

Váš dopis      IS C.E.Sta  
zn.  
Ze dne      26. 8. 2021  
Naše zn.      154510/2021-SŽ-GŘ-O13  
Listů/příloh      3/0

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

Datum      8. October 2021

## **Rekonstrukce mostu v km 39,019 na trati Středokluky – Podlešín (Zákolany)**

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

### **Zásadní připomínky k projektu**

- SO 11-20-01 neobsahuje výkresy výkopů (případně nutného pažení), které rozhodují o dočasných **záborech pozemků**. Rovněž nejsou doloženy výkresy stavebních postupů (DIO, atd.). Pro provádění stavby chybí tvar křídel, výkresy veškeré výztuže, zábradlí, SVI, atp. Požadujeme předložit.
- Statický výpočet SO 11-20-01 neobsahuje posudek 2. MS (zejména obvykle rozhodující omezení napětí) a pro provádění stavby je nutno doplnit svary, založení, křídla. Požadujeme doplnit i do tabulky zatížitelnosti, viz též níže.
- Průzkum pražcového podloží a návrh ZKPP není proveden podle předpisu SŽ S4 s platností od 1. 1. 2021. Návrh požadujeme aktualizovat dle průzkumu.

### **Připomínky k jednotlivým částem a objektům**

**Železniční svršek**(zpracovala Ing. Chudějová, tel. 722 962 013,  
Chudejova@spravazeleznic.cz)

#### **Technická zpráva**

- Popište jasně, zda bude materiál kolejového roštu vrácen zpět nebo bude nový, popřípadě, které části budou z nového materiálu.
- Nový kolejový rošt bude mít stejný charakter upevnění jako přilehlá kolej, čili tuhé upevnění s rozdělením pražců „c“. Zároveň doplňte do TZ informaci o rozdělení pražců.
- Materiál pro KL bude třídy BII.
- Směrové a výškové úpravy ukončete až za inflexními přechodnicemi v kružnicové části oblouku.

#### **Situace**

- Zakreslete hrany tělesa včetně přechodu z otevřeného KL do zapuštěného KL.
- Pokud směrové oblouky nemají vzetupnici, nepopisujte její sklon.
- Úhly se udávají v grádech.

#### **Podélný profil**

- Poloměry  $R_v$  se zaokrouhlují na nahoru na nejbližších 100 m.
- Napojení do stávajícího stavu by mělo navazovat na stávající tečnu, čili napojení stejným sklonem trati jako v přilehlém úseku.
- Chybí tabulka popisu návrhu KPP a konstrukce žel. svršku.

- Není jasné, k čemu jsou vztažené vynesené výšky stávající a navržené nivelety. Popište výšky v char. bodech směrového a výškového řešení.

### **Řezy**

- Příloha chybí, doplňte řezy v místě ZKPP a v místě největšího zdvihu nivelety mimo mostní konstrukci.
- Nepopisujte přesné názvy výrobků, pražce se popíší min. délkou a typem upevnění (pokud nejsou z výzisku), viz řez mostem.

### **Železniční spodek**

(Zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel: 972 244 275, [brestovsky@spravazeleznic.cz](mailto:brestovsky@spravazeleznic.cz))

- V dokumentaci není přiložen (dokladová část) výsledek IGP.
- Průzkum a návrh přechodového klínu a ZKPP měl být proveden dle předpisu SŽ S4 platného od 1.1.2021. V průzkumu měly být provedeny dvě kopané sondy se statickou zatěžovací zkouškou.
- Chybí návrh a posouzení ZKPP dle předpisu SŽ S4. Upravte rozsah ZKPP a jeho ukončení dle S4 (Příloha 6, čl. 27).
- Nejsou definovány použité materiály pro ZKPP.
- V objektu SO není zřejmé staničení snášení kolejového roštu. V podélné řezu chybí zakreslení ZKPP a chybí příčné řezy.

### **Železniční most**

(zpracoval Ing. Laifr, tel. 727 827 275, [Laifr@spravazeleznic.cz](mailto:Laifr@spravazeleznic.cz))

- Nosníky – tloušťky plechů 24 mm a 15 mm nejsou obvyklé, musely by se válcovat na zakázku, což při zdejších objemech není ekonomické. Nahradeť tl. 25 mm a 14 mm, nebo 16 mm.
- Nosníky – způsob kotvení pomocí tyčí není obvyklý. Na základě čeho byly tyto tyče navrženy? Pozor na páčení. Doporučujeme OK prodloužit, aby vzdálenost dvojice sil byla maximalizovaná. Zároveň upozorňujeme, že uvedené kotvení vede na odsun pracovní spáry, což komplikuje betonáž a zvyšuje tlak na prodloužení výluk. Pokud je kotvení v rámovém rohu problematické, lze bez problémů zvýšit výšku nosníku například o 100 mm. K diskusi.
- Odvodnění za rubem požadujeme vyvést 30 cm nad terén a z něho do vpustí a do kanalizace. Důvodem je snadnější revidovatelnost a čistitelnost.
- Pohled na opěru O1 – šachta vlevo bude muset být hlubší, aby vývod vedl pod zídou. Upřesněte v jakém SO je šachta řešena. V půdoryse není zakreslena vůbec.
- Pohled na O1 – schody vpravo doporučujeme obnovit celé, ne třetinu.
- Nesouhlasíme s otvorem v kamenném obkladu pro destičku pro měření bludných proudů. Destičku ponechte a doplňte ji nějakým „nástavcem“ tak, aby obklad byl plynulý.
- Proveďte, zda u schodiště není nutné zábradlí. K diskusi na projednání.
- Tvar NK – nerozumíme různým přesahům podkladního betonu. Doporučujeme sjednotit na 500 mm.
- Podélný řez – popište podbetonávku pod kamenným obkladem, zakreslete horní pracovní spáru, okótujte šířku kamenné rovnaniny.
- Zábradlí – správně navrženou zábranu proti padání šterku z tahokovu doporučujeme nahradit kompozitním roštem. Výrazně jednodušší provádění, nižší cena, menší pravděpodobnost odcizení.
- Kamenné obklady – předepište parametry, u pískovce navíc zejména nasákavost.
- SV – k tabulce 3.4.3.1 požadujeme doplnit vysvětlující obrázek, co je „rámový roh“ – jsou zde dvě možnosti – v příčli a ve stojce (v příčli nebude normálová síla). Posudky by měly být provedeny i v dalších řezech. Hodnoty v tabulce nekorespondují s grafy

výše. Maximální ohybový moment v polovině rozpětí je v tabulce 750 kNm na obrázku 10 potom 1470 kNm. Požadujeme doplnit schéma výztuže.

- SV – upozorňujeme, že model je chybně. Římsa nemá mezi rámovým rohem a zárodkem křídla dilatační spáru, způsobí tedy výrazné ztužení tohoto místa se zásadními dopady do dimenzování výztuže římsy, event. dojde ke vzniku trhlin.
- TZ – délka výluky 60 dnů se s ohledem na rozsah prací jeví jako krátká.
- TZ – popište způsob demontáže NK. Popište potřebné uzavírky komunikace (snášení, osazování, armování, betonáž, římsy, ...)
- TZ – pro PDPS je nutné rozšířit a konkretizovat.
- Mezi NK a křídly by spára měla být přiznána i v obkladu, ve výpočtu je vhodné určit deformaci vrcholu křídla a ve tvaru křídla o tuto hodnotu případně křídlo zaklonit, nebo řešit jiným způsobem. Jinak vznikne vlivem hutnění esteticky nevhodný odskok.
- Kvalita betonů je v různých přílohách a v TZ různá. Požadujeme sjednotit.
- Půdorys – šířka komunikace 5,0 m nesplňuje normová ustanovení pro obousměrnou komunikaci. Šířka chodníku není nikde okótována (min. 1,5m). Koordinujte s cizím investorem.

## Závěr

S předloženou dokumentací **nesouhlasíme** do doplnění dokumentace dle zásadních připomínek. U ostatních připomínek je nezbytné řádné vypořádání dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Dokumentaci požadujeme po zapracování připomínek znovu předložit.

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

ředitel odboru traťového hospodářství

(podepsáno elektronicky)

**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 2010517

**Původní datový formát:** application/vnd.openxmlformats-officedocument.wordprocessingml.document

**UUID původní komponenty:** 684f49a4-6bb0-4401-bf10-741db47328bf

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Jan LAIFR)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 08.10.2021 12:14:05



0273e902-0aca-4049-b9db-830d681c0b12