

Výrobní porada k projednání připomínek projektové dokumentace stavby: „PD TSO úseku Blatno u Jesenice – Kaštice“

Traťové úseky: Blatno – Petrohrad, Kryry – Vroutek a Vroutek - Podbořany

Datum: 10.9. 2019

Místo: STRABAG Rail a.s.

SŽDC s.o., OŘ Ústí nad Labem

(zpracovatel: Jan Kazda)

Úsek pro provoz infrastruktury

ST Karlovy Vary

Ing. Petr Polák

PD respektuje připomínky, které byly vznášeny v průběhu projednávání.

1. Do PD je ještě nutné dopracovat, jak bude řešena dendrologie a ošetření svahů, které sklonem nevyhovují vzorovým listům. Toto bylo požadováno v ZTP a do PD není zpracováno.

V ZTP nebyla speciálně požadována dendrologie spojená s kácením a ošetřením svahů. V místech, kde došlo k úpravě přilehlého svahu byl tento svah ohumusován a případně opatřen kokosovou rohoží. (Harvan)

2. Dále není přiložen položkový rozpočet, proto tento nemůže být předmětem našeho vyjádření. Pozn. JK – bude řešeno odděleně

Položkový rozpočet byl doplněn. (Harvan)

SSZT Karlovy Vary

Petr Nožička

Souhlasíme s PD.

Pro vytyčení kabelových tras ve správě SSZT Karlovy Vary kontaktujte místně příslušného mistra pana Václava Šafaříka se sídlem v ŽST Blatno u Jesenice, tel.972 527 321, mobil 725 954 732.

SEE Ústí nad Labem - Bez připomínek

SMT Ústí nad Labem

Ing. Jiří Kuruc

Obecně:

Prosíme o sjednocení a doplnění níže uvedených bodů:

3. u rekonstrukcí bude doloženo hydrotechnické posouzení zejména návrhové hodnoty (NP, KNP)

Hydrotechnické posouzení bylo doplněno. (Klomínský, Plšek, Bernát)

4. beton dlažby bude dle ČSN EN 206+A1 - C20/25n - XF3

Bylo opraveno. (Klomínský, Plšek, Bernát)

5. přílohou TZ bude Tabulka zatížitelnosti + stanovení přechodnosti

Bylo doplněno. (Klomínský, Plšek, Bernát)

6. kotvení zábradlí na patní plechy bude z nerezů

Bylo aktualizováno. (Klomínský, Plšek, Bernát)

7. doplňte do příslušných výkresů přechody kabelových tras

Bylo doplněno. (Klomínský, Plšek, Bernát)

8. zpětné zásypy budou pouze novým materiálem, případně vytěženým s ověřením o vhodnosti zpětného použití dle TKP

Bylo aktualizováno. (Klomínský, Plšek, Bernát)

9. zcela chybí rozpočty jednotlivých SO, doplňte

Bylo doplněno. (Klomínský, Plšek, Bernát)

Konkrétně:

SO 05-20-05 most v km 172,055

10. Prosíme u doplnění jednotlivých zvětralých kamenů v klenbě (odhad), výztuž označenou položkami 53,43 a 33 prosíme o opatření nátěrem s vyšším obsahem Zn v místech pracovních spár

Bylo doplněno. (Bernát)

11. Odůvodněte, proč při stejné mezerovitosti zdiva oper a klenby je navržena póze injektáž opěr

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 07-20-01 most v km 176,897

12. Zvažte prosím zásah do hlav a šikmého dříku stávajících konzol mostu i za cenu polozapuštěného lože, zásah Nám přijde neúměrný a máme obavy, aby při vlastním provedení nedošlo k poškození vlastních konzol zejména v uložení. Proveďte náhradu pouze hlavy římsy. Oddělení předepište odříznutím. Nejspíš jde konzoly typu K01. V souladu s předchozím bodem, nevíme zda je vhodné jednotlivé římsy zmonolitňovat částí dříku a nových hlavy

Dle projednání budou odbourány pouze hlavy stávajících prefabrikovaných říms a dříky zůstanou zachovány. Navrženy budou římsy šířky 370 mm, které umožní osazení zábradlí přes patní desky. Stávající spáry mezi prefabrikáty budou respektovány i v nově dobetonovaných římsách. (Klomínský)

13. Doplňte opravu konzoly vpravo na konci mostu (obnažená výztuž)

Bylo doplněno. (Klomínský)

14. S vrácením krycím ocelovým plechem přes příčné spáry nesouhlasíme, prosíme o výměnu z nového materiálu s vysokou životností

Byl navržen nový krycí plech z nerez oceli A2. (Klomínský)

15. Pozinkované plechy nahradit za nové, měděné případně z nerez oceli A2

Plechy nahrazeny za nové z nerez oceli A2. (Klomínský)

SO 01-21-06 propustek v km 159,671

16. Nátěr proti zemní vlhkosti doplňte i na základovou desku

Bylo doplněno..... (Plšek)

17. Upravte horní sklon desky od trouby ve 4% sklonu dle MVL 649, v řezu špatně, ve výkresu základů to máte dobře

Bylo opraveno..... (Plšek)

18. Dle MVL 649 by měl být koncový práh také zesílen, prosíme o doplnění

Zesílení koncových prahů bylo doplněno..... (Plšek)

SO 01-21-07 propustek v km 160,231

19. Prověřte navržený sklon svahu na pravé straně, 1:1 je strmý, nenormový, navrhnete rozšíření objektu po hranici pozemku

Bylo konzultováno se zpracovatele svršku. Není možné posunout kolej vlevo vzhledem k napojení koleje k nedalekému nástupišti. Rozšíření není možné vzhledem k pozemkům. Bude projednáno..... (Plšek)

SO 01-21-09 propustek v km 160,822

20. Obklad konce trouby prosíme o protažení až úroveň drážní stezky

Bylo doplněno..... (Plšek)

21. Dle MVL 649 by měl být koncový práh také zesílen, prosíme o doplnění

Zesílení koncových prahů bylo doplněno..... (Plšek)

22. Sklon výtokové části je moc strmý, vyřešte prosím energii případné vodoteče (stupně, vyčnívající jednotlivé kameny)

Bylo doplněno do popisu..... (Plšek)

SO 05-21-05 propustek v km 169,783

23. Upravte prosím kolejové lože v souladu ČSN 736201 (polozapuštěné)

Bylo doplněno. (Bernát)

24. Do popisu skladby v příčném řezu doplňte obetonování do středového úhlu 120° (betonové sedlo), v podélném řezu popsáno správně

Bylo doplněno. (Bernát)

25. S návrhem souhlasíme, doplňte chybějící výkresy (tvar, výztuž a pohledy)

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 05-21-06 propustek v km 169,905

26. - Dto jako SO 05-21-05

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 05-21-07 propustek v km 170,785

27. Prověřte prosím kotvící délku prutů č. 53,43 a 33

Bylo prověřeno a upraveno. (Bernát)

SO 05-21-08 propustek v km 171,326

28. S návrhem souhlasíme, doplňte chybějící výkresy (tvar ocel, trouby, pohledy atd.).

Bylo doplněno. (Bernát)

29. Doplňte základ pod konec trouby na výtoku (pozor na stávající troubu).

Bylo doplněno. (Bernát)

30. Doplňte do řezu hranice pozemku SŽDC s.o.

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 05-21-09 propustek v km 171,966

31. Římsu na levé straně nahraďte shodně jako na pravé straně, novou železobetonovou.

Bylo doplněno. (Bernát)

32. Doplňte sanaci betonových ploch říms křídel

Bylo doplněno. (Bernát)

33. Prověřte prosím kotvící délku prutu č. 3

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 07-21-01 propustek v km 174,355

34. Prověřte tvar základu na výtoku, izolační nátěr nepůjde provést (asi chyba).

Bylo prověřeno a upraveno. (Bernát)

35. Prověřte potřebu rubových drenáží

Bylo prověřeno a upraveno. (Bernát)

36. S návrhem souhlasíme, doplňte chybějící výkresy

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 07-21-02 propustek v km 175,102

37. S návrhem souhlasíme za předpokladu, že je návrh podložen hydrotechnickým výpočtem.

Bylo doplněno. (Bernát)

38. V bodu 4.12 TZ je uveden $KNP=0,15\text{m}^3/\text{s}$... hodnota NP je podložena výpočtem nebo údaji ČHMÚ, doložte prosím

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 07-21-03 propustek v km 175,116

39. S návrhem souhlasíme, doplňte chybějící výkresy (tvaru, výztuže, pohledy atd.)

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 07-21-04 propustek v km 175,477

40. S návrhem souhlasíme, doplňte chybějící výkresy (výztuže, pohledy, výkres zábradlí atd.)

Bylo doplněno. (Bernát)

SO 07-21-05 propustek v km 175,978

41. Prosíme o opravení popisu výkresu č. 8

Bylo opraveno. (Klomínský)

42. Štěrkopískový podsyp pod žlb. konstrukcemi nahraďte podkladním betonem, ten Vám lépe vyrovná částečně ponechaný základ

Bylo upraveno. (Klomínský)

SO 07-21-06 propustek v km 176,233

43. Na vtoku doplňte úpravu svahu ohumusováním + osetí travním semenem

Bylo doplněno. (Klomínský)

SO 07-21-07 propustek v km 179,122

44. Na vtoku doplňte úpravu svahu ohumusováním + osetí travním semenem.

Bylo doplněno. (Klomínský)

45. Doplňte popis úpravy drážní stezky nad vrcholem trouby na vtoku, předpokládáme obetonování...

Bylo doplněno. (Klomínský)

07-21-08 propustek v km 179,734

46. Stávající ponechané svahy jsou v nenormovém sklonu, dále nám tu chybí kóty v koruně náspu, proveďte v rámci úprav možné nezpevněné svahové úpravy k vzhledem požadovanému šířkovému uspořádání žel. svršku a drážních stezek

Bylo doplněno. (Klomínský)

SO 05-20-03 most v km 168,565

S návrhem technického řešení souhlasíme.

47. Prosíme, aby závady a popis jejich opravy byly nejen v TZ (pouze obecně) ale i přeneseny do jednotlivých výkresů - popis sanace opery Ol v místě porušení je opravdu nedostačující! Projděte si prosím závady uvedené z protokolu PP z roku 2018, přikládáme v příloze.

Doplněno na základě revizní zprávy..... (Plšek)

48. Zdůvodněte, proč je navržena nízkotlaká injektáž?

Nízkotlaká injektáž je navržena na základě průzkumu mezerovitosti zdiva >10%. Nízkotlaká injektáž obnaženého základu je navržena z důvodu, že nejsou patrné poruchy objektu. Nejprve bude vybetonován těsnící práh a pak bude vyplněna dutina pod základem injektážní směsí.... (Plšek)

49. Odvodňovací vpust', bude z nerez oceli, možno požit ustanovení dle MVL 511, kapitoly 6.14

Bylo upraveno (Plšek)

50. Proveďte sjednocení výšky textu a kót na jednotlivých výkresech

Bylo sjednoceno..... (Plšek)

51. Doplňte odláždění za křídly v šířce 1,0 m příčný řez neodpovídá skutečnosti, absence křídel, atd...

Doplněno odláždění, příčný řez s pohledem na střední piliř, proto nejsou zobrazena křídla..... (Plšek)

52. V půdoryse vám chybí poloha rubových drenáží, vpustí atd.

Bylo doplněno..... (Plšek)

53. Chybí výkres pohledů, doplňte

Doplněno..... (Plšek)

54. Do výkresu tvaru doplňte podkladní betony včetně množství

Doplněno..... (Plšek)

Úsek řízení provozu

Ing. Ladislav Kučera, MBA; Petr Altman, Lubomír Kubánek

B - Souhrnná část:

55. Na str. 18 je v textu chybně uváděno nákladiště a zastávka Kryry, jedná se o stanici – uvést ŽST. U ŽST Vroutek a dalších stanic doplnit ovládání z DOZ v Blatně u Jesenice.

„Nákladiště a zastávka“ opraveno na ŽST. Doplněna informace o ovládání z DOZ v Blatně u J. (Rynda)

56. Na str. 23 doplnit u ŽST Kaštice rovněž ovládání z JOP Podbořany.

Doplněna informace o ovládání z DOZ v Blatně u J. (Rynda)

Všeobecně:

57. V dokumentu je opakovaně uváděno, že trať slouží jako objízdná trasa pro uhelné vlaky, ale ani po rekonstrukci zde zřejmě nedojde ke zvýšení traťové třídy zatížení na C4. Řešeny jsou pouze propady rychlosti. Připomínkováno opakovaně.

V rámci PD došlo u všech úseků k prověření možného zvýšení na třídu zatížení D4. Bylo doloženo u výpočtu jednotlivých opravovaných mostů a propustků. Vyjma předpjatého železničního mostu ev. km 163,233, který bude po dohodě s investorem řešen samostatně. Po dokončení realizace všech úseků bude zde možno zavést třídu zatížení D4. (Harvan)

58. U všech rekonstruovaných přejezdů žádáme doplnit plnohodnotné funkce pro ovládání z JOP (povely UZ, ZUZ, NOT, DK, VOP), pokud to daný typ PZZ a SZZ umožňuje.

Toto nebylo v zadání stavby a výše uvedený požadavek bude přesunut do souvisejících plánovaných investičních staveb. (Rynda)

Závěr

Za předpokladu respektování a vypořádání uvedených připomínek k PD stavby “TSO úseku Blatno u Jesenice - Kaštice” a **předložení chybějících částí dokumentace k připomínkám**, vydává SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem na předloženou dokumentaci stavby podmíněné souhlasné stanovisko.

SŽDC s.o., Generální ředitelství

Odbor elektrotechniky a energetiky – O24

Bez připomínek.

SŽDC s.o., Generální ředitelství

Úsek provozuschopnosti dráhy – O23

Bez připomínek.

SŽDC s.o., Generální ředitelství

Odbor provozuschopnosti – O15

Obecně:

59. Obdobně jako v připomínkování 1. části akce je stále v textech uvedeno slovo „rekonstrukce“ např. v Průvodní zprávě. Jedná se o opravné práce, nelze používat slova spojená se zhodnocením majetku tj. investiční činností. Lze nahradit texty „oprava, výměna, náhrada, změna, údržba, obnova“ atd.

Bylo opraveno. (Harvan)

60. Jak již bylo uvedeno v rámci připomínkování 1. části, projektant by měl provést korekci textu. Stále v něm je větší množství překlepů či nesprávných technických označení, např. Průvodní zpráva str.14 dole – Fotodokumentace stávajícího stavu (09/2019) apod.

Byla provedena kontrola textu a text opraven. (Harvan)

61. Shodná připomínka jako u 1. části: Rozsah PD dle našeho názoru naplňuje požadavky na povolení stavby v rámci stavebního řízení tj. vydání povolení stavby

Předmětem zadání bylo zpracování jednostupňového projektu na těžkou střední opravu. Vzhledem k charakteru stavby (TSO) není vyžadováno stavební povolení ani ohlášení stavby. Stavba bude realizována na základě oznámení opravných a udržovacích prací na DÚ. (Harvan)

62. Je uvedena oprava 15 ks žel. přejezdů. Na str. 9-10 je zaznamenáno 12 ks žel. přejezdů s novým povrchem. To odporuje části B Souhrnná část (na str. 38-45 je informace, že nový povrch bude mít 13 ks přejezdů, jen 2 ks povrchu budou rozebrány a vloženy zpět, konkrétně P1710, P1712).

Dojde k opravě celkem 15 ks žel. přejezdů z toho 13 ks přejezdů s novou přejezdovou konstrukcí. Bylo opraveno. (Harvan)

E.1.3 Železniční přejezdy:

63. Chybí informace (TZ, situačky, ...) o přejezdech P1710, P1711, P1712, P1713, P1714.

Tyto přejezdy byly řešeny a odevzdány v rámci samostatných SO při odevzdání dokumentace I. Etapy v lednu 2019. (Jedlička)

Posouzení obsahu PD, technického řešení a souladu navrženého řešení s platnými normativy používanými SŽDC u jednotlivých PS a SO je v kompetenci

SŽDC s.o., Generální ředitelství

Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14

Obecně:

64. Dokumentace je řešena atypicky v tom ohledu, že jednotlivé etapy nejsou předkládány současně (dokumentace jako celek). Je věcí investora a smluvního vztahu, po jakých částech bude dokumentace zpracována, předkládána k připomínkám i následně realizována. V tomto případě je dokumentace předkládána po částech, což je pravděpodobně ovlivněno termíny výstavby jednotlivých částí. Doporučujeme však označit jednotlivé části dokumentace informací, o jakou etapu se jedná.

Dokumentace je a byla předkládána dle zadání investora a v souladu se smlouvou o dílo. (Harvan, Růža)

65. V tomto odevzdání je A. Průvodní zpráva v elektronické podobě označena „etapa II.“, čemuž by podle jejího obsahu odpovídal traťový úsek ŽST Blatno u Jesenice (mimo) - ŽST Petrohrad (včetně). Nicméně předložená a připomínkováná část D.1 obsahuje úseky Blatno u Jesenice (mimo) - ŽST Petrohrad (mimo) a dále žst. Kryry, Vroutek i mezistaniční úseky Kryry – Vroutek a Vroutek – Podbořany, což je ve svém důsledku nepřehledné (mohou být maskovány chyby, které by bylo možno při kompletním odevzdání zjistit).

Jednalo se o pracovní název, který bude u definitivního odevzdání upraven tak, aby nebyl matoucí. (Harvan)

Část D.1:

66. V částech dokumentace, které popisují úpravy (prodlužování) stávajících kabelů, je uvedeno „Kabely budou uloženy do plastového žlabu šířky 200 mm“, a to bez bližšího určení. Požadujeme doplnit obecné podmínky pro uložení dotčených kabelů podle platných norem a předpisů; řešení případných atypicky vedených úseků dotčených kabelových tras specifikujte detailně. Úpravy kabelizací nejsou kompletně doloženy (schémata a tabulky kabelů dle požadavku Směrnice SŽDC č. 11/2006).

Bylo doplněno. (Rynda)

PS 06-01-11_Vroutek,SZZ Technická zpráva:

67. 3.2 – Přestože autor navrhuje posun PCN přibližovacího obvodu PZS, návrh technického řešení neobsahuje popis, jak bude řešena související kabelizace

Úprava je popsána v PS 05-01-21. Do TZ PS 06-01-11 doplněna poznámka o tom, že posun čidla řeší PS 05-01-21. (Rynda)

PS 05-01-21_Kryry-Vroutek,TZZ Technická zpráva:

68. 3.2 V rámci připomínkového řízení vysvětlíte účel a důvod návrhu „Ovládací úsek PZS „N1“ pro směr z žst. Vroutek bude zkrácen. Dojde k posunu kolejového čidla KTPB4 z km 170,669 do km 170,400.“. Zkrácení přibližovacího obvodu je sice možné, ale smysl návrhu dokumentace neuvádí – přitom jestliže má být zvýšena rychlost a zároveň se navrhuje zkrácení přibližovacího úseků, musí být délka plynoucí ze stávajícího umístění čidla dostatečná (pozn. SW úprava PZZ-EA je samozřejmě nutná a nerozporujeme ji).V popisu řešení je zmíněno čidlo PCN „VTP5“, ale podle situačního schéma se jedná o „VTPB5“. Opravte.

Z tabulky přejezdu v km 171,863 je zřejmé, že posun čidla KTPB4 je reakcí na zvýšení rychlosti v ovládacích úsecích tohoto přejezdu.

Přepočtem tabulky přejezdu v km 169,358 bylo zjištěno, že posun čidla KTPB4 je možný...ovládací úsek přejezdu je dostatečně dlouhý i po zkrácení.

V TZ je chybně uvedeno označení čidla VTP5, opraveno na VTPB5. (Rynda)

PS 07-01-21_Vroutek-Podbořany,TZZ situační schéma:

69. Na výkresu je chybně vyznačen 2x spouštěcí bod PZS „O2-1“ (viz km 173,285 a km 173,648). Text, situační schéma i tabulku přejezdu uveďte do souladu. V situačním schématu pro nový stav požadujeme zakreslit úpravy polohy spouštěcího bodu „O2-1“ stejně jako v jiných výkresech projektu (tj. červeně nový, zeleně rušený).

Situační schéma uvedeno do souladu s tabulkou PZS „O2“ (Rynda)

Odbor traťového hospodářství – O13

Obecně:

V projektu chyběla dokumentace k mostním objektům, z tohoto důvodu bude vyjádření k nim samostatně, viz část Mosty.

Železniční vršek:

70. Doplněte do dokumentace řez v km 167,637 se zaměřením nadjezdu. Stavbou nesmí dojít ke zhoršení prostorové průchodnosti.

Bylo doplněno.(Harvan)

Železniční spodek - SO 01-11-01 – Blatno u Jesenice (mimo) – Petrohrad (včetně):

71. Nejsou přiloženy pracovní příčné řezy.

Bylo doplněno.(Harvan)

TZ:

72. Do situace doplňte pročištění příkopů od vyústění trativodů k umělým stavbám.

Bylo doplněno. (Harvan)

73. Pro první trativod délky 494 m doplňte hydrotechnické posouzení.

Bylo doplněno.(Harvan)

Situace:

74. Do legendy doplňte popis KPP geomřížky a separační geotextilie.

Bylo doplněno. (Harvan)

75. Byl u trativodu v km 157,090 až 157,500 posouzena kapacita? Pokud ne, doplňte. Při vyústění trativodu doplňte pročištění příkopu do cca 157,640, aby mohla voda z trativodu dále odtékat.

Bylo doplněno.(Harvan)

76. Od vyústění trativodu v km 158,042 k propustku v km 158,135 provedte reprofilaci nezpevněného příkopu.

Bylo doplněno.(Harvan)

77. V cca km 158,500 je stávající propustek. Do tohoto propustku nelze zaústit trativod, který je veden nad ním?

V rámci stavby dojde ke zrušení tohoto propustku.(Harvan)

78. Od cca km 158,572 je vhodné opět doplnění pročištění nezpevněného příkopu.

Bylo doplněno.(Harvan)

79. Od km 160,600 doplňte pročištění příkopu k propustku.

Bylo doplněno.(Harvan)

80. Kam je vyústěn příkop v km 161,023? Doplňte vyústění na svah.

Příkop vyústěn na svah v km 161,023. Bylo doplněno.(Harvan)

81. V km 161,774 opět doplňte pročištění příkopů až k mostnímu objektu. To samé v km 162,314.

Bylo doplněno.(Harvan)

Podélný řez:

82. Doplňte polohu odvodňovacích prvků s popisem sklonu a výškových kót.

Bylo doplněno.(Harvan)

83. Doplňte polohu propustků a mostních objektů.

Bylo doplněno.(Harvan)

Příčné řezy:

84. V km 161,2-161,7 je použit meliorační žlábek. Z důvodů délky a odvodňovací plochy považují tuto tvárnici za nedostačující.

Bylo prověřeno a doplněna tvárnice s odpovídající plochou průtoku vody. (Harvan)

Železniční spodek - SO 05-11-01 – Kryry (včetně) – Vroutek (mimo)

TZ:

85. Odpařovací objekt musí mít volný přístup vzduchu, jinak k odpařování nemůže docházet. Vzorové listy neznají pojem odpařovací jímka. V tomto případě lze hovořit o vsakovací jímce. Pro návrh tohoto objektu je nutné doplnit jeho posouzení a doložit, že se voda bude vsakovat. Toto doplňte.

Vsakovací šachta bude doplněna hydrotechnickým výpočtem na posouzení vsaku. (Harvan)

86. U trativodů délky 400 a více metrů doplňte hydrotechnické posouzení.

Bylo doplněno.(Harvan)

Situace:

87. U vyústění trativodů proveďte pročištění nezpevněných příkopů k umělým stavbám. Po vyústění musí být zajištěn odtok vody.

Bylo doplněno.(Harvan)

88. Kam poteče voda od vyústění trativodu v km 168,795?

Trativod je vyústěn na patu svahu náspu. Voda z trativodu dále poteče do přilehlého pole.(Harvan)

Podélný řez:

89. Doplňte polohu odvodňovacích prvků s popisem sklonu a výškových kót.

Bylo doplněno.(Harvan)

90. Doplňte polohu propustků a mostních objektů.

Bylo doplněno. (Harvan)

Detaily odvodnění:

91. Doplňte detail odpařovací šachty. Co je odpařovací šachta? Pokud je to šachta s poklepem, tak není odpařovací.

Jedná se o vsakovací šachtu. Dokumentace byla doplněna o výkres detailu této šachty. (Harvan)

Železniční spodek - SO 07-11-01 – Vroutek (mimo) – Podbořany (mimo)

92. Nejsou přiloženy pracovní příčné řezy.

Bylo doplněno.(Harvan)

TZ:

93. Odpařovací objekt musí mít volný přístup vzduchu, jinak k odpařování nemůže docházet. Vzorové listy neznají pojem odpařovací jímka. V těchto případech lze hovořit o vsakovacích jímkách. Pro návrh tohoto objektu je nutné doplnit jeho posouzení a doložit, že se voda bude vsakovat. Toto doplňte.

Vsakovací jímka bude doplněna hydrotechnickým výpočtem na posouzení vsaku. (Harvan)

94. U trativodů délky 400 a více metrů doplňte hydrotechnické posouzení.

Bylo doplněno. (Harvan)

Situace:

95. V cca km 175,4 je na náspu vybudován nezpevněný příkop. Tento příkop zrušte a upravte terén tak, aby mohla voda odtékat na svah. Navržené řešení je dlouhodobě neudržovatelné a po pár letech by došlo k zanesení příkopu a jeho znefunkčnění.

Bylo opraveno.(Harvan)

96. Tam kde to je reálné doplňte reprofilaci nezpevněných příkopů od vyústění trativodů k umělým stavbám.

Bylo doplněno.(Harvan)

Podélný řez:

97. Doplňte polohu odvodňovacích prvků s popisem sklonu a výškových kót.

Bylo doplněno.(Harvan)

98. Doplňte polohu propustků a mostních objektů.

Bylo doplněno. (Harvan)

Vzorové příčné řezy:

99. U řezu P3 doplňte napojení na stávající stav.

Bylo doplněno.(Harvan)

E.1.2 Nástupiště - SO 01-12-01 – zast. Stebno:

Půdorys:

100. Ve výkrese půdorysu je u demolovaného nástupiště zakreslena nová poloha osvětlení PS6. Tento sloup je zde zbytečný.

Stožár PS6 byl odstraněn. Stožáry přizpůsobeny novému nástupišti. (Mikulecký)

Vzorový příčný řez:

101. U obou řezů upravte materiál použitý pro podepření desky podle TZ na ŠD 0/32. V řezu uvedený materiál frakce 32/63 není vhodný.

Bylo upraveno a doplněno o materiál frakce 0/32.(Harvan)

102. U všech přejezdů doporučuji provádět šířku ZKPP 2,5 m od osy na obě strany, aby nedocházelo k uložení základu závěrné zídky na zásyp trativodu.

Šířka ZKPP je navržena v dostatečné šíři tak, aby závěrná zídka neležela nad trativodem. Podélné řezy komunikací u šikmých křížení byly upraveny tak, aby to bylo patrné. (Harvan, Jedlička).

E.1.3 Přejezdy - železniční spodek:

103. Do TZ u všech přejezdů doplňte požadavky na zhutnitelnost ŠD.

Bylo doplněno. (Jedlička)

104. DO TZ u všech přejezdů doplňte detailnější popis odvodnění. Pro trativod použijte trubku PE-HD a ne v příčném řezu uvedenou trubku PVC. Doplňte popis šachet a svodného potrubí k vyústění (neperforovaná trubka). Vyústění také popište.

Bylo zapracováno. (Jedlička)

105. Doplňte zhutnění zásypu trativodu z důvodů uložení základu pro závěrnou zídku (pokud nebude změněno).

Bylo zapracováno. (Jedlička)

SO 01-13-02 – železniční přejezd P1701

Situace:

106. Zakreslete zpevněný příkop od příčného žlabu v pozemní komunikaci do příkopu

Napojení žlabu bylo nově provedeno přes čistící kus pomocí svodného potrubí do šachty

nově budovaného v rámci železničního spodku. (Jedlička)

SO 05-13-01 – železniční přejezd P1703

TZ:

107. Prodlužte polohu ZKPP až 5 m za propustek. V současné době je propustek velmi šikmý a ZKPP je ukončena v polovině propustku.
ZKPP byla prodloužena. (Jedlička, Harvan)

Situace:

108. Doplněte polohu odláždění ze žlabu do příkopu.
Odláždění bylo doplněno. (Jedlička)

Příčný řez:

109. Není zakreslena tloušťka kolejového lože 350 mm ve správné poloze.
Bylo zapracováno. (Jedlička)

SO 05-13-02 – železniční přejezd P1704

Příčný řez:

110. Není zakreslena tloušťka kolejového lože 350 mm ve správné poloze.
Bylo zapracováno. (Jedlička)

111. SO 07-13-01 – železniční přejezd P1707

Situace:

112. Doplněte polohu odláždění ze žlabu do příkopu.
Napojení žlabu bylo nově provedeno přes čistící kus pomocí svodného potrubí do šachty nově budované v rámci železničního spodku. (Jedlička)

SO 07-13-02 – železniční přejezd P1708

TZ:

113. ZKPP proveďte 5 m za propustek.
ZKPP bylo prodlouženo. (Jedlička, Harvan)

SO 07-13-03 – železniční přejezd P1709

TZ:

114. Z důvodů umístění propustků u přejezdu prodlužte ZKPP na vzdálenost 5,0 m od propustku.
ZKPP bylo prodlouženo. (Jedlička, Harvan)

Přejezdy – obecně:

115. V průvodní zprávě je uvedeno, že bude řešeno 15 přejezdů. Ve stavební části E je řešeno pouze 9 přejezdů???
Celkově stavba řeší opravu 15 ks železničních přejezdů. V úsecích Blatno-Petrohrad, Kryry-Vroutek a Vroutek-Podbořany dojde k opravě 9 ks žel. přejezdů. (Jedlička, Harvan)
116. Ve všech TZ je uvedeno, že v příloze TZ je výpočet rozhledových poměrů. Chybí.

Nutno doplnit.

Bylo doplněno. (Jedlička)

117. Ve všech TZ je uvedeno, že v situacích jsou zakresleny rozhledové poměry. Chybí.
Nutno doplnit.

Bylo doplněno. (Jedlička)

118. P1704: Jedná se o přejezd na silnici II. třídy, kde z obou stran přejezdu je veden dlážděný chodník. Dle zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je vlastník dráhy povinen zajistit, aby chodci při přechodu dráhy nebyli nuceni používat vozovku silnice. Tj. Vlastník dráhy je povinen v tomto případě zajistit propojení chodníků po obou stranách přejezdu.

Propojení chodníků bude zajištěno, bude zřízen pruh pro pěší, který bude oddělen vodorovným dopravním značením. Dojde k prověření možnosti posunutí stávajícího výstražníku tak, aby nedošlo ke zúžení pruhu na 1,5 m. (Jedlička)

Mosty obecně:

Vyjádření za mosty bude samostatně z důvodu neúplně dokumentace v termínu zpracování souhrnného vyjádření za O13.

Závěrem:

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek.

SŽDC s.o., SŽG Praha

Ing. Roman Poustka

Provedli jsme kontrolu Vašeho navrženého řešení GPK, našli jsme tyto závady:

Kryry-Vroutek

119. ve směrovém řešení se v km 167,946 a 167,996 vyskytují přechodnice nezaokrouhlené na celé metry

Přechodnice jsou umístěny v inflexu, kde je hodně složité dosáhnout zaokrouhlení délky přechodnice na celé metry. (Harvan)

120. - sousední oblouky ve složeném oblouku v km 167,644 nemají bez použití mezilehlé vzest./sest. shodné převýšení

Bylo opraveno – převýšení bylo sjednoceno. (Harvan)

121. - ve vytyčovacím výkresu neodpovídá uvedené staničení fiktivního LN v odbočné větvi ve výhybce č. 5 (žst. Kryry) bodu odbočení (rozdíl asi 29 mm)

Bylo opraveno. (Harvan)

122. - výhybka č. 5 se bude rekonstruovat? – KV 5 ve 3. koleji má příčný směrový posun asi 14 cm a v km 167,548 má 3. kolej navrhovaný posun asi 27 cm

Výhybka č.5 bude vkládána jako nová, včetně části navazující 3. koleje. (Harvan)

Blatno-Petrohrad

123. - není řešeno rozšíření rozchodu oblouku v km 157.151
U tohoto oblouku je počítáno s rozšířením rozchodu koleje = 2,5 mm. To je uvedeno v TZ. Popis byl doplněn i do situace. (Harvan)
124. - oblouk v km 159.468 má přechodnice nezaokrouhlené na celé metry (Lk = 59.143 m)
Bylo zaokrouhleno na 59,0 m. (Harvan)
125. - místy je výpočet nedostatku převýšení chybně (zaokrouhlení na celé milimetry nahoru -> rozdíl 1 mm)
Bylo překontrolováno a opraveno. (Harvan)
126. - ve vytyčovacím výkresu nejsou uvedeny výšky ZÚ a KÚ včetně sklonů nivelety
Bylo doplněno. (Harvan)
127. - LN v km 157,18 leží v oblouku a svým ZZO ještě zasahuje do přechodnice, tedy i do zakroužení vzestupnice v KP=ZO
Bylo opraveno. (Harvan)
128. - staničení KÚ je chybně vypočtené
Bylo opraveno. (Harvan)
129. - v žst. Petrohrad se ve vytyčovacím výkresu nenachází KO oblouku odbočné větve výhybky č. 1
Bylo doplněno. (Harvan)
130. - výhybka č. 1 JS49 1:9-300,L v žst. Petrohrad je nahrazena za J49-1:12-500-L s navrženým příčným posunem v ZV 87 mm – výhybka č. 1 se bude rekonstruovat?
Výhybka č.1 se bude vkládat nová. (Harvan)

Vroutek-Podbořany

131. - ve vytyčovacím výkresu nejsou uvedeny výšky ZÚ a KÚ včetně sklonů nivelety
Bylo doplněno. (Harvan)
132. - v km 173,227 a v km 175,097 zasahuje zakružovací oblouk LN do zakružovacího oblouku krajního bodu vzestupnice
Bylo opraveno. (Harvan)
133. - bylo by vhodné prověřit efektivitu rychlostních stropů na 90 km/h a 85 km/h v km 175,2 a 177,7
Bylo prověřeno s dopravním technologem. (Harvan)
134. - u oblouku R=249 m v km 179,8 není řešeno rozšíření rozchodu
U tohoto oblouku je počítáno s rozšířením rozchodu koleje = 2,5 mm. To je uvedeno v TZ.

Popis byl doplněn i do situace. (Harvan)

135. - výchozí krátká přímá v km 172,883 ne zcela správně respektuje tečnu výhybek č. 7 a 8 v žst. Vroutek (posuny 3-4 cm v příčném směru), při následném řešení GPK v žst. by bylo nutno buď zbytečně měnit polohu výhybek nebo by bylo nutno zasáhnout do této akce a projekčně změnit navrhované parametry (případně dodejte seznam souřadnic hlavních bodů trasy, ať krátkou přímou upřesníme)

Při návrhu prvního oblouku ze směru od ŽST Vroutek byla zvolena výchozí přímá procházející v délce celé staniční koleje č.1. Poloha této tečny byla navržena s ohledem na nulový posun v místě napojení na výhybku č.8 a také s ohledem na co nejmenší posuny podél celé délky SK1 (zejména v místě nástupiště).Harvan

136. ve vytyč. výkresu (Vroutek-Podbořany) mezi LN v km 173,075 a 173,200 mi vychází jiný podélný sklon (3,192prom.) než Vámi uváděný (2,635prom.)

U LN km 173,200 byla chybně uvedena výška. Bylo opraveno a sklon zůstává zachován. (Harvan)