




Podpis: _____ Datum: _____

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	12.07.2021	Pracovní verze dokumentace k připomínkám	Ing. Dávid Kuczik
001	12.10.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Dávid Kuczik

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

<p>Zhotovitel stavby:</p> <p>Adresa:</p> <p>Kontakt:</p>	<p>SAGASTA s.r.o.</p> <p>Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka</p> <p>T: +420 261 344 100</p> <p>E: info@sagasta.cz</p> <div data-bbox="1015 1126 1388 1162">  </div>		
<p>Zhotovitel objektu:</p> <p>Adresa:</p> <p>Kontakt:</p>	<p>SAGASTA s.r.o.</p> <p>Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka</p> <p>T: +420 261 344 100</p> <p>E: info@sagasta.cz</p> <div data-bbox="1015 1191 1388 1227">  </div>		
<p>Hlavní projektant (HIP):</p> <p>Ing. Emil Špaček</p> <p>Ing. Dávid Kuczik</p>	<p>Specialista:</p> <p>Ing. Dávid Kuczik</p>	<p>Odpovědný projektant:</p> <p>-</p>	<p>Zpracovatel:</p> <p>Ing. Dávid Kuczik</p>

Název stavby/akce:	Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000			Označení (S-kód): S631800391
				Označení zhotovitele: 120 139
Název části:	Dokladová část			Označení části: N.2.1
Název objektu:				Číslo objektu/komplexu:
Název přílohy:	Doklady o projednání			Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj: Pardubický	Katastrální území: Hradec nad Svitavou [647233]	TUDU: 2002 18		
Stupeň dokumentace: DUSP	Datum zpracování: 12.07.2021	Formáty: A4	Měřítko:	

S-kód:										Stupeň dokumentace:				Část:				Objekt:										Podobjekt:										Příloha:				Revize:					
5	6	3	1	8	0	0	3	9	1	—	D	U	S	P	—	N	2	1	X	X	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	X	—	X	X	X	X	—	0	0	1

Zápis ze vstupní porady

Název projektu: Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy
224,600 – 225,000
Číslo projektu: 120 139
Datum: 26.05.2021
Místo: MS Teams
Věc: Vstupní výrobní výbor

Obsah jednání:

Obsahem jednání bylo představení a projednání navrhovaných řešení před rozpracováním projektu do požadovaného stupně PD v jednotlivých profesích na akci „Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy 224,600 – 225,000“.

Na jednání bylo projednáno a dohodnuto:

Obecně

- Projekt navazuje na záměr projektu z 07/2020 zpracovaný firmou Kolejconsult:
- Stavba se nachází na železniční trati Brno hl.n. (mimo) – Česká Třebová os.n. (mimo)
- TÚ 2002 Brno hl.n. (mimo) – Česká Třebová os.n. (mimo), DÚ 18 Březová nad Svitavou – Svitavy
- V úseku dráhy je max. třída traťového zatížení D4 s přidruženou rychlostí 140 km/h
- Traťová rychlost je v místě omezena na 30 km/h kvůli problematickému násypovému tělesu
- V místě stavby se nachází 2 staniční koleje
- Stavbou jsou přímo dotčené 2 mostní objekty, v těsné blízkosti zastiženého úseku se nachází další 2 mostní objekty
- S ohledem na plán výluk na dotčené trati bylo možné realizovat potřebné vrty pro IG průzkum až v první polovině května
- Stavbu je nutné koordinovat s následujícími stavbami (a to zejména kvůli výlukám resp. možnosti využití plánovaných výluk pro potřeby realizace této stavby):
 - o „Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová“
 - o „DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová“
 - o „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“
 - o „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“
 - o „Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n.“
 - o „Rekonstrukce výhybek pod St.5 v žst. Brno hl.n.“
 - o „Rekonstrukce mostu v km 143,143 v žst. Brno hl. n. (Hybešova)“
 - o „Rekonstrukce mostů v km 142,550 a 142,552 v žst. Brno hl. n. (přes ulici Křídlovická)“
 - o Stávající přítěžovací lavice, která byla vybudována při patě narušeného svahu jako provizorní opatření, je stavbou dočasnou, neboť v jejím místě má dle územního plánu vést v blízké budoucnosti pozemní komunikace (přeložka silnice I/43 v úseku Hradec nad Svitavou – Lačnov). Sanace tedy musí být se stavbou uvedené pozemní komunikace zkoordinována.
 - o Sanace skal u Letovic

- Hlavním požadavkem stavby zlepšení stavebnětechnického stavu násypového zemního tělesa
- Stávající dopravní technologie bude zachována
- Byl představen přehled harmonogramu stavby:

Část díla	Termín plnění	Popis činnosti prováděné v příslušné fázi
1. etapa	12.6.2021 (bude požadován posun termínu na 12.7.2021)	DUSP a PDPS vč. SP a SR k připomínkám
2. Etapa	12.9.2021	Čistopis DUSP a PDPS, podání žádosti o společné povolení
3. Etapa	Do 4 měsíců od písemného pokynu investora	Aktualizace ZP a EH
4. Etapa	Dle skutečného provádění stavby. Předpoklad 02/2022-09/2022	Výkon AD při realizaci stavby

Železniční svršek

- Stavbou budou dotčené 2 koleje
- Stávající železniční svršek byl vybudován v roce 1998 v rámci stavby Optimalizace trati Skalice nad Svitavou – Česká Třebová.
- Tvořen je šterkovým ložem s pražci B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním o rozdělení „u“ a kolejnicemi UIC60 svařenými do BK.
- Maximální rychlost v úseku je 140 km/h, trať je v přímé a ve sklonu 6 ‰.
- Navrženo bude snesení v celém sanovaném úseku km cca 224,850 000 - 225,050 000 (rozsah bude upřesněn)
- Železniční svršek bude v celém sanovaném úseku proveden z nového materiálu
- Montáž svršku bude provedena mechanizací dle předpisu S3 Železniční svršek.

Železniční spodek (násypové těleso)

- Těleso železničního spodku je tvořeno náspem výšky 5 až 6,5 m nad okolním terénem.
- Násypové těleso je dlouhodobě nestabilní, od roku 2010 dochází k opakovanému rozpadu GPK
- Rychlost byla kvůli tomu dočasně snížena ze 140 km/h na 30 km/h
- Jako provizorní řešení byly provedeny přítěžovací lavice
- Požadována je sanace nestabilního násypového tělesa
- Bylo představeno 5 variant možnosti řešení sanace násypového tělesa
- Zhodnocení geologických a geotechnických poměrů vč. popisu navrhovaných variant je podrobně popsán v příloze tohoto zápisu
- **Zástupce investora (HIS) v průběhu týdne od 31.5-4.6 oznámí projektantovi stavby řešení, které si vybralo a které bude dále sledováno**

Zabezpečovací zařízení

- V mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatický blok s kolejovými obvody 75 Hz se soubory KAV3 a FID3 napájený z rozvodu 6 kV, 75 Hz. Zařízení obsluhována z CDP Praha
- V úseku dotčeném stavbou se nachází traťové zabezpečovací zařízení typu AB-88A, které bylo vybudováno v roce 1998
- V km 224,545 se na svahu u 2. traťové koleje nachází návěstní bod AB (návěstidla, reléová skříň, stykové transformátory, ASE)
- Kabelová trasa zabezpečovacího zařízení vede v předmětném úseku dráhy vpravo při patě svahu násypového tělesa a jsou v ní uloženy kabely ve správě OŘ Brno a CTD
- V případě prací v okolí prvků zabezpečovacího zařízení tyto ochránit před poškozením, před ukončením prací uvést zařízení a jeho okolí do původního stavu
- potřeba navrhnout takové přechodné úpravy stávajícího zabezpečovacího zařízení (TZZ/SZZ), které v případě potřeby umožní po dobu realizace stavby provozovat v dotčeném mezistaničním úseku vždy alespoň jednu kolej

Sdělovací zařízení

- V úseku dotčeném stavbou se nachází kabelové vedení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Trasa předmětných kabelů vede v předmětném úseku dráhy vpravo při patě svahu násypového tělesa a jsou v ní uloženy kabely ve správě OŘ Brno a CTD
- Nachází se zde také stávající síť v majetku CETIN a.s. Jedná se o dvě prázdné HDPE trubky, tři trubky obsazené optickými kabely a metalický kabel 75XN TCEPKPFLEZE0,6 s dálkovým napájením technologie. Trasa těchto kabelů prochází po levé straně kolejí cca 5m od upravovaného železničního náspu, převážně na pozemku obce Hradec nad Svitavou
- v rámci předmětné stavby rekonstrukce železničního náspu hrozí k poškození stávajících sdělovacích optických a metalických sítí v majetku SŽDC s.o. a ČD-Telematiky a.s, sítí společnosti CETIN
- Návrh úprav a případných přeložek bude navržen s ohledem na rozsah sanačních prací na žel. svršku a spodku. Pokud to bude možné, požaduje se zachování stávajícího stavu

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

- v lokalitě stavby se nachází stávající silnoproudé síť v majetku Správy železnic s.o. Jedná se o silový kabel 6kV
- Traťový úsek Březová nad Svitavou – Svitavy je elektrizován střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. Trakční vedení řetězovkového typu je zavěšeno na individuálních betonových trakčních podpěrách, které jsou vetknuté do dutin se šikmými izolovanými konzolami
- Návrh úprav a případných přeložek bude navržen s ohledem na rozsah sanačních prací na žel. svršku a spodku.
- Z hlediska trakčního vedení je požadováno vybudovat trakční podpěry, které byly v důsledku deformací zemního tělesa poškozeny

Mostní objekty a zdi

- V dotčeném úseku se nachází železniční most v evid. km 224,770 a propustek v km 224,878
- V těsné blízkosti navrhované sanace se nachází také most v ev. km 224,555 a 225,036
- Při návrhu musí být splněny požadavky na přechodnost a prostorovou průchodnost drážních vozidel
- Požadováno je D4/120 a D2/160
- Bude proveden stavebnětechnický průzkum stavbou dotčených mostních objektů
- U všech stávajících mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost

Přílohy:

- Prezenční listina
- Zhodnocení geologických a geotechnických poměrů vč. popisu navrhovaných variant

V Praze 28.5.2021


Ing. Dávid Kuczik

PREZENČNÍ LISTINA

Datum jednání	26.05.2021
Místo jednání	Webová aplikace MS TEAMS
Název projektu	„Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy 224,600 – 225,000“
Číslo projektu	120139
Věc	Vstupní porada

Titul, jméno a příjmení	Organizace (odbor, oddělení)	Telefon (fax)	Podpis
		E-mail	
Dávid Kuczik	Sagasta	720 053 341 david.kuczik@sagasta.cz	Teams
Stanislav Rýznar	Sagasta	725558963 stanislav.ryznar@sagasta.cz	Teams
Ivan Poul	Projekce Igeo s.r.o.	608022443 ivan.poul@igeo.cz	Teams
Radek Bernatík	Správa železnic, GŘ O13	725050148 bernatik@spravazeleznice.cz	Teams
František Texler	Správa železnic, CTD	602 544 098 Texler@spravazeleznice.cz	Teams
Karel Obzina	Správa železnic, SSV Olomouc	724 932 307 obzina@spravazeleznice.cz	Teams
Jan Rapant	Správa železnic, SSV Olomouc	702289775 rapant@spravazeleznice.cz	Teams
Martin Toman	Správa železnic, státní organizace	724281689 tomanmar@spravazeleznice.cz	Teams
Jan Bernát	Správa železnic, OŘ Brno, ÚŘP	702 205 544 Bernat@spravazeleznice.cz	Teams
Jiří Heuer	Správa železnic, státní organizace	722958373 heuer@spravazeleznice.cz	Teams
Zemánek	Správa železnic, SSZT Brno		Teams
Jan Dočekal			Teams
			Teams

Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000

Zhodnocení geologických a geotechnický poměrů současného stavu

Geologie

Jedná se o poznatky průzkumu paralelně prováděného Projekcí iGEO s.r.o. (zodpovědný inženýrský geolog I. Poul). V podloží násypu byly vrtným průzkumem zjištěny jílovité až jílovito-prachovité zeminy v mocnosti asi 3,5 m. Zeminy jsou tuhé konzistence a dle laboratorního rozboru a klasifikace ČSN 73 6133 se jedná o zeminy F8 CE, které jsou dle jmenované normy nepoužitelné do podloží a násypu. Hluběji byly zastiženy zeminy, kde dochází k pozvolnému přechodu ze zeminy do zcela zvětralé až navětralé poloskalní horniny – jílovec (R6). Od 6 m pod povrchem jsou potom přítomné prachovce, jemnozrnné pískovce navětralé a občasné i vápence (R5-R4). Hladina podzemní vody nebyla zjištěna. Jedná se o důsledek nízké propustnosti zemin/hornin, kdy podzemní voda nevytéká z pórů zemin a ve vrtu tak netvoří volnou hladinu. Puklinová propustnost nebyla zjištěna.

Násyp je vysoký asi 5 m a je složen ze 2 základních vrstev – štěk a jílu. V násypu byla zjištěna asi 1,0 m mocná vrstva štěrku 32/63 až 0/63 pokud došlo k promísení štěrku se zeminou násypu, který byl vmísen do násypu častým podbíjením pražců. Hluběji se jedná o jílovité a prachovité zeminy tuhé až pevné konzistence, které jsou dle ČSN 73 6133 klasifikovány jako F6 CL a F8 CH. Tyto zeminy jsou podmíněčně vhodné (F6 CL) a až nevhodné (F8 CH) do násypu.

Mechanické vlastnosti zemin

Podloží

Pro účely projektování a posuzování 5 m vysokého násypu se pískovce v hlubším podloží mohou označovat za nestlačitelné podloží, které prodělalo asi 150 roků dlouhou konsolidaci. Nadložní jílovité zeminy (F8 CE) se vyznačují objemovou nestálostí – obsahují expandabilní jílové minerály ze skupiny smektitu. Tyto zeminy při kontaktu s vodou bobtnají a vykazují bobtnací tlak až 114 kPa (stanoveno laboratorně v edometru, odběr z hloubky 3,5 m pod současným povrchem). Pokud se vertikální napětí při zkoušce (i v reálu) zvýší, dojde k vytlačování vody a konsolidaci. Pokud uvážíme, že zeminy jsou v podloží násypu (tj. 5 m asi. 100 kPa od násypu + 60 kPa geostatický tlak od zeminy od původního terénu po odebraný vzorek + nahodilé zatížení od dopravy $q = 120$ kPa), tak těmto zeminám není umožněno bobtnání. Ač je podloží pro násyp nevhodné, **proběhla zde dlouhodobá konsolidace, sedání zemin od přitížení násypem je již možné zanedbat a zeminy nejsou ovlivňovány změnami hydrologického režimu a vysycháním.**

Násyp

V násypu jsou přítomny jemnozrnné zeminy, které dosahují edometrického modulu 4-10 MPa, což je pro železniční násyp podle aktuálně platných norem a předpisů nedostatečné. Opět je však nutné poznamenat, že tento násyp je již 150 roků vystaven konsolidaci, která už z více než 98 % proběhla. **Zeminy se přizpůsobily stálému a nahodilému napětí od dopravy a dále nekonsolidují.** Zeminy třídy F8 jsou objemově nestálé, kdy na 3 vzorcích bylo zjištěno bobtnání s bobtnacím tlakem do 63 kPa. Zjištěná optimální vlhkost ze zkoušky Proctor standard je pro jílovité zeminy 25 %. Zeminy v násypu dosahují vlhkosti 20-25 % (v jednom případě 34 %), díky tomu byly vystaveny dlouhodobě příznivému stavu, během kterého **probíhalo postupné zhutňování od účinků dopravy.** Na druhou stranu se jedná o zeminy, které obsahují expandabilní minerály, které v době sucha zmenšují svůj objem a během dešťových období vodu do svojí struktury váží. Stupeň stability svahu stanovený výpočtem je $FS \geq$

1,3, což odpovídá požadavku ČSN 73 6133 (příloha B) pro jemnozrnné zeminy výpočet s efektivními vrcholovými smykovými parametry. Objemovým změnám zemin je přisuzován původ deformací železničního svršku.

Návrhy sanace

Během prezentace 26.5.2021 bylo představeno 5 základních realizovatelných možností sanace násypu. Principiálně se jedná o 3 metody, kdy je kombinována výměna zemin nahrazením, zlepšení zemin anebo jejich vyztužení. Dále jsou představeny jednotlivé návrhy, které byly upraveny na základě diskuse. Orientační ceny stanovené rozpočtářem jsou uvedeny ve výkresu „návrh řešení“.

A) Vyztužení násypu geomřížemi

Jedná se o kompletní odstranění násypu, kdy bude na delší čas přerušena veškerá doprava. Zeminy v násypu je částečně možné zlepšit. Částečně bude nutné ale jich nahrazení (zejména jílu třídy F8). Zeminu v násypu třídy F6 je možné zlepšit za využití cementu (asi 1-1,5 %, případně bude stanoveno laboratorně). Díky tomu zemina dosáhne požadovaného $E_{def,2} = 40 \text{ MPa}$ (S4, příloha 6, tab. 1). Aby byla zaručena dlouhodobá stabilita, je navrženo vyztužení zeminy za pomoci geomříží, které by byly kotveny do 100 mm vrstvy šterku 0/32 (nebo podle požadavku výrobce). Násypové těleso může být vybudováno i ve strmějším sklonu, než je současný. Díky tomu je možné ušetřit část finančních nákladů. Oproti předešlé etapě projektové dokumentace **jsou šterkové pilíře do podloží zamítnuty**, neboť u podložních zemin konsolidace již proběhla a zeminy nejsou ovlivňovány změnami hydrologického režimu (objemové nestálosti). Přítěžovací lavice by byla odvezena. **Jedná se o nejdražší variantu.**

B) Vyztužení násypu šterkovými pilíři

Jedná se o realizaci šterkových pilířů technologií replacement s hutněním do vrtu (případně je možné diskutovat jiné podobné technologie). Displacement není doporučena, došlo by k roztrhání násypu. Jedná se o pilíře průměru 900 mm, které jsou sestaveny do trojúhelníkového uspořádání s osovou vzdáleností 4,0 m. Pilíře by byly délky 7,5 m. Před realizací by bylo nutné zastavit dopravu v obou směrech a snést koleje i kolejové lože. Přítěžovací lavice by byla odvezena. Jedná se o finančně nákladnou operaci, která na určitou dobu přeruší dopravu. Je nutné uvažovat s určitým dotvarováním tvaru násypu po uvedení do provozu a vysychání zemin (komínový efekt šterkových pilířů). Jedno by se řádově o jednotky cm.

C.1) Železobetonová roznášecí deska

Jedná se o návrh, kdy je zabráněno zeminám v násypu, aby docházelo k objemovým změnám z důvodu vysychání a dotace vody. Aktuálně jsou zeminy ve stavu tuhém až pevném s vlhkostí 20-25 % a nejsou 100% saturovány. **Objemovým změnám lze zabránit za pomoci hydroizolace tvrdou plastovou fólií (PE, HDP 3 mm apod.) pohřbenou pod zeminu a železobetonovou deskou, která by představovala zpevnění podloží kolejového lože.** Železobetonová deska by eliminovala možné deformace vypočtené v řádově v mm na minimum (ověřeno nelineárním časosběrným výpočtem pomocí MKP). Deska by byla mocná asi 400 mm dobře vyztužená proti působení vnitřních sil způsobenou drobnými deformacemi podloží a redistribucí napětí. Deska by byla betonovaná po úsecích dlouhých 25 m s dilatačními spárami a mezi jednotlivé úseky by byly vloženy kluzné trny. Povrch desky by byl umístěn 80 cm hluboko pod betonové pražce. Mezi kolejové lože a desku by bylo možné použít současný šterk, který by byl zbaven nežádoucích organických příměsí (optimální frakce šterku je 0/63 mm nebo tříděný 32/63 hutněný na $E_{def2} = 80 \text{ MPa}$). Realizaci desky lze provádět po částech, kdy by byla snesena pouze jedna kolej a na druhé by mohla probíhat doprava s omezením rychlosti. Mezi kolej v provozu a stavební jámu (hluboká asi 1,3 m) by byly beraněny štetovnice, které zabrání sesutí koleje. Mezi

jednotlivými částmi desky by existovaly pracovní spáry. Jedná se o nejlevnější variantu (asi 30 % nákladů oproti variantě A), nejsou započítány štětovnice. Přítěžovací lavice by byla odvezena.

C.2) Železobetonová deska a odlehčení násypu polystyrenem

Jedná se de facto o obdobné řešení jako C.1) s provedením odlehčení násypu. Část zeminy by byla nahrazena EPS, který způsobí částečné odlehčení původního napětí a sníží objemové změny způsobované dotvarováním násypu od pohybu dopravy a také od umístění železobetonové desky. Stavební jáma by byla hluboká asi 1,8 m. Toto řešení je pouze lehce dražší než varianta C.1, nejsou započítány štětovnice. Přítěžovací lavice by byla odvezena. **Autorem se jedná o doporučené řešení** (po posouzení možností udržení dopravy a spotřebovaných financí).

D) Svázání násypu stěnami a táhly

Tato variant představuje řešení, které by mohlo proběhnout za plného provozu pouze při snížení rychlosti vlakových souprav (ač je tedy počítáno s kompletní výměnou železničního svršku). Řešení je založeno na stažení násypu horizontálními předepnutými trvalými táhly, které zabrání horizontální deformaci násypu. Vnesené síly do táhel by byly přizpůsobeny modelu a statickému výpočtu s nulovou horizontální deformací. **Vhodnost podobného řešení se projevila observační metodou sledování deformací kolejí po umístění dočasné přítěžovací lavice.** Realizace by proběhla protlačením (nebo provrtáním) násypu chráničkami, do kterých by byly vloženy předpínací kabely. Táhla by byla situovaná ve dvou výškových úrovních v osové vzdálenosti 3,0 m. Při realizaci by došlo k odtěžení přídržovací lavice (která je situovaná na pozemku třetí strany) a tento materiál by byl využit jako zásyp za prefabrikované železobetonové vertikální dílce. **Aby nedocházelo k možným objemovým změnám zemin ve vertikálním směru, bylo by těleso násypu chráněno hydroizolací podobně jako v případě variant C.1 a C.2.**

RNDr. Mgr. Ivan Poul, Ph.D., GIPENZ

(jednatel Projekce iGEO s.r.o.)

autorizovaný inženýr pro geotechniku, č.a. 1005148

odborná způsobilost v inženýrské geologii 2101/2009

odborná způsobilost v hydrogeologii 2144/2011

odborná způsobilost ve zkoumání geologické stavby 2321/2016

oprávnění k provádění průzkumných a diagnostických prací pozemních komunikací 450/2019

Zápis z projednání variant návrhu násypového tělesa

Název projektu: Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy
224,600 – 225,000
Číslo projektu: 120 139
Datum: 16.06.2021
Místo: MS Teams
Věc: Porada k výběru varianty sanace násypového tělesa

Obsah jednání:

Obsahem jednání bylo projednání navrhovaných variant sanace násypového tělesa a následné odsouhlasení vybrané varianty, která se bude zpracovávat v rámci projektu.

Na jednání bylo projednáno a dohodnuto:

- Na jednání byly probrány varianty navržené v rámci vstupní porady a to:
 - o Varianta A – snesení celého násypu a následná výstavba nového
 - o Varianta B – vyztužení násypu šterkovými pilíři
 - o Varianta C – použití železobetonové roznášecí desky pod šterkovým ložem
- Během jednání byly Správou železnic vzneseny argumenty pro zvolení vhodného řešení sanace násypu. Byla odmítnuta varianta C.
- Společnou diskusí byla zamítnuta varianta B – vysýchání zemin z důvodu komínového efektu šterkových pilířů, stálého rozbřídání povrchových vrstev svahů bez úpravy.
- Objednatel je požadována varianta A, z důvodu přítomnosti nevhodných zemin v tělese násypu, kdy bude snesen a nahrazen celý násyp. Bylo odsouhlaseno možné využití stávající zeminy po úpravě.
- Provedeno bude snesení celého násypu v délce 400 m
- Bude navrženo vhodné zajištění odvedení povrchových vod od základové spáry
- Bude navrženo zlepšení základové spáry za použití separační geotextilie, šterkové sypaniny a vyztužení geomřížemi
- Bude navržena sendvičová skladba násypu šterk/geomříž/šterk/zlepšená zemina
- stávající zeminy budou zlepšeny za pomoci pojiv nehašené vápno + cement (případně jiné)
- Bude využito geomříží a výrobcem předepsaného kameniva
- Ve svazích bude zlepšená zemina chráněna proti působení vlhkosti a z dosahu promrzání
- Projektant připraví návrh vzorového příčného řezu, který bude rozeslán účastníkům porady a na základě něho bude provedeno odsouhlasení nebo připomínkování navrhovaného návrhu

Přílohy:

- Prezenční listina

V Praze 18.06.2021

RNDr. Mgr. Ivan Poul, Ph.D., GIPENZ
Ing. Dávid Kuczik

PREZENČNÍ LISTINA

Datum jednání	16.06.2021
Místo jednání	Webová aplikace MS TEAMS
Název projektu	„Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy 224,600 – 225,000“
Číslo projektu	120139
Věc	Porada k výběru varianty sanace násypového tělesa

Titul, jméno a příjmení	Organizace (odbor, oddělení)	Telefon (fax)	Podpis
		E-mail	
Dávid Kuczik	Sagasta	720 053 341 david.kuczik@sagasta.cz	Teams
Petr Břešťovský	Správa železnic, GŘ O13	606 054 292 brestovsky@spravazeleznice.cz	Teams
Ivan Poul	Projekce Igeo s.r.o.	608022443 ivan.poul@igeo.cz	Teams
Radek Bernatík	Správa železnic, GŘ O13	725050148 bernatik@spravazeleznice.cz	Teams
Milan Majerčík	Správa železnic, GŘ O13	607 156 344 majercik@spravazeleznice.cz	Teams
Radek Trejtnar	Správa železnic, GŘ O13	724 753 556 Trejtnar@spravazeleznice.cz	Teams
Jan Rapant	Správa železnic, SSV Olomouc	702289775 rapant@spravazeleznice.cz	Teams

Zápis z projednání připomínek

Název projektu: Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy
224,600 – 225,000
Číslo projektu: 120 139
Datum: 22.9.2021
Místo: MS Teams
Věc: Projednání připomínek

Obsah jednání:

Obsahem jednání bylo projednání připomínek jednotlivých složek Správy železnic, s.o. ke konceptu dokumentace DUSP + PDPS. Finální znění způsobu zpracování připomínek je součástí přílohy tohoto zápisu a to následujícím způsobem:

- reakce, které byly akceptovány v plném znění, jsou v příloze zvýrazněné zelenou barvou. U těchto připomínek je uveden způsob zpracování reakce do dokumentace.
- Oranžovou barvou jsou zvýrazněné částečně akceptované připomínky. U těchto reakcí je uvedeno vysvětlení k dané připomínce a způsob případného zpracování (pokud je nutný)
- Červenou barvou jsou zvýrazněné neakceptované připomínky. U těchto reakcí je uvedeno důvod nezpracování dané připomínky

Způsob vypořádání připomínek byl všemi zástupci připomínkujících složek investora plně schválen.

Přílohy:

- Prezenční listina
- Způsob vypořádání připomínek

V Praze 07.10.2021


Ing. Dávid Kuczik

PREZENČNÍ LISTINA

Datum jednání	22.09.2021
Místo jednání	Webová aplikace MS TEAMS
Název projektu	„Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy 224,600 – 225,000“
Číslo projektu	120139
Věc	Projednání připomínek

Titul, jméno a příjmení	Organizace (odbor, oddělení)	Telefon (fax)	Podpis
		E-mail	
Dávid Kuczik	Sagasta	720 053 341 david.kuczik@sagasta.cz	Teams
Miroslav Pösel	Sagasta	722 952 250 miroslav.posel@sagasta.cz	Teams
Karel Slivanský	Sagasta	725 517 857 karel.slivansky@sagasta.cz	Teams
Petr Hofman	Správa železnic	724 950 841 hofman@spravazeleznice.cz	Teams
Milan Stehlík	Správa železnic, CTD	601 387 025 stehlikM@spravazeleznice.cz	Teams
Václav Vlasák	Správa železnic, OŘ Brno, SMT Brno	602 571 650 vlasakv@spravazeleznice.cz	Teams
Jan Rapant	Správa železnic, SSV Olomouc	702289775 rapant@spravazeleznice.cz	Teams
Lenka Seidlová	Správa železnic, GŘ O6	606 708 805 seidlova@spravazeleznice.cz	Teams
František Texler	Správa železnic, GŘ O11	602 544 098 texler@spravazeleznice.cz	Teams
Miroslav Teichman	Správa železnic, GŘ O13	702 026 015 teichman@spravazeleznice.cz	Teams
Jan Bernát	Správa železnic, OŘ Brno, ÚŘP	702 205 544 Bernat@spravazeleznice.cz	Teams
Martin Toman	Správa železnic, OŘ Brno, ST Brno	724 281 689 tomanmar@spravazeleznice.cz	Teams
Petr Kácal	Správa železnic, OŘ Brno, SMT Brno	972 626 062 kacal@spravazeleznice.cz	Teams

ZPŮSOB VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK SPRÁVY ŽELEZNIC K STAVBĚ: „SANACE NÁSYPOVÉHO ZEMNÍHO TĚLESA BŘEZOVÁ NAD SVITAVOU – SVITAVY 224,600-225,000“ STUPEŇ PD: DUSP + PDPS

1 PŘIPOMÍNKY OŘ BRNO

Správa elektrotechniky a energetiky (SEE, Ing. Jiří Milka, email: milka@spravazeleznic.cz)

- S navrženými úpravami trakčního vedení nesouhlasíme. V rámci úprav TV je uvažováno se stočením osného lana (NL) a trakčního vedení (TD) na buben s následnou zpětnou montáží. Vzhledem ke stáří sestavy není možné navržené řešení zrealizovat a je nutné použít nové trakční vedení (NL a TD), včetně ramen TV. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- V zájmovém prostoru se nachází kabelová trasa 6kV (napájení zabezpečovacího zařízení). Kabel je nutné vytyčit. Po zakrytí kabel trasy přizvat správce kabelové trasy na kontrolu. Po skončení stavby bude stav kabelového vedení ověřen měřením za účasti odpovědné osoby SEE Brno. Kontaktní osoba: p. Alexa Jaroslav: 972 622 623, mob: 602 571 645. **Byl doplněn požadavek a kontaktní osoba do STZ (Kuczik)**

Správa tunelů a mostů (SMT, Ing. Václav Vlasák, email: VlasakV@spravazeleznic.cz)

- S návrhem souhlasíme.
- Upozorňujeme, že zábradlí u propustky v km 224,878 bude zřejmě nutné nejprve kompletně odstranit (kvůli odtěžení původního náspu) a po provedení nových sanačních vrstev následně znovu osadit (tzn. nové betonové patky). **Zábradlí bude odstraněno. V novém stavu není nutné osazovat zábradlí. (Kuczik)**

Správa tratí Brno (ST Brno, Lukáš Odehnal, email: OdehnalL@spravazeleznic.cz)

- ST Brno s návrhem sanace násypového zemního tělesa souhlasí.

2 PŘIPOMÍNKY SPRÁVY ŽELEZNIC, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ

ODBOR PŘÍPRAVY STAVEB (O6)

Železniční svršek (zpracoval Ing. Panchartek, tel: 724 030 021):

Železniční svršek (TZ, kap. 7.3) – z jakého důvodu je navržena výměna pryžových podložek pod patu kolejnice, když podle kap. 7.6 bude navržen nový železniční svršek? **Výměna podložek byla odstraněna (Jetelina)**

Železniční svršek (TZ, kap. 7.7) – je předepsáno kamenivo pro kolejové lože třídy min. BII. Podle Tab. 1 dílu X předpisu SŽDC S3 musí být do kolejí s rychlostí vyšší než 120 km/h použito kamenivo třídy BI. **Kamenivo bylo změněno (Jetelina)**

Mosty, propustky, zdi (zpracovala Ing. Seidlová, tel: 606 708 805):

A Průvodní zpráva

- Doplníte kompletní skladbu dokumentace. **Bylo doplněno (Kuczik)**

B Souhrnná technická zpráva

- Kap. B1f – v kapitole se uvádí stavebně technický průzkum mostních objektů - průzkum není v doložen - bez jeho znalosti nelze DUSP mostních objektů připomínkovat. **Bylo doplněno (Kuczik)**

D.2.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 01-20-01 Železniční most v km 225,036

- V názvu požadujeme u stávajících objektů uvádět evidenční km s popisem v ev. km. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Upravte rozpisky dle posledního platného „Manuálu“. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Doložte zápis z mostní prohlídky. **Bylo doplněno (Kuczik)**

Technická zpráva

- Kap. 5 – slovo oprava nahraďte jiným - např. sanace (v celé TZ). **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Dle Protokolu o podrobné prohlídce je stavební stav 1/1. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Chybí závěry stavebně technického průzkumu. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- ZKPP se neprovádí? **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Výkopy a zásypy budou prováděny. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Opravte slovo „otřískání“ v kap 7.10.1, 7.11.2. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Doplněte tl. sanací. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Ložiska nebudou sanována? Z jakého důvodu, na fotodokumentaci k mostní prohlídce jsou rzivá. **Bylo doplněno repasování stávajících ložisek (Kuczik)**
- Nesouhlasíme s rozsahem izolace. Dle fotodokumentace k mostní prohlídce jsou výluhy ve zdivu. Popište izolace podrobně. **Rozsah izolace byl opraven a byl doplněn podrobný popis izolace (Kuczik)**

Příloha 2.2 přehledný výkres

- Vykreslete nové těleso násypu, výkopy, zásypy, nové svahové a násypové úpravy. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Doplněte dělení prací. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Doplněte předpokládané rozsahy sanací. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Nesouhlasíme s rozsahem izolací. **Rozsah izolace byl opraven izolace (Kuczik)**
- Nesouhlasíme s popisem „návrhu izolace NK“ - chybí sanace podkladu, penetrace bude zřejmě asfaltová, nesouhlasíme s dvěma ochranami. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Ochrana izolace bude buď tvrdá, nebo měkká. Skladbu popište dle TNŽ 73 6280. **Bylo opraveno, navržena bude tvrdá ochrana (Kuczik)**

— — — — — ~~PRIPRAVNÁ VRSTVA NÍZKOMISKÓZNÍ EPOXIDOVÉ PRYSKYŘIC~~
 — — — — — VODOTĚSNÁ VRSTVA - ASFALTOVÁ PÁSOVÁ IZOLACE (NAIP) TL. 10 MM CELOPLOŠNĚ NATAVENÁ
 — — — — — ~~MĚKKÁ OCHRANA~~ OCHRANNÁ GEOTEXTILIE (MIN. 1200 G/M²)
 — — — — — ~~SEPARAČNÍ VRSTVA~~ SEPARAČNÍ FOLIE PE
 — — — — — ~~TVRDÁ OCHRANA~~ BETON C25/30 S VÝZTUŽNOU OCELOVOU SÍTÍ

- Chybí soupis prací. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Zkoordinujte SO s ostatními SO a PS. **Bylo zkoordinováno (Kuczik)**

SO 01-21-01 Železniční propustek v km 224,878

- V názvu požadujeme u stávajících objektů uvádět evidenční km s popisem v ev. km. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Upravte rozpisky dle posledního platného „Manuálu“. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Vzhledem k novému zaústění příkopu do propustku požadujeme doložit hydrotechnický výpočet. **Bylo doplněno (Kuczik)**

Technická zpráva

- Třídu zatížení a zatížitelnost požadujeme D4/120 a D2/160. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Kap. 5 - slovo oprava nahraďte jiným - např. sanace (v celé TZ). **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Kap. 7.3.3 - nesmysl - objekt je přesypán. **Bylo opraveno (Kuczik)**

- Jaké výkopy, jaké zásypy? Popište skutečně navržené práce zkoordinované s železničním spodkem. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Kap. 7.14 - nesmysl - popište konkrétní stav - žádná opatření se neprovádí. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Betony požadujeme dle platných norem. **Bylo opraveno (Kuczik)**

Příloha 2.1 situace

- Nesouhlasí s koordinační situací. **Bylo opraveno (Kuczik)**

Příloha 2.3 nový stav

- Vykreslete odvodnění železničního spodku a jeho zaústění do propustku. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Opravdu zůstane stávající zábradlí ve stezce? Zkreslete rozsah úprav náspu (viz podélný řez). **Zábradlí bude odstraněno. V novém stavu nebude navrženo (Kuczik)**
- Doplněte nové svahy do pohledů. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Doplněte rozsah úprav náspu do půdorysu. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Odláždění požadujeme 1,0 m a ukončené prahy. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Vykreslete kabely. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Doplněte dělení prací. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Chybí soupis prací. **Bylo doplněno (Kuczik)**
- Zkoordinujte SO s ostatními SO a PS. **Bylo zkoordinováno (Kuczik)**

ODBOR ŘÍZENÍ PROVOZU (O11)

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

- 1) V dopravní technologii je uvedeno: „Stavbou dojde k odstranění omezené traťové rychlosti, což přispěje k dodržování traťové rychlosti a zlepšení jízdního komfortu s dodržením jízdních dob. Veškeré konstrukce jsou navrženy na traťovou třídu zatížení D4 s přidruženou rychlostí 140 km/h.“. Požadujeme zdůvodnit, proč stavba není navržena pro možné budoucí zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h. **Stavba je navržena na rychlost dle požadavků investora, uvedených v ZTP stavby. Stávající traťová rychlost je 140 km/h, v místě stavby snižena na 30 km/h. Úlohou stavby není zvýšení traťové rychlosti, ale sanace násypového tělesa, kterým dojde ke zlepšení stavebně-technického stavu a tím k odstranění přepadu rychlosti v dotčeném úseku. Dle dohody z porady byla ověřena možnost zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h se závěrem, že navrhované technické řešení PS a SO v rozsahu této stavby umožní budoucí zvýšení rychlosti na 160 km/h a tato informace byla do části B.4 doplněna. (Kuczik)**
- 2) V technické zprávě SO 01-10-01 Železniční svršek je uvedeno, že výstroj trati nebude upravována, což je v rozporu se situačním výkresem. **Bylo opraveno (Kuczik)**

ODBOR PLÁNOVÁNÍ A KOORDINACE VÝLUK (O12)

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

Bez připomínek.

ODBOR TRAŤOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ (O13),

Zásadní připomínky

- V dokumentaci chybí klasická situace železničního svršku a spodku. V ní budou vykresleny všechny návaznosti jednotlivých objektů - osy kolejí, hrany pláně tělesa železničního spodku, vykresleno svahování a napojení na odvodnění, napojení nového zemního tělesa na původní stav napojení na stavby železničního spodku a další. **Do situace se nevytiskl příspěvek za žel. spodek. Bylo opraveno. (Jetelina)**

- GŘ O13 považuje návrh zemního tělesa za zbytečně předimenzovaný – použití geobuněk na svazích 1:1,5 včetně kotvení (sklon 1:1,5 je standardní sklon a k jeho úpravě postačí biodegradační rohož), při sklonu 1:1,5 nerozumíme kotvení výztužných geosyntetik překlápěním. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Ochranná vrstva ztrácí smysl v případech, kdy je zlepšená zemina použita mimo dosah mrazu. **Bylo opraveno (Kuczik)**

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

D.2.1.1 – Železniční svršek

(zpracoval Ing. Ludmila Chudějová, tel. 722 962 013, Chudejova@spravazeleznice.cz)

Technická zpráva:

- Nepopisujte přesné názvy výrobků, pokud se nejedná o výzisk, pražce se popíší minimální délkou a typem upevnění tak, jak specifikuje předpis SŽDC S3. **Bylo opraveno (Jetelina)**

Podélný profil:

- Chybí popis odvodnění. **Bylo doplněno. (Jetelina)**

Řezy:

Ve SO pro kolejový svršek nejsou přiloženy příčné řezy kolejí. **Řezy se přikládat nebudou, když jsou již obsahem dokumentace žel. spodku (Jetelina)**

D.2.1.1 – Železniční spodek

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

Všeobecně:

- Upravte výkresy ve smyslu směrnice SŽDC GŘ č. 11/2006. Nejsou zakresleny kabelové trasy; V půdoryse chybí zakreslit úpravy svahů a mnoho dalších. **Bylo doplněno (Poul)**

SO 01-11-01

Technická zpráva:

- Kap. 3 - Materiály použité do tělesa železničního spodku budou splňovat požadavky příslušných vnitřních předpisů. **Bylo doplněno (Poul)**
- Kap. 3 - Upravte požadavek ve smyslu OTP „Geosyntetické výrobky v tělese železničního spodku“ pro separační geotextilie pro založení náspu (dle tab. 7 musí být tažnost při maximální pevnosti min. 45 %, nikoliv 30 %). **Bylo opraveno (Poul)**
- Kap. 3 - Prověřte, případně upravte, požadavek na velikost oka geomříže. Dle příslušných OTP se požaduje plocha otvoru geomříže 8-52 cm² (v kap. 4 se uvádí velikost oka 20x20 mm). Prověřte, zda jsou vůbec schválené nějaké geomříže s okem 20x20 mm. **Byla provedena změna podle OTP (Poul)**
- Kap. 5 - odrážka 1): Připomínka k tažnosti geotextilie viz výše, doporučuji doplnit další vlastnosti a parametry geosyntetik dle OTP (bylo doplněno). Do konsolidační vrstvy požadujeme kamenivo hrubší frakce, alespoň fr. 0/63, lépe 0/90. **V konsolidační vrstvě není možné mít geomříž a kamenivo 0/63, geomříž byla odstraněna (Poul)**
- Kap. 5 - odrážka 3): Pokud je zemina stmelená pojivem, nedochází k mísení s okolní zeminou, proto není potřeba vkládat separační GTX. Zdůvodněte návrh GTX nebo ji vypustěte. **Vypuštěno, GTX byla odstraněna (Poul)**
- V poslední větě se píše, že změna sklonu svahu probíhá na celé délce. Dle příčných řezů je změna sklonu patrná pouze mezi posledním řezem a předposledním. Zakreslete změnu sklonu také v situaci. **Bylo opraveno (Poul)**

Vzorové příčné řezy:

- Chybí popis ochrany svahů u patního příkopu vpravo náspu. Popisuje se pouze lavička šíře 1 m mezi náspem a příkopem. Doplněte. **Bylo doplněno (Poul)**

Příčné řezy:

- Ve svazích se sklonem 1:1,5, které jsou budovány z kameniva, nevidíme potřebu tyto svahy zpevňovat geosyntetiky – a to jak v jádru náspu pomocí geomříží, tak povrch svahu pomocí

kotvených geobuněk. Požadujeme návrh velkého množství geosyntetiky zdůvodnit nebo geosyntetika zredukovat či vypustit. Použití geosyntetik připouštíme ve svahu strmějším než je sklon 1:1,5. **bylo upraveno (Poul)**

- Konsolidační vrstva pro založení náspu musí být ve smyslu VL Ž2.11, čl. 57 řádně odvodněná. Doplněte drenáž vlevo konsolidační vrstvy. **Bude doplněno (Poul)**
- Chybí kóty šířky drážních stezek. **Je součástí SO žel. svršku (Poul)**

Podélný řez:

- V dokumentaci jsou přiloženy tři podélné řezy, které spolu nekorespondují. Podélný profil v koleji č. 1 neobsahuje zakreslení návrhu KPP, ostatní prvky jsou zakresleny schematicky. Návrh vyztužení se překrývá s propustkem. U spojení s mostem není naznačeno nic – jak bude toto napojení provedeno? Jak bude upravena ZKPP mostu? **Bude upraveno a doplněno do výkresů (Kuczik)**
- U podélného řezu napojení na stávající zemní těleso naopak chybí zakreslení propustku, s kterým je nutno se vypořádat. Tento podélný řez má být konkrétní s uvedením všech šířek a výšek. Prezentovaný řez je spíše schéma. Je správné ukončovat sanaci zemního tělesa v místě propustku? **Bylo doplněno, způsob ukončení nad propustkem byl svolen s ohledem na max. možný rozsah sanace násypového tělesa s tím, že se s ohledem na možnosti výluk nebude provádět výměna propustku. (Kuczik)**
- Podélný řez odvodněním nemá být vykreslen samostatně, ale má být zakreslen v jednom podélném řezu. **Bylo opraveno (Poul)**

D.2.1.4 – Mosty, propustky, zdi

(zpracoval Ing. Teichman, tel. 972 341 368, Teichman@spravazeleznice.cz)

SO 01-20-01 železniční most v km 225,036

- V Technické zprávě (TZ) část 1. chybně uveden SPO 01-21-01 Železniční propustek v km 224,878. **Bylo opraveno (Kuczik)**
- V TZ jsou místy chybně označeny standardy SŽ (např. TKP 23 ČD,... (formální připomínka). **Bylo opraveno (Kuczik)**

SO 01-21-01 železniční propustek v km 224,878

- V TZ v části 2. je uvedena pouze TTZ **Bylo opraveno (Kuczik)** D4/120, doplnit D2/160. Chybně uveden řešený traťový úsek Retz (OBB) – Kutná Hora.
- V TZ v kap. 7.2. uvedena TTZ D4/140, správně D4/120 a D2/160 (případně 140). **Bylo opraveno (Kuczik)**
- Zábradlí nad propustkem bude nejspíše odstraněno při budování nového zemního tělesa. Uvažuje se o novém zábradlí, nebo bude využito stávající? **Zábradlí bude odstraněno. Bylo opraveno (Kuczik)**

ODBOR ZABEZPEČOVACÍ A TELEKOMUNIKAČNÍ TECHNIKY (O14)

Ing. Jiří Kaláč (Tel. 972 244 473, e-mail Kalac@spravazeleznice.cz)

PS-01-01-10

- Upozorňujeme, že v km 224,836 jsou v obou traťových kolejích instalovány balízové skupiny systému ETCS. V rámci dokumentace požadujeme posoudit, zdali pro účely směrové a výškové úpravy koleje (viz SO 01-10-01) nebo jiných činností souvisejících se stavbou bude požadována demontáž a následná montáž předmětných balízových skupin. V případě požadavku na demontáž a následnou montáž balíz musí být postupováno podle článku 68 předpisu SŽ S3/1 Práce na železničním svršku. V případě, kdy balízy nebudou demontovány, musí být při souvisejících pracích respektováno jejich umístění a zajištěno jejich nepoškození (například jízdou mechanizačních prostředků). **Po posouzení bude pro balízové skupiny systému ETCS navržena demontáž a následná montáž zpět na stejné místo. (Slivanský)**

ODBOR PROVOZUSCHOPNOSTI (O15)**Odpady a odpadové hospodářství**

- Požadujeme uvést požadavek SŽ na zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci je povinen zpracovat zhotovitel stavby a předat ji objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu. *Bylo doplněno (Kuczik)*
- Do části B. STZ doplňte informaci o poloze jednotlivých sond, ze kterých byly odebírány vzorky zemín pro stanovení kontaminace. Dále uveďte, v jaké části dokumentace lze najít výsledky chemických analýz těchto vzorků. *Bylo doplněno (Kuczik)*

Ochrana ovzduší

- Na základě informace uvedené v části B.8 ZOV bude ve fázi realizace stavby probíhat recyklace kameniva pomocí recyklační linky stavebních hmot. Upozorňujeme, že pokud projektovaný výkon recyklační linky přesáhne 25 m³/den, v souladu s přílohou č. 2 zákona č. 201/2012 Sb. půjde o vyjmenovaný stacionární zdroj zařazený pod kódem 5.11. Zpracovatel projektové dokumentace je tak povinen zajistit zpracování rozptylové studie autorizovanou osobou podle ust. § 32 odst. 1 písm. e) zákona. V takovém případě požadujeme doplnit Rozptylovou studii do DUSP. *Po projednání byla prověřena nutnost rozptylové studie. Recyklace je navržena na pozemku, na kterém je provozována recyklační stanice a jeho majitel disponuje všemi nutnými doklady na provádění těchto prací. S ohledem na tuto skutečnost nebyla do dokumentace doplněna rozptylová studie (Kuczik)*

ODBOR ELEKTROTECHNIKY A ENERGETIKY (O24), ING. PLOCEK

- Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby nemá připomínek.

ODBOR BEZPEČNOSTI A KRIZOVÉHO ŘEŠENÍ (O30)

Požární ochrana (Jiří Mička)

Připomínky ostatní:B.8 Souhrnná technická zpráva – Zásady organizace výstavby (ZOV):

- V části 16. Bezpečnostní opatření při provádění stavby požadujeme nahradit nekorektní citaci posledního odstavce „Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.“ textem: „*Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.*“ *Bylo upraveno. (Ing. Löffelmann)*
- V části 16. Výběr právních předpisů požadujeme nahradit zrušené předpisy „SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ a „Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty“ předpisem: „*SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.*“ *Bylo upraveno. (Ing. Löffelmann)*
- A dále v části 16. Přehled základních legislativních předpisů požadujeme nahradit citaci „NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů“ „*Nařízením vlády č. 375/2017 Sb. o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů.*“ *Bylo upraveno. (Ing. Löffelmann)*

CENTRUM TELEMATIKY A DIAGNOSTIKY (CTD)

- V uvedeném úseku jsou v současné době položeny sdělovací kabely ve vlastnictví Správy železnic, které bude potřeba ochránit. Jejichž správcem je CTD. Jedná se konkrétně o

metalický kabel 15XN, o dva 12vl. optické kabely (v jedné HDPE trubce (modrá se zeleným pruhem)) a 36vl. optický kabel (HDPE černá se zeleným pruhem). O této skutečnosti jsem se v dokumentaci nedočetl. Zřejmě byly tyto kabely naprosto chybně přiřazeny ke kabelům ve vlastnictví ČD-Telematika (ČD-Telematika má v tomto úseku jednu HDPE trubku (modrá se žlutým pruhem) s 72 vl. kabelem). Žádám o opravu. **Bylo opraveno a doplněno (Slivanský)**

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ GEODÉZIE

Připomínky Správce PPK : (Ing. D. Tomášek)

- Z technické zprávy vyplývá, že dojde k odstranění traťových podpěr č. 443-448, na kterých se nachází zajišťovací značky, které bude taktéž nutné nahradit jako bod ŽBP 2460. **Bylo opraveno (Pletánková)**

Připomínky Správce ŽBP : (Ing. P. Bělehrad)

- Bez připomínek

Připomínky Správce ŽMP : (Ing. A. Bednář)

- Pokud byly poskytnuté podklady ověřeny (a doplněny) dle předpisu SŽ M20/MP010, identické body byly nevhodně vybrány. Řešena je pouze výšková složka. Porovnání identických bodů by mělo být zaznamenáno v příloze B7. **Byla doplněna tabulka ověření přesnosti měření do části I.6 (Pletánková)**
- V TZ nebyly nalezeny informace o dosažené přesnosti a v jaké verzi projektu programu MGEO je výkres vyhotoven. **Bylo doplněno do TZ (Pletánková)**

Připomínky Odd. geodézie III : (Ing. J. Marek)

- Bez připomínek.

SOUHRNNÉ STANOVISKO GŘ ČD, ODBOR SPRÁVY A MAJEKTU (O32)

Datum

4. 8. 2021

Váš dopis zn.

Správa železnic, s.o.
Ing. Renata Bezdíčková
Nerudova 1
779 00 Olomouc

Číslo jednací

2720/2021-O32

Vyřizuje

Josef UrbanskýOdbor správy a prodeje majetku | oddělení stavebních činností a rozvoje
T 725 851 837
urbanskyj@gr.cd.cz**Souhrnné stanovisko GŘ ČD, a.s. k dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení
„Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000“**

Zpracování projektu stavby je zahrnuto v Plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2021. Investorem stavby je Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ.

Odpovědný projektant: SAGASTA s.r.o., Praha

Projektová dokumentace stavby byla projednána:

- regionální správou majetku Brno – s podmínkami
- odborem obchodu osobní dopravy O16 – bez připomínek
- odborem provozu osobní dopravy O18 – bez připomínek

Odbor správy a prodeje majetku nemá výhrad k předložené projektové dokumentaci, a to za předpokladu dodržení podmínek uvedených v příloženém stanovisku RSM Brno.

Toto stanovisko je platné po dobu dvou let. Všechny změny v dokumentaci musí být znovu projednány.

S pozdravem,

Ing. David Olša
ředitel odboru správy a rozvoje majetku**Ing. David Olša**
Digitálně podepsal
Ing. David Olša
Datum: 2021.08.04
23:02:29 +02'00'

Příloha

Stanovisko RSM Brno, č.j. 2517/21-RSMBRNO, ze dne 28.7.2021

Vyjádření má informativní charakter, žádné připomínky nebyly vznesené (Kuczik)

REGIONÁLNÍ SPRÁVA MAJETKU BRNOČíslo jednací **2517/21-RSMBRNO****Stanovisko:**

Regionální správa majetku Brno (organizační jednotka ČD)
souhlasí s předloženou projektovou dokumentací a s realizací stavby
za těchto podmínek:

1. Úvodní část

- 1.1. Souhrnné vyjádření Českých drah, a.s. bude vydáno Odborem správy a prodeje majetku (O32), ve kterém může být toto stanovisko doplněno nebo změněno.
- 1.2. **Stavba nebude prováděna na nemovitostech ve vlastnictví ČD, a.s. pokud by došlo ke změně a stavba byla umístěna na nemovitostech ve vlastnictví ČD, a.s., požadujeme opětovné předložení projektové dokumentace k novému posouzení a stanovení podmínek pro povolení stavby.**

2. Technická infrastruktura

V zájmovém území stavby se nachází žádná technická infrastruktura v majetku ČD.

3. Majetkoprávní část

Neobsazeno.

4. Jiné technické podmínky

Neobsazeno.

5. Závěrečná část

Toto stanovisko se týká stavby (záměru) pouze v rozsahu dle předložené PD a je platné po dobu dvou let.

Změny a doplňky musí být znovu projednány s RSM Brno.

Bc. Dušan Ducho
ředitel Regionální správy majetku Brno



České dráhy, a.s., Generální ředitelství
Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1,
T 972 111 111, IDDS e52cdsf, www.cd.cz

IČ 70994226 | DIČ CZ70994226
Zapsané v Obchodním rejstříku Městského
soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039

Strana 2 / 2

Vyjádření má informativní charakter, žádné připomínky nebyly vznesené (Kuczik)