

Váš dopis zn. email (IS C.E.Sta)
Ze dne 13. 11. 2020
Naše zn. 83443/2020-SŽ-GŘ-O13
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Radek Bernatík
Telefon +420 972 762 485
Mobil +420 725 050 148
E-mail bernatik@spravazeleznic.cz

Datum 2. prosince 2020

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Ing. Pavlína Bařínková
barinkova@spravazeleznic.cz

Zajištění skalních masívů na trati Hlubočky – Hrubá voda – Domašov nad Bystřicí **připomínky k dokumentaci pro stavební povolení**

Elektronicky přes IS C.E.Sta

K zaslané projektové dokumentaci pro akci „Zajištění skalních masívů na trati Hlubočky – Hrubá voda – Domašov nad Bystřicí“ ve stupni DSP, kterou vypracovala firma Prodin a.s., přikládáme za Správu železnic GŘ O13 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

1. Neobsazeno.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK (zpracoval Ing. Kubina Jiří, tel. 972 762 022, KubinaJ@spravazeleznic.cz)

SO 01-10-01

2. Dle TZ bude stávající kolejový rošt vyzískán a zpětně vložen. Přitom je navržen příčný posun koleje v oblouku až o 85 cm na vnější stranu oblouku. To si vyžádá větší délku kolejnic, příp. doplnění pražce/ů, ovšem o tomto není v TZ žádná zmínka. Doplněte návrh řešení do TZ.

Ing. Rentka: Doplněno do TZ i rozpočtu, doplněno bude 0,3m kolejového roštu.

3. Zaoblení lomu sklonu nivelety v km 22,270 zasahuje do zaoblení lomu vzetupnice v km 22,267. Upravte polohu lomu sklonu nivelety tak, aby bylo situováno do KP v km 22,267 (dle čl. 9.2.2 normy ČSN 73 6360-1). U vzájemné polohy lomu sklonu nivelety v km 21,903 a začátku vzetupnice v km 21,908 je navržené řešení v pořádku, jednotlivá zaoblení se nepřekrývají se.

Ing. Rentka: Opraveno

4. Do výkresu situace doplněte zakreslení výběhu úpravy GPK.

Ing. Rentka: Doplněno.

ŽELEZNIČNÍ SPODEK (zpracoval Ing. Bernatík Radek, tel.: 725 050 148, bernatik@spravazeleznic.cz)

SO 02-10-01 Sanace nestabilního tělesa v km 22,000 – 22,200

5. TZ, kap. 2.1, odst. 3: Upravte kilometráž pravostranného příkopu. Uvádí se 22,800-22,400, což je mimo úsek daného SO. Pravděpodobně mělo být uvedeno 21,800-22,400.

Ing. Štábl: Opraveno.

6. TZ, kap. 2.5, poslední odstavec (drátokamenné skluzy): Příčné přepážky v drátěném koši nebudou po uváděných 0,5 – 1 mm. Upravte jednotku na metry. Průměr oka drátěného koše 80x100 mm, do kterého se nasype kamenivo fr. 32/63. Jelikož je matrace uložena ve velkém sklonu, může kamenivo z koše vypadávat. **Musí být zamezeno vypadávání kamenů z drátěného koše!**

Ing. Štábl: frakce ve specifikace opravena, nahrazena výplní 63-125 mm, původně se jednalo o chybné uvedení, standardně se tyto koše plní práce 63-125 mm.

7. Vzorový příčný řez: Příkopové zídky se obsypávají pod jeho odvodňovacími otvory jílovitým materiálem. Vystávají zde obavy, že jílovitý materiál bude nahrazen jiným propustným materiálem, protože jílovitý materiál nebude možné získat ze stavby (bude se muset nakoupit) a zmiňuje to také TZ. Doporučuji nahradit jílovitý materiál za beton shodný s betonem podkladním pod příkopovou zídkou.

Ing. Štábl: Doplněno včetně specifikace ve všech částech PD.

SO 02-10-03 - Zajištění skalního zářezu v km 22,880 - 23,200

8. Příčné řezy: Trativodní trubka je v hloubce menší než 1,2 m od povrchu terénu, proto musí být zajištěna její odolnost proti mrazu – doplňte požadavek alespoň do TZ. Mezi trativodní trubkou a stěnou trativodní rýhy musí být vzdálenost min. 150 mm – z některých řezů není splnění požadavku jisté. Prověřte a případně upravte.

Ing. Štábl: Ochrana proti promrzání doplněna do TZ. Umístění trubky ve výkopu je reálně závislé na skutečných poměrech a možnostech provedení výrubu pro nový trativod. Trativodní trubka se bude umísťovat co nejvíce od osy koleje s ohledem na výrazné přítoky z levostranného svahu. V místě trasy trativodu DN 400 mm, je již trubka ve středu rýhy. V řezech aktualizováno.

9. Chybí podélný profil koleje se zakreslením odvodnění. Je podélný sklon trativodu menší než 5 ‰, když se navrhuje podbetonovaný? V TZ se uvádí sklon 1,2-4,0 ‰ - v takovém případě se nemusí trativod obetonovávat a trubka může být po celém svém obvodu perforovaná, což je z hlediska odvádění vod výhodnější.

Ing. Štábl: Podélný profil není u této části objektu vytvořen s ohledem na charakter prací, kdy výšková poloha trativodu bude na místě upravována dle nezbytného rozsahu provedení výrubu pro nový trativod. V tabulce šachet jsou definované nezbytné parametry. Podélný profil z PD by v podstatě pozbyl platnosti již během tisku. Vše bude řešeno autorským dozorem během výstavby. Podbetonávka trativodu je u úseku DN 200 a DN 300 z důvodu vyrovnání nerovnosti podkladu ve skalním podkladu (z velké části nově vyrubaného), kdy není možné připuštění shromažďování vody v dílčích prohlubních. Pokud by trativod byl v zemině, určitě nevyžaduje podbetonávku. Ale po zkušenostech z ukládání trativodu z předchozí sanace v Hrubé Vodě, je toto řešení trvalejší a stabilnější z hlediska zajištění odvodu vody ze zářezu. Zvláště, pokud se jedná o tak významné a trvalé výrony vody.

Závěr

S projektovou dokumentací souhlasíme za předpokladu řádného vypořádání připomínek. Vypořádání připomínek pošlete jednotlivým zpracovatelům připomínek.

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.

ředitel odboru traťového hospodářství
(podepsáno elektronicky)