

Připomínkové řízení akce
„Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno – Přerov“

K předmětné akci byly obdrženy následující připomínky:

	Obeslaní	Datum obdržení připomínek	Vložil	Připomínka
1	Centrum telematiky a diagnostiky	25.03.2022	Václav Böhm	ANO
2	OŘ Brno	24.03.2022	Bc. Jiří Heuer	ANO
3	Odbor řízení provozu (O11)	24.03.2022	Ing. Milan Stehlík	ANO
4	Odbor traťového hospodářství (O13)	28.04.2022	Ing. Miloš Novák	ANO
5	Odbor zabezp. a telekom. techniky (O14)	24.03.2022	Bednář Jan, Bc.	NE
6	Odbor provozuschopnosti (O15)	25.03.2022	Ing. Petr Pokorný	NE
7	Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)	24.03.2022	Ing. Ondřej Plocek	NE
8	Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)	25.03.2022	Ing. Jakub Vaněk	ANO

Po obdržení připomínek byly zpracovány reakce, kde byl popsán způsob zapracování připomínek. V případech, kdy nebyl jasný způsob zapracování nebo zřejmá připomínka, jednotliví projektanti telefonicky nebo mailem kontaktovali příslušného připomínkovatele a dohodli s ním řešení.

Způsob vypořádání připomínek je uveden v textu níže.

xxx – dohodnutý způsob zapracování připomínky

xxx – připomínku nelze zapracovat z důvodu překročení rozsahu zadání projektu

Váš dopis zn.



Správa železnic, státní organizace

elektronicky prostřednictvím

IS C.E.Sta

Ze dne
Naše zn. 4785/2022-SŽ-CTD-ÚŽT
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Václav Böhm
Telefon +420 972 544 493
Mobil +420 725 460 704
E-mail BohmV@spravazeleznic.cz

Datum 26. července 2022

Věc: „Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno - Přerov“.

Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky má k projektové dokumentaci ve stupni DSP následující připomínky.

SO 04_Ochrana drážních sdělovacích sítí

2.3 Kabelizace

- V blízkosti stavby vedou sdělovací kabely ve správě CTD. Před zahájením zemních prací min. 15 dnů, je nutné nechat kabelové trasy vytyčit servisní organizací ČD-Telematika.
Ing. Matějka: Bereme na vědomí.
- Při realizaci je nutno respektovat „Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizaci (ve správě Centra telematiky a diagnostiky), schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6.4. 2020.

Po zpracování těchto připomínek Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky s projektovou dokumentací ve stupni DSP souhlasí.

S pozdravem

Mgr. Aleš Havlín
Náměstek ředitele OJ

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 2868/2022-SŽ-OŘ BNO-OPS
Listů/příloh 3/1

Vyřizuje Bc. Jiří Heuer
Telefon +420 972 626 094
Mobil +420 722 958 373
E-mail Heuer@spravazeleznic.cz

Datum 24. března 2022

prostřednictvím aplikace C.E.sta
(pouze elektronicky)

Vyjádření k dokumentaci - Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno - Přerov

Vážení,

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 709 94 234 (dále jen „Správa železnic“) v zastoupení své místně příslušné organizační jednotky, kterou je Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno (dále jen „OŘ Brno“), od Vás dne 3. března 2022 obdržela žádost o vyjádření k dokumentaci „Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno - Přerov“. Dokumentace byla zpracována firmou SUDOP BRNO, spol. s r.o., Kounicova 688/26, 602 00 Brno, IČO: 449 60 417, smluvní datum 24. 2. 2022.

Dle odůvodnění uvedené žádosti má být Vámi požadované vyjádření a podklady použity pro připomínkové řízení projektové dokumentace pro společné povolení ke stavbě:

„Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno - Přerov“

Investorem výše uvedeného záměru je Správa železnic. Na úvod uvádíme, že záměrem je primárně dotčena infrastruktura ve správě OŘ Brno, a to v rozsahu níže uvedeném:

-Traťový úsek (TÚ):

2101 Brno hlavní nádraží - Přerov

-Definiční úsek (DÚ):

2101 02 Brno hlavní nádraží – Brno-Chrlice

V rozsahu dotčených úseků se jedná o jednokolejnou, elektrizovanou celostátní dráhu. Provozovatelem uvedené dráhy je Správa železnic. Vlastníkem je Česká republika, přičemž provozovatel předmětné dráhy má právo hospodařit s uvedeným majetkem státu.

Po prostudování dostupných podkladů k zájmové oblasti Vám Správa železnic sděluje následující:

- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Brno (SSZT Brno, Bc. Petr Jambor, email: Jambor@spravazeleznic.cz)
 - o V zájmové lokalitě železničního mostu ŽM žkm 4,894 je kabelizace SSZT Brno OŘ Brno vedena na samostatné kabelové lávce souběžně s mostem po levé straně ve směru kilometráže, viz příloha vyjádření.
 - o Souhlasíme se stavebními pracemi za splnění těchto podmínek:
 1. Žádáme o respektování samostatné kabelové lávky a na ní uložených kabelových tras SSZT Brno v zájmové lokalitě stavby, v případě kolize navrhované stavby s kabelovou lávkou a kabelovými trasami je nutno navrhnout ochranu technologií a kabelových tras schválenou správcem.
Bereme na vědomí. (Ing. Matějka)

2. V rámci úpravy šířky náspu, výměny kolejového lože, úprav svahů atd., nesmí dojít ke snížení krytí kabelové trasy, která navazuje na kabelovou lávku. **Bereme na vědomí. (Ing. Matějka)**
 3. Musí být zachováno minimální krytí nosných konstrukcí kabelové lávky (ŽB základy, betonové bloky), jak bylo navrženo a vybudováno v rámci stavby Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl.n., Most v km 4,894 (Vinohradská). **Bereme na vědomí. (Ing. Matějka)**
 - o Geodetické zaměření kabelové lávky a kabelové trasy včetně počtu a typů kabelů dodáme na vyžádání.
- Správa elektrotechniky a energetiky (SEE, Ing. Jiří Milka, email: Milka@spravazeleznic.cz)
 - o Nedočetli jsme se v projektu o žádných úpravách trakčního vedení ani potřeby výluk trakčního vedení. Takže za OTV Modřice bez připomínek.
 - Správa tratí Brno (ST Brno, Lukáš Odehnal, Dis., email: OdehnalL@spravazeleznic.cz)
 - o Upozorňujeme, že v TZ v čl. 7.2 je třeba opravit označení předpisu SŽDC S4, nově je třeba projektovat v souladu s předpisem SŽ S4 - železniční spodek. **Ing. Vlachová: Bylo opraveno.**
 - o Požadujeme doplnit příčný řez v místě uložení prefabrikátu U3. **Ing. Vlachová: Bylo doplněno.**
 - o Dále chybí dokumentace k monolitické zdi se zákresem zásypu a izolací, plochy zídky a prefabrikátu, které jsou zasypány je nutno mít ochráněné proti vlhkosti. **Ing. Vlachová: Bylo doplněno.**
 - o V TZ se píše o prefabrikátech, které budou uloženy na mikropilotách. Nejspíš se jedná o prefabrikáty U3 - doplnit text. **Ing. Vlachová: Bylo doplněno.**
 - Správa mostů a tunelů (SMT, Ing. Petr Kácal, email: Kacal@spravazeleznic.cz)
 - o Obecně s návrhem souhlasíme.
 - o Zadavatel musí posoudit, zde předložená dokumentace obsahuje/postačuje pro daný stupeň přípravy (s ohledem na Směrnice GR SŽ č.11/2006).
Reakce Ing. Ujházy: Bude doplněno o přílohy tvarů a SV, včetně schématicky zakreslených výztuží
 - o Do dokumentace je třeba doplnit statický výpočet (+ tabulka zatížitelnosti vč. spodní stavby - stačí v kat. A), výkresy tvaru a výztuže, výkaz výměr a rozpočet, návrh objízdných tras včetně DZ atd.
Reakce Ing. Ujházy: Bude doplněno
 - o Popisech směrů tratí ve výkresech je třeba uvádět konec TÚ, tedy Přerov (údaj Brno–Chrlice je pouze pomocný).
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
 - o Ve výkresech řezů nelze uvádět kóty ("od – do").
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
 - o Ve výkresech pohledů je Pohled E-E chybně pojmenován, jedná se o pohled zprava.
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
 - o Návrh levé římsy je třeba upravit. Buď ji zvýšit (uzavřené KL) nebo více vyložit (polootvřené KL s hranou "pláně" 3,2m od osy KL) (SŽ S3, díl XII, čl. 35).
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
 - o Vývod pro měření BP nelze v tomto případě umístit do mostního otvoru.
Reakce Ing. Ujházy: Bude umístěn na čelní zdi klenby

- o Letopočty výstavby budou v tomto případě umístěny nikoli ve středu, ale vpravo od středu objektu při pohledu na objekt

Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno

- o Do řezů doplnit kabelovou trasu.

Reakce Ing. Ujházy: Ta je umístěna v kabelové lávce, bude v řezech popsáno

- o Zavěšené křídlo vpravo je navrženo "dost odvážně", není zcela zřejmé, na co bude zavěšeno, je třeba posoudit na překlopení; obdobně platí o vyložení římsy vpravo nad klenbou (bude zmonolitněno do celku spolu s novou částí opěr - bylo by vhodné doplnit o příčný řez opěr, ze kterého by to bylo patrné).

Reakce Ing. Ujházy: Je uvažováno vetknutí zavěšeného křídla do čelní zdi, římsy také, klenba včetně jejího zárodku bude složít mezi jako „příčná výztuha“ mezi čelními zdmi. Můžeme uvažovat se zkrácením vyložení, nicméně nechceme se dostat s mikropilotami PZ do míst, kde se nachází podkladní beton odvodnění rubu, abychom jej zbytečně neprovrťovali. Každopádně budeme se tímto návrhem ještě zabývat.

- o V návrhu sanace spodní stavby je třeba zohlednit účinky rozmrazovacích solí (CHRL) používaných v zimním období na pozemní komunikaci v otvoru mostu. Totéž platí pro návrh nových částí mostu.

Reakce Ing. Ujházy: V NK je zohledněno třídou betonu proti CHRL (XD1, XF2) ve spodní stavbě bude zahrnuta sanace zohledňující odolnost vůči účinkům CHRL.

- o Asi nedotisknutý text ve výkrese podélného řezu "propustek pod komunikací nebude v rámci".

Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno

- o Souhlas platí pro zamýšlený stavební počín, dokumentaci je třeba upravit, doplnit a opravit podle výše uvedených připomínek.

- Úsek Řízení provozu (ÚŘP, Ing. Jiří Sysel, email: SyselJ@spravazeleznic.cz)

- o B - Souhrnná technická zpráva, kap. B1.2, odstavec i, str. 6 – v textu je uvedeno, že se se stavbou počítá v roce 2022 – podle skutečných požadavků na výluky by stavba měla proběhnout až v roce 2023 – uveďte do souladu. – dle aktuálních podkladů je výluka plánována na 29.6. – 27.9.2024. Bude uvedeno do souladu. (Ing. Matějka)
- o B.8 - ZOV, Harmonogram stavby, str. 6 – v harmonogramu je uvedeno, že se se stavbou počítá v roce 2022 – podle skutečných požadavků na výluky by stavba měla proběhnout až v roce 2023 – uveďte do souladu. – dle aktuálních podkladů je výluka plánována na 29.6. – 27.9.2024. Bude uvedeno do souladu. (Ing. Matějka)

Pro předběžné projednání Vámi navrhovaného způsobu vypořádání těchto připomínek se prosím obračejte přímo na osoby, jejichž kontakt je v rámci tohoto dopisu uveden u každého připomínajícího. K vypořádání připomínek předložte i opravenou projektovou dokumentaci se zpracovanými připomínkami.

S pozdravem

Ing. Libor Tkáč

ředitel Oblastního ředitelství Brno
(podepsáno elektronicky)

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 23060/2022-SŽ-GŘ-O11

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje

Ing. Milan Stehlík

Telefon

+420 972 741 043

Mobil

+420 601 387 025

E-mail

stehlikm@spravazeleznic.cz

Datum

24. března 2022

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 773/1
779 00 Olomouc

„Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno – Přerov“,
dokumentaci pro stavební povolení

K dokumentaci pro stavební povolení (DSP) stavby „Rekonstrukce
Brno – Přerov“ předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 043)

Bez připomínek.

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: p. Mojmír Bursa, tel. 972 244 179)

- 1) B Souhrnná technická zpráva– B.1.2.1 – i) Základní předpoklady výstavby: „Realizace stavby se předpokládá v jedné etapě při vyloučeném železničním provozu v době od října 2022 – listopadu 2022“ – na trati č. 315 není ve schváleném plánu výluk na rok 2022 tato stavba uvedena. – dle aktuálních podkladů je výluka plánována na 29.6. – 27.9.2024. Bude uvedeno do souladu. (Ing. Matějka)
- 2) B 8 ZOV – 11. Požadavky na výluky veřejné dopravy: „Je požadována výluka koleje v délce 73 dní“ – ani v plánovaném dočasném omezení kapacity na rok 2023 na trati č. 315 není tato stavby uvedena. Tedy s touto výlukou osobní a nákladní dopravci na této trati v roce 2022 či 2023 zatím nepočítají – dle aktuálních podkladů je výluka plánována na 29.6. – 27.9.2024. Bude uvedeno do souladu. (Ing. Matějka)
- 3) Doplnit návrh trasy NAD po dobu kolejové výluky, s odhadovaným počtem autobusů za jednotlivé druhy vlaků a s umístěním zastávek NAD. – výluka bude součástí jiné akce OŘ Brno. Rekonstrukce mostu bude této výluce přizpůsobena a NAD nebude řešena v této stavbě. (Ing. Matějka)

Ing. Miroslav Jasenčák

náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Váš dopis zn. IS C.E.Sta.
Ze dne 4. 3. 2022
Naše zn. 24569/2022-SŽ-GR-013
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Miloš Novák
Telefon +420 972 244 004
Mobil +420 607 05 77 33
E-mail novakmilo@spravazeleznic.cz

Datum 26. července 2022

Správa železnic, státní organizace
OR Brno
Heuer Jiří, Bc.

(pouze elektronicky)

Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno - Přerov

V rámci posouzení dokumentace pro stavební povolení, kterou zhotovila firma SUDOP BRNO spol. s r.o., máme k předložené dokumentaci za Správu železnic GR 013 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

- Šířkové uspořádání komunikace pod mostem je nevyhovující. Poměrně nákladnou rekonstrukcí se zvětšuje pouze podjezdová výška. Zdůvodněte. **Ing. Matějka: Bylo takto požadováno v zadání.**
- Využitelnost spodní stavby (kamenné zdivo z r.1868 je dle archivní dokumentace založeno hlubinně na dřevěných pilotách) požadujeme doložit výpočtem zatížitelnosti a předložit. **Ing. Matějka: V zadání bylo nezasahovat do spodní stavby a ani ji nijak nezesilovat mikropilotami. Stav dřevěných pilot nelze popsat jinak než odhadem. Průzkumné práce, které by poskytly adekvátní podklad pro výpočet zatížitelnosti založení dostupnými metodami nelze provést. Zatížitelnost je možné pouze stanovit v kategorii A – odhadem, který je však v tomto stupni dokumentace neakceptovatelný.**
- Dokumentace není úplná, je proto nutné doložit všechny potřebné přílohy a dokumentaci předložit znovu k projednání. **Ing. Matějka: Po vyjasnění požadavků (zadání) vše doplníme a zapracujeme.**

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracoval Ing. Chudějová, tel. 722962013, chudejova@spravazeleznic.cz.)

Obecné

Pro texty ve výkresech použijte takovou tloušťku čáry, aby šly texty dobře přečíst.
Ing. Vlachová: Bylo zapracováno.

Technická zpráva

- V TZ máte napsáno, že stávající rychlost 90 km/h nebude zvyšována v této stavbě, uváděné rychlosti v TZ a v situaci uvádějte tedy jako výhledové, RP V₁₅₀ není podle TTP zaveden. **Ing. Vlachová: Bylo zapracováno.**
- Šířka stezky min. 0,4 m bude dodržena i na úseku, kde bude probíhat pouze úprava GPK.

Ing. Vlachová: Šířka stezky nemůže být dodržena. Úprava stezky by způsobila rozšíření tělesa, které není předmětem zadání. V oblouku se jedná pouze o směrovou a výškovou úpravu. Tento požadavek vede na změnu zadání projektu, rozšíření projekčních prací a nadvýšení investičních nákladů. Šířka stezky nebude upravena mimo rekonstrukci.

- Pokud nebude vyměněn typ upevnění v celém oblouku, bude použito upevnění se stejným charakterem, čili tuhé upevnění.

Ing. Vlachová: V celém oblouku je dle nákrešného přehledu železničního svršku použito pružné upevnění (B91S u). Není důvod vracet tuhé upevnění. Nebude zapracováno.

- Podle předpisu SŽ S4 přílohy 6 a tabulky č. 1 musí být minimální modul přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na PTŽS 50 MPa. Ing. Vlachová: Je dodrženo. V TZ byl upraven odstavec 7.2 a upraven popis návrhu železničního spodku.
- Chybí kompletní výpočet pražcového podloží, není jasné, z jakých hodnot modulu přetvárnosti se vychází. Ing. Vlachová: Bylo doplněno.

Situace

- Zvýšte hodnotu převýšení na 125 mm pro zachování rezervy v nedostatku převýšení min. 5 mm. Ing. Vlachová: Změna převýšení nebude zapracována. Hodnota nedostatku převýšení $I=100$ mm je navržena na rychlost $V=100$ km/h. Po rekonstrukci bude ponechána rychlost $V=90$ km/h, tedy rezerva v nedostatku převýšení bude dostatečná.
- V situaci zakreslete a popište ŽB zídku pro rozšíření zemního tělesa včetně staničení. Ing. Vlachová: Bylo zapracováno.
- Zakreslete přechod z otevřeného KL na zapuštěné a naopak. Ing. Vlachová: Bylo zapracováno.

Podélný řez

- Doplněte průběh všech plání. Ing. Vlachová: Bylo zapracováno.
- V PP zakreslete a popište ŽB zídku pro rozšíření zemního tělesa včetně staničení. Ing. Vlachová: Bylo zapracováno.

Vzorové příčné řezy

- Do řezu na mostě doplňte skladbu železničního spodku, řez v aktuálním zobrazení evokuje, že je překročená max. tl. kolejového lože. Ing. Vlachová: V rámci odvodnění konstrukce bude okolo klenby v rozsahu 0,5 m provedena propustná vrstva tvořena štěrskem 16-32 dle požadavku Ing. Nováka z O13. Nad touto propustnou vrstvou bude klasická výška kolejového lože (350 mm pod pražcem). ZKPP (které obsahuje stabilizaci cementem) bude dotaženo z obou stran co nejbližší ke klenbě, mimo drenážní vrstvu což nám zaručí stabilitu lože a zároveň odvodnění NK. Zobrazení v řezu bylo opraveno.

Řezy

- V řezech musí být vyřešeno navázání na stávající zemní těleso, nelze, aby v řezech bylo KL „ve vzduchu“, viz řez č. 26 atd. Bude dodržena minimální šířka stezky. Ing. Vlachová: Minimální šířka stezky nebude dodržena. Zobrazení v řezu bylo opraveno.

Železniční spodek (zpracoval Ing. Bernatík, tel. 725050148, bernatik@spravazeleznic.cz)

Požadujeme prověřit skladbu stávající konstrukce pražcového podloží, která má vliv na návrh délky konstrukční vrstvy. Dle předpisu SŽ S4 nelze najednou ukončit konstrukční a podkladní vrstvy. Pokud stávající trať mimo ZKPP nedisponuje žádnými vrstvami pod kolejovým ložem, musí se v ZKPP ukončit nejprve podkladní vrstva ze stabilizace a následně pak konstrukční vrstva ze štěrkodrti. Blíže viz předpis SŽ S4, příloha 6, čl. 27. Ing. Vlachová: Délka a ukončení bude upraveno dle konzultace s odborem O13, tedy

délka zesílené podkladní vrstvy bude na délku $L/2 + 7 + 5 \text{ m} = 3,75/2 + 12 = 13,875 \text{ m}$ měřeno od mostu, kde zesilující vrstva dosáhne své plné tloušťky.

Mosty (zpracoval Ing. Miloš Novák, tel. 972 244 004, novakmilo@spravazeleznic.cz)

Stavebně technický průzkum

- STP šikmými vrty z líce opěr ověřil spodní úroveň zdiva, ale o kvalitě dřevěného roštu a hlav dubových pilot toho moc nevíme (hlubinné založení je doloženo jen archivní dokumentací). Spodní stavba je využitelná pouze za předpokladu, že dřevěné prvky byly v minulosti trvale pod hladinou podzemní vody a pokud lze uvažovat s tím, že tento stav se do budoucna nezmění. Požadujeme popsat stav dřevěného roštu pilot.
Reakce Ing. Ujházy: Stav dřevěného roštu nelze popsat jinak než odhadem, bohužel nemáme k dispozici vrty, které by nám uvedli HPV.
- Jaký je stavebnětechnický stav propustku pod vozovkou v mostním otvoru, zejména zastropení? Propustek je v PD navržen ponechat bez úprav, ale oprava komunikace je finančně součástí opravy mostu!
Reakce Ing. Ujházy: Oprava komunikace bude spočívat pouze v obnově stávající vozovky a osazení obrubníků. Na propustek nebyl proveden STP, vzhledem k rozsahu rekonstrukce. Propustek však stavbou nebude ovlivněn, bude pouze částečně obnažen a poté bude znovu obnovena komunikace. Zatížení se nemění. V případně většího zasahování do spodní stavby už by pak stálo za úvahu o kompletní rekonstrukci. OŘ Brno však trvá na minimálních změnách a úpravách.
- Vyznačte předpokládanou HPV.
Reakce Ing. Ujházy: Vzhledem k požadovanému rozsahu rekonstrukce, nebyl proveden geotechnický vrt, nelze proto s přesností zakreslit HPV.
- Výškový systém na výkresech STP neladí s kótami nového stavu – upravte.
Reakce Ing. Ujházy: V dokumentaci kromě půdorysu NS, nejsou průzkumy zakresleny ani nijak okótovány. V novém stavu jsou zaznačeny pouze vrty injektáží do stávajících opěr. Vrty ani zaznačovat nebudeme, jsou dostatečně popsány v STP, který je součástí TZ.

Nový stav

- Doplníte podél opěr zvýšené odrazné proužky lemované obrubníky výšky 0,15 m.
Reakce Ing. Ujházy: Bude doplněno
- Místo kamenné rovnániny nad klenbou v tomto případě použijte štěrk frakce 16-32.
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
- Hutnění této drenážní vrstvy bude probíhat po vrstvách tl. 0,25 m společně se zásypem přechodových oblastí, symetricky k ose klenby.
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
- Je třeba doložit tabulku zatížitelnosti, včetně zatížitelnosti spodní stavby.
Reakce Ing. Ujházy: Bude doplněno, zatížitelnost spodní stavby dle požadavku OŘ bude provedena v kategorii A.

(zpracoval Ing. Šimon, tel. 972 341 368, simonj@spravazeleznic.cz)

- Chybí soupis prací, nutno doložit.
- Předpokládáme, že již v tomto stupni PD bude předložen základní ověření navržených dimenzí ve statickém výpočtu. Požadujeme doložit.
Reakce Ing. Ujházy: Bude doplněno
- Nerozumím číslování příloh 2.401, 2.402, 2.403, ... – ve výkresech uvedeno například viz příloha 7 (u zábradlí), 4.6 u detailů, 5.1 – ražené mikropiloty. Požadujeme vyjasnit.
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
- Chybí výkresy tvarů nosných konstrukcí, schématické vyztužení konstrukce. Požadujeme doplnit.
Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno
- V TZ je uveden odkaz na přílohu 2.406 Nový stav Detaily – tato příloha není součástí dokumentace.

Reakce Ing. Ujházy: Bude doplněno

- Podélný řez – doplnit spřažení nové ŽB klenby se stávající opěrou. Uvést předpoklady spřažení (počet, délka,...). Uvést předpoklady injektážních vrtů (počet délka,...). Zakreslit měřicí destičku pro měření bludných proudů (v TZ žádná zmínka o opatření proti bludným proudům - doplnit).

Reakce Ing. Ujházy: Bude doplněno spřažení v rámci SV a následně schématicky zakresleno. Destička na měření proudů je zakreslena v příloze příčného řezu, ovšem na požadavek OŘ bude destička přesunuta mimo mostní otvor. Informace k bludným proudům jsou uvedeny v TZ kapitola 5.9. Injektážní vrty budou popsány a schématicky znázorněny v rámci některé z příloh.

- Ve výkresech označené jednotlivé řezy A, B, C, D, s kterými se však dále nepracuje.

Reakce Ing. Ujházy: Bude opraveno

(zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, bednarjo@spravazeleznic.cz)

- V příloze příčného řezu (2.403) je pod pražcem vykreslen zásyp z kolejového lože v nadměrné tloušťce. Zvýšené mocnosti kolejového lože snižují jeho stabilitu. Požadujeme pod kolejové lože navrhnout konstrukční vrstvu, která zachová konstantní tloušťku kolejového lože na mostě i v trati.

Reakce Ing. Ujházy: V rámci odvodnění konstrukce bude okolo klenby v rozsahu 0,5 m provedena propustná vrstva tvořena štěrkem 16-32 dle požadavku Ing. Nováka z O13. nad touto propustnou vrstvou bude už klasická výška kolejového lože (350 mm pod pražcem). Ve výkresu podélného řezu je to znázorněno (je tam ještě tedy neaktualizovaná kamenná rovnánina místo nově požadujícího štěrku). ZKPP (které obsahuje stabilizaci cementem) bude dotaženo z obou stran co nejbližší ke klenbě, mimo drenážní vrstvu což nám zaručí stabilitu lože a zároveň odvodnění NK. V příčném řezu bude doplněna drenážní vrstva.

Závěr

S předloženou dokumentací nesouhlasíme do vypořádání našich připomínek a doplnění dokumentace. Dokumentaci požadujeme znovu předložit.

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.
ředitel odboru traťového hospodářství

Váš dopis zn. IS C.E.Sta.
Ze dne 4. 3. 2022
Naše zn. 23742/2022-SŽ-GŘ-O30
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Jakub Vaněk
Telefon +420 972 765 005
Mobil +420 727 950 463
E-mail VanekJak@spravazeleznic.cz

Datum 26. července 2022

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
779 01 Olomouc

Rekonstrukce mostu v km 4,894 na trati Brno - Přerov

Po prostudování předložené dokumentace ve stupni Dokumentace pro stavební povolení na výše uvedenou stavbu Odbor bezpečnosti a krizového řízení vydává souhlasné stanovisko podmíněné zapracováním uvedených připomínek:

Připomínky zásadní:

B. Souhrnná technická zpráva

V části B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení část znění odstavce „Při řezání, svařování, nebo jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.“ požadujeme nahradit zněním:

„Při řezání, svařování, nebo jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Bude opraveno (Ing. Matějka)

Ing. Mgr. Vladimír Abraham, MBA
ředitel
Odbor bezpečnosti a krizového řízení
za správnost: Ing. Jakub Vaněk