|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  Stavební správa východ  Ing. Pavlína Bařinková  Nerudova 1  772 58 Olomouc | 6819/2019-SŽDC-SSV-ÚT-OLC/Bař |  |  |
| Ze dne | 06. 08. 2019 |  |  |
| Naše zn. | 55775/2019-SŽDC-GŘ-O13 |  |  |
| Listů/příloh | 4/0 |  |  |
|  |  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Tomáš Hartman |  |  |
| Telefon | +420 972 244 462 |  |  |
| Mobil | +420 607 007 972 |  |  |
| E-mail | hartman@szdc.cz |  |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 13. září 2019 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Výstavba odbočky Rajhrad

Vážení,

zasíláme Vám připomínky SŽDC GŘ O13 k předložené dokumentaci DUSP pro společné územní a stavební řízení zpracované firmou SAGASTA s.r.o.

## Připomínky k jednotlivým částem dokumentace

### D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

###### SO 01-33-10 Odb. Rajhrad, železniční spodek

(Zpracoval Ing. Bernatík, tel.: 972 762 485, [Bernatik@szdc.cz](mailto:Bernatik@szdc.cz))

Technická zpráva

Kap. 1: upravte stupeň dokumentace, kde se nyní uvádí přípravná dokumentace.

Kap. 3, Průzkum: Požadujeme předložit zprávu geotechnického průzkumu. Zároveň požadujeme doplnit a předložit následující archivní vrty (ČGS) s identifikačním číslem ID GDO: 451635; 451910; 451636 a 557270. Výsledky z kopaných sond jsou v příloze TZ, není však zohledněna hladina podzemní vody, geologické podmínky, četnost údržby tratí a další.

Kap. 5: Požadujeme doplnit vyjádření správce tratě ohledně poruch a deformací železničního spodku, tj. četnosti prováděné údržby (zejména podbíjení koleje z důvodu propadů GPK), výskyt blaťáků, trvale vlhké svahy nebo dno odvodnění apod., která by mohly vést k brzkým poruchám spodku po realizace této stavby a mohou ovlivnit výsledný návrh konstrukce železničního spodku (viz také předchozí připomínka).

Kap. 6.2.3 b): Je požadována únosnost na zemní pláni 30 MPa - nutno také prokázat splnění tohoto požadavku geotechnickým průzkumem. Zároveň ve smyslu TKP kap. 3.5.8 nesmí být v aktivní zóně nevhodné zeminy, což v tomto případě nebylo ani zjištěno. Požadujeme doplnit údaje o kvalitě aktivní zóny.

Příčné řezy

Sklony svahů jsou vzhledem k vyskytující se zemině v zemním tělese příliš strmé. Doplňte údaje alespoň z archivních vrtů a na základě zjištěných údajů z nich vhodně upravte sklony svahů a jejich ochranu před působením vody a mrazu.

Kabelová trasa ve svahu v km 130,725 – 130,775: Vedení kabelové trasy ve svahu je zakázáno. Kabelovou trasu můžete umístit obdobně jak je tomu v řezu km 130,825.

###### SO 01-33-11 Odb. Rajhrad, železniční svršek

(Zpracoval Ing. Hartman, tel.: 972 244 462, [Hartman@szdc.cz](mailto:Hartman@szdc.cz))

Technická zpráva

Popis výhybek v tabulce výhybek upravte, osová vzdálenost se uvádí u středů DKS a upravte popis tepelného zpracování dle 3. změny předpisu SŽDC S3.

V TZ je zmiňováno 10 ks MIB, ale v kolejovém plánu jsou vyznačeny pouze 4. Podle jaké části dokumentace se budou MIB osazovat? Upravte.

Součástí výhybek budou kalené LIS zřízené u výrobce jako součást dodávky výhybky. Výhybky budou vybaveny podle Směrnice č. 77 a v souladu s požadavky zabezpečovacího zařízení. Doplňte vybavení výhybek. Doplňte staničení náhrady LIS nebo odkaz na část dokumentace, která to požaduje.

Celkovou tloušťku kolejového lože vypusťte, nejedná se o směrodatný údaj.

Minimální délka kolejnic pro zřízení bezstykové koleje je 74 m, opravte.

Doplňte výstroj trati.

Situace

Doplňte související objekty trakčního vedení a úpravy odvodnění v jejich místech.

Podélný řez

Vyznačte a zkoordinujte rozsah zásypového klínu na mostě SO 01-20-01.

Příčné řezy

VPŘ v km 131,125 a PŘ 12 - 21: V řezech v místě kolejových spojek je nutné uvažovat s výhybkovými pražci, přičemž výška sestavy železničního svršku UIC60 + VPS je 423 mm. V místě kolejových spojek je nutné dodržet tloušťku kolejového lože i pod kolejí mezi výhybkami vůči vrcholu sedlané pláně tělesa železničního spodku. V řezu tak není dodržena tloušťka kolejového lože, je třeba změnit znázorněný svršek a upravit výšku pláně.

Niveleta obou kolejí a niveleta kolejové spojky musí být totožná, např. v řezu v km 131,125 je ve výhybce rozdíl 6 mm, upravte.

Sklon svahu zapuštěného kolejového lože musí být 1:1,5, sklon 1:1,25 se připouští pouze u kolejového lože. Opravte.

VPŘ km 131,425: Separační geotextilií neuzavírejte shora trativod, ale vyhněte ji na vrstvu stabilizace.

Svahy delší než 1 m opatřete zatravňovací geotextililí a osevem. Doplňte vedení kabelových tras do VPŘ.

Kabelová trasa v řezech 14-20 vlevo koleje č. 1 je umístěna nevhodně z hlediska zásahu do železničního spodku a odvodnění. Zához kabelové trasy takto nelze zhutnit a dojde k jeho odplavení. Doporučujeme přesun kabelové trasy do stezky.

Doplňte řezy v místech stožárů TV.

Dle situace je v řezu v km 131,100 umístěn na svahu zářezu rozvaděč EOV+VO, zkoordinujte a zakreslete.

Kolejový plán

Chybí LIS v kolejových spojkách a výhybkách. Doplňte staničení LIS a jejich specifikaci (kalené a jejich délku).

### D.2.1.4 Mosty, propustky, zdi

(zpracoval: ing. Zdeněk Nečekal, tel: 972 244 271, [Necekal@szdc.cz](mailto:Necekal@szdc.cz))

###### SO 01-20-01 Železniční most v km 131,237

Technická zpráva – průzkumy. Předmětem průzkumů není most v km 131,236 – viz znění v záhlaví a text některých dalších stránek… - opravit. **Reakce:** **Dle připomínky Ing. Kácala je stávající most v evidenci veden pod km 131,236, autor zpracovávající průzkum mostu to takto uvedl v příslušném dokumentu. (Knytl)**

Technická zpráva

* V textu uvedeno TTZ D4/160 – prověřte tento údaj a vysvětlete nebo opravte, **Reakce:** **Stanoveno na základě traťové třídy zatížení na trati ve stávajícím stavu, na základě připomínky Ing. Kácala doplněno ještě o D2-200 (Knytl)**
* Popis odůvodňující komplexní rekonstrukci v b. 5 a text v b. 6.3 je v rozporu – opravit, uváděné důvody pro rekonstrukci musí být jednoznačné, **Reakce:** **Bylo opraveno (Knytl)**
* B.7.7.3 – uvádíte zajištění násypového tělesa záporovou stěnou – ve výkresech není zakresleno – viz příloha č. 4.1 a 4.3 atp. – dopracovat, **Bylo upraveno, komplexní rekonstrukce doporučena v předchozím stupni OŘ Brno (Knytl)**
* B.7.8 – k mostnímu provizoriu viz příloha č. 8.3 – z jakého důvodu navrhujete výrobu nového mostního provizoria s centrickým uložením mostnic ? Ve správě SŽDC jsou inventární mostní provizoria, která lze použít, **Reakce:** **Bude použito inventárního mostního provizoria SŽDC, příslušné přílohy budou opraveny. (Knytl)**
* Uveďte rychlost, kterou bude pojížděno mostní provizorium - navrhovaná rychlost musí být projednána a odsouhlasena, **Reakce:** **Bylo doplněno, takto navržené provizorium umožňuje rychlost max 20 km/h. (Knytl)**

Příloha č. 8.3

* Nejsou okótovány vzdálenosti mezi stávající konstrukcí a pažící stěnou – je nutno prokázat, že v daném prostoru lze realizovat zemní kotvy, **Reakce:** **Bylo doplněno. (Knytl)**
* Bude použito inventární MP, **Reakce:** **Bude použito inventárního mostního provizoria SŽDC, příslušné přílohy budou opraveny. (Knytl)**
* Pokud lze doporučujeme použít MP větší délky – prověřte tuto variantu, **Reakce:** **Bude použito inventárního mostního provizoria s rozpětím L=18,0 m. (Knytl)**
* Byla ověřována možnost jiného variantního řešení např. bez použití MP? Pokud ne, prověřte také tuto variantu a porovnejte s navrhovaným řešením. **Etapizace byla konzultována se zpracovateli žel. svršku resp. technologie, takto se jeví jako finančně i časově nejvýhodnější (Knytl)**
* Příloha č. 2 – do legendy doplňte a popište související stavební objekty a soubory, **Reakce:** **Bylo doplněno. (Knytl)**

Příloha č. 4

* Byla přezkoumávána z hlediska možných úspor finančních nákladů varianta zkrácení šířky objektu (změna umístění začátku a konce objektu)? Navrhovaná šířka je cca 34,5m, přičemž objekt převádí dvoukolejnou trať při osové vzdálenosti 4750 mm, která využívá část zemního tělesa na levé straně objektu ve směru na Brno. Uveďte, z jakých důvodů nelze zkrátit šířku objektu a předložte v této záležitosti variantní řešení, která byla prověřována. Tuto otázku je nutné opětovně projednat, **Reakce:** **Šířka nového mostu byla schválena již v předchozím stupni a na několika poradách, ponecháváme ji tedy v tomto rozsahu. (Knytl)**

Z jakých příčin navrhujete oproti stávajícímu stavu šikmý průběh základů? – odůvodněte výhodnost tohoto řešení oproti odstupňování základů nebo změňte návrh, **Reakce:** **Tvar základů bude opraven na odstupňovaný. (Knytl)**

Příloha č. 10

* Doporučuji přílohu přejmenovat na projekt izolací a detaily z důvodu přehlednosti umístit na jeden výkres, **Reakce:** **Název přílohy ponecháváme vzhledem k již existující příloze 7.2 Projekt vodotěsných izolací, formát byl upraven. (Knytl)**
* V detailu dil. spáry je zakreslení řešení skladby asfalt. pásů nepřehledné, dále doplňte chybějící popisy – řez, půdorys atp. V tomto smyslu dopracujte i ostatní detaily. **Reakce:** **Bylo doplněno/opraveno. (Knytl)**

Příloha č. 11

* Stavební postupy je nutné dopracovat, **Reakce:** **Bylo doplněno. (Knytl)**
* Chybí délky a počty výluk, **Reakce:** **Bylo doplněno, je součástí i kap. 10 v TZ. (Knytl)**
* Zakreslit kóty prokazující reálnost výstavby např. mimo jiné okótovat vzdálenost spodní hrany MP od líce nové NK atp., **Reakce:** **Bylo doplněno. (Knytl)**
* Dokumentaci je nutno dopracovat a některé části opětovně projednat - MP, stavební postupy aj. **Reakce:** **Bude dopracováno/doplněno/opraveno. (Knytl)**

###### SO 01-22-01 silniční most v km 130,810

* Jedná se o objekt, který nebude ve správě železniční dopravní cesty. Dokumentaci je nutno předložit k projednání, připomínkování a odsouhlasení budoucímu správci – zajistí projektant ve spolupráci s OŘ Brno, **Reakce:** **Bude zajištěno a předloženo správci. (Knytl)**
* Ke stavebním postupům platí obdobné připomínky jako u SO 01-20-01 – nutno prokázat reálnost stavebních postupů, doplnit kóty – vzdálenosti provizorních podpěr PIŽMA od koleje o od nosné konstrukce, dtto kóty bednění nosné konstrukce k TV, uvést délky a počty výluk – nestačí napsat noční výluky atp., **Reakce:** **Bylo doplněno. (Knytl)**
* Prostorové uspořádání pod silničním objektem musí splňovat požadavky ČSN 73 6201 a ČSN 73 6320. **Reakce:** **Výška mostní konstrukce byla upravena. (Knytl)**

Příloha č. 7.3

* Prověřte, jestli konstrukci protidotykové zábrany nelze navrhnout jednodušším a hospodárnějším způsobem např. horní příčli kruhového profilu provést bez zaoblení a z úhelníků atp. Navrhované řešení protidotykové zábrany musí být rovněž projednáno a odsouhlaseno SŽDC O24, **Reakce:** **Navržené řešení bylo realizováno na jiných stavbách (Votice – Benešov), horní příčle kruhového profilu bude nahrazena úhelníkem bez zaoblení (Knytl)**

Dokumentaci je nutno dopracovat a opětovně projednat.

## Závěr

S dokumentací pro vydání společného povolení za oblast železničního spodku **nesouhlasíme** zejména z důvodu neznámých základových poměrů a neznámého stávajícího stavu včetně údržby GPK. Požadujeme předložit údaje o aktivní zóně, hladině podzemní vody, geologických podmínkách, vyjádření správce k údržbě a stavu předmětného úseku. Dokumentaci železničního spodku a svršku požadujeme řádně projednat a předložit znovu k posouzení.

S pozdravem

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru traťového hospodářství