




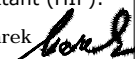





Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	TOP CON SERVIS s.r.o.			
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8			
Kontakt:	T: 284 021 740 E: topcon@topcon.cz			
Zhotovitel objektu:	TOP CON SERVIS s.r.o.			
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8			
Kontakt:	T: 284 021 740 E: topcon@topcon.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Libor Marek 	Ing. Libor Marek 	Ing. Jiří Šilínek 	Ing. Jiří Šilínek 	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 53,161 <b>na trati Podlešín - Slaný</b>			Označení (S-kód): S632100081
				Označení zhotovitele: 103-20
Název části:	Dokladová část			Označení části: N. 2. 1.
Název objektu:				Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	Vypořádání připomínek			Číslo přílohy: 03
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Středočeský	Slaný [749362]	0693		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	08/2021	-	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 1 0 0 0 8 1	-	D U S P	-	N 2 1 0 0	-	-
[Prostor pro další informace]						

# **Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný**

DUSP + PDPS

## **N 2.1.3 Vypořádání připomínek**

### **SEZNAM PŘÍLOH**

<b>Odbor</b>	<b>Připomínky</b>
<b>CTD</b>	přílohou
<b>O6</b>	přílohou
<b>O11+O12</b>	přílohou
<b>O13</b>	přílohou
<b>O14</b>	přílohou
<b>O15</b>	bez připomínek
<b>O23</b>	bez připomínek
<b>O24</b>	přílohou
<b>O30</b>	přílohou
<b>OŘ PHA</b>	přílohou
<b>SSZ</b>	přílohou
<b>SŽG</b>	přílohou

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn.  
Listů/příloh

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

Datum 5. října 2021

Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ  
**Ing. Ksenia Moreva**

## ODPOVĚDI NA PŘIPOMÍNKY

Při realizaci stavby „**Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný**“ dojde ke styku s naším telekomunikačním vedením.

Je nutné dodržet následující podmínky:

Nechat si předem ve spolupráci s naším správcem sítí spol. ČD-Telematika Olomouc vytyčit v rámci daného rozsahu stavby naše sděl. vedení. Upozorňujeme, že **v místě stavby se nachází trasa našeho sděl. kabelu (viz. příloha č. 1)**. 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.

V rámci realizovaných rekonstrukčních prací žádáme (v rámci možností stavby) založit max 3 ks rezervních HDPE trubek (modrá, černá, fialová) pro budoucí přechod kabelů v rámci mostního tělesa.

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 Správy železnic, státní organizace a naší servisní organizace ČD-Telematika a.s..

V případě nutnosti provést překládku našeho vedení požadujeme předložit další stupeň projektové dokumentace a konkrétní problematiku řešit v rámci profesních porad.

**Připomínky akceptujeme.**

V Praze 2.9.2021

**Jan Holík**

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

Malletova 2363/10, 190 00 Praha 9 - Libeň  
T +420 972 228 723  
M +420 727 904 501  
E Holik@spravazeleznic.cz

\_\_\_\_\_



2/2

Ing. Jiří Šilínek

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn.

Listů/příloh 4/0

Vyřizuje Ing. Lenka Seidlová

Mobil +420 606 708 805

E-mail seidlova@spravazeleznic.cz

Datum 27. 8. 2021

**Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ  
Sokolovská 1955/278  
190 00 Praha 9**

## **ODPOVĚDI NA PŘIPOMÍNKY**

**Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný**

**Rekonstrukce mostu v km 53,910 na trati Podlešín – Slaný**

K předloženým dokumentacím ve stupni DUSP + PDPS předkládáme následující připomínky:

### **Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný**

DUSP+PDPS, TOPCON

#### **C2 katastrální a koordinační situace**

- vyznačte hranice staveb u jednotlivých SO a PS  
**Doplněno.**
- název staveb uveďte jinou barvou  
**Opraveno.**
- zastaničte začátky a konce staveb, mostní objekty  
**Doplněno.**
- čísla SO a PS neodpovídají A, situacím mostu km 53,161 (např. žss)  
**Opraveno.**

#### **SO 00-01 železniční svršek a spodek**

- chybí situace  
**Viz příloha 2001 Situace.**
- rozsah prací neodpovídá koo. sit (žel. svršek 53,138-53,213, most v km 53,685)  
**Opraveno.**
- chybí zmínka o souhlasu s řešením odlišným, doložte souhlas  
**Nerozumím připomínce.**

#### **D.2.1.4**

##### **SO 20-01 – Most v km 53,161**

příl. 2003 ns

- vykreslete a okótujte rozsahy prací (např. sanace svahu, odláždění, žss)  
**Zpracováno.**
- popište sanaci svahu  
**Dle výkresu – Poznámky – viz technická zpráva.**
- dlažbu ukončete obrubníky

**Dlažba je u paty svahu ukončena vlevo O2 stávající dlažbou chodníku, do kterého nemůžeme zasahovat, protože to není pozemek dráhy. V ostatních případech je dlažba ukončena za rubem zdi nebo křídla. Po stranách dlažba navazuje buď na stávající betonové žlaby nebo stávající dlažbu. Pro obrubníky zde není prostor.**

- doplňte dělení prací

**Doplněno.**

příl. 2006 rošty

- proč zatížení 750kg/m2?

**Zatížení pro chodníky:  $q_k = 5 \text{ kN/m}^2$ ,  $\gamma_f = 1,5$ ,  $q_d = 1,5 \cdot 5 = 7,5 \text{ kN/m}^2$  viz ČSN EN 1991-2.**

příl. 2008 SVI

- doplňte výměry  
**Doplněno**
- skladby neodpovídají příl. 2003
- typ B
  - o chybně gramáž geotextilie - 500g/m<sup>2</sup>  
**Opraveno.**
  - o tento typ není uveden na příl. 2003  
**Opraveno.**
  - o opravdu bude beton vyzrálý pro asfaltovou penetraci?  
**Délka výluky je na to dostatečná (60N).**
  - o co znamená podklad dle schváleného SVI?  
**Chyba, nemá to tam být – opraveno.**
- typ C
  - o opravdu bude beton vyzrálý pro asfaltovou penetraci?
  - o co znamená podklad dle schváleného SVI?  
**Chyba, nemá to tam být – opraveno.**
  - o
- typ D
  - o nejedná se o izolaci  
**Opraveno na nátěr.**
  - o nesouhlasíme s případné prac. spáry - Naip - dejte samostatně a doplňte ochranu  
**Opraveno.**
- det. 3
  - o nerozumíme pásu izolace dl 500mm volně ložený - jedná se o horní pás z NK?  
Proč je volně ložený? Jaké je skutečné délky, když je u něj kóta 370?  
**Délka opravena na 370 mm.**
  - o spáru mezi křídlem a ^UP požadujeme řešit jako dilataci  
**Doplněno.**
- doplňte detail uložení drenáže  
**Doplněno.**

příl. 2012 PKO

- předpis SŽDC (ČD) S5/4 neplatí. Požadujeme navrhnout PKO dle platných předpisů  
**PKO je navrženo dle platného SŽDC S5/4 platného od 1. července 2019.**  
**ČD z textů vymazáno.**

příl. 2052 zábradlí

- dilatace zábradlí by měla být 30mm  
**Dle názoru projektanta pro tak krátký most není třeba, MVL 720 – Zábradlí pro železniční mosty umožňuje nim. 20 mm a max. 50 mm.**

příl. 2072 úp, příl. 2073 křídla

- doplňte způsob vázání spon  
**Doplněno.**
- nešly by spony nahradit třmínky?  
**U křídel při proměnné tloušťce spodní desky a proměnné výšce stěny jsou vhodnější spony vzhledem k jejich variabilitě jak z hlediska umístění, tak z hlediska změny délky. U úložných prahů nahrazeno třmínky.**

příl. 3002 sp

- výkopy, demolice - doložte výkresy  
**Viz výkres výkopů a bouracích prací.**
- na výkresech chybí - ornice, hydroosev, přezdění, spárování  
**Přezdění – viz přehledný výkres, spárování – viz sanace zdiva v TZ, ornice, hydroosev doplněn do TZ – sanace svahů.**
- zajištění plynovodu - nesouhlasíme s položkou zajištění potrubí ve výkopu  
**Opraveno na dočasné dřevěné konstrukce.**
- nesouhlasíme s izolacemi - navíc R-položky (chybí popis R-položky, nesouhlasíme s názvy)  
**Opraveno na nátěry proti stékající vodě, R položky odstraněny.**
- nesouhlasíme s R-položkou letopočtu  
**Odstraněno, položka zahrnuta v rámci položky MOSTNÍ PILÍŘE A STATIVA Z DÍLCŮ ŽELEZOBETON DO C30/37.**
- chybí sanace svahů, polymermalta, kabelové žlaby, vyvěšení a přeložení kabelů, elektroizolační desky, atd.

Doplněno.

Technická zpráva

- doplňte třídu tratí z hlediska mostů  
Doplněno.
- doplňte zdůvodnění rekonstrukce mostu - ne odkaz na revizní zprávu  
Doplněno.
- kap. 4 - na mostě bude po rekonstrukci nižší rychlost než ve stávajícím stavu?  
Na mostě je ve stávajícím stavu 60km/h, v novém stavu zůstává rychlost zachována.
- rozsahy úprav svahů vykreslete do ns  
Doplněno.
- kap. 5.2.3 - popište očištění zdiva  
Doplněno.
- kap. 5.2.4 - chybí ornice, hydroosev, ohumusování  
Doplněno.
- kap. 5.5 - trubky požadujeme poloděrované  
Opraveno.
- izolace - viz výkres  
Opraveno.
- beton stačí PB2  
Opraveno.
- kap. 8.3 - doplňte provaření výztuže, stupeň ochranných opatření  
Doplněno.
- kap. 8.4 - nedostatečné - rozdělte na výkopy a zásypy  
Opraveno.
- kap. 9 - uveďte souhlas  
Viz příloha TZ.
- v textu neplatná norma na beton  
Opraveno.
- chybí požadavky na dlažbu  
Doplněno.
- doplňte soupis TePř  
Doplněno.
- sjednoťte barevnost (DB 610, ostatní dva SO DB 501)  
Opraveno.
- chybí průzkumy  
Doplněno.

#### SO 20-02 – Most v km 53,685

- chybný název a číslo SO - nejedná se o most, ale o propustek, resp. o přestavbu na most
- v současnosti se skutečně jedná o propustek, ale po přestavbě již objekt bude mostem. Pokud by objekt byl nazván propustkem, obdobně by se mohlo namítat, že v novém stavu je uveden SO jako propustek, ale už bude mostem. Zvolili jsme pro název objektu výhledový stav, který považujeme i co se následné správy týče jako výstižnější. Připomínka nezpracována.

příl. 2002 ss

- doplňte podélný řez
- Podélný řez je vykreslen v příloze 2008, kde je uveden kvůli rozsahu bouracích prací. Na výkresu starého stavu jej neuvádíme. Připomínka nezpracována.

příl. 2008

- doplňte výměry
- Doplněno. Připomínka zapracována.

příl. 2003 ns

- doplňte dělení prací
- Doplněno. Připomínka zapracována.
- dlažby ukončete dole prahy, kolem dokola obrubníky
- Opraveno. Připomínka zapracována.
- jaká je geologie základové spáry? Bude ŠP podsyp odvodněn?
- Předpokládáme obdobné základové poměry jako u mostu v km 53,910, tzn. propustné zemina na kvartérním pískovcovém podloží.
- nesouhlasíme se zásypem z lomového kamene na vtoku a výtoku. Co je tím myšleno? Hutněný zásyp nebo zához? Poteče jím voda do ŠP podsypu?
- Opraveno. Připomínka zapracována.



- zdůvodněte drenáže. Jsou nutné? Pokud ano, navrhnete je standardně s uzavřením výkopu.
  - **Drenáže jsou nutné. Navržena standardní úprava. Připomínka zapracována**
  - Proč je výkop tak široký?
  - **Z technologických důvodů.**
  - podkladní beton není vyztužen? Opravdu stačí C 12/15?
  - **Ano, beton není vyztužen. Betonové lože pro ŽB klenbu je z betonu C20/25-XF3.**
  - prefabrikáty nemusí být založeny na základové desce?
  - **Ne.**
  - jaká je šířka drážní stezky? Požadujeme dodržet platný SŽ S4.
  - **Šířka drážní stezky vychází z navazujícího drážního tělesa před a za objektem. Připomínka nezapracována.**
  - popis a pozn. betonu pod dlažbou nesouhlasí (dtto vv)
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - opravdu musí být zábradlí?
  - **Ano.**
- příl. 2006 zábradlí
- PKO požadujeme dle platného předpisu
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
- příl. 2007 SVI
- požadujeme penetračně adhezni nátěr, pásy NAIP plnoplošně natavené a měkkou ochranu geotextílii dle SVI
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - skladba izolačního souvrství rozhodně neobsahuje kolejové lože atd.!
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - základové ústupky jsou dobetonávka?
  - **Ne.**
- příl. 2005
- základové ústupky vnější jsou dobetonávka? Potom chybí výkres tvaru a výztuže.
  - **Ne, ústupky jsou součástí prefabrikátu. Připomínka nezapracována.**
- příl. 3001 vv
- čištění příkopů je kde?
  - **Viz poznámka u položky – jedná se o čištění „koryta“.**
  - úprava svahů chybí na výkresech
  - **Doplněno. Připomínka zapracována.**
  - nesouhlasíme s drenážní vrstvou z geotextilie
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - polštáře pod základy z drc. kameniva neodpovídají výkresům
  - **Domníváme se, že odpovídají. Připomínka nezapracována.**
  - chybí obrubníky, kamenný zához
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - nesouhlasí betony s výkresy
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - chybí vyvěšení kabelů
  - **Nechybí. Kabely jsou komplexně řešeny v SO 30-01 resp. 30-02. Připomínka nezapracována.**
- Technická zpráva
- dtto přiměřeně SO 20-01
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - viz výkresy
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - a navíc: nesouhlasíme s měkkou ochranou izolace (dle SVI), navíc nesouhlasí s výkresy
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**
  - beton pod dlažbu požadujeme nižší třídy
  - **Opraveno. Připomínka zapracována.**

## Rekonstrukce mostu v km 53,910 na trati Podlešín – Slaný

DUSP+PDPS, TOPCON

### C2 katastrální a koordinační situace

- vyznačte hranice staveb u jednotlivých SO a PS
- **Doplněno.**



- název staveb uveďte jinou barvou  
**Opraveno.**
- zastaničte začátky a konce staveb, mostní objekty  
**Doplněno.**
- čísla SO a PS neodpovídají A  
**Opraveno.**

### **SO 20-01 – Most v km 53,910**

Požadujeme výkresy za sebou tz, situace, výkres stávajícího stavu, výkres nového stavu, vytyčováky, PKO, SVI, založení - bourání a výkopy, piloty tvar a výztuž, spodní stavba - tvary a výztuž, nosná konstrukce - tvar a výztuž, římsy, zábradlí atd., stavební postupy, SV, vv  
**Takovéto řazení příloh je způsobeno požadavkem na nové číslování příloh dle Manuálu SŽ pro strukturu dokumentace a popisové pole.**

příl. 2002 ss

- vykreslete zábradlí
- do řezů a pohledů vykreslete kabely  
**Doplněno.**

příl. 2031 ns, 2032

- vykreslete a okótujte rozsahy prací (např. sanace svahu, odláždění, žss  
**Viz terénní úpravy.**
- popište sanaci svahu  
**Sanace svahu zde není.**
- dlažbu ukončete obrubníky  
**Doplněno.**
- doplňte dělení prací  
**Doplněno.**

příl. 2015 PKO

- předpis SŽDC (ČD) S5/4 neplatí. Požadujeme navrhnout PKO dle platných předpisů
- opravdu DB 501? Sjednoťte barvu na všech třech SO.  
**Opraveno.**

příl. 2012 SVI

- doplňte výměry  
**Doplněno.**
- typ B
  - o chybně gramáž geotextilie - 500g/m2  
**Opraveno.**
  - o opravdu bude beton vyzrálý pro asfaltovou penetraci?  
**Délka výluky je na to dostatečná (60N).**
  - o co znamená podklad dle schváleného SVI?  
**Opraveno.**
- typ D
  - o opravdu bude beton vyzrálý pro asfaltovou penetraci?
  - o co znamená podklad dle schváleného SVI?  
**Opraveno.**
- typ E
  - o nejedná se o izolaci ale o nátěr
  - o nesouhlasíme s případné prac. spáry - Naip - dejte samostatně a doplňte ochranu
- pod drenáží požadujeme izolaci celoplošně natavenou  
**Opraveno.**
- nerozumíme det. 1, 2 - kde jsou, proč 30mm, 50mm? Na příl. 2031 obě 30mm.  
**Opraveno, 50 mm je chybně.**
- det. 6
  - o požadujeme vykreslit pásy „po vodě“ A musí být nad překrytím, B musí být nad zesílením  
**Opraveno.**

příl. 2011 piloty tvar a výztuž

- sondy sem nepatří - vykreslete je do dispozičních výkresů  
**Sondy jsou ve výkresu pilot naopak nutností. Výkres pilot má sloužit jako komplexní podklad k jejich realizaci, a to včetně vrtání. Navíc nemusí mít pracovníci při vrtání po ruce několik výkresů (velikost přehledného výkresu je 1260x594 mm, velikost výkresu pilot jen 840x594 mm), ale stačí jim 1 výkres, podle kterého lze piloty kompletně realizovat. Doporučuji sondy ponechat.**

příl. 2081 tvar opěr

- okótujte zapuštění pilot do základů (50mm)

**Doplněno.**

- proč XD3 a krytí 45/55? (i u křídel)

**Z důvodu přímého ostříku rozmrazovacích prostředků – dle ČSN EN 1992-1-1, ČSN P 73 2404.**

**C min, dur = 45 mm pro třídu konstrukce S4.**

příl. 2082, 2083

- detail vázání spon - nesouhlasí krytí

**Opraveno.**

příl. 2084

- ozub pro ukončení izolace požadujeme 20mm
- chybí krytí
- v horní ploše říms požadujeme vzdálenost prutů max 100mm

**Opraveno.**

příl. 2007

- spony nahradte třmínky

**Nahrazeno.**

- doplňte vázání spon

**Spony nahrazeny třmínky.**

příl. 2053

- skreslete výztuž římsy a kotvení zábradlí

**Výztuž doplněna, kotvení viz detaily kotev.**

příl. 2091

- vykreslete detail římsy

**Viz detail římsy.**

- ozub požadujeme 20mm

**Opraveno.**

příl. 2101

- ozub pro ukončení izolace požadujeme 20mm

**Opraveno.**

příl. 2102

- římsa viz předchozí

**Opraveno.**

příl. 3002 SP

- dtto přiměřeně most v km 53,161

**Opraveno.**

Ing. Lenka Seidlová

**Zpracoval:**

**Ing. Jiří Šilínek**

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 144277/2021-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 23. srpna 2021

Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9  
(pouze v elektronické podobě)

## ODPOVĚDI NA PŘÍPOMÍNKY

### „Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný“, souhrnné vyjádření k dokumentaci pro vydání společného povolení

K předložené dokumentaci pro vydání společného povolení (DUSP) stavby „Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

#### 1. Odbor řízení provozu (O11)

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

Bez připomínek.

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

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

- 1) B.2.2 Zdůvodnění nezbytnosti realizace: Ve zdůvodnění uveden jiný mostní objekt než kterých se tato stavba týká, opravit.

**Opraveno.**

- 2) B.4 Provozní a dopravní technologie + C.2 + D.2.1.1: Dle výkresové části D.2.1.1 je uvažováno odstranění TOR 40 km/h v km 53,895 – 53,992 a zavedení rychlostního profilu  $V_{130}$ . V dalších částech dokumentace ale nejsou tyto úpravy blíže specifikovány, vč. úpravy výstroje trati. Není zřejmé, jaké úpravy jsou navrženy v rámci této stavby a jaké úpravy v rámci související stavby „Rekonstrukce mostu v km 53,910 na trati Podlešín – Slaný“. Je třeba informace upřesnit. Současně je žádoucí alespoň uvedené trvalé omezení traťové rychlosti odstranit.

V rámci stavby nebudou upravovány stávající rychlostní profily, předpokládá se pouze odstranění stávajícího propadu na 40 km/h. Rychlosti uvedené v popisech oblouků jsou pouze pro přehled, na jaké maximální rychlosti a rychlostní pásma je GPK navržena. V rámci zadání projektu nebylo požadováno upravit rychlostní profily a ani tyto ambice takto lokální projekt nemá. Odstranění TOR není v rámci projektu možné, protože svým rozsahem zasahuje do mostů v ev. km 53,910, 53,992 a 54,075 a předmětem stavby je pouze most 53,910. Z tohoto důvodu by měl o zrušení TOR rozhodnout správce, jako projektant nemáme k dispozici dostatek podkladů a ani rozhodovací pravomoc.

- 3) B.4 Provozní a dopravní technologie: Pro navržený rozsah NAD je třeba případně dorešit dopravní opatření pro vlaky končící / výchozí v nz. Slaný předměstí – zejména s ohledem na přilehlé přejezdy (např. nadbytečnou výstrahu na přejezdu P2130 v km 52,526 nebo spuštění výstrahy na přejezdu P2129 v km 51,967 při návratu vlaků a PMD do ŽST Podlešín). Nicméně platí poslední připomínka.

**Pokud bude most km 53,161 spojen s výlukou v km 48,289, není nutno přejezdy řešit - NAD bude Podlešín - Slaný (stanice). V opačném případě by byl přejezd v km 52,526 vypnutý**

(nebude pojížděný pravidelnou železniční dopravou) a případně pojížděn na rozkaz "OP". Přejezd v km 51,957 doporučujeme vypnout a pojíždět jako "otevřený přejezd", případně, pokud bude přijíždějícím vlakem do nz. Slaný předměstí uvolněn, by mohl být spouštěn před odjezdem vlaku směr Podlešín vlakovou četou z reléového domku. Přednost dáváme variantě "otevřený přejezd".

- 4) B.8.3 Požadavky na omezení provozu na trati: Upřesnit vymezení výluky tak, aby bylo v souladu s navrženým rozsahem NAD v části B.4.
- 5) B.8.3 Požadavky na omezení provozu na trati + B.8.2 Harmonogram: Upozorňujeme, že uvedený termín výluky není v souladu se schváleným ročním plánem výluk 2022.

Opraveno.

- 6) Stavbu žádáme realizovat **ve společné výluce se stavbami** „Rekonstrukce mostu v km 53,910 na trati Podlešín – Slaný“ a „**Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín-Slaný (Viadukt Podlešín)**“.

4)+6)

Pokud Správa železnic zařadí všechny tři mosty pod jednu výluku (nemusí být prostřední most při opravě přístupný po kolejích?), pak platí pro mosty v km 53,161 a 53,910 v osobní dopravě stejná opatření a stejná NAD jako pro most v km 48,289.

Ing. Miroslav Jasenčák  
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Zpracoval:

Ing. Jiří Šilínek

Váš dopis zn. IS C.E.Sta  
Ze dne 6.8.2021  
Naše zn. 144774/2021-SŽ-GŘ-O13  
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Jan Laifr  
Telefon 727827275  
Mobil 727827275  
E-mail laifr@spravazeleznic.cz

Datum 30. září 2021

**Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ**

Ing. Moreva Ksenia  
Ke Štvanici 656/3  
186 00 Praha 8  
(pouze elektronicky)

**ODPOVĚDI NA PŘIPOMÍNKY****Rekonstrukce mostu v km 53,910 na trati Středokluky – Podlešín (Lichoceves)**

V rámci posouzení dokumentace pro společné povolení a pro provádění stavby, kterou zhotovila firma TOP CON SERVICE s.r.o., máme k předložené dokumentaci za Správu železnic GŘ O13 následující připomínky.

**Zásadní připomínky**

- V celém úseku proveďte zvýšení rychlosti pomocí zvýšení převýšení a prodloužení přechodnic/vzestupnic (v oblouku č. 1 např. pomocí natočení směrničku obloukem o velkém poloměru za koncem výhybky) ve vazbě na stávající rychlost 70 km/h v navazujícím traťovém úseku. V prvním směrovém oblouku proveďte dosažení V/V<sub>130</sub> 70/75 km/h, v druhém V/V<sub>130</sub> 65/70 km/h. Řešení navrhnete s rezervou v nedostatku převýšení alespoň 5 mm, lépe 10 mm do maximálních hodnot. Zároveň je nutné posoudit nedostatek převýšení v přejezdové konstrukci, která není v současném stavu rozebratelná. Využití V<sub>130</sub> by bylo podmíněno rekonstrukcí přejezdové konstrukce.

Předmětem zadání není přepracování současného směrového motivu za úkolem zvýšení rychlosti. Stavbou se rychlostní profily nemění. Natočení směrničku za výhybkou pomocí oblouku velkého poloměru není možné, jelikož mezi výhybkou (KV) a koncem přechodnice je 2,68m. V rámci stavby se nepředpokládá zavedení rychlostního profilu V130. V rámci přejezdu se předpokládá pouze jeho vyjmutí pro realizaci výběhu ASP a znovuvložení.

- Na mostě budou navrženy betonové pražce s rozdělením „c“ shodně s navazujícími úseky. Proveďte úpravu nivelety pro zachování požadované tl. KL na novém mostě.

Opraveno.

**Připomínky k jednotlivým částem a objektům**

**Železniční svršek** (zpracovala Ing. Chudějová, tel. 722962013,  
[Chudejova@spravazeleznic.cz](mailto:Chudejova@spravazeleznic.cz))

**Technická zpráva**

- Doplňte popis stávajícího stavu. V TZ píšete, že je v úseku bezстыková kolej, v pasportu není zavedena, objasněte nesrovnalost.
- Pasport není aktuální, podle místního šetření i podle informací od správce byla v rámci udržovacích prací zřízena bezстыková kolej. Zároveň pasportu ani NPŽSv neodpovídá aktuálně použitý kolejový rošt.**
- Popište navržené řešení detailněji, včetně jednotlivých staničení a délek rekonstrukce žel. svršku a úpravy GPK. Pokud popisujete propustek, popište km, kde se nachází (zároveň ve výkresu situace máte propustek popsáný jako most).

- Doplněno – v situaci je objekt označen jako most, protože po realizaci se bude jednat o most.

### Situace

- Všechny popisy budou správně natočeny, **staničení bude růst zleva doprava.**
- Opraveno
- Chybí staničení začátku/konce rekonstrukce/úpravy GPK.
- Doplněno
- Rozliší se typem čáry úprava GPK, rekonstrukce žel. svršku a stávající osa koleje.
- Opraveno
- Opravte celý výkres situace tak, aby byly všechny popisy čitelné, nepřekrývaly se tak, aby se dalo ve výkrese jednoduše orientovat.
- Opraveno
- V daném úseku není zaveden rychlostní profil  $V_{150}$ , rychlost v tomto RP uveďte pouze jako výhledovou. Rychlostní profil  $V_k$  není na této trati sledován, nepopisujte ho.
- Všechny rychlostní profily jsou uvedeny jako výhledové,  $V_k$  je odstraněn.
- Navržené rychlosti v obloucích nevytváří homogenní rychlostní profil tak, aby byla rychlost efektivně využitelná. Viz požadavek na úpravu rychlostí.
- Předmětem projektu (a zadání) není vytvoření homogenního rychlostního profilu. V popisech oblouků jsou uvedeny rychlosti, na které je GPK připravena.
- Zaokrouhlete délku krajní přechodnice/vzestupnice směrového oblouku  $R=297$  m  $L_k=60,06$  m na celé metry a proveďte zaokrouhlení i druhé přechodnice/vzestupnice vzhledem k minimálním posunům v místě výhybky.
- Opraveno

### Podélný profil

- Chybí legenda.
- Doplněno
- Rozliší se typem čáry úprava GPK, rekonstrukce žel. svršku a stávající osa koleje.
- S ohledem na naše softwarové možnosti nelze rozlišovat druhy čar tvořících niveletu. Popis rekonstrukce železničního svršku je uveden v popisové části podélného profilu.
- Upravte všechny popisy tak, aby se nepřekrývaly.
- Opraveno
- Popis výšek bude v pravidelném intervalu 25 m a v charakteristických bodech směrového a výškového řešení.
- Doplněno
- Vymístěte lom nivelety v km 53,445 233 ze vzestupnice do KP km 54,001 253. Obdobně LN km 53,990 příp. ho situujte do bodu KP.
- Lom nivelety v km 53,445 233 je umístěný v tomto staničení tak, aby nezasahoval do výhybky, LN v km 53,989 912 je vymístěn do KP v m 54,001 253
- Doplněte náležitosti dokumentace PDPS – popis návrhu sestavy svršku a st. stavu, popis návrhu ZKPP, popis v horní části profilu (KÚ, druh pozemku apod.).
- Doplněno
- Profil prodlužte, aby bylo zřejmé navázání do stávajícího stavu.
- Opraveno

### Řezy

- Nad kresbu řezu do osy koleje se popíší směrové poměry v místě řezu a staničení řezu.
- Opraveno
- Šířka PTŽS má být 3,1 m. Úlevu dle S3 díl X je nutné projednat a doložit řezy. V oblasti sanace žel. spodku (ZKPP) by měla být šířka standartní dle Ž1.
- Opraveno
- Doplněte řezy v místech se ZKPP a v místech zdvihů větších než 50 mm, aby byla prokázána dostačující šířka koruny drážního tělesa.
- Doplněno
- Doplněte zakres uložení kabel. tras, vedoucích přes most.
- Doplněno

**Železniční most** (zpracoval Ing. Laifr, tel. 727 827 275, Laifr@spravazeleznic.cz)

- Bez podstatných připomínek.

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

- V dokumentaci není přiložen IGP. Požadujeme doložit.
- **Doplněn.**

#### **Technická zpráva**

- Kap. 4.6 – Upozorňuji na článek 27 přílohy 6 SŽ S4, kdy je nutné mít přesah ukončení konstrukční a podkladní vrstvy na  $V_{\max}/4$ . Rozsah úprav bude prodloužen.
- **Doplněno**
- Doplněte výpočet ZKPP o posouzení na namrzavost.
- **Doplněno**

#### **Podélný řez**

- Doplněte zakreslení ZKPP.
- **Doplněno**

#### **Vzorový příčný řez**

- Není splněna základní šířka pláň tělesa železničního spodku 3,1 m vlevo od osy koleje.
- **Opraveno**

### **Závěr**

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty a doložení požadovaných částí dokumentace k posouzení.

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

ředitel odboru traťového hospodářství

**Zpracoval:**

**Ing. Jiří Šilínek**



Váš dopis zn. Mail

Ze dne 6. 8. 2021  
Naše zn. 144354/2021-SŽ-GŘ-O14  
Listů/příloh 1/0

Správa železnic,  
státní organizace

Vyřizuje Ing. Jiří Husník  
Telefon 972 244 421  
Mobil +420 725 813 504  
E-mail [husnik@spravazeleznic.cz](mailto:husnik@spravazeleznic.cz)

Stavební správa západ  
prostřednictvím IS C.E.Sta

Datum 05.10.2021

## **ODPOVĚDI NA PŘIPOMÍNKY**

### **Stavba „Rekonstrukce mostů v km 53,161, 53,685 a 53,910 na trati Podlešín – Slaný“**

K elektronicky předložené dokumentaci ve stupni „Dokumentace pro stavební povolení“ (koncept) uvedené stavby má O14 tyto připomínky společné pro obě stavby):

#### **Rekonstrukce mostu v km 53,161 + SO 20-02 – most v km 53,685**

#### **Rekonstrukce mostu v km 53,910**

Části B. STZ SO 30-01 – Přeložky SSZT + TZ + TZ\_P1

Doporučujeme projednat se správcem (místně příslušných OŘ, resp. odbornou správou SSZT) podmínky přeložek kabelů SSZT, jejich spojování a způsob ochrany kabelového vedení Správy železnic, rovněž požadujeme provedení nezbytných měření před započítím a ukončení prací a v tomto smyslu doplnit tyto části textu. Na přiložený kombinovaný výkres TZ\_P1 vyznačte červenou barvou uvažovanou změnu kabelového vedení během prací a definitivní stav.

**Zpracováno. Příloha TZ\_P1 nám bylo dodána pouze jako pdf. Situace kabelů viz situace.**

Datum: 20. 8. 2021, za OZT vypracoval: Ing. Knotek Jaromír, 972 244 369

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru zabezpečovací  
a telekomunikační techniky

**Zpracoval:**

**Ing. Jiří Šilínek**

Váš dopis zn. notifikace z IS C.E.Sta  
Ze dne 6. 8. 2021  
Naše zn. 140684/2021-SŽ-GŘ-O24  
Listů/příloh 1/0

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

Datum 17. září 2021

Správa železnic, státní organizace

elektronicky prostřednictvím

**IS C.E.Sta**

## **ODPOVĚDI NA PŘÍPOMÍNKY**

### **Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný**

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby zasílá požadované stanovisko:

Rekonstruovaný most se v současnosti nachází na neelektrizované trati, je třeba upozornit, že předmětná železniční trať je dle návrhu výhledové elektrizace vydané O6 GŘ SŽ prověřována z hlediska její možné budoucí elektrizace, proto doporučujeme u mostního objektu při prováděných rekonstrukčních a sanačních prací zohlednit požadavky platného předpisu TP 124 MD ČR na ochranu ŽBK před účinky bludných proudů.

Dle článku SR 5/7 odstavce 2.3.2. Opatření pro mostní objekty je definováno, že obecně u elektrizovaných nebo k elektrizaci připravovaných tratí se doporučuje provádět ochranná opatření železobetonových mostních konstrukcí vždy alespoň ve stupni č. 4 základních ochranných opatření podle tabulky 1, nevyplyne-li z vyhodnocení ZKP stupeň ochranných opatření č. 5.

**Úroveň navržených ochranných opatření odpovídá stupni č. 4 dle SŽDC SR5/7.**

**Ing. Jaromír Hrubý**

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

**Zpracoval:**

**Ing. Jiří Šilínek**

Váš dopis zn. C.E.Sta  
Ze dne 6.8.2021  
Naše zn. 139936/2021-SŽ-GŘ-O30  
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Bc. Monika Trpišovská

Telefon +420 972 241 448

Mobil +420 602 289 039

E-mail [trpisovska@spravazeleznic.cz](mailto:trpisovska@spravazeleznic.cz)

Datum 17. září 2021

Správa železniční dopravní cesty,  
Stavební správa západ  
Sokolovská 1955/278  
190 00 Praha 9

## **ODPOVĚDI NA PŘIPOMÍNKY**

### **Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín - Slaný**

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽ souhlasí s předloženou projektovou dokumentací pro stavební povolení akce „Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný“.

### **Oddělení požární prevence (Bc. Monika Trpišovská)**

#### Připomínka ostatní:

Souhlasíme s navrženou koncepcí zajištění požární ochrany uvedenou především v části B Souhrnné technické zprávy, bod B.2.9. Zásady PBŘS a bod 8.7 Zhodnocení možnosti požárního zásahu. Pouze v odkazu na kontakt na HZS SŽ JPO Kralupy nad Vltavou požadujeme aktualizovat telefonní číslo *Stálá služba: 972257466, 972257533 popř. MT.: 606781156*

**Opraveno.**

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

Podepsáno elektronicky

za správnost: Bc. Monika Trpišovská

**Zpracoval:**

**Ing. Jiří Šilínek**

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. S16006/DSP-30985/2021-SŽ-OŘ PHA-OPS  
Listů/příloh 1/1

Vyřizuje Ing. Klabík Petr  
Telefon +420 972 224 614  
Mobil +420 722 973 387  
E-mail Klabik@spravazeleznic.cz

Datum 1. září 2021

Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ  
Ing. Ksenia Moreva  
Ke Štvanici 656/3  
186 00 Praha

### **Vyjádření OŘ Praha**

/Investor: Správa železnic, státní organizace/

Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ), Oblastní ředitelství Praha (dále jen OŘ PHA) posoudila předloženou dokumentaci ve stupni DSP k akci „**Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný**“ a má následující připomínky a požadavky týkající se výše uvedené stavby:

#### **Správa mostů a tunelů /SMT/ OŘ PHA:**

U Mostu 53,161:

- TZ - chybí kapitola protikoroze ochrana.
- Udělat nový objekt přeložku plynu označenou momentálně, jako Gasnet (v TZ Licehamr Development). Plynovod umístit do stavební jámy mostu.
- U Ocelové konstrukce doplnit odvědušovací otvory pro betonáž příčníků.
- V místě letopočtu opatřit výztuž ochranou proti korozi (TZ, výkres výztuže, detail vlisu).
- Doporučuje otočit sklon drenáží a využít stávající kanalizační vpusť vlevo mostu.
- Příloha 2 012+TZ - neuvádět předpis SŽDC(ČD) S5/4, ale SŽDC S5/4 (aktualizováno 1.7.2019)
- > v textu se vyskytují odkazy na kapitoly a články, které se v aktualizovaném předpisu nenacházejí.
- Předepsat Epl (modul přetvárnosti na pláni žel. spodku).

U Mostu 53,685:

- TZ - ve finální verzi nezapomenout doplnit protikoroze ochrana, rozepsat zábradlí atd.
- odůvodnit použití ZKPP.
- Zvětšit rozsah odláždění nad klenbami.
- Předepsat Epl (modul přetvárnosti na pláni žel. spodku).
- Hrany, na kterých je aplikován NAIP, by měli být zkoseny 50/50.
- Drenáže za rubem klenby - přechodová oblast by měly být řešena tak, aby voda po nepropustné vrstvě stékala do drenáže.

Místní správce: Ing. Jiří Hubka, tel.: 728541880.

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

#### **Správa tratí Praha západ /ST Pz/ OŘ PHA:**

Nesouhlasí s navrhovanou skladbou železničního svršku v rámci mostního objektu. Požaduje pražce shodné s přilehlým traťovým úsekem, to znamená betonové pražce SB8. Kontaktní osoby: technický dozor investora - Vlastimil Volný, tel.: 724 681 429, Kontakt: Ing. Jana Trtíková, tel.: 724 063 613.

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

Souhlasí s projektovou dokumentací. Kopie dostupné dokumentace kabelových tras v naší správě přikládáme v Příloze č. 1.

Před zahájením zemních prací bude nutné vytýčení stávajících inženýrských sítí a v průběhu stavby je ochránit před poškozením. Vytýčení zařízení si sjednejte nejméně 14 dní předem na tel.: 972257480 nebo 602691953 Jana Procházková.

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

**Z hlediska požární ochrany OŘ PHA:**

Souhlasí, za předpokladu, že při realizaci stavby budou dodrženy požadavky a zásady požární ochrany uvedené v souhrnné technické zprávě - čl. B.2.9. "Zásady požárně bezpečnostního řešení".

Kontakt: Martina Švejdvová, tel.: 724 165 919

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

**Správa pozemních staveb /SPS/OŘ PHA:**

Kontakt: Ing. Lukáš Klauz, tel.: 725 805 788.

**Správa elektrotechniky a energetiky /SEE/ OŘ PHA:**

VM SP - p. Polák Josef, tel.: 972 258 480, 972 251 050.

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

**Řízení provozu /ŘP/ OŘ PHA:**

Kontakt: Michal Votava, tel.: 606 096 659

**Odbor energetiky a služeb /OES / OŘ PHA:**

Kontakt: Michal Chalupecký, tel.: 702 194 293

**Odbor obchodních činností /OOC/ OŘ PHA:**

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

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

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

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



Libor Škvára  
náměstek ředitele pro techniku

 **Správa železnic**  
státní organizace  
Oblastní ředitelství Praha  
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7  
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234  
[63]

**Přílohy**

Příloha č. 1 – dokumentace SSZT – elektronicky

### Most 53,161

- TZ - chybí kapitola protikorozi ochrana "
- **Doplněno.**
- Udělat nový objekt přeložku plynu označenou momentálně, jako Gasnet (v TZ Licehamr Development). Plynovod umístit do stavební jámy mostu.
- **Toto bez projektu na přeložku nelze udělat. Přeložka plánována nebyla a bylo dohodnuto ponechání plynovodu v současné poloze.**
- U Ocelové konstrukce prosíme doplnit odvětrávací otvory pro betonáž příčníků.
- **Doplněno.**
- V místě letopočtu opatřit výztuž ochranou proti korozi (TZ, výkres výztuže, detail vlisu).
- **Doplněno.**
- Jak bude nakládáno s vodou, která vyteče z drenáží? Není lepší otočit jejich sklon a využít stávající kanalizační vpust vlevo mostu?  
**Tato kanalizace jde dle dostupných informací nefunkční.**
- Příloha 2 012+TZ - neuvádět předpis SŽDC(ČD) S5/4, ale SŽDC S5/4 (aktualizováno 1.7.2019) -> v textu se vyskytují odkazy na kapitoly a články, které se v aktualizovaném předpisu nenacházejí
- **Opraveno.**
- - Předepsat Epl (modul přetvárnosti na pláni žel. spodku)
- **Součást SO 00-01 Železniční svršek a spodek**

### Most 53,685

- TZ - ve finální verzi nezapomenout doplnit protikorozi ochrana, rozepsat zábradlí atd.
- **Doplněno. Připomínka zapracována.**
- Je nutné ZKPP?
- **Domníváme se, že ano.**
- Zvětšit rozsah odláždění nad klenbami
- **Odláždění rozšířeno až na hranu drážní stezky. Připomínka zapracována.**
- Předepsat Epl (modul přetvárnosti na pláni žel. spodku)
- **Doplněna hodnota min. 50 MPa na pláni žele. spodku. Připomínka zapracována.**
- Hrany na kterých je aplikován NAIP by měli být zkoseny 50/50
- **Doplněno. Připomínka zapracována.**
- Jsou potřeba drenáže za rubem klenby? Jestli ano, neměla by být přechodová oblast řešena tak, aby voda po nepropustné vrstvě stékala do drenáže?
- **Doplněna nepropustná vrstva tak, aby voda stékala do příčných drenáží. Připomínka zapracována.**

### Most 53,910

- zvážit možnost ukončení zábradlí na křídlech 2 m nad terénem

Při tomto by se každé zábradlí zkrátilo maximálně o 1 m. To by znamenalo pouze zkrácení madel, ale počty sloupků by zůstaly stejné, tudíž by se ušetřilo pouze pár kilo materiálu. To je v poměru k velmi zhoršenému estetickému dojmu velmi nevýhodné. Z hlediska bezpečnostního doporučuji zábradlí na šikmém křídle O1-P ponechat na celou délku křídla, protože v případě pádu z jakéhokoliv místa na křídle by došlo k pádu přímo do vozovky. Dost nepraktické by to bylo i z hlediska provádění, protože by se pak musely sloupky vytyčovat na šikmých plochách. Při ponechání zábradlí až do konce



křídla, se při osazování zábradlí na stavbě řídí jeho koncem slícovaným s koncem křídla. Proto doporučuji všechno zábradlí ponechat na celou délku křídel.

- podélný řez - doplnit pražce v prostoru nad NK

Zobrazení pražců je pouze schématické, praktický význam to na výkrese nemá. Není zde již prostor a jejich zobrazení by zabíralo místo důležitým popiskům a kótám. V podélném řezu jsou pražce po celé délce.

- proč jsou na mostě dřevěné pražce?

Po domluvě Správou tratí zde budou pražce betonové.

- je nutné dělat „zub“ na rubu mezi úložným prahem a opěrou?

30 mm odskok mezi Ú.P. opěrou je z důvodu nutnosti mít konce křídel zalícované s rubovou plochou opěry (30 mm těsněná spára mezi NK+Ú.P. a spodní stavbou – opěry). U téměř stejného mostu v Raspenavě se nám velmi neosvědčilo řešení, kdy křídla opěry byla o 30 mm seříznutá vůči rubové ploše opěry a úložný práh, který měl být původně na sraz s křídly a slícován s rubovou plochou opěry, tak byl udělán špatně. Tento odskok se před izolacemi zkosí maltou, takže tento detail nepovažuji za problémový.

- příloha 2 015+TZ - neuvádět předpis SŽDC(ČD) S5/4, ale SŽDC S5/4 (aktualizováno 1.7.2019) -> v textu se vyskytují odkazy na kapitoly a články, které se v aktualizovaném předpisu nenacházejí

**Opraveno.**

- příloha technologie provádění - doplnit stručný popis prací v jednotlivých etapách (viz. TZ kap. 11.3)

**Doplněno.**

- TZ - kapitola 5.4 - v textu je napsáno viz. 5.3 (zábradlí) PKO

**Opraveno.**

- příloha 011 - v půdoryse piloty průměru 1000 opravit

**Opraveno.**

- příloha 007 - chybí část výkresu

**Opraveno – špatně udělané pdf.**

- příloha 092 - chybí vykreslit některé položky výztuže (např. 610 - 619)

**Položky se nachází v půdoryse.**

- TZ - doplnit únosnost základové spáry

**Most je založen hlubinně.**

- je u křídel nutný ozub u základu?

**Ano ze statických důvodů. Dáno statickým výpočtem.**

- římsy křídel preferujeme vytvoření okapničky s rovnou spodní hranou

**Římsy jsou navrženy dle MVL 511.**



Váš dopis zn.  
Ze dne 4. 8. 2021  
Naše zn. 27398/2021-SŽ-SSZ-ÚT1  
Listů/příloh 1/0

Prostřednictvím IS C.E.Sta

Vyřizuje Ing. Ksenia Moreva  
Telefon  
Mobil +420 607 081 090  
E-mail Moreva@spravazeleznic.cz

Datum 25. 8. 2021

## **ODPOVĚDI NA PŘÍPOMÍNKY**

### **„Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný“ – Souhrnné stanovisko SSZ**

K předložené dokumentaci stavby „**Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný**“ ve stupni DSP má Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, úsek technický Praha následující připomínky:

**Životní prostředí** (zpracovatel: Mgr. Lubomír Peterka, tel. 702 028 747)

#### **B. Souhrnná technická zpráva**

- str. 5 - B.1.5: Průzkum železničního spodku (pražcové podloží) – chybí uvedené přílohy 3.1, 3.2, 4.1 a 4.2 – požadujeme doplnění  
**Přílohy jsou odkazem na přílohy průzkumu železničního spodku. Popis sond a SZZ viz text níže v příslušné kapitole B.1.5. Do textu doplněny výsledky SZZ.**
- str. 6 – Chráněná území přírody a krajiny: v textu uvedené tvrzení, že se v bezprostředním okolí stavby nevyskytují žádné chráněné druhy, musí být podloženo na základě biologického průzkumu nebo rešerše, která bude součástí dokumentace stavby – prosíme o doplnění  
**Doplněno.**
- str. 7 – B.1.8: Havarijný plán není součástí předložené dokumentace stavby – prosíme o doplnění  
**Odkaz na havarijný plán je chyba. Stavba se nenachází v záplavovém území ani stoleté vody. Opraveno.**
- str. 17 – B.5: prosíme o doplnění ČSN, dle které budou provedeny terénní úpravy, dále požadujeme doplnit, jak bude v okolí mostu v km 53,161 řešen přístup k objektu bez nutnosti kácení (přítomnost stromů a kořenů v kamenném opláštění), v případě nutnosti kácení bude třeba dopracování dendrologického průzkumu  
**V okolí mostů proběhlo kácení v roce 2020 v rámci údržby OŘ PRAHA. Kácení není součástí tohoto projektu a ani se tak v rámci stavby nepředpokládá. Předpisy pro terénní úpravy doplněny.**
- str. 17 – B.6: chybí uvedená příloha 5.2.1 – požadujeme doplnit  
**Doplněno.**
- prosíme doplnit kapitolu o Odpadovém hospodářství  
**Doplněno.**

#### **N. Dokladová část**

- požadujeme doplnění dokladové části dokumentace o chybějící stanoviska (OOP, KHS, Vodoprávní úřad, apod.)
- požadujeme doplnění chybějící Hlukové studie z výstavby, příp. dodání vyjádření KHS, že studie nebude potřeba  
**Stanoviska a vyjádření doplněna.**

**Souhrnný rozpočet a EH** (zpracovatel: Ing. Josef Křemen, tel. 725 963 524)

## **SR**

### **Krycí list**

- prosíme upravit smíšenou CÚ na 2020 – 2023 (v roce 2020 SŽG)
- **opraveno**
- protože se odevzdání čistopisu předpokládá až v říjnu 2021, doporučujeme použít aktuální inflační koeficient 2 %
- **opraveno**

### **1A**

- doporučujeme zařadit položku A.2.1.1.1 ve výši 14 400 Kč v roce 2020, do poznámky uvést, že se jedná o náklady SŽG
- **doplněno**
- prosíme doplnit náplň položky A.2.2.1.1 nebo vyřadit ze SR
- **opraveno**
- doporučujeme zařadit položku A.5.1.3 ve výši 80 tis.
- **doplněno**

### **1B**

- u položky B.3.7.2, prosíme uvést do poznámky pod čarou, že náklady na NAD jsou společné se související stavbou, nebo adekvátně podělit
- **doplněno**

### **3SO**

- v SR jsou uvedeny SO: SO 30-01 Přeložky SSZT, SO 30-02 Přeložky SŽ-CTD – pro tyto SO však není doložen Soupis prací
- **doplněno**

## **EH**

- tabulka CIN v bodě 5.3 nesouhlasí se SR
- v případě úpravy SR je nutné aktualizovat EH
- **opraveno**

**Obecně** (zpracovatel: Ing. Ksenia Moreva, tel. 607 081 090)

### **A. Průvodní zpráva**

- str. 3 – A.1.1: prosíme o doplnění DÚ 24  
**Doplněno.**
- str. 4 – D.2.1.4: prosíme o úpravu názvu SO 20-02 „Propustek v km 53,685“ (dle ZTP a D1)  
**Opraveno.**

### **B. Souhrnná technická zpráva**

- str. 4 – B.1.2 (4. odstavec, poslední věta): kapitola B.1.5 neodkazuje na detailní výpis a popis potřebných pozemků – prosíme o úpravu  
**Upraveno.**
- str. 4 – B.1.4: první věta se dubluje, prosíme upravit  
**Upraveno.**

- str. 9 – Zdůvodnění nezbytnosti realizace: uveden jiný mostní objekt, prosíme upravit  
**Upraveno.**
- str. 17 – NAD: prosíme uvést přesný název vlečky „Vlečka ČKD Slaný“, jejímž provozovatelem je KOLSTAV-KRALUPY s.r.o., vlastníkem UMOE SCHAT-HARDINNG spol. s.r.o., se sídlem Netovická 353, 274 01 Slaný (trať Podlešín – Slaný, km 53,467 výh. č. 1)

**Doplněno.**

- str. 18 – B.8: příloha B5 není, harmonogram stavby je součástí příl. B.8.2, prosíme sjednotit v rámci celé dokumentace

**Opraveno.**

#### **B.8.1 Situace – zařízení staveniště a přístupové cesty**

- v uvedené tabulce/ seznamu pozemků chybí p.č. 728/1 v k.ú. Slaný a zřejmě je chybně uvedena p.č. 216/1 v k.ú. Slaný (soukr. pozemek) – prosíme o překontrolování stavbou dotčených pozemků a sjednocení v celé PD

**Opraveno.**

S pozdravem

**Ing. Jakub Bazgier**

náměstek ředitele pro techniku

**Zpracoval**

**Ing. Jiří Šilínek**

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. č.j.4844/2021-SŽ-SŽG-RP PHA

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje

Ing. Stanislav Nol

Telefon

+420 972 221 787

Mobil

+420 724 961 019

E-mail

[nol@spravazeleznic.cz](mailto:nol@spravazeleznic.cz)

Č.zak

G731Z7220202

Datum

4. října 2021

Ing. Moreva Ksenia

SŽ s.o. – SS západ, Úsek technický PHA,

odd. odd. realizačních globálů Praha

Ke Štvanici 656/3

186 00 Praha 8

## **ODPOVĚDI NA PŘIPOMÍNKY**

**Věc:**

**Připomínky UOZI-Investora k Dokumentaci pro stavební povolení stavby:  
Rekonstrukce mostu v km 53,161 na trati Podlešín – Slaný.**

Dne 6.8. 2021 obdržela SŽG žádost o připomínky k DSP uvedené stavby s odkazem na informační systém C.E.Sta.

Připomínkovaná Dokumentace pro stavební povolení v současné době neobsahuje Geodetickou část (N.1.5 – viz ZTP článek 4.9.2), z pohledu SŽG není tedy co připomínkovat. **Geodetickou část je nutno do Dokumentace doplnit.**

**Geodetická dokumentace bude se SŽG projednána samostatně.**

V Praze dne 24.8.2021

Ing. Stanislav Nol

**Zapsal:**

**Ing. Jiří Šilínek**

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. č.j.857/2022-SŽ-SŽG-RP PHA

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Stanislav Nol

Telefon +420 972 221 787

Mobil +420 724 961 019

E-mail [nol@spravazeleznic.cz](mailto:nol@spravazeleznic.cz)

Č. zak.: G731Z7220202

Datum 22. února 2022

Ing. Moreva Ksenia  
SS západ, Úsek technický PHA,  
odd. přípravy Praha 2  
Ke Štvanici 656/3  
186 00 Praha 8

**Vyjádření ÚOZI-Investora k DSP stavby:**

**Rekonstrukce mostů v km 53,161 a 53,910 na trati Podlešín – Slaný**

21.2.2022 obdržela SŽG Praha DSP uvedených staveb k vyjádření.

**Technické zprávy:**

Jsou se všemi náležitostmi v uzavřeném formátu, ověřené a opatřené razítkem ÚOZI.

**Majetkoprávní části:**

Majetkoprávní části jsou v pořádku.

**Návrhy vytyčovací sítě:**

Jako výchozí pro ZVS staveb budou použity pouze platné body ŽBP splňující TKP staveb státních drah. Body č. 876 a 877 (u mostu v km 53,161), které budou stavbou zničeny, budou nahrazeny novými. V pořádku.

**Koordinační vytyčovací výkresy:**

V pořádku

**Obvod staveb:**

Obvody obou staveb jsou dány rozsahem rekonstrukce železničního mostu, železničního svršku a spodku. V rámci stavby budou zajištěny dočasné zábory pro zařízení staveniště a manipulační prostor. Pro přístup na stavby, transport techniky a materiálu bude využito železniční těleso. Dále se předpokládá využití místních komunikací.

**Geodetické a mapové podklady:**

Veškeré geodetické zaměření je převzato od Správy železnic s.o., SŽG - pracoviště Praha **splňující TKP staveb státních drah.**

Žádné dodatečné doměřování, požadované např. projektanty, které by bylo možné otestovat na platnost DM, neproběhlo. V pořádku.

**Prostorová poloha koleje (PPK)**

V pořádku.

**Závěr (pro obě stavby):**

Předložená geodetická dokumentace **splňuje** TKP staveb státních drah.

Předložená geodetická dokumentace **splňuje** „Pravidla pro vzájemnou výměnu dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ v platném znění.

V Praze dne 22.2.2022

Ing. Stanislav Nol