro zabezpečovací zařízení, měla by závěrečná měření a přezkoušení také specifikovat rozsah přezkušovaného ZZ po opětovném zprovoznění kabelů. Ten bude dán konkrétním využitím kabelů položených na mostě.

[SO 11-30-02 byl přepracován](#)

Ing. Martin Krupička
*ředitel odboru zabezpečovací
a telekomunikační techniky*

(podepsáno elektronicky)

Váš dopis zn. notifikace z IS C.E.Sta
Ze dne 1. 3. 2023
Naše zn. 20455/2023-SŽ-GŘ-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@spravazeleznic.cz

Datum 5. června 2023

Správa železnic, státní organizace

elektronicky prostřednictvím

IS C.E.Sta

Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané projektové dokumentaci (DSP) výše uvedené stavby zasílá požadované stanovisko:

Vzhledem k tomu, že je předmětná železniční trať dle návrhu výhledové elektrizace vydané O6 GŘ SŽ prověřována z hlediska její možné budoucí elektrizace, je nutné u nového mostního objektu zohlednit požadavky platného předpisu TP 124 MD ČR na ochranu ŽBK před účinky bludných proudů.

Proto požadujeme postupovat v souladu s platným předpisem MD ČR TP 124, kdy je nutno požadovat realizaci základních ochranných opatření minimálně 4. stupně podle tabulky 1.

[Navržená opatření a konstrukční detaily splňují stupeň ochrany 4.](#)

Ing. Luboš Krátký

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 14620/2023-SŽ-GR-O15

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje

Ing. Petr Pokorný

Mobil

+420 725 797 058

E-mail

pokornyp@spravazeleznic.cz

Datum

23. března 2023

Správa železnic, s.o.

Stavební správa západ

Ing. Martin Černý

Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice“

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí (ŽP). K předkládané projektové dokumentaci stupně DUSP + PDPS uvádíme následující připomínky:

1. Odpady a odpadové hospodářství

Nesouhlasíme s navrhovaným odvozem vybouraného betonu na skládku odpadů, uváděným v části B. STZ - kap. B.6.18 „Demolice Most v ev. km 5,703“ a současně v TZ části D.2.1.4. Při nakládání se stavebními a demoličními odpady má v souladu s aktuálně platnou právní úpravou – zejm. směrnicí 2008/98/ES o odpadech (článek 11, 2 b) a zákonem č. 541/2020 Sb. (§ 15, písm. f) jednoznačnou prioritu jejich materiálové využití před uložením na skládce odpadů. Recyklovat a opětovně používat musí zhotovitel stavby min. 70 % stavebních a demoličních odpadů vč. materiálu železničního svršku a spodku. Pro stavební a demoliční odpady, které nebudou opětovně využity na předmětné stavbě, by dokumentace měla současně navrhnout vhodná zařízení pro nakládání s odpady (využití k terénním úpravám, recyklační střediska, sběr a výkup odpadu, dekontaminace odpadu, sběrný dvůr, skládky odpadů, apod.).

Žádáme dále o dodatečné zaslání části E. Dokladová část pro správní řízení, jejíž kapitola B.6 má řešit oblast nakládání s odpady.

Odpady budou odvezeny k recyklaci, bylo opraveno v technických zprávách. Byla doplněna dokladová část s odpadovým hospodářstvím.

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
ředitel odboru provozuschopnosti

Váš dopis zn. C.E.Sta

Ze dne 2.3.2023
Naše zn. 17839/2023-SŽ-GŘ-O30
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Bc. Monika Trpišovská

Telefon +420 972 241 448

Mobil +420 602 289 039

E-mail trpisojska@spravazeleznic.cz

Datum 5. června 2023

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Diamond Point,
Ke Štvanici 656/3, 186 00
Praha 8 – Karlín

Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice – Neratovice

Po prostudování předložené projektové dokumentace zpracované pro stavební povolení stavební akce „Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice“ Vám za Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽ sděluji, že nemáme připomínky.

Ing. Mgr. Vladimír Abraham, MBA
ředitel
Odbor bezpečnosti a krizového řízení

za správnost: Bc. Monika Trpišovská

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. S15876/US-10804/2023-SŽ-OŘ PHA-OPS

Listů/příloh 1/1

Vyřizuje Ing. Klabík Petr

Telefon +420 972 224 616

Mobil +420 722 973 387

E-mail Klabik@spravazeleznic.cz

Datum 5. června 2023

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

Ing. Martin Černý

Ke Štvanici 656/3

186 00 Praha

Vyjádření OŘ Praha

/Investor: Správa železnic, státní organizace/

Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ), Oblastní ředitelství Praha (dále jen OŘ PHA) posoudila předloženou dokumentaci ve stupni DUSP k akci „**Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice – Neratovice**“ a má následující připomínky a požadavky týkající se výše uvedené stavby:

Správa mostů a tunelů /SMT/ OŘ PHA:

Požaduje úpravy resp. doplnění následujícího:

Souhrnná TZ, str.10,11 - Duplikace SO 11-21-01

[Bylo upraveno](#)

Souhrnná TZ, str.11 - opravit ev.km mostu

[Bylo upraveno](#)

Most 5,703 (SO 11-20-01)

- příloha 2-04.2 do pohledu doplnit odvodnění

[Bylo upraveno](#)

- doplnit do výkresů mezistav po rekonstrukci mostu, ale při stávajícím uspořádání dálnice

Oba stavy jsou v dokumentaci zobrazeny, co se týče šířky komunikace D10. Svahy jsou pak vykresleny pro stav se stávajícím uspořádáním D10 tak, aby vyhovoval i rozšíření D10 a po rozšíření už nebylo nutné sahát do prostoru pod mostem s odlážděním. Upraví se pouze navazující svahy a místa se silničním příkopem. Do podélného řezu byly přidán popis „upravený terén před rozšířením D10“.

- upravit třídu prostředí z XF3 na XF2

Takto obecně se beton pro jednotlivé konstrukce nemůže měnit, byla provedena revize tak, aby betony odpovídaly TKP kapitole 18.

- sjednotit tvary sloupků na mostě a na křídlech -> L

Na mostě jsou krátké sloupky, proto jsou tvaru L. Pro vhodný estetický dojem jsou sloupky na křídlech ve stejných roztečích jako na mostě, na křídlech ovšem podle MVL 720 musí být U. Z tohoto důvodu jsou sloupky rozdílné a není možná záměna sloupků na křídlech za L.

- vyústění drenáže navrhnout s min. 100 mm přesahem

[Bylo upraveno](#)

Propustky (SO 11-21-01 a SO 11-21-02)

- dlažby ukončovat žb prahem nebo obrubníkem

o [Doplněno. Zapracováno.](#)

- letopočty umístit do římsy v ose objektu

o [standardizovaná výška letopočtu se do římsy nevejde, proto bylo zvoleno alternativní umístění, které bývá rovněž akceptováno. Zapracováno.](#)

- čela se zdají předimenzovaná – jsou dimenze čel staticky ověřeny

o [Čela jsou navržena jako tížné opěrné zdi v souladu s MVL649. Zapracováno.](#)

- upravit délku čel – od vrcholu svahového kužele ke konci čela na obou stranách 0,5m.

- o Čela byla sjednocena tak, aby po obou stranách byla stejně dlouhá. Zapracováno.

Místní správce: Jiří Svoboda, tel.: 720072567.

Kontakt: Ing. Jan Marek, tel.: 728 542 013.

Správa tratí Praha západ /ST Pz/ OŘ PHA:

Požaduje doplnit dokumentaci:

SO 11-00-01 Technická zpráva 5.1.13 Výstroj trati

-Staničníky – osazení nových staničníků minimálně v rozsahu stavby km 5,2 - 5,8 včetně, dle předpisů M21 a TPD a včetně zabetonování sloupků.

Doplněno

-Sklonovníky – osazení nových sklonovníků v souladu s předpisy v rozsahu napojení na stávající stavy.

Doplněno

Situace

-Graficky rozlišit niveletu stávající koleje/SVÚ/nový žel. svršek.

Opraveno

-Doplnit zákres a popis řešení zpevněných příkopů – délka, sklony. Dořešit stezky v okolí zpevněných příkopů – zejména u betonových žlabů s boční opěrrou.

Doplněno

Kontaktní osoba: Technický dozor investora – Jan Kravec, tel.: 725 963 862.

Kontakt: Ing. Jana Trtíková, tel.: 724 063 613.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Praha západ /SSZT Pz/ OŘ PHA:

Před zahájením stavebních úprav je nutné vytyčit kabelovou trasu, jak je uvedeno v technické zprávě SO 11-30-02 Přeložka kabelu SŽ – SSZT. Vytyčení je třeba objednat se 14ti denním předstihem na tel.: 724 053 527 Jiří Kolář. Pan Kolář bude také kontaktní osobou pro případ poškození, odcizení nebo kontroly našich kabelů před záhozem.

Montážní a měřičské práce dokumentované tímto stavebním objektem musí být prováděny autorizovanou firmou s oprávněním ke vstupu do drážních kabelových sítí.

Před přerušením kabelových vedení musí být tato činnost s předstihem konzultována s naším technikem p. Boudným tel.: 606 787 430, BoudnyL@spravazeleznic.cz, aby nedošlo přerušením k poškození koncových zabezpečovacích zařízení.

Kontakt: Milan Bělehrad, tel.: 606 622 787.

[Bylo včleněno do souhrnné TZ](#)

Odbor obchodních činností /OOČ/ OŘ PHA:

Upozorňuje, že a pozemku par.č. 475 v k.ú. Zápy eviduje smlouvy o výpůjčce č. 6458008316 a 6458001420, ve prospěch Ředitelství silnic a dálnic. Části pozemku byly vypůjčeny z důvodu realizace veřejné prospěšné stavby, a to rekonstrukce komunikace t.č. R10 resp. D10 vedoucí pod dotčeným mostem. Viz Příloha č. 1.

Vzhledem k územní kolizi staveb je nutné stavby koordinovat. Kontakt na zástupce Ředitelství silnic a dálnic: Ing. Michal Vrabec, úsek výstavby GŘ, e-mail: michal.vrabec@rsd.cz, tel.: 725045353. V případě, že bude nutné změna rozsahu výpůjčky, nebo její zrušení, požaduje o této skutečnosti informovat v dostatečném předstihu a to minimálně 4 měsíce předem na e-mail: ORPHAOOC@spravazeleznic.cz a současně informujte vedoucí oddělení obchodní podpory Bc. Veroniku Čermákovou, CermakovaV@spravazeleznic.cz.

Kontakt: Bc. Jaroslava Marcelová, tel.: 728 254 800.

[Bylo včleněno do souhrnné TZ](#)

Z hlediska požární ochrany OŘ PHA:

Není námitek k výše uvedené stavbě za předpokladu, že budou při realizaci stavby dodrženy požadavky a zásady požární ochrany uvedené v souhrnné technické zprávě - čl. B 2.8. „Zásady požární bezpečnostního řešení“ stavby.

Kontakt: Martina Švejdová, tel.: 724 165 919.

Níže uvádíme kontakty na zástupce odborných správ, které nemají k dokumentaci připomínky:

Správa elektrotechniky a energetiky /SEE/ OŘ PHA:

Kontakt: Lukáš Voldřich, tel.: 607 050 781.

Řízení provozu /ŘP/ OŘ PHA:

Kontakt: Michal Votava, tel.: 606 096 659.

Odbor energetiky a služeb /OES / OŘ PHA:

Kontakt: Michal Chalupecký, tel.: 702 194 293.

Projektovou dokumentaci doplněnou na základě našich požadavků a připomínek požadujeme předložit k opětovnému vyjádření.

Provedení staveb musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění – odkaz na internetové stránky SŽ-CTD: www.tudc.cz → *Dokumenty pro zhotovitele*.

Upozorňujeme, že toto vyjádření je vydáno pouze jako vyjádření za OŘ Praha.

Vyjádření ostatních organizačních složek dráhy (SŽ) si musíte taktéž zajistit.

Libor Škvára

náměstek ředitele pro techniku

Přílohy:

Příloha č. 1 - Zábory pozemků - elektronicky

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. č.j.1054/2023-SŽ-SŽG-RP PHA

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje

Ing. Stanislav Nol

Telefon

+420 972 221 787

Mobil

+420 724 961 019

E-mail

nol@spravazeleznic.cz

Č.zak

G731Z7220325

Datum

5. června 2023

Věc:

**Připomínky UOZI-Investora k Dokumentaci pro stavební
Rekonstrukce mostu km 5,703 trati Čelákovice – Nerato
R10)**

Černý Martin, Ing.
SŽ s.o. – SS západ,
Úsek technický PHA,
Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8

Dne 1.3.2023 obdržela SŽG žádost o připomínky k DSP uvedené stavby s odkazem na informační systém C.E.Sta.

Připomínkovaná Dokumentace pro stavební povolení v současné době **neobsahuje** Geodetickou část. Tu tedy **není možno připomínkovat**.

Geodetickou část je nutno do Dokumentace doplnit.

Koordinační a situační výkres C.2 a stavební část D.2 na pohled vypadají správně, nicméně jsou pouze ve formátu .pdf. Pro jejich skutečnou kontrolu je **správce PPK potřebuje obdržet v otevřené formě** (nejlépe .dgn).

Geodetická část byla doplněna a poslána v konceptu, její ověření proběhne po dořešení smluv trvalých záborů.

V Praze dne 3.3.2023

Ing. Stanislav Nol

Váš dopis zn. C.E.Sta
Ze dne
Naše zn.
Listů/příloh

Vyřizuje Jan Holík
Telefon +420 972 228 723
Mobil +420 727 904 501
E-mail Holik@spravazeleznic.cz

Datum 6. června 2023

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Ing. Martin Černý

Vyjádření k akci „Stavba S632000258 – Rekonstrukce mostu v žkm 5,703 trati Čelákovice-Neratovice“

Zasíláme tyto připomínky:

Ze strany našeho správce sítí (ČD Telematika, a.s.) byl vznesen „zásadní nesouhlas s technickým řešením přeložky optického a metalického kabelu“. Týká se našeho sděl. kabelu SŽ-CTD.

Technické řešení přeložek je třeba vždy předem konzultovat a nechat si potvrdit naším správcem sítí, než je zapracováno do technické zprávy. Do doby odsouhlasení tech. řešení naším správcem sítí nemůžeme dát k předložené dokumentaci kladné stanovisko. Žádám tedy o bezodkladné kontaktování našeho správce sítí a konzultaci o technickém řešení přeložky našeho kabel. vedení, které se v daném místě stavby nachází.

Upřesnění technického řešení SO 11-30-01-Přeložka kabelu SŽ - CTD již bylo telefonicky konzultováno s p. Vackem. Proběhlo finalizace řešení a koordinace tras provizorního přeložení po dobu výstavby a definitivního uložení kabelových tras s opravou železničního svršku a spodku. Finální řešení přeložky je předloženo.

Kontakt:

Milan Vacek, Vedoucí skupiny SKS
ČD-Telematika a.s.
Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9
Tel.: +420 972 225 111, +420 972 225 110
Mobil: +420 724 062 783
e-mail: milan.vacek@cdt.cz

S pozdravem

V Praze 24.3.2023

Jan Holík

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
systémový specialista, úsek železniční telematiky, odd. správních činností

Malletova 2363/10, 190 00 Praha 9 - Libeň

T: +420 972 228 723, M: +420 727 904 501, E: Holik@spravazeleznic.cz

—

—