

---

## ZÁZNAM

Z jednání akce:

### **„Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice Kadaň“**

ve stupni **DUSP+PDPS** konané dne 13.4.2022 od 12:30 hodin v zasedací místnosti fy TOP CON SERVIS s.r.o.

Přítomni dle prezenční listiny, kde jsou uvedeny kontakty na jednotlivé účastníky. Část účastníků byla připojena online pomocí MS Teams.

#### Všeobecně

Zástupci projekční firmy TOP CON SERVIS s.r.o. a Prodin a.s., prošli postupně veškeré připomínky.

Cílem jednání bylo ujasnění připomínek, jejich konferenčnímu projednání a stanovení rozsahu jejich zpracování a odsouhlasení řešení před definitivním odevzdáním dokumentace po připomínkách.

#### Závěr:

Na jednání byly osvětleny zásadní připomínky O13. Požadavek na znovu předložení dopracované dokumentace k připomínkám byl souhlasně potvrzen jako potřebný.

Jednotlivé připomínky byly zpracovány a případně projednány s jednotlivými připomínkovateli, a to buď přímo na tomto jednání, nebo později v rámci individuálního jednání (e-mail, telefon, Teams). Výstupem jsou odpovědi na připomínky, které jsou přílohou tohoto zápisu a souhlasná stanoviska na zpracování připomínek obdržena emailem po opětovném předložení dokumentace.

Podle poznámek zapsali L. Marek, I. Heinz, V. Mičjan

Příloha: Odpovědi na připomínky a souhlasy se zpracováním připomínek:

- 1) CTD – Centrum telematiky a diagnostiky
- 2) O11, O12 - Odbor řízení provozu\_odbor plánování výluk
- 3) O13 – Odbor traťového hospodářství
- 4) O14 - Odbor zab. a telekom. techniky
- 5) O6 – Odbor přípravy staveb
- 6) OŘ Ústí nad Labem



## PREZENČNÍ LISTINA

akce **“Rekonstrukce mostů v km 26,000 trati Kaštice – Kadaň, SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000”** konané dne 13. 04. 2023 ve 12:30 hod. v zasedací místnosti firmy TOP CON SERVIS s.r.o.

[illegible]

Váš dopis zn. C.E.Sta  
Ze dne  
Naše zn. 2447/2023-SŽ-CTD-ÚŽT  
Listů/příloh 1/1

Prostřednictvím IS C.E.Sta

Vyřizuje Přemysl Vostárek  
Telefon +420 972 424 025  
Mobil +420 777 770 286  
E-mail vostarek@spravazeleznic.cz

Datum 26. června 2023

Věc: Vyjádření SŽ CTD k projektové dokumentaci DUSP+PDPS stavby: „**Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň**“

V SO 11-20-01 v části D.2.1.4 Technická zpráva:

- Projektově dořešit - nové kabelové trasy a kabelovod nebo kabelovou lávku přes mostové těleso.
- Projektově dořešit - přechod kabelů z mostní konstrukce do terénu.
- Projektově dořešit - dle SŽ TS 1/2022-SZ - do celé délky výkopu (od km km 25,659 do km km 26,394) položit tři trubky HDPE (m,č,f) a kabel 10XN 0,8. HDPE a 10XN budou v km 18,568 a v km 19,820 ukončeny v kabelových komorách.
- Není uveden pracovní postup při vymístění stávajícího sděl. kabelu – doplnit

Vykomunikováno: dle aktualizovaného vyjádření z 27.2.2023 pro stavbu se na mostě žádné kabely ve správě ČD - Telematika a.s. nenachází a byly proto z projektu vymazány.

Po opětovné komunikaci s ČD-T, jako správcem sdělovací a dálkové kabelizace pro SŽ (dnes SŽ SŽT – dříve SŽ CTD) byly připomínky vypořádány takto:

- Nové chráničky a kabely v km 25,659 až km 26,394 nebudou realizovány.
- Na mostě se v současné době žádné kabely odstraňovat nebo vymísťovat nebudou.
- V rámci rekonstrukce mostu bude zřízena příprava pro budoucí vedení sítí na mostě - kabelovou lávku vně zábradlí, podél pravé strany mostu.

Při realizaci stavby „Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň“ dojde ke styku event. k nutnosti provést překládku našeho sděl. kabelu v majetku (správě) Správy železnic, státní organizace (CTD Praha), které je chráněno dle § 102 zákona č.127/2005 Sbírky, O elektronických komunikacích, je nutné dodržet následující podmínky:

Předem ve spolupráci s naším správcem sítí spol. ČD-Telematika a.s. dojde k vytýčení kabelů SŽ, CTD, (www.cdt.cz/vytyceni), po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranném pásmu kabelu nesmí být skládky a deponie zemin a materiálu a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení. Plochy v ochr. pásmu se též nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů. V případě předpokládaného pojiždění trasy kabelu těžkými mechanismy bude trasa v ochranném pásmu kabelu chráněna betonovými panely tl. min. 10 cm.

V rámci stavebních prací je třeba respektovat naše stávající technologie sloužící pro řízení provozu Správy železnic, s.o. a musí být zajištěn jejich nepřetržitý provoz po celou dobu realizace stavby. Případné kolize a manipulace s naším sděl. kabelem nutno řešit v předstihu s vedoucím okrsku servisu kabel. sítí (kontaktní osoba: Ing. Vlastimil Zaspal, Mobil: +420 602 760 676, e-mail: [vlastimil.zaspal@cdt.cz](mailto:vlastimil.zaspal@cdt.cz)).

U servisní organizace spol. ČD-Telematika a.s. nechat DK kabely **proměřit, a to před rekonstrukcí a následně po ukončení rekonstrukce.**

V případě přerušení provozu na sděl. vedení / zařízení si investor zajistí výluky na trati a výluky na sdělovacím zařízení u SŽ - Odboru plánování a koordinace výluk (O12)

Po ukončení rekonstrukce vyhotovit a předat opravu kabelové knihy spol. ČD-Telematika a.s. a SŽ CTD Praha

V souvislosti s realizací stavby upozorňujeme na skutečnost, že veškeré náklady na opravu poškození našeho sděl. vedení, včetně sankcí souvisejících s výpadkem provozu budou k tíži zhotovitele stavby.

Požadujeme dodržení Všeobecných podmínek pro činnosti na kabelech (a v jejich okolí) v majetku Správy železnic, státní organizace, CTD (v příloze).

Žádáme Vás o zaslání opravené PD, do té doby nesouhlasíme s předloženou DUSP+PDSP.

V Ústí nad Labem 28.2.2023

**Přemysl Vostárek**

úsek železniční telematiky  
odd. správních činností



**Všeobecné podmínky pro činnosti na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizace  
(ve správě Centra telematiky a diagnostiky)**

Schváleno CTD č.j.: 1545/2022-SŽ-CTD-ÚŽT ze dne: 14.01.2022

ČD - Telematika a.s. jako organizace udržující je na základě smluvního vztahu odpovědná za zajištění provozu, dohledu, servisu a údržby na zařízení telekomunikační infrastruktury Správy železnic, státní organizace ve správě Centra telematiky a diagnostiky (dále jen CTD).

Stavebník pracující v blízkosti kabelového vedení, nebo manipulující s kabelovým vedením ve správě CTD, je povinen učinit veškerá potřebná opatření tak, aby nedošlo k poškození nebo zhoršení kvality sítě elektronických komunikací a zařízení stavebními pracemi, zejména tím, že zajišťuje:

- aby projektová dokumentace byla zpracovaná dle platné legislativy. V polohopisných výkresech dokumentace je nutno uvádět železniční kilometry (jestliže se jedná o ochranné pásmo dráhy),
- aby činnosti na majetku ve správě CTD uvedené již ve stupni dokumentace pro územní řízení byly v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah, (do projektové dokumentace pro územní řízení je nutno zakreslit síť elektronických komunikací ve správě CTD),
- písemné vyrozumění organizaci udržující o zahájení prací, a to nejméně 15 dnů předem,
- aby před zahájením zemních prací bylo pracovníky ČD – Telematika a.s. (kontakty naleznete na [www.cdt.cz](http://www.cdt.cz), sekce **O nás – Informace pro stavebníky - Vytýčení trasy telekomunikačního vedení**) provedeno vytýčení polohy podzemní sítě elektronických komunikací a zařízení přímo ve staveništi (trase),
- prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
- upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech největší opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) používali pouze ruční kopání,
- řádné zabezpečení odkryté podzemní sítě elektronických komunikací (zařízení) proti poškození, zcizení a řádné zajištění výkopů případně včetně osvětlení,
- odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- ochranu kabelů v místech, kde kabel vystupuje ze země (vstupy do budov, rozvaděčů, na sloupy, trasy kabelu na mostech a propustcích, apod.) a také kabelových vedení a závěrů v objektech,
- odpovídající ochranu příslušenství kabelových tras (ochranné a označující prvky, tzn. žláby, chráničky, HDPE trubky, kabelové označovníky, markery, ...),
- aby organizace provádějící zemní práce zhotvila zeminu pod kabelem před jeho zakrytím po vrstvách (záhozem) a vyzvala ČD - Telematiku a.s. (kontakty naleznete na [www.cdt.cz](http://www.cdt.cz), sekce **O nás – Informace pro stavebníky - Vytýčení trasy telekomunikačního vedení**) k provedení kontroly před zakrytím kabelu, zda není vedení (zařízení) viditelně poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a stanovené podmínky,
- aby nad kabelovou trasou a v jejím ochranném pásmu byl dodržován zákaz skládek, deponií materiálů, vysazování trvalých porostů a budování zařízení, která by znemožnila přístup ke kabelům. Bez souhlasu správce nesnižovat, ani nezvyšovat vrstvu zeminy nad kabelovou trasou,
- aby při křížení, příp. souběžích podzemní sítě elektronických komunikací byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
- aby při provádění zemních prací byla dodržena ČSN 33 2160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVV a ČSN 33 2000-5-54-ed.3 „Uzemnění a ochranné vodiče“,
- neprodlené ohlášení každého poškození podzemní sítě elektronických komunikací a zařízení organizaci ČD - Telematika a.s. (telefonicky HELP DESK: +420 972 110 000),
- ohlášení ukončení stavby organizaci udržující, včetně správce a jeho pozvání ke kolaudačnímu řízení,
- aby při provádění prací byly respektovány podmínky vyplývající ze zákona o elektronických komunikacích č.127/2005 Sb., zákona o drahách č.266/1994 Sb. a stavebního zákona č.183/2006 Sb., včetně platných prováděcích vyhlášek.,
- provedení prací (včetně projektování) na síti elektronických komunikací (zařízení) organizací, jejíž pracovníci provádějící práce mají platné příslušné odborné oprávnění k práci na železničním telekomunikačním zařízení, dle zákona o drahách č.266/1994Sb., „Podmínky odborné způsobilosti“ výše uvedeného zákona a vyhl.č.101/1995 Sb., a příslušných výnosů Správy železnic, státní organizace (zejména Předpisem Zam 1). Toto (časově omezené) oprávnění lze získat složením příslušné odborné zkoušky u ředitelství Správy železnic, státní organizace,
- uzavření „Smlouvy o vynucené překládce podzemního komunikačního vedení“ se správcem kabelu (Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň) v případě, kdy je telekomunikační vedení (zařízení) položeno nebo jeho poloha změněna mimo pozemky Správy železnic, státní organizace,
- ověření výškového umístění vedení (zařízení) ručně kopanými sondami vzhledem k tomu, že správce neodpovídá za změny provedené bez jeho vědomí nad trasou vedení (zařízení).

**Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti podle zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách.**

**Případné rozpory nebo výjimky z jednotlivých ustanovení řeší správce, kterým je: Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky se sídlem Praha 9 - Libeň, Malletova 10/2363.**

---

Dobrý den,  
souhlasím s přiloženou dokumentací a s vypořádáním připomínek.  
Hezký den

## **Přemysl Vostárek**

**Správa železnic, státní organizace**  
**Správa železniční telematiky**

Systémový specialista  
Odbor servisu sítí  
Oddělení technického dozoru staveb

Sídlo: V Celnici 1028/10, 110 00, Praha 1  
Pracoviště: Drážní ul., 400 01, Ústí nad Labem západ-Stavědlo 1  
T +420 972 424 025  
M +420 777 770 286  
E-mail: [vostarek@spravazeleznic.cz](mailto:vostarek@spravazeleznic.cz)  
[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)



Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)

---

**From:** heinz@topcon.cz <heinz@topcon.cz>

**Sent:** Thursday, May 25, 2023 2:58 PM

**To:** Vostárek Přemysl <Vostarek@spravazeleznic.cz>

**Subject:** zásilka služby Úschovna.cz

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 15921/2023-SŽ-GŘ-O11

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Jaroslav Daněk

Telefon +420 972 524 575

Mobil +420 725 767 812

E-mail danek@spravazeleznic.cz

Datum 7. března 2023

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

Ke Štvanici 656/3

186 00 Praha 8

**„Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice – Kadaň“, soukumentaci pro vydání společného povolení**

K předložené dokumentaci pro vydání společné povolení (DUSP) stavt v km 26,000 trati Kaštice – Kadaň má úsek řízení provozu následující připomínky:

**Odpovědi na připomínky Ing. Ivo Heinz**

**1. Odbor řízení provozu (O11)**

(zpracovatel: Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575)

- 1) Část B: V celé části je nesprávně uváděno, že dráha Kaštice – Kadaň-Pruněrov je dráhou celostátní – nutno opravit na regionální.  
**opraveno**
- 2) Část B, kapitola B.4.2: Z první věty nutno vypustit Kralupy, kategorii dráhy opravit dle připomínky č. 1.  
**opraveno**
- 3) Část B, kapitoly B.4.2 a B.4.3: Chybí údaje o vlečce č. 3213, která je z traťové koleje (prostorový oddíl Želina – Kadaň) zapojena v km 26,402 výhybkou č. KZ1. Dále není uvedeno, jak bude možné obsluhovat tuto vlečku během plánovaných výluk. Upozorňujeme na to, že pro jejího vlastníka provozuje dráhu společnost Railway Capital a.s., která současně tuto vlečku využívá pro odstavování svých motorových jednotek.

**Údaje o vlečce doplněny do B. 4.2 a B.4.3. Obsluha vlečky bude řešena samostatně v rámci žádosti o ROV. Předpokládá se přístup k obsluze vlečky ze směru od žst.Kadaň.**

**2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)**

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

- 4) B.4 Provozní a dopravní technologie: Doplnit traťovou třídu zatížení po realizaci této stavby. Předpokládáme, že důvodem stávající traťové třídy je právě technický stav mostu v km 26,000.

**Doplněno, traťová třída zatížení po zesílení OK bude C2/30.**

- 5) B.4.4 Koordinace s dalšími infrastrukturními opatřeními: Příprava stavby „Elektrizace úseku Březno u Chomutova – Chomutov“ byla dle rozhodnutí CK MD ukončena.

**Odstraněno**

- 6) B.8 Zásady organizace výstavby: Doplnit vymezení výluky (traťová kolej Kadaň – Želina).  
**Nepřetržitá výluka bude v traťovém úseku žst.Kadaň předměstí – Želina.**

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



Váš dopis zn. IS C.E.Sta.  
Ze dne 15. 2. 2023  
Naše zn. 18471/2023-SŽ-GR-O13  
Listů/příloh 11/0

Vyřizuje Ing. David Zeman  
Telefon +420 972 244 004  
Mobil +420 725 775 096  
E-mail zemand@spravazeleznic.cz

Datum 17. března 2023

**Správa železnic, státní organizace**  
**Stavební správa západ**  
Ing. Kejval Stanislav

(pouze elektronicky)

## Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň

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

Odpovědi za SO 11-20-01 doplnil: Ing. Ivo Heinz ([heinz@topcon.cz](mailto:heinz@topcon.cz); 731 226 654)

Odpovědi za SK 11-00-02 doplnil: Ing. Vlastimil Mičjan ([vlastimil.micjan@prodin.cz](mailto:vlastimil.micjan@prodin.cz); 601 159 919)

## Zásadní připomínky k projektu

(zpracovali Ing. Pavla Fialová, tel. 607 202 557, [Fialova@spravazeleznic.cz](mailto:Fialova@spravazeleznic.cz) a Milan Kučera, tel. 602 705 896, [Kucera@spravazeleznic.cz](mailto:Kucera@spravazeleznic.cz))

- Vysvětlíte výsledné rychlostní a přechodnostní parametry na mostě a řešeném úseku. Sjednotíte a doložíte statickými přepočty.
  - V technické zprávě SO 11-20-01 mostu je uvedena traťová rychlost **30 km/h**, dále je u jednotlivých konstrukcí K03: **C2/30**, K02 a K04: **C2/40**.

### OPRAVENO

Na základě statického přepočtu jsou v novém stavu navrženy tyto kvalitativní technické a technologické parametry:

- Traťová rychlost – 40 km/h .
- Rychlost na mostě – 40 km/h pro TTZ B2.
- Most umožňuje přechod mimořádné zásilky C2-30.
- Směrová a výšková úprava trati.
  - V technické zprávě SO 11-00-02 žel. svršku a spodku: „Stavbou se nemění stávající rychlost **40 km/h** v řešeném úseku. Stavba umožní odstranění stávajícího trvalého omezení rychlosti (TOR) 10 km/h přes most.“

*Opravena formulace v TZ SK 11-00-02:*  
*Stavba umožní odstranění stávajícího trvalého omezení rychlosti (TOR) 10 km/h, které je umístěno právě z důvodu stavu mostního objektu. Pro rychlost v řešeném úseku bude určující přechodnost mostního objektu B2/40 po rekonstrukci. Mostní objekt umožní i přechodnost C2/30 pro mimořádnou zásilku. Návrhová rychlost bude přes most a v přilehlých směrových obloucích v trati před a za mostem V=40 km/h, tedy shodná se stávající rychlostí přilehlých traťových úseků.*
  - Není doložen aktuální statický výpočet. Přepočty zatížitelnosti provedené v rámci diagnostiky (u K03 dokonce pro **B2/40**) nelze pro tento účel použít. Neobsahují výpočty pro požadovanou přechodnost, liší se v navrhovaných úpravách (např. poloha a geometrie brzdných ztužení), neobsahují přehled zatížitelnosti (viz S5/1 příloha E) a slouží výhradně pro účely porovnání

ekonomické výhodnosti možných variant zesílení (viz závěr přepočtů).  
Požadujeme proto dopracování statických výpočtů.

## PŘEPOČET DOPRACOVÁN.

### Zde přikládám závěr statického přepočtu K02 a K04

Most v TÚ 0541 Kaštice – Kadaň – Pruněrov v km 26,000

Přepočet přechodnosti a zatížitelnosti mostu

#### 9. Závěr

Při přepočtu stávající nosné konstrukce bylo zjištěno, že hlavní nosná konstrukce (hl. nosníky, podélníky a příčníky) nevyhovuje pro neomezenou dobu životnosti z hlediska požadované přechodnosti C2/40. V návaznosti na tuto skutečnost byl vypracován návrh výměny a případně zesílení nevyhovujících konstrukčních prvků. Pro zajištění neomezené doby životnosti z hlediska přechodnosti C2/40 jsou nutná následující opatření:

- Výměna podélníků na celé délce nosné konstrukce (včetně prodloužení některých koncových podélníků o 1,2 m uložených na samostatná ložiska)
- Zesílení příčníků přínýtováním plechem
- Výměna diagonál vodorovného ztužení mostovky ve všech vazbách
- Výměna koncových diagonál dolního horizontálního ztužení
- Výměna svislic dolního horizontálního ztužení
- Výměna diagonál příčného ztužení v prvních 2 vazbách

Bylo prokázáno, že další prvky hlavní nosné konstrukce **VYHOVUJÍ** pro přechodnost C2/40 (viz Příloha 1). Cílem tohoto přepočtu bylo zjištění přechodnosti a zatížitelnosti konstrukčních prvků. Případná výměna zkorodovaných styčnickových plechů musí být provedena při realizaci na základě zjištěné míry zkorodování.

Využití některých diagonál a horního pasu pro přechodnost C2/40 dosahuje téměř 100 %. Zesílení pro zajištění vyšší přechodnosti by si proto vyžádalo zesílení hlavního nosníku, které se již jeví jako neekonomické v porovnání s osazením nové konstrukce s plnou zatížitelností.

Pro zajištění možnosti umístění lisů pro výměnu částí ložisek je nutné dolní příčník koncové (šikmé) vazby vyměnit za 2xU200 (S355). Konstrukce může být zvedána z ložisek pouze při rychlosti větru 5 m/s a nižší a zároveň pro zvedání je nutné konstrukci odlehčit snesením mostního svršku (kolejnic, mostnic) a podélníků (staré podélníky jsou odstraněny a konstrukce je zvedána před montáží nových podélníků). Maximální poloha lisu na dolním pasu je 0,525 m od osy ložiska; maximální poloha lisu na koncovém šikmém dolním příčníku je 0,425 m od osy ložiska. Pro omezení lokálního účinku lisů musí být lis vypodložen roznášecí deskou alespoň 150x150 mm z P20. Konstrukci ve zvednuté poloze je nutné držet jen po nezbytné nutnou dobu a po vyjmutí částí ložisek uložit na provizorní podepření v místě původního ložiska.

V Praze dne 5.5.2023 za tým řešitelů



prof. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.

Ing. Vladimír Příbramský, Ph.D.

## Zde přikládám závěr statického přepočtu K03

Přepočet zatížitelnosti mostu TÚ 0541 Kašnice – Kadaň – Pruněřov v km 26,000 – Konstrukce K03

### 9. Závěr

Při přepočtu stávající nosné konstrukce bylo zjištěno, že hlavní nosná konstrukce (hl. nosníky, podélníky a příčníky) nevyhovuje pro neomezenou dobu životnosti z hlediska požadované přechodnosti C2/30. V návaznosti na tuto skutečnost byl vypracován návrh zesílení, výměny a případně doplnění konstrukčních prvků. Pro zajištění **neomezené** doby životnosti z hlediska přechodnosti C2/30 jsou nutná následující opatření:

- Doplnění brzdného ztužení mostovky
- Ztužení tlačené stojiny horního pasu proti boulení
- Zesílení pásnic podélníků přínýťovaným plechem
- Zesílení pásnic příčníků přínýťovaným plechem
- Zesílení svislic hlavního nosníku přínýťovanými úhelníky
- Výměna diagonál zavětrování v úrovni dolního pasu ve všech vazbách
- Výměna koncového příčného ztužení pod krajními příčníky
- Zesílení tlačných diagonál příčného ztužení

#### 9.1. Doplnění závěrů na základě RDS (2023)

Na základě konzultací s projektantem došlo k několika úpravám původního návrhu, který sloužil pouze pro porovnání ekonomické výhodnosti varianty zesílení. Především se jednalo o upřesnění geometrie a profilů brzdného ztužení a ostatních prvků zesílení. Na základě úpravy původně navržených prvků zesílení a další numerické analýzy vyvstala nutnost provést doplňující opatření, mezi které patřilo doplnění zesílení horního pasu v oblasti styčnicků (1, 1'), kde dochází k přemáhání příčným ohybem, a také doplnění zesílení tlačných diagonál hlavního nosníku, jejichž využití je hraniční. Jako doplnění přepočtu z roku 2021 bylo dále upřesněno následující: Pro zajištění **neomezené** doby životnosti z hlediska přechodnosti C2/30 je nutné k výše zmíněnému doplnit následující opatření:

- Doplnění ztužení horního pasu ve styčniku 1 a 1', kde dochází k přemáhání příčným ohybem,
- Zesílení kriticky využitých tlačných diagonál hlavního nosníku

Bylo prokázáno, že další prvky hlavní nosné konstrukce **VYHOVUJÍ** pro přechodnost C2/30 (Viz Příloha 2). Cílem tohoto přepočtu bylo zjištění přechodnosti a zatížitelnosti konstrukčních prvků. Případná výměna zkorodovaných styčnickových plechů a spojovacích prostředků musí být provedena při realizaci na základě zjištěné míry zkorodování.

Na závěr je potřeba podotknout, že využití některých prvků horního a dolního pasu a diagonál pro přechodnost C2/30 je naprosto hraniční. Zesílení pro zajištění vyšší přechodnosti by si vyžádalo ještě rozsáhlejší zesílení hlavního nosníku, které se jeví jako neekonomické v porovnání s osazením nové konstrukce s plnou zatížitelností.

Pro zajištění možnosti umístění lisů pro výměnu částí ložisek je nutné nahradit krajní šikmou příčnou vazbu v úrovni dolního pasu za dvojici U-profilů 2xU200 z oceli třídy S355 a zároveň zvětšit svislý styčnickový plech navazující v tomto místě na krajní svislici plechem z oceli třídy S355. Konstrukce může být zvedána z ložisek pouze při rychlosti větru 5 m/s a nižší, zároveň je pro zvedání nutné konstrukci odlehčit snesením mostního svršku (kolejnic, mostnic). Maximální poloha lisu na dolním pasu je 0,625 m od osy ložiska. Maximální poloha lisu na šikmé příčné vazbě je 0,500 m od osy



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE, Fakulta stavební  
Katedra ocelových a dřevěných konstrukcí, Thákurova 7, 166 29 Praha 6

52

Přepočet zatížitelnosti mostu TÚ 0541 Kašnice – Kadaň – Pruněřov v km 26,000 – Konstrukce K03

ložiska. Pro omezení lokálních účinků od zdvihu je nutné lis vypodložit pod nosnou konstrukcí roznašecí deskou o rozměrech 200x200 mm z P20. Konstrukce musí být ve zvednuté poloze pouze po nezbytně nutnou dobu, po vyjmutí částí ložisek je nutné konstrukci uložit na provizorní podepření v místě původního ložiska.

V Praze dne 06.05.2023 za tým řešitelů



prof. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.

Ing. Jakub Vůjtek

- Vysvětlíte, proč nejsou na konstrukci K03 zesíleny tlačené diagonály příčného ztužení, se kterými uvažuje návrh v přepočtu zatížitelnosti (souvisí s předchozím bodem).

**PŘEPOČET DOPRACOVÁN. TLAČENÍ DIAGONÁLY BYLY ZESÍLENY.**

## Připomínky k jednotlivým částem a objektům

### D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

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

#### Technická zpráva

- Staničení bude definiční, stavební staničení lze použít, ale bude k němu doplněno staničení definiční (stavební staničení se odliší např. kurzívou).  
*Projektant požádal o odsouhlasení staničení správce PPK (SŽG, RP Ústí nad Labem). Na jeho pokyn je v projektu uvedeno staničení vztažené ke staničení stávajícího stavu (stavební staničení). V hlavních bodech osy koleje bylo doplněno staničením definičním (odlišeno barevně a kurzívou), které je v začátku řešeného úseku napojeno na staničení projektu PPK. Dle vyjádření správce PPK bude v budoucnu staničení v celém úseku konsolidováno.  
Pro přehlednost dokumentace při realizaci bylo definiční staničení doplněno jen do výkresu Situace a Podélného profilu.*  
(Mičjan)
- Kap. 5: špatně popsané staničení konce směrové a výškové úpravy.  
*Opraveno.*  
(Mičjan)
- Kap. 5.1.5: popište detailněji materiál žel. svršku v úseku před mostem. Doplněte informaci, že v současné době je již v levém kolejnicovém pásu kolejnice tvaru S 49 a touto úpravou se tvary kolejnic v úseku sjednotí.  
*Detailnější popsání materiálu žel. svršku doplněno do kap. 4, odst: „Železniční svršek v předpolích mostu“.*  
(Mičjan)
- V oblouku  $R = 250$  m navrhnete rozšíření rozchodu 2,5 mm.  
*Vypočtená hodnota rozšíření rozchodu koleje v oblouku o poloměru  $R=250$  m je 2,6 mm. Podle SR103/8(S), je možné využít mezní stavební odchylku –  $RK=-3$  mm podle ČSN-2, tabulka 1 a 2 pro RP0. Se správcem ST Most bylo dohodnuto, že rozšíření rozchodu v oblouku o poloměru  $R=250$  m nebude realizováno. Z pohledu správce je výhodnější, když je v koleji vystrojený pražec na standardní rozchod, z důvodu případné výměny poškozených částí. Stále bychom v řešeném oblouku ponechali standardní rozchod. Bylo dohodnuto s ST Most.*  
(Mičjan)
- V TZ píšete, že bylo provedeno statické posouzení a z něj vyplynul požadavek na použití svřek se sníženou svěrnou silou na délku celé mostní kce, statický výpočet nebyl doložen. Doporučujeme použití svřek se sníženou svěrnou silou pouze na 5ti uzlech upevnění na každou stranu od pevných ložisek MK. Použití snížené svěrné síly v celé délce MK může přinést podélnou nestabilitu kolejnicových pásů.  
*V projektové dokumentaci upraveno dle připomínky.*  
(Mičjan)
- Rozšířte rekonstrukci žel. svršku až k mostu v km 26,394 (nové pražce s pružným upevněním), koncová spára BK na začátku výhybky se upraví podle teploty při zřízení - s tímto řešením O13 jako gestor předpisu SŽDC S3/2 souhlasí.



*V rámci záměru projektu bylo ukončení úseku stanoveno k mostu v km 26,394. ST Most plánuje v budoucnu opravu úseku mezi koncem naší stavby (most km 26,394) a začátkem již realizované stavby „Elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň“ (přejezd v ev. km 26,509). Vzhledem ke zmíněnému bylo v projektu navrženo, že bude ukončena rekonstrukce ŽSv koncovým stykem BK (km 26,387) před mostem tak, aby bylo zachováno stávající ochranné kolejové pole v min. délce 15m od koncového styku BK, dále přes most, k začátku výhybky KZ1 (km 26,404 282). Opravu ŽSv v délce ochranného kolejového pole bude vhodnější realizovat společně s opravou úseku za mostem, zejména společně s opravou a výškovou úpravou výhybky KZ1.*

*(Mičjan)*

- Souhlasíme podle předpisu SŽDC S3 dílu VIII čl. 44 s vložením KMDZ do poloměru směrového oblouku s poloměrem  $R = 250$  m. Vzhledem k malému poloměru směrového oblouku je nutné počítat s pravidelnou kontrolou opotřeбенí pojižděných součástí dilatačního zařízení.

*Doplněno do TZ.*

*(Mičjan)*

- Na ukončení BK ve směrovém oblouku malého poloměru bude požádáno o výjimku z předpisu SŽDC S3/2.

**Zažádáno o výjimku.**

*(Mičjan)*

- Vzhledem k tomu, že dispoziční uspořádání koleje nenabízí žádné vhodnější řešení, souhlasíme s umístěním KMDZ do přechodnic/vzestupnic podle návrhu ve smyslu ČSN 73 6360-1 čl. 7.2.1.

*Zaznamenané.*

*(Mičjan)*

- Zpracujte půdorys dispozičního řešení podkladnic KMDZ ve vztahu k upevnění PÚ podle VL žel. svršku. Pokud budou v kolizi, bude potřeba KMDZ odsunout dále od závěrné zídky.

*Zřízení pojistných úhelníků a případná úprava je součástí „SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000“.*

*V daném SO 11-20-01 bude zohledněna případná kolize PÚ a KMDZ příslušnou úpravou PÚ. Případná úprava se bude týkat PÚ v místech KMDZ1 a KMDZ2. KMDZ2 nelze odsunout vzhledem k jeho poloze na mostě, tím pádem bude zachována i poloha KMDZ1 a bude provedena případná úprava PÚ. Doplněno do TZ.*

*(Mičjan)*

- Popište do TZ řešení výškové změny pražců při přechodu na upevnění bez podložek pod patu kolejnice vzhledem k PÚ. V případě KMDZ2 je nutné řešit výškové uspořádání při uložení PÚ a kolejnic bez podložky pod patu kolejnice. Problematika je nastíněna v SO mostu v příloze „Mostnice“, hloubka oteslování není bohužel kontrolovatelná z důvodu vyrovnání výšek dle zaměření.

*Zřízení pojistných úhelníků je součástí SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000.*

*Výškové změny pražců a mostnic vzhledem k PÚ způsobené použitím upevnění bez podložek pod patu kolejnice budou kompenzovány podložkami pod PÚ v požadovaném místě. Tj. na pražcích / mostnicích, kde podložka pod patu kolejnice použita je.*

*Doplněno do TZ.*

*(Mičjan)*

- Vzhledem k tomu, že nosná konstrukce v polích s kamennou klenbou bude ponechána původní, souhlasíme se šířkou KL podle současného stavu, který neumožňuje strojní čištění KL.

*Zaznamenané.*



(Mičjan)

- Vysvětlete použití a umístění gabionových zídek. Gabiony pro rozšíření žel. tělesa se umísťují tak, aby hodní hrana byla v úrovni PTŽS, v návrhu zasahují gabiony do KL a znemožňují průchod mechanizace. Určete geotechnickou kategorii a uveďte, zda se bude provádět posouzení stability nebo ne.

*Gabionové zídky řešeny v rámci SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000.*

*Gabionové zídky slouží pro přechod z uzavřeného do otevřeného kolejového lože v místě ukončení kamenných říms mostního objektu (viz. obrázek níže most Pňovany). Průchod mechanizace je omezen v místě gabionových zídek stejně, jako v navazujících polích s kamennou klenbou, kde již O13 akceptovalo neumožnění strojního čištění KL.*

(Mičjan)

- Popište délku trativodní trubky.

*Doplněno.*

(Mičjan)

- Kap 5.1.8: doplňte třídu KL BII.

*Doplněno.*

(Mičjan)

#### **Situace**

- Popište staničení začátku BK.

*Doplněno.*

(Mičjan)

- Popište odvodnění v celé délce (typ, délku a sklon) včetně popisů vyústění odvodnění.

*Doplněno.*

(Mičjan)

- LN v km 26,101 posuňte tak, aby nezasahoval do dilatačního zařízení.

*Konec KMDZ 4 se nachází v km 26,096 702. Začátek zakružovacího oblouku pro zmíněný LN se nachází až v km 26,097 250, nezasahuje tedy do KMDZ 4.*

(Mičjan)

- Popište rozšíření tělesa pomocí gabiónů.

*Gabionové zídky řešeny v rámci SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000*

*Popsána poloha gabionových zídek v situaci.*

(Mičjan)

#### **Podélný profil**

- Popište a zakreslete rozšíření tělesa pomocí gabiónů.

*Gabionové zídky řešeny v rámci SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000.*

*Zakresleny gabionové zídky v PP.*

- Doplňte zakreslení inženýrských sítí včetně výšky, v zakreslení se rozliší ověřené a neověřené polohy sítí.

*Poloha stávajících sítí doplněna. Výšku nelze určit, není uvedena v podkladech správce sítí.*

(Mičjan)

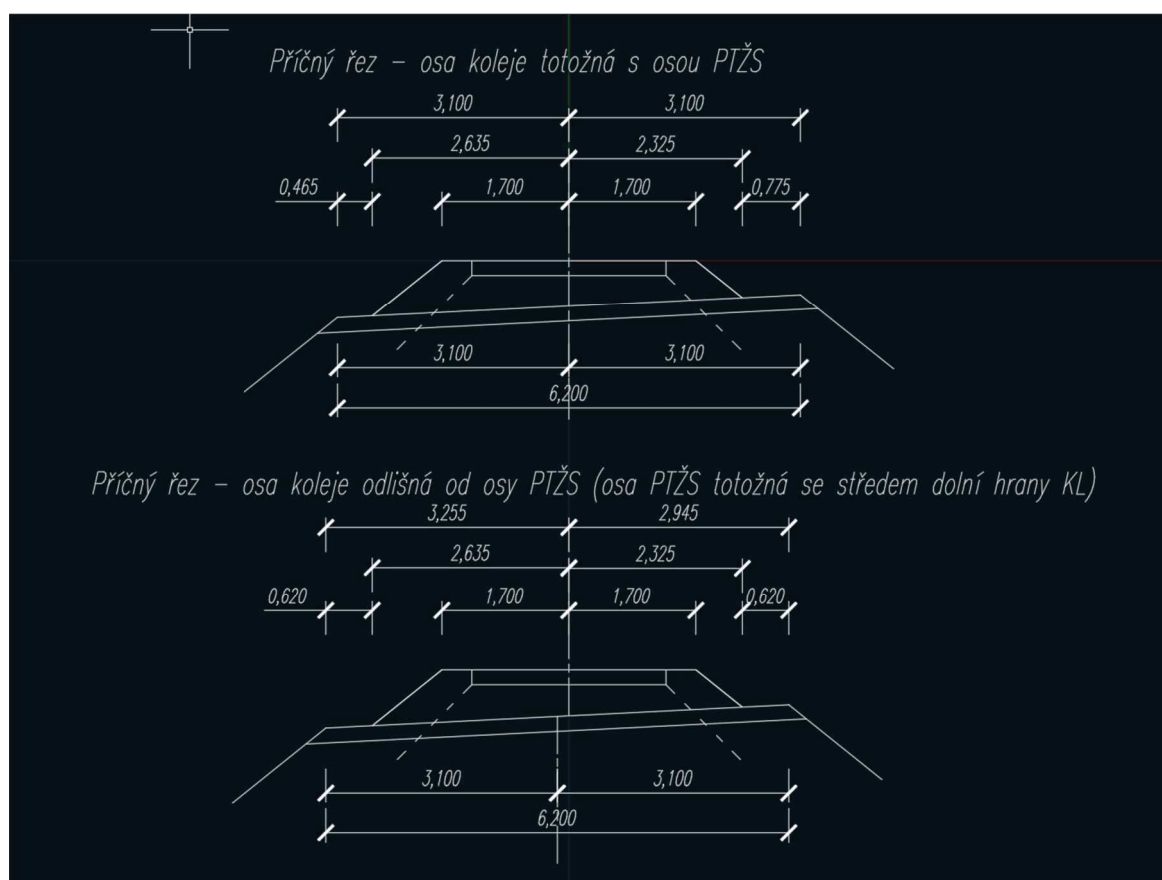
#### **Vzorové řezy**

- PTŽS upravte na jednotný sklon tak, aby se na levé straně nevytvářel rigol.

*Upraveno.*

- 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 pláně a koleje by nenastal pokud by PTŽS nebyla vyžadována v příčném sklonu.*

(Mičjan)



### Příčné řezy

- Doplňte zakreslení řezů na mostě včetně mostní konstrukce.  
*Doplněno.*
- PTŽS upravte na jednotný sklon tak, aby se na straně nevytvářel rigol.  
*Upraveno v místě trati v zářezu.*
- Doplňte zakreslení vyčištění stávajících příkopů.  
*V km 25,659 289 – km 25,887 000 bude stávající kolejové lože pouze doplněno a reprofilováno po směrové a výškové úpravě stávající GPK. Reprofilace a doplnění*

kolejového lože proběhne v takové míře, kterou umožní stávající konfigurace terénu v zářezu. Naznačeno v příčných řezech.

(Mičjan)

Obr. km 25,750 (před mostem) – stávající stav KL a příkopů



- Šířka PTŽS bude 3,1 m od osy koleje.

*Viz. reakce v části „Vzorové řezy“.*

(Mičjan)

- Nad každým řezem bude uvedeno, zda se řez nachází v přímé, oblouku nebo v přechodnici.

*Doplněno.*

(Mičjan)

#### **Rozvinuté kladecí schéma**

- Doplněte hodnoty rozšíření rozchodu.

*Doplněno.*

(Mičjan)

- Pražcové kotvy od pražce č. K50 směrem k mostu nejsou potřebné.

*Opraveno.*

(Mičjan)

- Opravte zakreslení svěrek Skl 24U v kolenové kolejnici KMDZ podle VL.

*Opraveno.*

(Mičjan)



### Detaily odvodnění

- Doplňte detaily odvodnění v místě vyústění odvodnění na svah.  
*Doplněno.*

(Mičjan)

### Schéma výstroje

- Sklonovník v km 26,161 by měl mít uvedenou hodnotu délky úseku 265 m.  
*Délka úseku příslušného sklonu v hodnotě 307m na sklonovníku v km 26,161 je vztažena k lomu nivelety v km 26,468 z realizovaného akce „Elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň“. Lom nivelety v km 26,468 z výše zmíněné akce je zanesen i v NPŽSv.*

*(při uvedení hodnoty 265m bysme se dostali do teoretického lomu nivelety z projektu PPK).*

*Upřesnění bylo doplněno do TZ.*

*Aktualizace: vzhledem k navýšení nivelety je nově sklonovník posunut z km 26,161 do km 26,156, hodnota 307m se tedy mění na hodnotu 312m.*

(Mičjan)

- Tabulový staničník na mostě by měl být vyřešen vč. montáže na most a i jeho případná velikost, pokud ho bude potřeba upravit.

*Upřesnění bylo doplněno do TZ.*

(Mičjan)

### D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

(Zpracovali Ing. Pavla Fialová, tel. 607 202 557, fialova@spravazeleznic.cz a Ing. Milan Kučera, tel. 602 705 896, kuceram@spravazeleznic.cz)

#### SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000

- Doplňte autorizovanou tabulku zatížitelnosti do technické zprávy.)

#### DOPLNĚNO

- Doplňte požadavky na jakost materiálu nýtů a kritéria jakosti nýtových spojů. Ověřte, zda jsou všechny nýty (polohové) proveditelné a zda je nebude potřeba kombinovat se šrouby a za jakých podmínek. Doplněte způsob úpravy styčných ploch nýtových spojů (předetřením vhodnou nátěrovou hmotou ...).

DOPLNĚNY POŽADAVKY NA MATERIÁL NÝTŮ. DOPLNĚNO: POKUD NEBUDE MOŽNÉ NÝTOVANÉ SPOJE PROVÉST A NAHRADIT PŘEDPJATÝMI ŠROUBY NEBO HRC ŠROUBY, BUDE TOTO POPSÁNO V TP ZHOTOVITELE A JE NUTNÉ TO PROJEDNAT S PROJEKTANTEM A STATIKEM, ABY DLE STATICKÉHO PŘEPOČTU POSOUDIL VLIV NA KONSTRUKCI A URČIL PŘÍPADNĚ ZMĚNU POČTU NEBO PRŮMĚRU ŠROUBŮ. TATO ZMĚNA PODLÉHÁ SCHVÁLENÍ INVESTORA A PROJEKTANTA.

STYČNÉ PLOCHY BUDOU UPRÁVENY DLE ČSN EN 1090-2 TAB.17 – TŘÍDA B. TATO TŘÍDA ÚPRAVY POVRCHU ZAJIŠŤUJE ZÁKLADNÍ PKO STYČNÝCH PLOCH.

V OBLASTI NOVÝCH NÝTŮ BUDE PROVEDEN PÁSOVÝ NÁTĚR DLE S5/4. PÁSOVÝ NÁTĚR SE DO CELKOVÉ TLOUŠTKY OCHRANNÉHO NÁTĚROVÉHO SYSTÉMU NEZAPOČÍTÁVÁ. PŘÍDAVNÝ NÁTĚR TLOUŠTKY 80 MM - ZÁKLADNÍ NÁTĚR NA BÁZI EP S VYSOKÝM OBSAHEM ZN.

- Doporučujeme navrhované řešení opravy v detailech prověřit z hlediska možnosti realizace.

DOPLĚNO DO TZ:

NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ OPRAVY BUDE V DETAILÍCH PROVĚŘENO Z HLEDISKA MOŽNOSTI REALIZACE PO OČIŠTĚNÍ/VYČIŠTĚNÍ VEŠKERÝCH RIZIKOVÝCH MÍST (STYČNÍKOVÉ PLECHY, ŠTĚRBINOVÁ KOROZE POLOHY NÝTŮ - PROVEDITELNOST). PRO SPRÁVNÉ PROVEDENÍ REKONSTRUKCE JE TEDY NUTNÁ SOUČINNOST STATIKA A ZHOTOVITELE, KDY PO VYČIŠTĚNÍ A ZHODNOCENÍ ÚBYTKŮ JAK U STYČNÍKOVÝCH PLECHŮ, TAK U ŠTĚRBINOVÝCH KOROZÍ DÁ STATIK DOPORUČENÍ NA ZÁKLADĚ PŘEPOČTU.

- Do části protikorozní ochrana doplňte a specifikujte požadavky na tmelení otevřených spár OK.

#### DOPLNĚNO

- Upravte stupeň korozní agresivity na C4 (dle S5/4 pro mostní objekty přes vodní toky).

#### OPRAVENO

- Ověřte rozměry nového/starého pojistného úhelníku ve vztahu k temenu kolejnice (podložky?).

ZAPRACOVÁNO, POD POJIŠTNÉ ÚHELNÍKY SE BUDOU DÁVAT PODLOŽKY 5mm, ABY SE NEMUSELY TESLOVAT PRAŽCE SHORA. TÍM PÁDEM JE VÝŠKOVÝ ROZDÍL PJ VŮČI TEMENU KOLEJNICE -12 MM

- Doplňte požadavek na zajištění šroubových spojů vhodným způsobem proti nežádoucímu povolení.

Všechny trvalé šroubové spoje musí být zajištěny proti nežádoucímu povolení ve smyslu ČSN EN 1090-2 a TKP 19.

- Doplňte velikosti svarů v detailech výkresů OK K02 až K04 – nejsou uvedeny.

#### DOPLNĚNO

- Projekt vodotěsné izolace 0.12 je označen jako PKO, projekt PKO včetně výměr nátěrových ploch stávajících konstrukcí není doložen – doplnit.

#### PKO V TZ, PLOCHY VE VÝKAZU VÝMĚR (850+2200+850)

- Výkres 0.13 - doplnit odláždění / nebo očištění svahů kolem opěr a křídel.

0.13 JE VÝKRES SANACE KAMENNÉHO ZDIVA, ODLÁŽDĚNÍ ZDE NENÍ ŘEŠENO.

BUDE DOPLNĚNO OČIŠTĚNÍ STÁVAJÍCÍHO ODLÁŽDĚNÍ S PŘÍP. DOPLNĚNÍM V PŮDORYSE V PŘEHLEDNÉM VÝKRESE A TZ.

- Výkres 0.7.4 Ukončení podlahové roštu na opěrách – zvážit možnost upravit na šikmé řešení bez mezery.

#### UPRAVENO NA ŠIKMÝ

- Výkres 0.7.5 – doporučujeme zaoblit horní hranu žebříku pro bezpečný úchop.

#### ZKOSENÍ 40x40mm

- Z výkresů příčných řezů není zcela patrné umístění a řešení vodorovného ztužení.

DO PŘÍČNÝCH ŘEZŮ OK K03 DOPLNĚNY STYČNÍKOVÉ PLECHY A ODKAZ NA DETAIL.

- Nejisté a nedořešené se jeví navržené řešení křížení horních vodorovných ztužení pro K02 a K04.

DOPLNĚNY ŘEZY DIAGONÁLAMI S POHLEDEM NA KŘÍŽENÍ.

- Výkres 0.05 Tabulka opracování mostnic (mostnicový plán) vycházející ze stávajícího stavu podélníků je značně matoucí, je nutné provést nové zaměření podle skutečného stavu. Pro umístění KMDZ je nutno při opracování mostnic respektovat požadavek na odlišné rozdělení mostnic, zohlednit absenci pryžových podložek pod patou kolejnice, řešit možnou kolizi pojistných úhelníků a podkladnic KMDZ apod. Při výrobě mostnic je nutné uvažovat s úseky s upevněním bez pryžových podložek pod patu kolejnice.

JE TO UVEDENO V POZNÁMCE VÝKRESU. V MÍSTĚ KMDZ UPRAVENY VZDÁLENOSTI DLE KMDZ. UPEVNĚNÍ BEZ RYŽOVÝCH PODLOŽEK ZOHLEDNĚNO.



- Aby se předešlo chybám při realizaci, doporučuji přesněji (názorně např. dle čísla mostnic) specifikovat rozsah použití svěrek SKL24, Skl24U, Skl24B, podložek pod patu kolejnic a podkladnic S40 a S4Md s distančními kroužky. Doplňte do tabulky výkresu 2.0.0.5.

#### SVĚRKY JSOU V SK 11-00-02 - ROZVINUTÉ KLADECÍ SCHÉMA

- Je potřeba dořešit a rozkreslit dilataci podlahových roštů mezi konstrukcemi.

#### OPRAVENO, ROZDĚLENO V MÍSTĚ DILATECE MEZEROU 50 MM.

- Styky pojistných úhelníků – délky PJ volit v demontovatelné délce, dořešit spojovací styk (rozebíratelný ne svařovaný) a dilatační styk (detail 1, detail 2), dořešit úpravy pojistných úhelníků v místě dilatačních zařízení (širší podkladnice).

#### ZAPRACOVÁNO, DOPLNĚNO.

- Zdůvodnit použití nižší pozednice 180 mm na K4/O2.

#### BUDE NOVÁ ZÁVĚRNÁ ZÍDKA A BUDE KLASICKÁ POZEDNICE 240

## Závěr

S předloženou dokumentací do vyřešení zásadních připomínek nesouhlasíme. Požadujeme projednání a řádné vypořádání připomínek.

**Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.**

ředitel odboru traťového hospodářství

---

Dobrý den,

děkujeme za zpracování připomínek k PD Rekonstrukce mostu v km 26,000 trato Kaštice - Kadaň.  
Za mostaře souhlasíme s jejich vypořádáním. Podrobněji bude řešeno po zahájení realizace a při zpracování VTD.

S pozdravem

Pavla Fialová + Milan Kučera

**Ing. Pavla Fialová**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

Systémový specialista  
Odbor traťového hospodářství (O13)  
Oddělení mostů a tunelů

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
Pracoviště: Purkyňova 22, 301 00 Plzeň  
M 607 202 557  
E [Fialova@spravazeleznic.cz](mailto:Fialova@spravazeleznic.cz)  
[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)

---

**From:** heinz@topcon.cz <heinz@topcon.cz>

**Sent:** Thursday, May 25, 2023 2:58 PM

**To:** Fialová Pavla, Ing. <Fialova@spravazeleznic.cz>

**Subject:** zásilka služby Úschovna.cz

Váš dopis zn. IS C.E.Sta  
Ze dne 15.2.2023  
Naše zn. 16020/2023-SŽ-GR-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 26. června 2023

Správa železnic, státní organizace  
SS západ

Prostřednictvím systému C.E.Sta

## **Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice – Kadaň**

**Ing. Vojtěch Jelínek (Tel. 725 501 661, e-mail [Jelinek@spravazeleznic.cz](mailto:Jelinek@spravazeleznic.cz) )**

Odpovědi za SK 11-00-02 doplnil: Ing. Vlastimil Mičjan ([vlastimil.micjan@prodin.cz](mailto:vlastimil.micjan@prodin.cz); 601 159 919)

### **SK 11-00-02 Železniční svršek a spodek**

#### **Technická zpráva**

##### *5.1.14 Výstroj trati*

Snesená neproměnná návěstidla související s provozovaným železničním zabezpečovacím zařízením musí být osazená zpět před ukončením výluk (resp. před započítáním standardního provozu). V uvedeném smyslu TZ upřesněte/doplňte.

*Doplněno.*

*(Mičjan)*

##### *8 Inženýrské sítě v prostoru stavby*

Kabelová vedení ve správě SSZT byla „zakreslena orientačně“ – jejich „zaměření se uvažuje přímo v terénu před započítáním stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítě“ s tím, že „v případě kolize stavby s inženýrskou sítí bude provedeno dočasné obnažení sítě, její ochrana proti poškození v rámci stavebních prací a následné uložení kabelů do terénu“. Doporučujeme upřesnit, že kabelizace SŽ provozovaných zařízení nesmí být přerušena (rozsah a podmínky pro stavbu by se tím změnily). Detaily řešení manipulace s kabely a jejich uložení je nutno řešit se SSZT.

*Doplněno.*

*(Mičjan)*

*Za SK 11-00-02 doplnil:  
Ing. Vlastimil Mičjan  
[vlastimil.micjan@prodin.cz](mailto:vlastimil.micjan@prodin.cz)  
601 159 919*

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

*(podepsáno elektronicky)*

**To:** Heinz Ivo <[heinz@topcon.cz](mailto:heinz@topcon.cz)>

**Subject:** FW: Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice – Kadaň\_reakce na připomínky

Dobrý den,

přeposílám níže ještě potvrzení o vypořádání připomínek za O14.

S pozdravem



**Ing. Vlastimil Mičjan**

Projektant

T: +420 466 055 308 M: +420 601 159 919

E: [vlastimil.micjan@prodin.cz](mailto:vlastimil.micjan@prodin.cz)

**PRODIN a.s.**

K Vápence 2745, 530 02 Pardubice

[www.prodin.cz](http://www.prodin.cz)

---

**From:** Jelínek Vojtěch, Ing. <[Jelinek@spravazeleznice.cz](mailto:Jelinek@spravazeleznice.cz)>

**Sent:** Wednesday, May 10, 2023 7:20 AM

**To:** Mičjan Vlastimil <[Vlastimil.Micjan@prodin.cz](mailto:Vlastimil.Micjan@prodin.cz)>

**Cc:** Bednář Jan, Bc. <[BednarJa@spravazeleznice.cz](mailto:BednarJa@spravazeleznice.cz)>

**Subject:** RE: Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice – Kadaň\_reakce na připomínky

Pane inženýre,

s navrženým (zaslaným) vypořádání mých připomínek za O14 souhlasím.

S pozdravem

**Ing. Vojtěch Jelínek**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

systémový specialista

úsek NPS, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

Oddělení zabezpečovací techniky

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

pracoviště Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8

T 972 244 572

M 725 501 661

E [Jelinek@spravazeleznice.cz](mailto:Jelinek@spravazeleznice.cz)

[spravazeleznice.cz](http://spravazeleznice.cz)



Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznice.cz/dolozka](http://www.spravazeleznice.cz/dolozka)

---

**From:** Bednář Jan, Bc. <[BednarJa@spravazeleznice.cz](mailto:BednarJa@spravazeleznice.cz)>

**Sent:** Tuesday, May 9, 2023 10:38 AM

**To:** Jelínek Vojtěch, Ing. <[Jelinek@spravazeleznice.cz](mailto:Jelinek@spravazeleznice.cz)>

**Subject:** FW: Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice – Kadaň\_reakce na připomínky

Ahoj Vojto, tohle je spíš pro vás.

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 11430/2023-SŽ-GR-O15

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje

Ing. Petr Pokorný

Mobil

+420 725 797 058

E-mail

pokornyp@spravazeleznic.cz

Datum

8. března 2023

Správa železnic, s.o.

Stavební správa západ

Ing. Stanislav Kejval

## **Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň“**

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

Odpovědi za SO 11-20-01 doplnil: Ing. Ivo Heinz ([heinz@topcon.cz](mailto:heinz@topcon.cz); 731 226 654)

Odpovědi za SK 11-00-02 doplnil: Ing. Vlastimil Mičjan ([vlastimil.micjan@prodin.cz](mailto:vlastimil.micjan@prodin.cz); 601 159 919)

### **1. Odpady a odpadové hospodářství**

Upozorňujeme na možnou přítomnost PCB a jiných znečišťujících látek v nátěrech ocelových konstrukcí a zeminách pod železničním mostem. Požadujeme, aby před zahájením prací na přípravě povrchu otryskáním zhotovitel stavby provedl odběr 2 vzorků zemin z břehu pod železničním mostem a současně 3 vzorků ze starého nátěru z každé samostatné ocelové konstrukce. Povinností zhotovitele stavby je dále provedení analýz odebraných vzorků na přítomnost PCB a těžkých kovů a porovnání výsledků s příslušnými nejvýše přípustnými koncentracemi škodlivin uvedenými ve vyhlášce č. 273/2021 Sb., v platném znění. Zvolená technologie otryskání a způsoby nakládání se vzniklými odpady musí zohlednit výsledky provedených chemických analýz.

Bude doplněno do TZ. (1.001)

V částech B. STZ, TZ Železniční svršek a spodek (příloha 1.001 objektu SK 11-00-02) a TZ Most v ev. km 26,000 (příloha 1.001 části SO 11-20-01) je nutno upozornit na skutečnost, že při nakládání se stavebními a demoličními odpady má v souladu s aktuálně platnou právní úpravou – zejm. směrnici 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 minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů vč. materiálu železničního svršku a spodku. V uvedeném smyslu je nutno rovněž upravit text tabulky na str. 27 TZ Železniční svršek a spodek s výčtem jednotlivých druhů odpadů – uložení na skládce lze akceptovat až jako poslední možnost pro nakládání se stavebními a demoličními odpady. 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.).



Doplněno do tz a STZ: „Při nakládání se stavebními a demoličními odpady bude v souladu s aktuálně platnou právní úpravou – zejm. směrnici 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 minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů vč. materiálu železničního svršku a spodku.“

*Výše zmíněné doplněno do TZ SK 11-00-02, kap. 6.2.*

*V rozsahu této stavby se v rámci „SK 11-00-02 Železniční spodek a svršek“ jedná především o výkopy materiálu zemin, který se zpětně na stavbě uplatní v minimální míře v zásypech (do 10%).*

*Podobně je uvažováno s odtěženým materiálem kolejového lože. Do podkladních a konstrukčních vrstev bude použit nový materiál s příslušnou certifikací a požadovanou únosností. Z nového materiálu bude i kolejové lože. Vzhledem k relativně malému množství odtěženého štěrku stávajícího znečištěného kolejového lože (cca do 500 m3) není ekonomicky efektivní zřizovat v místě stavby recyklační soupravu.*

*Nicméně výše zmíněný materiál bude odvezen do recyklačního centra pro možnost použití k dalším účelům. Recyklační centrum se nachází ve vzdálenosti cca 7 km od místa stavby.*

Dále upozorňujeme, že 8. 6. 2022 nabyla účinnosti novelizovaná směrnice SŽ SM096 pro nakládání s odpady, jejíž ustanovení (zejm. Část třetí – Investiční činnost a opravné práce) je nutno respektovat v průběhu přípravy a realizace staveb. Požadujeme v této souvislosti uvést požadavek na zpracování Závěrečné zprávy odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1 směrnice) a Výkazu o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 směrnice) zhotovitelem stavby. Směrnice SŽ SM096 včetně jednotlivých příloh je dostupná na stránkách SŽ v záložce [Stavby / Zakázky - Podklady pro zhotovitele – Další informace - Odpadové hospodářství](#).

Doplněno : „Dle směrnice SŽ SM096 pro nakládání s odpady (zejm. Část třetí – Investiční činnost a opravné práce), zhotovitel stavby vypracuje Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1 směrnice) a Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 směrnice). Směrnice SŽ SM096 včetně jednotlivých příloh je dostupná na stránkách SŽ v záložce Stavby / Zakázky - Podklady pro zhotovitele – Další informace - Odpadové hospodářství.

*Požadavek uveden do TZ SK 11-00-02, kap. 6.2.*

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.  
ředitel odboru provozuschopnosti

---

Dobrý den,  
děkujeme za zaslání. S vypořádáním jednotlivých připomínek a současně s jejich zapracováním do dokumentace souhlasíme.

S pozdravem,

**Ing. Petr Pokorný**

**Správa železnic, státní organizace**  
**Generální ředitelství**

systémový specialista  
úsek provozuschopnosti dráhy  
odbor provozuschopnosti, oddělení životního prostředí

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8  
M 725 797 058  
E PokornyP@spravazeleznice.cz  
[www.spravazeleznice.cz](http://www.spravazeleznice.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznice.cz/dolozka](http://www.spravazeleznice.cz/dolozka)

---

**From:** heinz@topcon.cz <heinz@topcon.cz>

**Sent:** Thursday, May 25, 2023 2:58 PM

**To:** Pokorný Petr, Ing. <PokornyP@spravazeleznice.cz>

**Subject:** zásilka služby Úschovna.cz

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 17721/2023-SŽ-GR-O6  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Lenka Seidlová  
Telefon 972 235 837  
E-mail seidlova@szdc.cz

Datum 13.3.2023

**Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ ÚT Plzeň  
Sušická 23  
326 00 Plzeň**

## **Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kašice – Kadaň**

K předložené dokumentaci ve stupni DSP (DSP+PDPS), kterou jsme obdrželi elektronicky, máme za O6 následující technické připomínky:

Odpovědi za SO 11-20-01 doplnil: Ing. Ivo Heinz ([heinz@topcon.cz](mailto:heinz@topcon.cz); 731 226 654)

Odpovědi za SK 11-00-02 doplnil: Ing. Vlastimil Mičjan ([vlastimil.micjan@prodin.cz](mailto:vlastimil.micjan@prodin.cz); 601 159 919)

**A průvodní zpráva** (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

- sjednotte název stavby v celém odevzdání

OPRAVENO

- na str. 1 vypustíte SO

OPRAVENO

-

- kap. A.2.1 – není pravda, že stavba má jen jeden SO

OPRAVENO

**B průvodní zpráva** (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

- dle Zápisu o mimořádné prohlídce z 7.12.2021 je na mostě A-10. Uvedte ve spolupráci s OŘ do souladu. Resp. uveďte údaj pro most a pro trať

OPRAVENO

- doplňte třídu tratí

DOPLNĚNO

- doplňte zdůvodnění, proč C2/40

OPRAVENO

Na základě statického přepočtu jsou v novém stavu navrženy tyto kvalitativní technické a technologické parametry:

- Traťová rychlost – 40 km/h .
- Rychlost na mostě – 40 km/h pro TTZ B2.
- Most umožňuje přechod mimořádné zásluky C2-30.
- Směrová a výšková úprava trati.

**D.2.1.4 Mosty, propustky, zdi** (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

**SO 11-20-01 Most v ev. km 26,000**

příl. 1001

- sjednotte název stavby

OPRAVENO

- zdůvodněte návrhové parametry
  - o proč na trati A/40 je požadováno C2/30

OPRAVENO

Na základě statického přepočtu jsou v novém stavu navrženy tyto

kvalitativní technické a technologické parametry:

- Traťová rychlost – 40 km/h .

Správa železnic, státní organizace  
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským  
soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234  
[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

**Generální ředitelství  
Dílžďená 1003/7  
110 00 Praha 1**

- Rychlost na mostě – 40 km/h pro TTZ B2.
- Most umožňuje přechod mimořádné zásilky C2-30.
- Směrová a výšková úprava trati.
  - o zdůvodněte VMP 2,0R – takové neexistuje – max to může být MPP2,2R. Pokud to tak není, je nutná výjimka

#### OPRAVENO

- K01, K05 – na levé straně MPP 2,2 R + revizní výklenek VMP 2,5R. Na pravé straně min. vzdálenost 2,2 m (Z-GC, dle směrnice SŽDC č. 32). Skutečná minimální vzdálenost sl. zábradlí na pravé straně od osy koleje je 2,312 m. Toto řešení odpovídá zápisu z jednání 10.10.2022. Tzn. splnění požadavku investora na co nejmenší zásah/rozšiřování konzol (říms). Sloupek zábradlí je v navrženém stavu posunut směrem od osy koleje o cca. 220 mm od stávajícího sloupku zábradlí.
- ZE ZÁPISU:
- Prostorová průchodnost
- Na stávající mostní konstrukci není možné v celé délce mostu zajistit prostorové uspořádání VMP 2,5 dle ČSN 73 6201 pro rychlost 40 km/h. Most nesplňuje ani prostorové parametry dle požadavků Směrnice SŽDC č. 32/2008 - Zásady rekonstrukce regionálních drah.
- Požadavky směrnice č.32 je však možné docílit následovně:
- na krajních klenbách osadit nové zábradlí, které zajistí vzdálenost koleje od zábradlí min. 2,2m. Navíc je však potřeba ve vzdálenosti max. 20 m zřídit bezpečnostní výklenky, které zajistí bezpečný prostor 2,5 mezi osou koleje a zábradlím
- Připomínka k zápisu:  
„Vzhledem k výše uvedené úpravě K01, K03 a K05 se nabízí K2 a K4 nerozšiřovat na VMP 2,5, ale pouze na MPP 2,2 (lépe asi Z-GC), toto by vedlo k úspoře a k celkovému lepšímu „koncepčnímu“ vzhledu mostu po opravě. Bezpečnost by byla řešena výklenky jako u K01, K03 a K05.“
- K02, K04 – na levé straně MPP 2,2 R + revizní výklenky VMP 2,5. Na pravé straně MPP 2,2.
- K03 – Z-GC (dle směrnice SŽDC č. 32) + na levé straně revizní výklenky VMP 2,5.
- kap. 2.3 – cílem je C2/30, dnes je A/10 – kde se vzalo A/40?

#### OPRAVENO

*Stávající traťová třída A – 10 km/h.*

*Traťová třída po rekonstrukci B2 – 40, Most umožňuje přechod mimořádné zásilky C2-30.*

- kap. 4 – neodpovídá návrhovým parametrům ani situaci žs. Navržená rychlost je 40 km/h. Dle objektu svršku a spodku je dále navržen výhledový stav na V130 = 50 až 55 km/h, je tato rychlost na mostu splnitelná? Pokud ne, mělo by na to být u SO 11-10-01 upozorněno.

#### OPRAVENO

*Upozorněno v TZ SO 11-10-01.*

- VMP 2,2R neexistuje, ani MMP

#### OPRAVENO VIZ VÝŠ

- kap. 5 nesmysl – jaká nová OK?

#### OPRAVENO na zesílení stávající OK mmostu

- kap. 5.3.5
  - o zásadně nesouhlasíme s uváděnými typy sítí. Požadujeme předepsat jeden typ. Navržené parametry neodpovídají SŽ S4 Příloze 27, požadujeme dodržet doporučujeme sítě svařované.

Košé gabionů budou ze svařovaného pletiva z drátu Ø 3,7 mm, velikost ok pletiva 100 x 50 mm (výška x šířka). Spirály a spony budou vyrobeny ze stejného materiálu se stejnou povrchovou ochranou jako pletivo gabionů. Spirály budou prodlouženy o 100 mm pro zpětné ohnutí do gabionu. Obvodové hrany budou mít po zpevnění stejnou pevnost jako vlastní pletivo. Spony budou umístěny tak, aby vyloučily vyboulení přední svislé stěny a zajistily tvarovou stálost gabionu. Montážní drát FeZn o průměru min. 3 mm bude použit jako pomocný prostředek k vytvoření požadovaného tvaru gabionové konstrukce.

- o Nechápeme, jaké zvýšené korozní podmínky, jaké POTV.

Okomentoval(a): [KSI1]: Připomínka OŘ ÚNL

SMAZÁNO

- o Kari sítě chybí ve výkazech

DOPLNĚNO

- o požadavky na sítě požadujeme předepsat jednoznačně, a ne zkopírovat text z předpisu

OPRAVENO

- o jaké bludné proudy? Jaké POTV?

SMAZÁNO

- kap. 5.5 – chybí rošty na klenbách

DOPLNĚNO

- chybí kapitola o klenbách
- kap. 5.6
  - o nesouhlasíme s mezerou 50 mm

UPRAVENO na 30 MM

- kap. 5.8 – nerozumíme druhé větě

OPRAVENO:

„Pro přístup k ložiskám a na revizní lávku bude na most umístěn revizní žebřík. Bude umístěn na pilíři P3 (pevná ložiska). Žebřík bude kotven k podlahovému nosníku. Na úložném prahu bude jen opřen. Podrobně viz příloha 07.5 Revizní žebřík.“

- kap. 5.9 – opravdu C3?

ZMĚNĚNO NA C4,DLE PŘIPOMÍNKY O13

- kap. 5.11.1
  - o jaký žlab kl?

OPRAVENO NA ODVODNĚNÍ KLENEB

- o jaký horní povrch desky?

VYMAZÁNO

- o jaké plnoplošné spojení?

OPRAVENO NA KONSTRUKČNÍ

- o neuvádějte gramáž (ani min) u měkké ochrany geotextilií dle SVI!!!

VYMAZÁNO, OPRAVENO NA „geotextilie, gramáž dle schváleného SVI“

- o doložte, jak se budou provádět a řešit odtrhové zkoušky na C12/15

BETON UPRAVEN NA C20/25

- o popište kotvení a řešení drenáže

KOTVENÍ IZOLACE A ŘEŠENÍ DRENÁŽE POPSÁNO

- kap. 5.12.3
  - o jaké ohumusování kuželů?

BUDE POUZE ZÁSY PŮVODNÍ ZEMINOU

- o obrubníky chybí na výkresech i ve vv

Obrubníky nebudou, v TZsmazány.

- o doplňte požadavky na kámen a beton

DOPLNĚNO

- kap. 5.15 – nerozumím

POPIS ŽEL. SVRŠKU NA MOSTĚ AKTUALIZOVÁN.

- kap. 6.2.1
  - o uveďte dle platné normy

OPRAVENO

- o neuvádějte průsaky u podkladních betonů (pod gabiony, pod dlažbu)

OPRAVENO

- o proč pod dlažbu XC4, XF3?

OPRAVENO

- **DOBETONÁVKA POD ŘÍMSY**
- C25/30 - XF3, XC4 - Cl 0,4 - D<sub>max</sub> 22 - S3
- -MAX. PRŮSAK 20 mm PODLE ČSN EN 12390-8
- 
- **LOŽE PRO ODLÁŽDĚNÍ**
- C25/30 n - Cl 1,0 - D<sub>max</sub> 22
- 
- **VYÚSTĚNÍ TRATIVODU, SPÁROVÁNÍ DLAŽBY**
- C25/30 - XF3, XC4 - Cl 1,0 - D<sub>max</sub> 22
- 
- **PODKLADNÍ BETON:**
- C20/25 - XF1, XC2 - Cl 0,4 - D<sub>max</sub> 22 - S3



- kap. 6.2.3 - požadujeme podrobné zdůvodnění PB3! Žádáme projektanta, aby se vždy zamyslel nad oprávněností požadavku.

#### OPRAVENO:

Povrchová úprava betonu úložního prahu nevyžaduje speciální požadavky na vzhled – bude skryt v konstrukci. Projektant požaduje použití systémového bednění.

- kap. 6.2.4 – požadujeme doložit, kde je jaká vázaná výztuž stykovaná přesahem ŽB PRAHY POD MOSTNICE V ŠIKMÉM ULOŽENÍ NAHRAZENY PRODLOUŽENÝM PODÉLNÍKEM. PRO JEHO ULOŽENÍ BUDE ZŘÍZEN NOVÝ ŽB ÚP PRO PODRÚŽNÉ LOŽISKO, KDE BUDE VÁZANÁ VÝZTUŽ STYKOVANÁ PŘESAHEM
- kap. 8.3 – nerozumím

Do 5 km od mostu vede trať elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou a Most se nachází cca 500 m od žst. Kadaň-předměstí, která je elektrifikována jednofázovou trakční soustavou. Dle SR5/7 (S)

- kap. 8.6 – zkouška chybí ve vv

#### DOPLNĚNO

Na mostě se požaduje provedení statické zatěžovací zkoušky, zaměřené primárně na ověření přiléhavosti výpočetního modelu a odezvy mostu na vodorovné zatížení. Tato SZZ bude provedena na poli 2 a 3, nebo 3 a 4. Zatížení bude provedeno dvojicí vhodných lokomotiv. Na každé zkoušené NK budou provedeny 2 zatěžovací stavy. Mimo statické zatížení budou na poli 3 provedeny další min. 2 zatěžovací stavy zaměřené na brzděné a rozjezdové účinky na mostovku. Mimo standardních veličin pro SZZ bude navíc měřeno tenzometricky poměrné přetvoření ve zvolených místech NK (24 míst) mostovky a NK.

- kap. 13 – požadujeme navrhovat dle platných norem a předpisů!

#### DOPLNĚNO

- chybí tabulka zatížitelnosti

#### DOPLNĚNO

- doplňte TePř na všechny práce, kde jsou požadovány TKP (min zřejmě výkopy, zásypy, PKO, gabiony), požadavky na pohledové líčové kameny

V TZ kap 10.2 Práce budou prováděny podle technologických postupů zpracovaných zhotovitelem a schváleného investorem. Tento technologické postupy budou obsahovat konkrétní použité materiály.

Požadavky na pohledové líčové kameny doplněny: Kámen bude obdobné barvy a struktury jako okolní stávající zdivo. Materiál pískovec. V případě, že při manipulaci dojde k poškození římsového kamene, je nutné jej nahradit novým stejných rozměrů a obdobné barvy a struktury jako stávající římsy. Materiál pískovec.

příl. 2001

- popis GPK (rychlostí) neodpovídá řešenému návrhu 40 km/h, ale výhledovému stavu

#### OPRAVENO

příl. 2042

- doplňte rozsahy sanací

#### DOPLNĚN ODKAZ NA PŘÍLOHU SANACE, KDE JE ŘEŠENO PODROBNĚ

- okótujte šířku kl

#### DOPLNĚNO

- doplňte kvalitu podkladního betonu

#### DOPLNĚNO C20/25 – XF1, XC2 - CI 0,4 - Dmax 22 - S3

- proč jsou na klenbách ocelové rošty a na mostě FRP rošty?

#### JE TO KVŮLI ROZPĚTÍ.

příl. 2005

- chybně norma na beton

#### SMÁZÁNO, BET. BLOKY NEBUDOU.

- výkres se jmenuje mostnice

#### ANO

- výkres úložných prahů požadujeme samostatně, doplňte řezy

#### ZAPRACOVÁNO

příl. 2006

- doplňte kubatury

ZAPRACOVÁNO

příl. 2076

- odstraňte str, 22

ZAPRACOVÁNO

příl. 2008

- opravte odbornou barvu na zřejmě obdobnou
- OPRAVENO
- doplňte druh kamene
- DOPLNĚNO - PÍSKOVEC
- jsou římsy v takovém stavu, že se nemusí předpokládat výměna či doplnění římsového kamene
- DOPLNĚNO DO TZ: „V případě, že při manipulaci dojde k poškození římsového kamene, je nutné jej nahradit novým stejných rozměrů a obdobné barvy a struktury jako stávající římsy. Materiál pískovec.“

příl. 2012

- chybný název přílohy
- OPRAVENO
- doplňte detail drenáže – uložení v podkladním betonu
- DOPLNĚNO
- doplňte detail ukotvení izolace v přechodech
- DOPLNĚNO
- doplňte vytmelení spáry kámen x kotvicí pásek
- DOPLNĚNO
- doplňte výměry
- DOPLNĚNO
- dlažby popište a ukončete prahy a obrubníky
- DOPLNĚNY PRAHY.
- vyústění – beton popište všemi parametry, prostý beton?
- DOPLNĚNO

příl. 2013

- doplňte vzdálenosti vrtů na křídlech

ZAPRACOVÁNO

příl. 4000

- proč je v mostě zkoušení kontaminace kol. lože?

BYLO JIŽ PROVEDENO

- pol. 10 – nerozumíme proč a k čemu

VYMAZÁNO

- kde a proč budu snímat 33m3 ornice?

VYMAZÁNO

- z výkresů nevyplývá nutnost/provádění obsypů kuželů

Doplněn popis – obsyp gaionů O1, O2 a šachet u O1

- jaká úprava koryta řeky Sázavy?

VYMAZÁNO, DO KORYTA SE ZASAHOVAT NEBUDE

- kde se rozprostírá 220m2 ornice, 1500 m2 výsevu travníku

VYMAZÁNO

- pol. 75 – nerozumím – kde a proč? Výměra stejná jako u NAIP?

VYMAZÁNO

- pol. 116 – kde je? Jaké zrcadlo mostu?

JE TO NÁZEV POLOŽKY PRO VYKAZOVÁNÍ ROŠTŮ, ROZDĚLENO NA KOVOVÉ A FRP ROŠTY

- chybí rošty na římsách, FRP rošty, kari sítě

KARI SÍTĚ DOPLNĚNY, ROŠTY NA ŘÍMSÁCH DOPLNĚNY VIZ VÝŠE.

- nechybí vodní tlakové zkoušky, PKO, ochrana konstrukce při provádění PKO

VODNÍ TLAKOVÉ ZKOUŠKY JSOU V TECH. SPECIFIKACI V POLOŽCE INJEKTOVÁNÍ

NÍZKOTLAKÉ Z CEMENTOVÉ MALTY NA POVRCHU (Položka obsahuje vodní tlakové zkoušky před a po injektáži)

PKO VE VV JE, ALE BYLY DOPLNĚNY O PÁSOVÉ NÁTĚRY A ÚPRAVU STYČNÝCH PLOCH

NÝTOVANÝCH SPOJŮ

OCHRANA ZAPLACHTOVÁNÍM DOPLNĚNA JAKO R-POLOŽKA.

- chybí zatěžovací zkouška

DOPLĚNNY ZATĚŽOVACÍ DVĚ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY PRO JEDNA PRO POLE 2 NEBO 4 A JEDNA  
PRO POLE 3

Žádáme o písemnou reakci na výše uvedené připomínky a zaslání doplněné a opravené dokumentace.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar  
ředitel odboru přípravy staveb

# RE: zásilka služby Úschovna.cz

Od: Seidlová Lenka, Ing. <Seidlova@spravazeleznic.cz>

Komu: Heinz Ivo <heinz@topcon.cz>

Datum: 12.6.2023 14:42

Dobry den, se zapracovanim souhlasim.

Pekny den

Odesláno z mého zařízení Galaxy

----- Původní zpráva -----

Od: Heinz Ivo <heinz@topcon.cz>

Datum: 12.06.23 14:35 (GMT+01:00)

Komu: "Seidlová Lenka, Ing." <Seidlova@spravazeleznic.cz>

Předmět: Re: zásilka služby Úschovna.cz

Dobrý den,

mohu Vás tedy požádat o Váš souhlas s řádným vypořádáním připomínek?

Děkuji, s pozdravem

Ivo Heinz

TOP CON SERVIS s.r.o.

Ke Stírce 1824/56

182 00 Praha 8

[heinz@topcon.cz](mailto:heinz@topcon.cz)

tel. +420 731226654

**Od:** "Seidlová Lenka, Ing." <Seidlova@spravazeleznic.cz>

**Komu:** 'Heinz Ivo' <heinz@topcon.cz>

**Odesláno:** 12.6.2023 13:59

**Předmět:** RE: zásilka služby Úschovna.cz

Děkuji 💎💎

**Ing. Lenka Seidlová**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

Specialista na umělé stavby železničního spodku  
Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb (O6)

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

T 972 235 837

M 606 708 805

E [seidlova@spravazeleznic.cz](mailto:seidlova@spravazeleznic.cz)  
[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)

**From:** Heinz Ivo <heinz@topcon.cz>

**Sent:** Thursday, June 8, 2023 12:29 PM

Váš dopis zn.

Ze dne 15. února 2023  
Naše zn. 7684/2023-SŽ-OŘ UNL-OPS  
Listů/příloh 4/0

Vyřizuje Tomáš Jelínek, Bc.  
Telefon +420 972 422 245  
Mobil +420 607 218 858  
E-mail JelinekTo@spravazeleznic.cz

Datum 03. března 2023

Správa železnic, s. o.  
Stavební správa západ  
Ing. Stanislav Kejval

[Kejval@spravazeleznic.cz](mailto:Kejval@spravazeleznic.cz)  
CESta  
(zasláno pouze elektronicky)

## **Souhrnné stanovisko OŘ Ústí nad Labem ke konceptu dokumentace stupně DUSP stavby „Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kašnice - Kadaň“.**

K předložené dokumentaci máme níže uvedené požadavky a připomínky:

Odpovědi za SO 11-20-01 doplnil: Ing. Ivo Heinz ([heinz@topcon.cz](mailto:heinz@topcon.cz); 731 226 654)

Odpovědi za SK 11-00-02 doplnil: Ing. Vlastimil Mičjan ([vlastimil.micjan@prodin.cz](mailto:vlastimil.micjan@prodin.cz); 601 159 919)

### **OŘ UNL OOC - Odd. pozbývání a nabývání majetku:**

Grísa Miroslav

Souhlasím bez připomínek.

### **OŘ UNL SEE - oblast UL:**

Šaman Jiří

Souhlasím bez připomínek.

### **OŘ UNL SMT:**

Hejlová Blanka, Ing.

Jaká bude přechodnost po opravě? V projektu je uvedeno TTZ C3/30 a dále C2/30, ale dle diagnostického průzkumu je limitující přechodnost K02 a K04 na TTZ B2/40 z důvodu dosažení téměř 100% využití některých diagonál a horního pasu hlavních nosníků.

#### **A. V Průvodní zprávě opravte prosím následující:**

- bod A.2.1

OPRAVENO

[SO 11-20-01 Most v km 26,000](#)

[SK 11-00-02 Železniční svršek a spodek](#)

[SO 11-10-01 Železniční svršek](#)

- A.2.4. TTZ pouze A

OPRAVENO:

Traťová třída zatížení: A

#### **B. V Souhrnné technické zprávě**



-opravte MPP 2,0 (použijte obrazec dle ČSN 736320)

OPRAVENO:

K01, K05 – MPP 2,2 R na levé straně + revizní výklenek VMP 2,5R, na pravé straně min. vzdálenost 2,2 m (Z-GC, dle směrnice SŽDC č. 2)

K02, K04 – MPP 2,2 + na levé straně revizní výklenky VMP 2,5

K03 – ZG-C (dle směrnice SŽDC č. 23) + na levé straně revizní výklenky VMP 2,5

- není uvedeno, že na mostě je TOR 10km/hod pro TTZ A s omezením délky a výšky vlaku

DOPLNĚNO:

Na základě přepočtu s uvážením zbytkové životnosti mostu 5 let, tedy do 12/2026 je nutný opravný/zesilující zásah do nosné konstrukce, je v současné době přechodný pro traťovou třídu A s přidruženou rychlostí 10 km/h, pro max. dva vozy (délka vlaku max. 28 m). Výška vozu omezena na KVD1 a na mostě je zákaz rozjezdu a brzdění.

Současně je povolen za shodných podmínek přejezd soupravy dvou vozů sestavy 845+945, i přes větší délku je tento vliv vyvážen nižším zatížením.

#### **D.2.1.4 SO 11-20-01 Most ev.km 26,000**

- obecně, nové prvky a popis nových prvků červeně, výkresy ztrácí na přehlednosti!

- nesoulad s TTZ po opravě, návrhové zatížení přechodnost A-40?

OPRAVENO

Na základě statického přepočtu jsou v novém stavu navrženy tyto

kvalitativní technické a technologické parametry:

- Traťová rychlost – 40 km/h .
- Rychlost na mostě – 40 km/h pro TTZ B2.
- Most umožňuje přechod mimořádné zásilky C2-30.
- Směrová a výšková úprava trati.

- prostorová průchodnost VMP 2,0R a VMP 2,2R neexistuje

OPRAVENO

K01, K05 – na levé straně MPP 2,2 R + revizní výklenek VMP 2,5R. Na pravé straně min. vzdálenost 2,2 m (Z-GC, dle směrnice SŽDC č. 32). Skutečná minimální vzdálenost sl. zábradlí na pravé straně od osy koleje je 2,312 m. Toto řešení odpovídá zápisu z jednání 10.10.2022. Tzn. splnění požadavku investora na co nejmenší zásah/rozšiřování konzol (říms). Sloupek zábradlí je v navrženém stavu posunut směrem od osy koleje o cca. 220 mm od stávajícího sloupku zábradlí.

ZE ZÁPISU:

Prostorová průchodnost

Na stávající mostní konstrukci není možné v celé délce mostu zajistit prostorové uspořádání VMP 2,5 dle ČSN 73 6201 pro rychlost 40 km/h. Most nesplňuje ani prostorové parametry dle požadavků Směrnice SŽDC č. 32/2008 - Zásady rekonstrukce regionálních drah.

Požadavky směrnice č.32 je však možné docílit následovně:

-na krajních klenbách osadit nové zábradlí, které zajistí vzdálenost koleje od zábradlí min. 2,2m. Navíc je však potřeba ve vzdálenosti max. 20 m zřídit bezpečnostní výklenky, které zajistí bezpečný prostor 2,5 mezi osou koleje a zábradlím

Připomínka k zápisu:

Vzhledem k výše uvedené úpravě K01, K03 a K05 se nabízí K2 a K4 nerozšiřovat na VMP 2,5, ale pouze na MPP 2,2 (lépe asi Z-GC), toto by vedlo k úspoře a k celkovému lepšímu „koncepčnímu“ vzhledu mostu po opravě. Bezpečnost by byla řešena výklenky jako u K01, K03 a K05.

Okomentoval(a): [KSI1]: Připomínka OŘ ÚNL

K02, K04 – na levé straně MPP 2,2 R + revizní výklenky VMP 2,5. Na pravé straně MPP 2,2.

K03 – Z-GC (dle směrnice SŽDC č. 32) + na levé straně revizní výklenky VMP 2,5.

#### K01, K05

- je opravdu nutné zvednout římsy na předmětných konstrukcích? U stávajícího stavu je možné z důvodu rozsáhlého důvodu ponechat a přizpůsobit v návrhu GPK, 50 mm od římsy k zapuštěnému KL nepožadujeme, nad cyklostezkou u K01 doplnit zábradlí výplní

Římsy budou přizvednuty cca o 100 mm. Toto opatření zabrání tomu, aby se horní plocha dostala nad úroveň kamenných říms. Pro zřízení částečně otevřeného kolejového lože není dostatečná vzdálenost říms od osy koleje (cca 1600 mm).

- požadujeme ukončení SVI ve svislé části rubu závěrné zídky přichycením přitlačnou lištou  
Doplněn detail na výkres projektu vodotěsné izolace.

- proč není řešeno zábradlí dle MVL 720? Navržené řešení zábradlí je komplikované a s výrazně hmotností (komplikace při údržbě, vhodnější rošty po celé délce)  
Rošteče sloupků jsou dány polohou římsových kamenů pro kotvení zábradlí. Rozměry madel jsou sjednoceny, aby byly možné propojit. Tak bude všude stejný detail spoje a max. dva sloupky na montážní kus zábradlí.

- SVI bude proveden jako NAIP nebo volně položen?

Asfaltový izolační pás bude konstrukčně napojen.

- přechody požadujeme provést jako kamenné tížné zídky

Gabiony budou ponechány. Jsou výhodnější z hlediska hloubky založení. Kamenná zídka by musela být hlouběji založena a vyžadovala by podchycení základu návěstidla.

- jak je řešeno vyústění drenáže? Kam voda poteče? Voda bude přiváděna i z trativodu o délce 26 m

Drenáže budou vyústěny na svah kamennou dlažbu. Stávající dlažba podél křídel bude očištěna a doplněna.

- spádový beton bude jaké třídy? Nesouhlasíme s C 12/15.

Opraveno na 20/25, tím bude zajištěno po 7 dnech 75% min pevnost v tahu 1,5 N/mm<sup>2</sup>

#### K02, K04

- **v projektu není doložen SP**, není možné správně posoudit, zda jsou měněny/zesilovány prvky, které mají být!

Bude doložen

- bude měněno dolní horizontální ztužení v krajních „0“ polích (není zakresleno)?

Měněno bude. Opraveno - doplněno na výkres.

- jak jsou řešeny styčnickové plechy obecně (vodorovné svislé)?

Doplněno do TZ: vyčistit od usazených nečistot, opravit PKO.

- stav uzlů hlavních nosníků v místech styčnickových plechů?

Navrhované řešení opravy bude v detailech prověřeno z hlediska možnosti realizace po očištění/vyčištění veškerých rizikových míst (styčnickové plechy, štěrbinová koroze polohy nýtů - proveditelnost). Pro správné provedení rekonstrukce je tedy nutná součinnost statika a zhotovitele, kdy vyčištění po a zhodnocení úbytků jak u styčnickových plechů, tak u štěrbinových korozi dá statistik doporučení na základě přepočtu.

- návrh opravy štěrbinových korozi a deformací diagonály pole 3 u K02

Veškeré štěrbinové koroze do max 1,0 – 1,5 cm je nutné maximálně vyčistit, zatmelit a opravit PKO. Prvky se štěrbinovou korozi větší 1-1,5 cm jen nutné po konzultaci se statikem a investorem řešit výměnou prvků.

- popište repasi ložisek (popis opravy, zejména u pohyblivých).

Po nadzvednutí ocelových konstrukcí budou válcová ložiska demontována a odvezena do nástrojárny na repasi.

Válce pohyblivých ložisek budou stočeny a úložné desky zhoblovány. Funkční plochy, které se po sobě odvalují nebo jinak vzájemně pohybují, dále boční plochy zarážek pro přenesení vodorovných sil bude nutné opracovat na drsnost Ra 1,6µm. Budou doplněna nová spřáhla válcových ložisek a proveden nový protikorozní nátěr.

Následně budou ložiska zkompletována, budou vytvořeny nové prvky umožňující sepnutí ložisek při montáži.

Na úložných prazích budou vytvořeny nové úložné bloky, do kterých budou ložiska osazena.

Pro ocelová vahadlová stolicová ložiska proběhne oprava PKO ložisek bez jejich vyjmutí, ložiska budou opatřena PKO.

Poté budou hnízda ložisek vyčištěna a dolní kotevní ložiskové desky všech ložisek zality vrstvou polymermalty, a to do rámečku s odstupem půdorysně min. 50 mm od dolní kotevní desky a výškově na tl. 20 mm nad dolní plochu této kotevní desky. Tímto dojde k zalití vypraskaných ložiskových hnízd plastmaltou a zamezení přístupu vody pod ložiska.

- požadavek na prodloužení podélníků z důvodu stejného uložení mostnic a dilatace konstrukce nad pilíři P01 a P04 nebyl akceptován, s řešením pomocí betonových bloků nesouhlasíme

Navrženo řešení s prodloužením podélníků a podružným ložiskem. Bude upravena závěrná zídka a nový ŽB úložný práh pro podružné ložisko.

### K03

- **v projektu není doložen SP**, není možné správně posoudit, zda jsou měněny/zesilovány prvky, které mají být!

Bude doložen.

- doplněné brzdné ztužení v úrovni mostovky na sebe v příčniku č. 6 nenavazuje na stejný uzel, jak toto je počítáno? Vyhoví příčník při brždění na ohybový moment? Nebylo by řešením přidání styčnicku (uzlu) ve ztužidle a přidat propojení k správnému uzlu příčník/podélník?

Navrženo dle přepočtu. Je to dané sudým počtem příhrad. Toto řešení se jeví jako lepší pro napojení brzdného ztužení do svislic. Příčník dle přepočtu vyhoví.

- návrh opravy štěrbínových korozí

Doplněno do TZ – veškeré štěrbínové koroze do max 1,0 – 1,5 cm je nutné vyčistit, zatmelit a opravit PKO. Prvky se štěrbínovou korozí větší 1,5 cm řešit výměnou prvků.

- popište repasi ložisek (popis opravy, zejména u pohyblivých)

Doplněno do TZ, kap. 5.7.1 Ložiska

### Dále

- jak budou konstrukce zvedány?

Nadzvednutí ložisek bude provedeno pomocí lisů umístěných před stávající pohyblivá ložiska.

Před ložisky je 300 – 500 mm volného prostoru. Toto není splněno u levého ložiska K03 na P2 a pravého ložiska K04 na P4. Lisy pro zvednutí těchto dvou ložisek budou umístěny pod svislý styčnickový plech šikmého příčníku, který je předtím nutné zesílit!

- projekt SVI chybně nazván PKO

Opraveno

- tabulka na opracování mostnic bude zpracována po opravě a znovu spuštění na repasovaná ložiska KCE, Váš návrh je hlavně pro ocenění rozměru mostnic a jejich možnému opracování z pohledu TNŽ

Popsáno v poznámce na výkrese.

- u PÚ doplňte kótu, ze které bude patrné, že je splněn požadavek na jejich délku dle předpisu S3, dále jak budou řešeny PÚ v místech KMDZ, z důvodu jejich délky dělit PÚ na menší délky pro lepší manipulaci

Kóta je na výkrese, bude zvýrazněna. Doplněny detaily v místě kolize s podkladnicemi KMDZ. PÚ rozděleny na menší délky.

#### **D.21.1 SK 11-00-02 Žel. svršek a spodek**

- viz předchozí body (jak je řešeno uložení mostnic z důvodu šikmého konce K02 a K04, je nutné zvedat římsy na K01 a K05, řešení PÚ/KMDZ)

*Uložení mostnic a řešení PÚ v místě KMDZ řešeno v SO 11-20-01. (viz. předchozí body).*

*Již stávající kolejové lože je v části svojí horní plochou nad úrovní kamenné římsy.*

*Vzhledem k nutné úpravě GPK do normových požadavků byla niveleta v místě kamenné římsy na začátku mostu K01 (ve směru od Želiny) zvýšena o cca 50mm. Dále je nutné uvažovat s navýšením KL od převýšení koleje (48mm v nejvyšší hodnotě). Vzhledem k tomu, že se stávající nosná konstrukce v polích s kamennou klenbou ponechá původní, tak zůstane šířka KL mezi římsami jen cca 3,2m – nelze zřídit např. polozapuštěné lože. Z výše uvedeného plyne, že by se bez navýšení říms dostávala horní plocha KL v určitých místech výrazně nad úroveň stávajících říms.*

*(Mičjan)*

- jak je ukončena BK vzhledem k mostu od Kaštic?

*Ve směru od Kaštic se v trati nachází stykovaná kolej.*

*(Mičjan)*

- doplňte způsob upevnění a předpokládanou polohu výstroje tratě, která bude umístěna na mostě

*Doplňtěn do TZ popis upevnění výstroje tratě na mostě.*

*(Mičjan)*

#### **OŘ UNL SSZT – oblast MO:**

*Kozelka Vladimír*

Kabelizace ve správě SSZT UL – oblast Most k návestidlu PŘL a počítači náprav RKP891 musí z důvodu umožnění oprav a revizí vést mimo nově budované gabionové zdi.

V případě snížení zeminy nad kabelovými trasami, nutno kabelové trasy znovu uložit dle platných TN. Při potřebě vyvýšení kabelové trasy nutno provést její ochranu proti poškození a zabezpečit proti krádeži. Při nutnosti přeložek kabelových tras sdělovacích a zabezpečovacích kabelů nutno zajistit odbornou firmu s předpoklady provádět práce na sděl. a zab. zařízení a kabelech. Práce lze provádět pouze za přímého dozoru pracovníků Správy železnic, OŘ Ústí n/L. – SSZT ÚL.

*Doplňtěno do TZ*

#### **OŘ UNL ST MO:**

*Lacina Jiří Ing.*

Souhlasím bez připomínek.

#### **OŘ UNL ÚNT – Odd. životního prostředí:**

*Kemrová Zuzana*

STZ B.5: V případě kácení dřevin je nutno postupovat v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Metodickým pokynem pro údržbu stromů.

*Doplňtěno do TZ*

STZ B.6: Část věty "Celé území ČR je chráněno zákonem č. 114/1992 Sb., v platném znění" je nesmyslná.

*Vymazáno TZ*

S odpady musí být nakládáno v souladu s platnou legislativou (zejména se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech) a Směrnici SŽ SM096 pro nakládání s odpady. Doplnit, že za původce odpadu bude považován zhotovitel stavby.

Kontaminovanou zeminu nelze použít v místě stavby a bude v souladu se zákonem o odpadech předána provozovateli zařízení oprávněnému k jejímu převzetí. Opětovně použit lze nekontaminovanou zeminu a jiný přírodní materiál vytěžený během stavební činnosti, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen (§ 2 písm. e) zákona č. 541/2020 Sb.). Lze tedy použít materiál, nikoliv odpad, jak je uvedeno v Souhrnné technické zprávě.

*Upraveno v TZ*

Při nakládání se stavebními a demoličními odpady bude v souladu s aktuálně platnou právní úpravou – zejm. směrnici 2008/98/ES o odpadech (článek 11, 2 b) a zákonem č. 541/2020 Sb. (§ 15, písm. f) jednoznačnou prioritou jejich materiálové využití před uložením na skládce odpadů. Recyklovat a opětovně používat musí zhotovitel stavby minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů vč. materiálu železničního svršku a spodku.

#### **OŘ UNL ÚNT - požární ochrana:**

*Bárta Martin, Ing.*

Zajištění požární bezpečnosti je řešeno v plném rozsahu bodem B.2.9. Souhrnné technické zprávy. Souhlasím bez připomínek.

#### **OŘ UNL OPS – OI:**

*Jelínek Tomáš, Bc.*

A název akce na titulní straně, v záhlaví a identifikačních údajích: Rekonstrukce mostů

OPRAVENO

A.2.1 SO 11-20-01 Most v km 1,508, ostatní SO chybí

OPRAVENO

A.2.4 + B.1.4; B.2.7, B.4 kategorie dráhy: regionální trať

OPRAVENO

B.2.1 TTZ C3

Viz připomínky výše.

B.8.1 + B.8.8 vybourání a osazení nových ložisek, min. délka výluky 214N

OPRAVENO

D.2.1.4 TZ Rekonstrukce mostů

OPRAVENO

4 rozličné TTZ

Viz odpovědi na připomínky výše.

5.4.3 repasovaná válcová ložiska– v konstrukci jsou ložiska vahadlová válcová i pevná, pevná budou repasována nebo nová? Uvedte přesné typy ložisek a jejich počty.

Viz odpovědi na připomínky výše.

10.2 vybourání a osazení nových ložisek, min. délka výluky 224N

OPRAVENO

15.1 stavba není novostavbou mostu

OPRAVENO

16 chybí

DOPLNĚNO

Maximální traťová rychlost dle TZ SK 11-00-02 je 70 km/h, na mostě v novém stavu dle

D.2.1.4 TZ 30 km/h. Opravu dojde k odstranění propadu rychlosti dle B.4.1?

Viz odpovědi na připomínky výše.

#### **OŘ UNL Útvar nám. pro provoz infrastruktury:**

*Kazda Jan, Ing.*

Souhlasím bez připomínek.

#### **OŘ UNL Útvar nám. pro řízení provozu UL:**

*Ing. Ladislav Kučera, MBA*

• Trať Kaštice - Kadaň-Pruněšov je dráhou regionální. V celé dokumentaci opravit.

OPRAVENO

• Je nutné doplnit do dokumentace, že veškeré odstranění návěstidel omezující traťovou rychlost musí být uvedeno v bodě č. 5 výlukového rozkazu, který za tímto účelem bude vypracován. Na základě toho budou muset být upraveny i TTP tratě 534A.

DOPLNĚNO DO B.4

Doplňn do TZ SK 11-00-02.

(Mičjan)



- Strana 12/16, B.4.2, první odstavec – Upravit název stanice z Kralupy nad Kaštice na Kaštice.

OPRAVENO

- Strana 12/16, B.4.2, druhý odstavec – Zkratku GVD opravit na JŘ.

OPRAVENO

- Strana 12/16, B.4.3 - opravit text „Dále bude Linka ...“ na „Linka bude dále pokračovat z dopravní D3 Želina směr Vilémov u Kadaně a opačně.“

OPRAVENO

- Strana 12/16, B.4.3, druhý odstavec - Na této trati se nenachází odbočka Neratovice. Je nutné rozepsat obsluhu dopravní D3 Želina, Vilémov u Kadaně a Kadaňský Rohozec pouze od ŽST Kaštice a obsluhu ŽST Kadaň pouze ze ŽST Kadaň-Prunéřov.

DOPLNĚNO DO B.4.3.

- B.4.4 – opravit Pernštejn na Perštejn.

OPRAVENO

- B.8.4 – jedná se skutečně o intravilán obce Chvatěruby?

OPRAVENO

C.1 Situace širších vztahů.pdf – most označen na jiné trati a s chybnou kilometráží.

OPRAVENO

**Závěr:** Za předpokladu respektování připomínek a požadavků OŘ Ústí nad Labem, vydává Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem k předložené dokumentaci DUSP akce „Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň“ **souhlasné stanovisko.**

**Přílohy: bez příloh**

S pozdravem

Ing. Martin Kašpar  
Ředitel Oblastního ředitelství Ústí nad Labem

Rekonstrukce mostu délky 164,2 m (hodnocení K3, S2) trati 0541 přes Ohři pro dosažení potřebné únosnosti a odstranění propadu rychlosti. Je navržena sanace spodní stavby a kamenných kleneb (2 krajní pole), výměna a zesílení některých prvků ocelových nosných konstrukcí (3 vnitřní pole), repase ložisek, výměna zábradlí a revizní lávka, výměna mostnic, obnovení PKO a SVI. Součástí stavby je úprava GPK v délce cca 740 m, z toho rekonstrukce kolejového roštu 692 m včetně mostu, zřízení BK.

dokumentace je uložena zde: **W:\INVESTICE** OD 2019\DUSP\DUSP-C Rek.mostu 26.000 Kastle-Kadan

Dobrý den

S navrženou úpravou zesílení pro zdvih konstrukcí zaslanou dne 7.6.2023 souhlasím.

Hejlová

**Ing. Blanka Hejlová**

**Správa železnic, státní organizace  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem**

Vedoucí provozně technického oddělení II  
Správa mostů a tunelů

Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem  
Nákladní 21, 360 05 Karlovy Vary  
T 972 442 530  
M 724 241 862  
E HejlovaB@spravazeleznic.cz  
[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)

