



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
[000]	[06/2023]	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. L. Marek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ, Diamond Point		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín		

Zhotovitel díla:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	
Zhotovitel části/objektu:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Libor Marek	Specialista: Ing. Libor Marek

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá	Označení investora: S632100043
		Zakázka: 74-21
Název části:	Doklady objednatele	Označení části: N.1.1
Název objektu/dílčí části:	Doklady o projednání	Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	Doklady z výrobních porad	Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název dílčí části přílohy:		
Odpovědný projektant: Ing. Tomáš Vejběra	Zpracovatel přílohy: KOLEKTIV	Měřítko: - Formáty: -
Kraj: Plzeňský	Katastrální území: Tachov	TUDU: 0331 38
		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
		Smluvní datum zpracování: 06/2023

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoba:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 1 0 0 0 4 3	- P D P S	- N 1 0 1 x	- x x x x x x x x x x	- X X	- 1 - 0 1 1	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

ZÁZNAM

z dílčího projednání DUSP stavby:

„Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“, koncepce řešení mostu v km 75,559.

Jednání se konalo dne 28. 11. 2022 v 13:00 prostřednictvím platformy MS Teams.

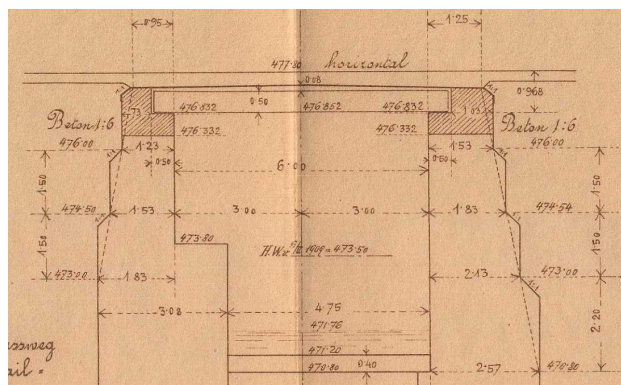
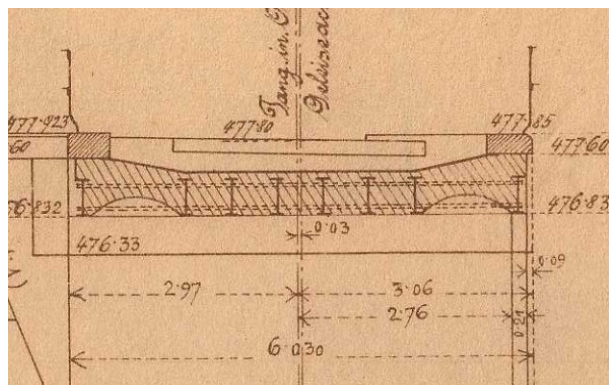
Účastníci: Ing. Stanislav Kejval, Ing. David Svoboda, Ing. Jiří Krouský, Ing. Tomáš Šlais, Ing. Václav Suchý, Ing. Libor Marek, Ing. Matěj Mikšovský - viz přiložená prezenční listina.p

Stávající stav

Most z r. 1910 převádí žel. trať přes vodoteč, bývalý náhon, který tvořil odpadní koryto pravděpodobně z vodní elektrárny umístěné u jezu na řece Mži. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků o rozpětí 7,60 m, křížení je šikmé. Deska je uložena na žlb. práh s kamennými dírkami. Křídla mostu jsou kamenná rovnoběžná. Hodnocení stavebního stavu je K2/S2.



obr.: stávající mostní konstrukce - pohled na most z boku a z kolejiště

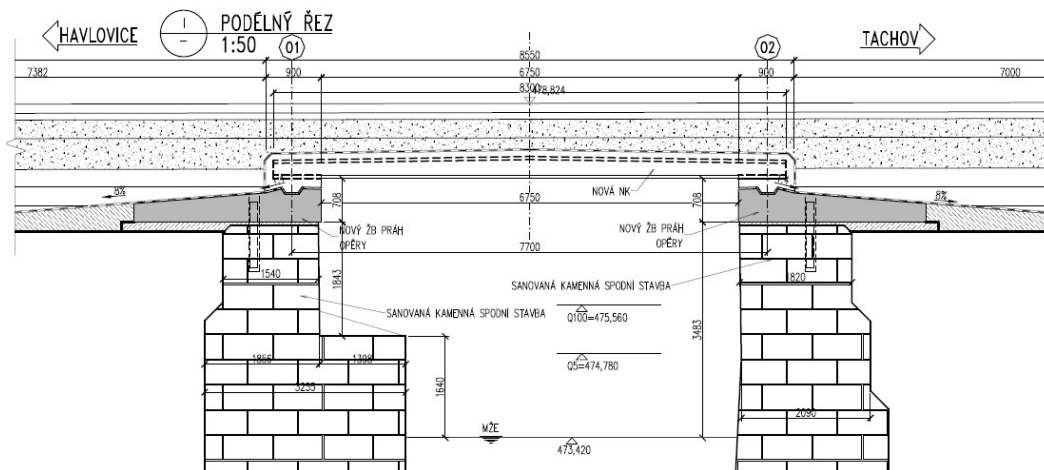


obr.: stávající mostní konstrukce - příčný a podélný řez

Nový stav

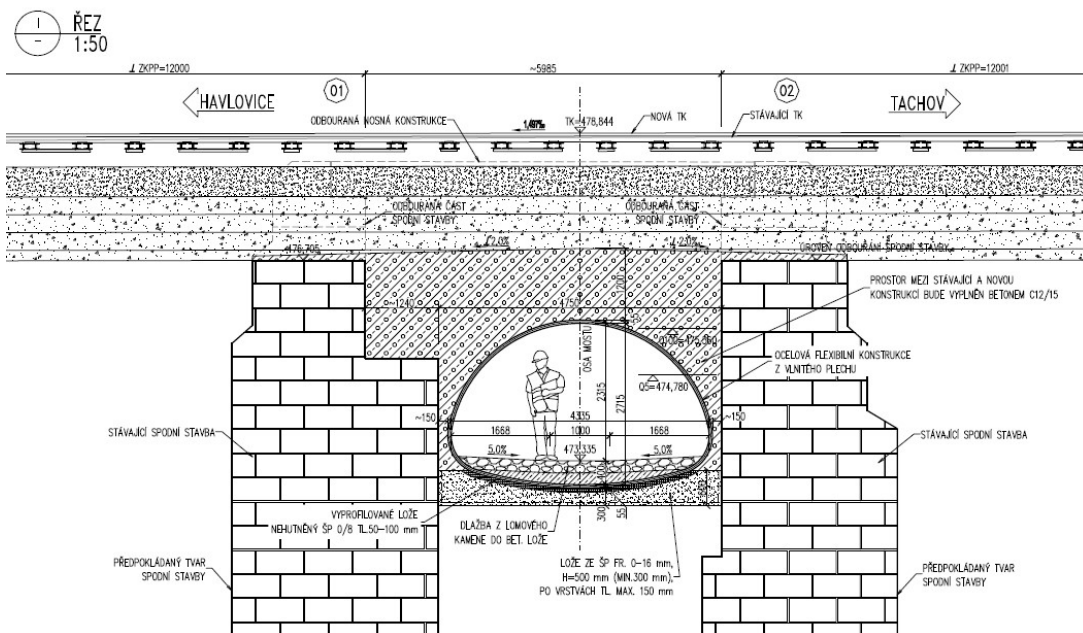
Při návrhu nového stavu bylo nutné respektovat nezbytné minimální rozměry pro případné budoucí obnovení překračovaného náhonu. Byly předloženy 3 možnosti řešení:

- 1) První varianta představuje řešení, které bylo schváleno v rámci Záměru projektu. Uvažuje snesení NK, odbourání úložných prahů, sanaci kamenného zdiva opěr (očištění, injektáž, spárování), nové úložné prahy a novou desku ze ZBN. CK MD vydala k návrhu kladné stanovisko s výhradou, že doporučuje místo předloženého řešení „sledovat variantu nahrazení mostu propustkem, který by výrazně snížil investiční náklady na tento objekt a též provozní náklady na jeho údržbu“.

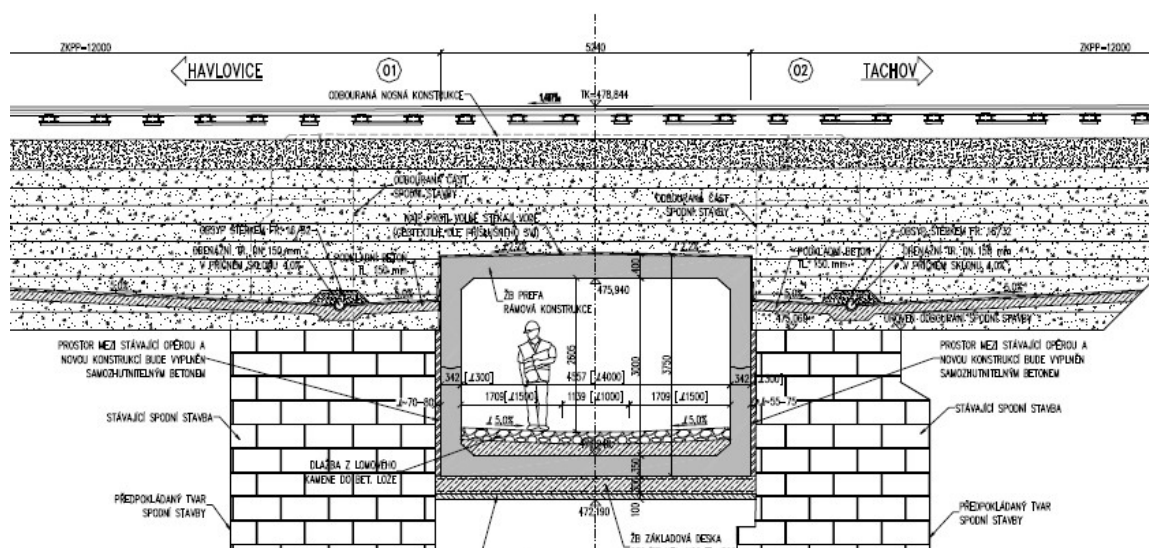


Další dvě předložené varianty byly zpracovány tak, aby splnily požadavek CK na ekonomičtější řešení a zároveň zachovaly možnost provedení průtočného profilu původního náhonu.

- 2) V rámci druhé varianty byl předložen návrh, který uvažoval snesení stávající NK, odbourání nezbytných částí spodní stavby a osazení flexibilní ocelové konstrukce, která by byla provedena jako přesýpaná s čely ve tvaru železničního tělesa.



- 3) Třetí předložená varianta počítala opět se snesením stávající NK, odbouráním nezbytných částí spodní stavby a vložení ŽB prefabrikované rámové konstrukce mezi zbývající části původních opěr. I tento návrh byl proveden jako přesýpaný.



V rámci diskuze se k předloženému vyjádřili všichni přítomní zástupci investora (SS, O6 a O13) a shodli se na následujícím závěru:

Závěr

V rámci DUSP/PDPS na uvedené akci bude most v km 72,559 navržen dle řešení popsaného v bodě 3). Původně navrhovaný prefabrikovaný rám bude upraven na monolitickou uzavřenou rámovou konstrukcí obdobných rozměrů jako v prefabrikované verzi. Stávající líce kamenného zdiva opěr budou odbourány v takovém rozsahu, aby bylo možné provést SVI na rubu rámové konstrukce, předpoklad min. 0,75 m na každé straně. Pro redukci svislé deformace objektu vlivem konsolidace podloží (koryto vodoteče) pod konstrukcí přesýpaného monolitického rámu je doporučeno zástupcem O13 využít ponechanou konstrukci kamenné spodní stavby původního mostu. Tvarová úprava na vtoku a výtoku monolitického rámu bude navržena standardně dle linie průniku konstrukce rámu s rovinou násypového tělesa železničního spodku a s odlážděním svahu po jejím obvodě.

Zapsal: Ing. M. Mikšovský

PREZENČNÍ LISTINA

Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá

Chat

Soubory

Fotky

Tato schůzka je ztlumena. Nastavení

Matej Mikovský se připojil(a) ke konverzaci.

Matej Mikovský pojmenoval(a) schůzku Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá.

25.11 13:49

Tuto schůzku jste vytvořili

28.

Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá

lis

13:00 - 13:30, po

25.11 13:55

Schůzka skončila: 7s

pondělí 12:33

Schůzka začala

Uživatel David Svoboda (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Jiří Krouský (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Šlais - 013 (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Suchy (Host) byl pozván na schůzku.

pondělí 15:56

Schůzka skončila: 3h 24m 27s

Neznámý uživatel opustil(a) chat.

Neznámý uživatel opustil(a) chat.

Neznámý uživatel opustil(a) chat.

Neznámý uživatel opustil(a) chat.

pondělí

ZÁZNAM

z dílčího projednání stavby:

„Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“,
ve stupni **DUSP+PDPS** konané dne 2.2.2023 od 12:00 hodin v zasedací místnosti fy TOP CON
SERVIS s.r.o.

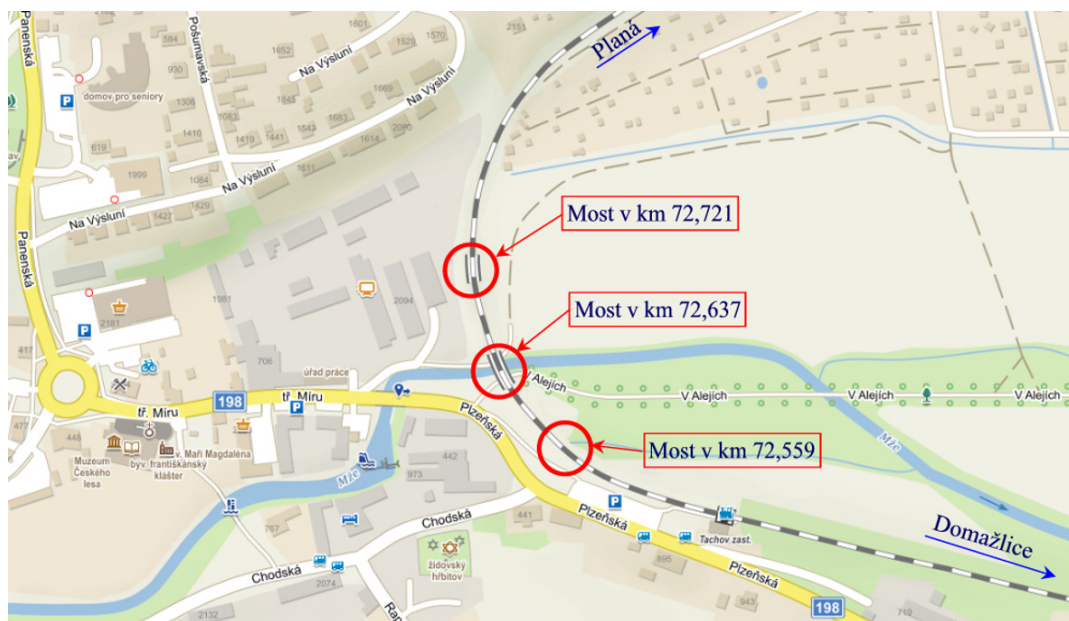
Přítomní dle prezenční listiny, kde jsou uvedeny kontakty na jednotlivé účastníky.

Všeobecně

Zástupci projekční firmy TOP CON SERVIS s.r.o. seznámili přítomné s rozpracovanými výkresy
výše uvedených mostních objektů s ohledem na POV.

Cílem jednání bylo seznámení účastníků s rozpracovanými objekty a odsouhlasení řešení u
mostu v km 75,559, před odevzdáním k připomínkám.

Orientační situace stavby – umístění mostních objektů



Stavba zahrnuje rekonstrukci mostních objektů v km 72,559, 72, 637 a 72,721, úpravu svršku a
spodku v km 72,408 000 – 73,014 258 a nezbytně nutných úseků na předpolích mostních
objektů.

Železniční svršek (Ing. J. Hašek, Bc. A. Sachs – PRODIN, a.s.)

Úpravy na železničním svršku a spodku nebyly od ZP nikterak měněny, koncepce řešení zůstává
zachována, stejně tak směrové a výškové řešení. Bylo dopracováno řešení ZKPP a odvodnění
trati v části, kde trať přechází do zářezu. Na základě těchto skutečností nebylo kolejové řešení
na jednání dále řešeno a pro informaci je zde doplněn komentář projektantů těchto objektů.

Navrhovaný stav – GPK – směrové řešení

Při použití stávajících návrhových parametrů vznikají velké směrové posuny osy koleje (až 1,5
m) směrem ke středu křivosti oblouku. Aby nebyl nutný zásah do stávajícího drážního tělesa a
zároveň aby stavba byla umístěna na stávajícím drážním pozemku, bylo zvoleno řešení

s použitím složeného oblouku ze třech poloměrů $R=194\text{ m}/R=201\text{ m}/R=195\text{ m}$. Převýšení ve složeném oblouku bylo navrženo jednotné $D=95\text{ mm}$. Délky krajních přechodnic tvaru klotoidy jsou navrženy v délce $L_k=50\text{ m}$. Vzestupnice jsou navrženy lineární a jsou rovny délce přechodnic. Návrh GPK vyhovuje na stávající rychlost $V=50\text{ km/h}$. Po dokončení stavby budou odstraněny rychlostní propady na mostech ev. km 72,637 a ev. km 72,721 a bude zavedena rychlost $V=50\text{ km/h}$.

Maximální dosažitelná výhledová rychlost je dle aktuálně platné normy ČSN 73 6360-1 v řešeném úseku $V/V_{130}=55/60\text{ km/h}$.

Navrhovaný stav – GPK – výškové řešení

Výškové řešení oproti stávajícímu stavu zůstane téměř beze změny. Nejvyšší podélný sklon koleje v řešeném úseku je 22,692 ‰. Poloměry zakružovacích oblouků lomů sklonu v koleji jsou $R_v=5000\text{ m}$, případně $R_v=6400\text{ m}$.

Navrhovaný stav – železniční svršek

Hlavním účelem stavebního objektu je rekonstrukce kolejového roštu od km 72,408 000 do km 73,010 000 v délce 602,000 m. V celém řešeném úseku se počítá s vložením nového svrškového materiálu. Rekonstrukce koleje v celém oblouku je nutná z důvodu zřízení bezстыkové koleje a jejím řádném ukončení v souladu s předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej. S ohledem na stávající rozměry tělesa železničního spodku a zadání je navrženo zřídit kolejový rošt z ocelových pražců Y, s pružným bezpodkladnicovým upevněním S15, rozdělení „I“ a nových kolejnic 49E1 R260. Na začátku úseku (km 72,408 000 do km 72,438 000) a na konci řešeného úseku (km 72,984 135 do km 73,010 000) bude kolejový rošt tvořen z betonových pražců s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Pražce budou dl. 2,6 m s rozdělením „U“.

Kolejový rošt koleje č. 1 v úseku km 72,438 000 – km 72,984 135:

- Nové kolejnice 49 E1 R260
- Ocelové pražce Y, s pružným bezpodkladnicovým upevněním S15 (nové)
- Rozdělení pražců „I“ – vzdálenost os míst podepření kolejnic 600 mm/230mm
- Kolejové lože fr. 31,5/63 mm min. tl. 300 mm od ložné plochy pražce
- V rozsahu rekonstrukce kolejového roštu bude zřízena bezстыková kolej

Navrhovaný stav – nástupiště

V řešeném úseku stavby se nachází nz. Tachov zastávka s vnějším úrovňovým nástupištěm typu SUDOP o délce nástupní hrany 61,5 m, s výškou nástupiště 350 mm nad TK. Nástupní hrana je ve stávajícím stavu tvořena konzolovou deskou K-150 (hladká, bez dezénu) uloženou na nástupištní tvárnici Tischer, pod kterou se nachází úložný blok U 65. Z důvodu rekonstrukce železničního svršku a spodku dojde k rozebrání celého stávajícího nástupiště, poté dojde k rekonstrukci železničního spodku a svršku a nakonec se původní nástupiště opět složí s tím, že ho bude nutné přizpůsobit nové prostorové poloze koleje.

Stávající stav nástupiště:

- Výška nástupní hrany (nad TK): 350 mm
- Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje: 1,70 m
- Délka nástupní hrany: 61,5 m

Konstrukce nástupiště bude po dokončení stavby stejná, jako je ve stávajícím stavu. Nástupiště bude pouze přeskládáno s využitím stávajícího materiálu, s případnou lokální výměnou poškozených nástupištních desek a přizpůsobeno nové prostorové poloze koleje. Poškozené nástupištní desky se kategorizují před začátkem stavby a nahradí se stávajícími deskami, které jsou uloženy podélně za nástupištěm.

Nový stav nástupiště:

- Výška nástupní hrany (nad TK): 350 mm
- Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje: 1,70 m
- Délka přeskládané nástupní hrany: 61,5 m
- Začátek úpravy nástupiště: km 72,408 360
- Konec úpravy nástupiště: km 72,469 687

Konstrukce nástupiště vychází ze vzorového listu železničního spodku SŽ (ČD Ž 8).

Navrhovaný stav – železniční spodek - KPP

V rámci železničního spodku dojde k vybudování KPP, které bude zřízeno v celém opravovaném úseku se snášením kolejového roštu mimo přechodových oblastí mostů, ve kterých bude vybudováno ZKPP, mimo samotných mostních konstrukcí, na kterých bude mostovka s průběžným kolejovým ložem a mimo úsek, ve kterém proběhne pouze směrová a výšková úprava (SVÚ) stávající koleje.

Požadované moduly přetvárnosti:

- na zemní pláni $E_{min,ZP} = 15 \text{ MPa}$
- na pláni tělesa železničního spodku $E_{min,pl} = 30 \text{ MPa}$

Navržená konstrukce pražcového podloží

Konstrukce železničního spodku typ 2

- Štěrkové lože 300 mm
- Štěrkodrt fr. 0/32 kv 200 mm
- Řádně zhutněná zemní pláň

Navrhovaný stav – železniční spodek - ZKPP

V rámci železničního spodku dojde dále k vybudování ZKPP, které bude zřízeno v přechodových oblastech rekonstruovaných mostů.

Požadované moduly přetvárnosti dle předpisu SŽ S4:

- na zemní pláni $E_{min,ZP} = 15 \text{ MPa}$
- na pláni tělesa železničního spodku $E_{min,pl} = 70 \text{ MPa}$

Délka ZKPP je u všech třech rekonstruovaných mostních objektů navržena v délce 12 m (7m + 5m výběh ZKPP).

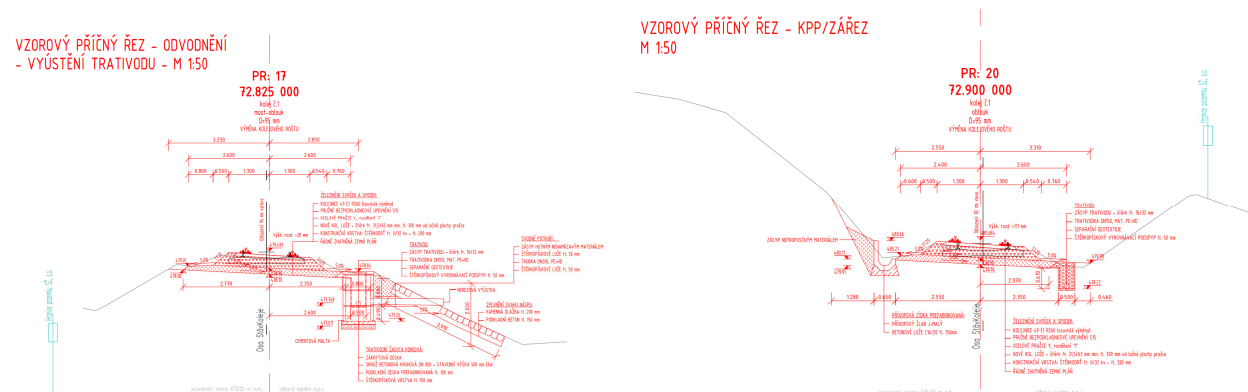
Navržená zesílená konstrukce pražcového podloží

Konstrukce železničního spodku typ 2

- Štěrkové lože 300 mm
- Štěrkodrt fr. 0/32 kv 200 mm
- Drcené kamenivo DK fr. 0/90 500 mm
- Řádně zhutněná zemní pláň

Navrhovaný stav – odvodnění

V celém rekonstruovaném úseku bude obnoveno odvodnění zemní pláně a pláně tělesa železničního spodku. Na většině řešeného úseku je odvodnění řešeno odřezem na svah náspu. Cca v km 72,850 trať přechází do zářezu, kde vzhledem ke stísněným poměrům bylo třeba navrhnout odvodnění pomocí příkopových žlabů J-malé (po levé straně trati) a trativodů (po pravé straně trati). Rozsah odvodňovacích prvků je patrný z výkresových příloh.



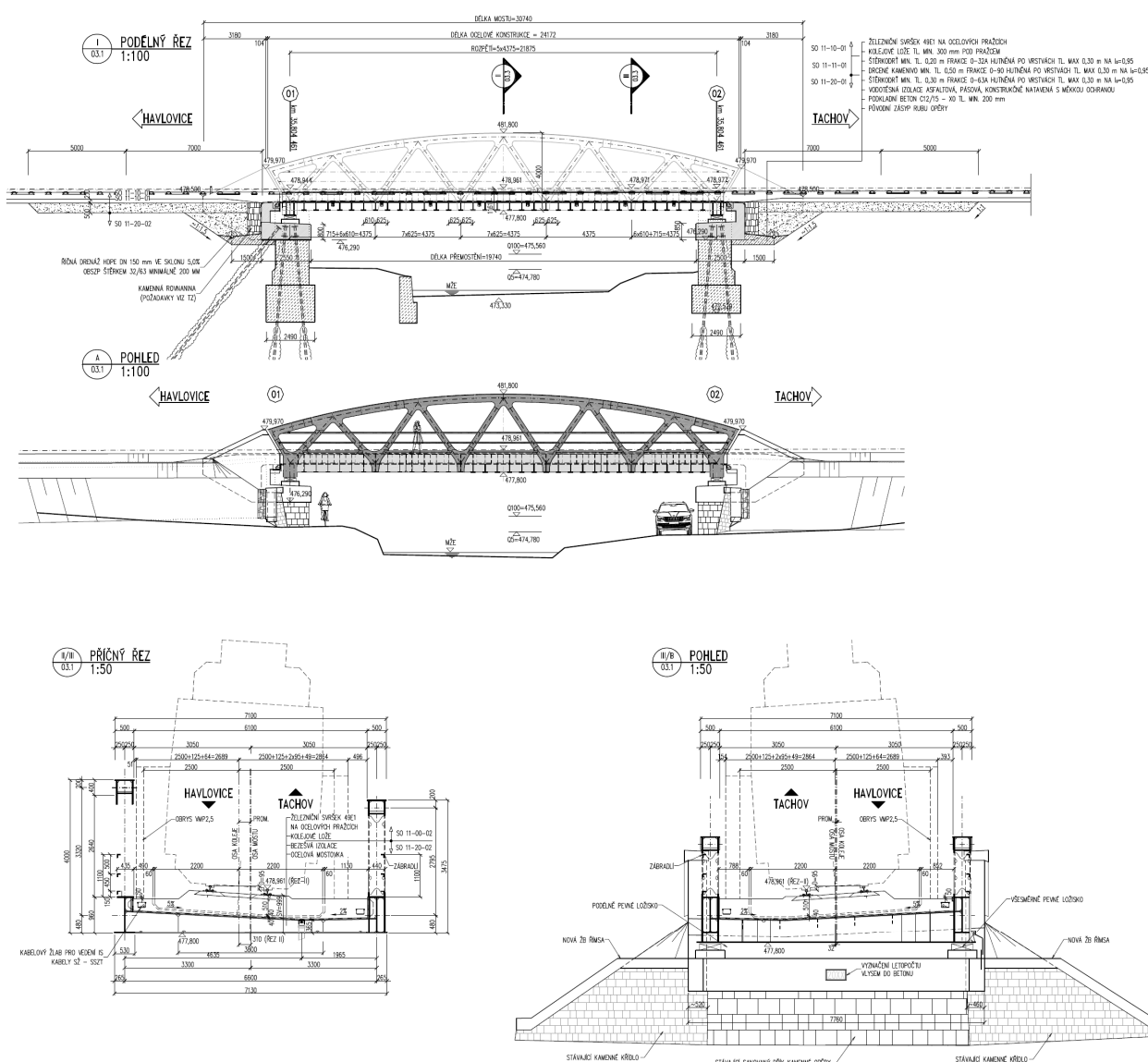
Most v km 72,637

Trať v dotčeném místě překračuje inundační území a tok řeky Mže.

V souladu se zadáním je navržena nová ocelová příhradová bezsvislicová soustava s příčnickovou mostovkou a průběžným kolejovým ložem, uložená pomocí kalotových ložisek na nové žb úložné prahy. Stávající kamenná spodní stavba bude zesílena mikropilotami a hloubkově sanována.

Nový stav – návrh

Mostní objekt byl půdorysně i výškově přizpůsoben na základě definitivního kolejového řešení. Konstruktivní i architektonické řešení navazuje na ZP, tvarově byl upraven průběh horního pásu a tvar opěr, resp. řešení říms na rovnoběžných křídlech.



K předloženému řešení nebylo ze strany zúčastněných zásadních připomínek a bylo dohodnuto následující:

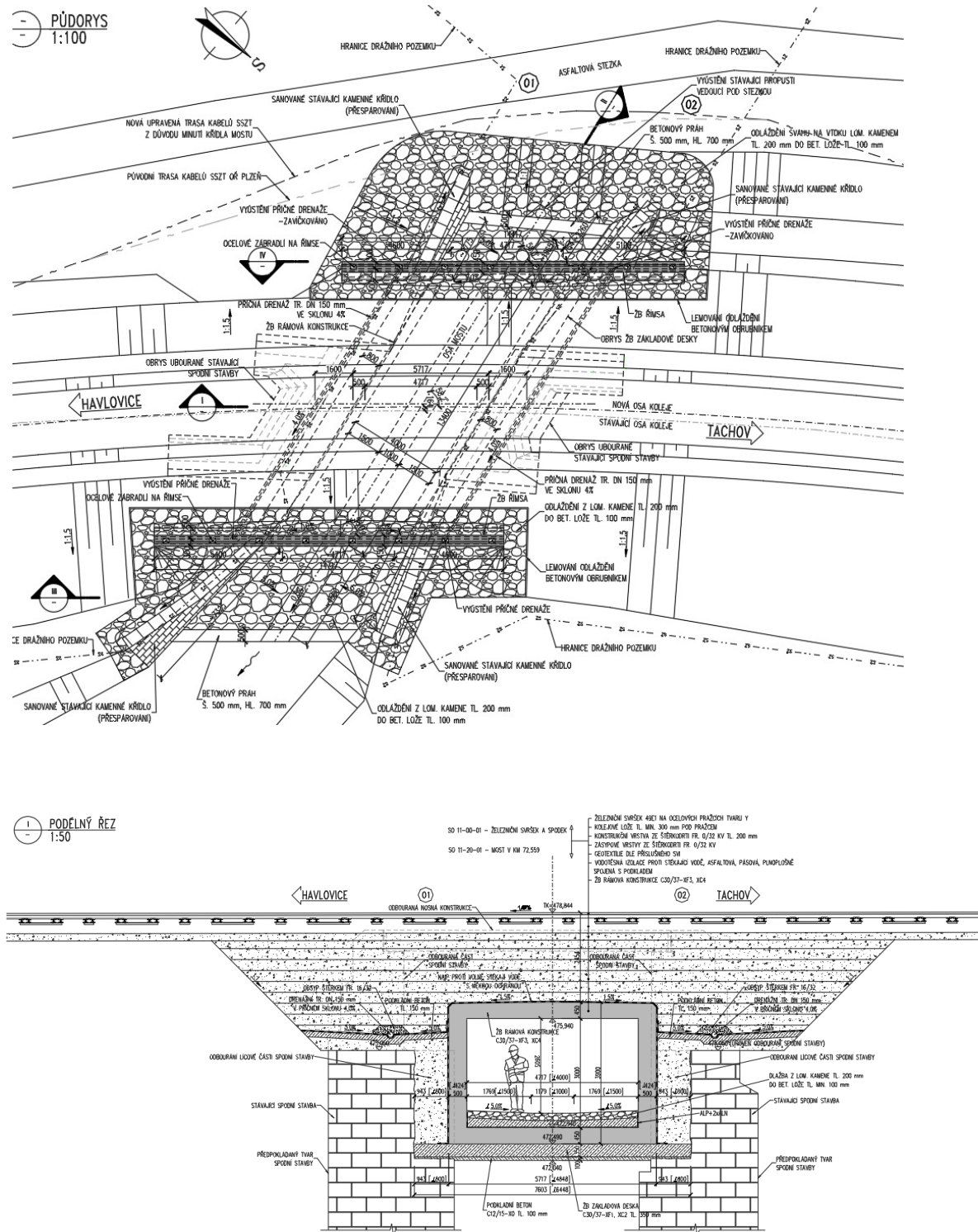
- opěry budou navazovat na oblouk bez vodorovné plochy – tedy do „ostrá“ se zkosením 20/20
- pomocná oka na NOK nejsou požadována

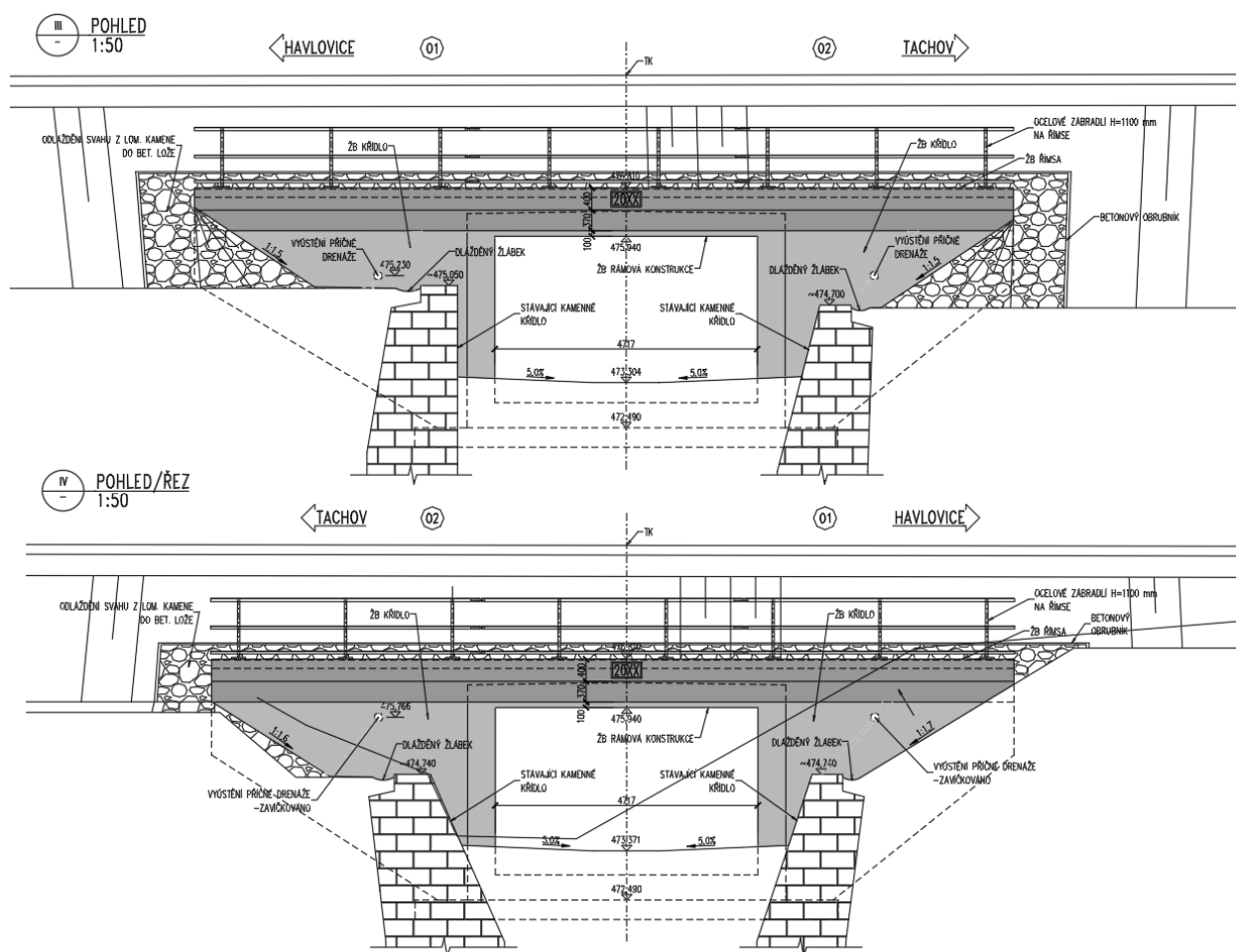
Most v km 72,559

Na základě posledního jednání byla předložena rozpracovaná varianta šikmého monolitického žb rámu s rovnoběžnými křídly. Z důvodu složitých terénních návazností, šikmosti mostu a stávajících opěrných kamenných zdí bylo u tohoto objektu uvažováno s několika variantním řešením – od nových žb monolitických křídel, přes kombinaci křídel z prefabrikovaných dílců apod.

Výsledná varianta představuje elegantní řešení provedení standardního rámu s dlouhými rovnoběžnými křídly se zachováním původních kamenných zdí.

Řešení minimalizuje nároky na bourání a opětovné provádění zdí podél toku – ty zůstávají zachovány a budou v nezbytném rozsahu sanovány.






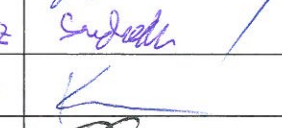
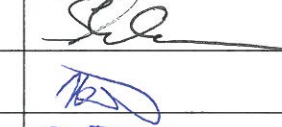
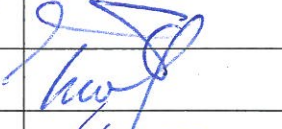

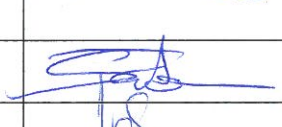
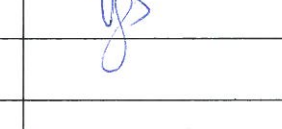


TOP CON SERVIS s.r.o., Varšavská 30, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA

Ze vstupního jednání projektu ve stupni DUSP+PDPS stavby

Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá,

Které se konalo dne 2.2. 2023 od 12:00 v zasedací místnosti fy TOP CON SERVIS s.r.o.

jméno	organizace	telefon	email	podpis
BLAŽ TOŘAŠ	SŽ-OD, O13-OTT	720 053 213	blaz@spravazeleznic.cz	
SUCHÝ VACLAV	SŽ OŘ Přeš STT	602 11 44 43	Suchy@spravazeleznic.cz	
SVOBODA DAVID	SŽ SSŽ	702 272 644	Svoboda Da@spravazeleznic.cz	
JIRÍ KROUSEK	SŽ GR OG	601 124 959	Krousek@spravazeleznic.cz	
SKLENÁŘ RADEK	TOPCON	737 309 880	sklenar@topcon.cz	
NOVOTNÝ DANIEL	TOPCON	778 413 402	novotnyd@topcon.cz	
MIKŠOVSKÝ MATEJ	TOP CON SERVIS	731 108 108	miksovsky@topcon.cz	
MAREK LIBOR	ak	603 573 205	marek@topcon.cz	
MILAN KUČERA	SŽ OTH OTT	602 705 896	Kucera M@spravazeleznic.cz	
PAULA FIALOVÁ	SŽ-GR O13	607 202 552	Fialova@spravazeleznic.cz	
MICHAL ŠATRA	SŽ OŘ Přeš, STT	607 093 575	Satra@spravazeleznic.cz	
TOUŠ VEJBERA	TOP CON SERVIS s.r.o.	734 570 972	VEJBERA@TOPCON.CZ	

ZÁZNAM

Z jednání akce:

„Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“

ve stupni **DUSP+PDPS** konané dne 29.5.2023 od 12:30 hodin v zasedací místnosti fy TOP CON SERVIS s.r.o.

Přítomni dle prezenční listiny, kde jsou uvedeny kontakty na jednotlivé účastníky, dále byli distančně přítomni viz příloha z MS Teams.

Všeobecně

Zástupci projekční firmy TOP CON SERVIS s.r.o. a Prodin a.s., prošli postupně veškeré připomínky.

Cílem jednání bylo ujasnění připomínek, jejich konferenčnímu projednání a stanovení rozsahu jejich zapracování a odsouhlasení řešení, před definitivním odevzdáním dokumentace po připomínkách.

Závěr:

Na jednání byl osvětlen zásadní nesouhlas O13 – statické výpočty byli doloženy – zaslány dodatečně e-mailem. Požadavek na znovu předložení dokumentace k připomínkám byl souhlasně potvrzen jako nepotřebný, za podmínky že budou jednotlivé sporné body řešeny individuálně. Jednotlivé připomínky byly projednány s jednotlivými zástupci jednotlivých odborů a správ, a to buď přímo na tomto jednání, nebo později v rámci individuálního jednání (e-mail, telefon, Teams). Výstupem jsou odpovědi na připomínky, které jsou přílohou tohoto zápisu.

Podle poznámek zapsali L. Marek, T. Vejběra, R. Sklenář, D. Novotný, J. Hašek

Přílohy: odpovědi na připomínky:

- 1) CTD – Centrum telematiky a diagnostiky – nově SŽT
- 2) O11, O12 - Odbor řízení provozu_odbor plánování výluk
- 3) O13 – Odbor traťového hospodářství
- 4) O14 - Odbor zab. a telekom. techniky
- 5) O15 – Odbor provozuschopnosti
- 6) O6 – Odbor přípravy staveb
- 7) OŘ Plzeň
- 8) SSZ

Prezenční listiny – distanční, prezenční

19.05 8:57

Tuto schůzku jste vytvořili

29.
kvě

Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá

12:30 - 13:00, po
TOPCON SERVIS,

pondělí 29. května

29.05 12:15 Schůzka začala

David Svoboda, SSZ (Host) a Alexander Sachs (Host) byli pozvaní na schůzku.

Uživatel Jaromír Knotek, GR O14, OZT (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Jan Hašek (Prodin) (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Pavla Fialová (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Milan Kučera (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Petr Zdeněk (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Lískovec (Host) byl pozván na schůzku.

Uživatel Schejbal (Host) byl pozván na schůzku.



PREZENČNÍ LISTINA

Z projednání připomínek k projektu ve stupni DUSP+DPS stavby

Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá,

Které se konalo dne 29.5. 2023 od 12:30 v zasedací místnosti fy TOP CON SERVIS s.r.o.

[illegible]

Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. 873/2023-SŽ-SŽT-ÚNP
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje František Čáp
Telefon +420 972 544 959
Mobil +420 607 280 270
E-mail cap@spravazeleznic.cz

Datum 30. června 2023

Správa železnic, s. o.
Stavební správa západ
Diamond Point, Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8 - Karlín
Na vědomí: Ing. Stanislav Kejval

Rekonstrukce mostu v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice- Planá

SŽ, státní organizace, Správa železniční telematiky, jako správce železničního telekomunikačního majetku, zasílá vyjádření k projektové dokumentaci ve stupni DUSP + PDPS výše zmíněné stavby.

Odpovědi projektanta: Ing. T. Vejběra, 734 570 972, vejbera@topcon.cz

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 11-30-02 Přeložka kabelu CTD **Bylo opraveno na SO 11-30-02 Přeložka kabelu SŽT.**

TZ SO 11-30-02 opravit majitele zařízení z CTD na SŽT **Bylo opraveno.**

Kabelová trasa SŽ SŽT (CTD) je kreslená v situaci fialovou barvou, ale je řešena v rámci SO 11-30- 01, přičemž trasa končí v km 72,505. TZ popisuje (2.2.1) jen dotčení trasy na nástupišti zast. Tachov, kde evidujeme MK 5XN 0,8 (žkm 71,150 - 72,5), ale ten popsán nikde není. V čl. 2.1 je ovšem popis 1x 10XN, HDPE 3x, v situaci tato informace není. Z popisu ani výkresu tedy nelze jednoznačně rozklíčovat rozsah prací. Žádáme o zpřesnění. **Bylo zpřesněno a lépe popsáno viz znovu předložená TZ a výkresová část – Situace.**

V části D.1.4._Mosty a propustky

Most v ev. km 72,637 V příčných řezech není specifikován rozměr kabelového žlabu. Je nutné dimenzovat nejen pro kabeláž SSZT, ale i SŽT (3xHDPE + 1xTK), případně doplnit další žlab. Pokud bude uvažováno s kabelovými trasami i na ostatních objektech, je nutno pro to připravit podmínky ve smyslu založení kabelovodů/chrániček.

Na základě dohody a požadavků zástupců SŽT byl opraven žlab ve výkresové dokumentaci na dvojici plastových silnostěnných žlabů vedených vedle sebe v kolejovém loži podél levého nosníku mostu v km 72,637. U mostu v km 72, 559 a v km 72, 721 vede stávající trasa mimo těleso dráhy. Na mostech v km 72,559 a 72,721 nebudou kabelové žlaby zřizovány. Text byl zapracován do TZ SK 00-30-02 i SO 10-20-02.

Dodavatel SO musí splňovat kvalifikační předpoklady pro práci na ŽTM ve vlastnictví SŽ, s.o.

Bylo zapracováno do TZ.

Je nepřípustné zasahovat do kabelové sítě bez vědomí servisní organizace ČD-Telematika

Bylo zapracováno do TZ.

František Čáp

Vedoucí oddělení OJ
Úsek provozní
Správa železniční telematiky

Dobrý den,
S předloženou dokumentací souhlasím.

S pozdravem

František Čáp

Správa Železnic, státní organizace
Správa železniční telematiky

Vedoucí oddělení OJ
Úsek provozní

V Celnici 1028/10, 110 00 Praha 1
Pracoviště: Nemanická 438, 370 10 Č.Budějovice
T +420 972 544 959
M +420 607 280 270
E Cap@spravazeleznice.cz
spravazeleznice.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

From: Vejběra Tomáš <vejbera@topcon.cz>

Sent: Wednesday, May 17, 2023 9:41 AM

To: Čáp František <Cap@spravazeleznice.cz>

Subject: FW: Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá - připomínky

Dobrý den,
navazuji na náš telefonický rozhovor a přeposílám Vám e-mail s doplněním dokumentace.
Hezký den přeji.
T. Vejběra

Ing. Tomáš Vejběra

TOP CON SERVIS s.r.o.

Ke Stírce 56, 182 00 Praha 8
mobil: +420 734 570 972
e-mail: vejbera@topcon.cz
www.topcon.cz

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 21572/2023-SŽ-GR-O11

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Jaroslav Daněk

Telefon +420 972 524 575

Mobil +420 725 767 812

E-mail danek@spravazeleznic.cz

Datum 29. března 2023

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

Ke Štvanici 656/3

186 00 Praha 8

„Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá“, souhrnné vyjádření k dokumentaci pro vydání společného povolení

K předložené dokumentaci pro vydání společného povolení (DUSP) stavby „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor řízení provozu (O11)

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

Bez připomínek.

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

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

Odpovědi projektanta: Ing. T. Vejběra, 734 570 972, vejbera@topcon.cz

Ing. J. Hašek, 727 954 205, jan.hasek@prodin.cz

- 1) B.4 Provozní a dopravní technologie: Předmětem stavby jsou tři mosty (nikoliv dva) a rekonstrukce svršku a spodku, opravit. **Bylo opraveno.**
- 2) B.4.3 Dopravní opatření: Navržená varianta A je nereálná (minimálně po část období navržené výluky). Podle ostatních částí dokumentace má být v prostoru zastávky Tachov zastávka rekonstruován svršek, má zde proběhnout nakládka nové mostní konstrukce mostu v km 72,637 (SO 11-20-02) na podvozky a samotné nástupiště má být rozebráno a opětovně složeno. I s ohledem na problematický přístup od zastávky NAD na nástupiště se nejvíce jako účelné tuto variantu dále prověřovat a zpřesňovat. Jediná schůdná je podle všeho pouze varianta B. **Varianta A byla vyloučena – v STZ ponechána pouze varianta B.**
- 3) B.8 Zásady organizace výstavby: Upřesnit vymezení výluky (zřejmě traťová kolej Staré Sedliště – Tachov v části od km 72,408) **Bylo doplněno.**
- 4) SK 11-00-02: Podle technické zprávy je nástupiště zast. Tachov zastávka dlouhé 61,5 m, podle rozdílu staničení ve schématu výstroje trati jen 58 m, sjednotit.
Bylo zapracováno. Délka stávající hrany byla sjednocena na 60m.
- 5) SK 11-00-02: Vzhledem k tomu, že je navržena demontáž a následovná opětovná montáž nástupištních desek v zast. Tachov zastávka, navrhuje se prověřit maximální možné zvýšení hrany nad temenem kolejnice.

V km 72,408 000 se nachází stupňová výhybka s poloměrem v odbočné větvi 200 m. Ve směru narůstajícího staničení je potom nástupiště částečně v přechodnici složeného oblouku $R_1=194$ m/, $R_2=201$ m/, $R_3=195$ m. Dle ČSN 73 4959 nástupiště v oblouku poloměru menšího než 300 m nesmí mít výšku vyšší, než 380 mm nad TK. Z uvedených důvodů bude nechána stávající výška nástupní hrany 350 mm nad TK

- 6) SK 11-00-02, příloha 006 schéma výstroje trati: Sjednotit staničení změny traťové rychlosti ze 40 km/h na 50 km/h (resp. opačně) pro oba směry na km 72,409. *Bylo sjednoceno.*
- 7) SO 11-20-03, příloha 150 postup výstavby: V tabulce vpravo je po fázi 9 uvedena opětovně fáze 7, opravit. **Bylo opraveno.**
- 8) Z dokumentace není zřejmé, zda dojde realizací stavby k odstranění omezení rychlosti pro nákladní vlaky v km 65,290 – 75,070 (ev. jen v části uvedeného úseku), jak je nyní stanoveno v TTP, tab. 3a, upřesnit.

Projektová dokumentace řeší odstranění propadů rychlosti na mostech v ev. km 72,637 a v ev. km 72,721. V rámci řešeného úseku (ZÚ - KÚ) navržené GPK a stav mostů umožní odstranit omezení rychlosti.

- 9) Žádáme realizovat stavbu souběžně (ve společné výluce) se stavbou „Rekonstrukce přejezdu P755 v km 57,996 na trati Domažlice – Planá u M.L.“. **Požadavek zapsán do STZ.**

Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Hašek Jan

Od: Daněk Jaroslav, Ing. <Danek@spravazeleznic.cz>
Odesláno: úterý 30. května 2023 10:06
Komu: Hašek Jan
Předmět: RE: „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“, připomínky

Dobrý den.
K DUSP „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá“ jsem za O11 neměl připomínky.
K zaslanému vypořádání proto také nemám připomínky.

S pozdravem

Ing. Jaroslav Daněk

**Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství**

systémový specialista
úsek náměstka pro řízení provozu, odbor předpisů a technologie
oddělení provozní technologie

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Pracoviště: Purkyňova 1017/22, 301 00 Plzeň
T 972 524 575
M 725 767 812
E danek@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz



Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.spravazeleznic.cz/dolozka

Hašek Jan

Od: Kuník Petr, Ing. <Kunik@spravazeleznic.cz>
Odesláno: pondělí 29. května 2023 11:47
Komu: Hašek Jan
Kopie: Sachs Alexander; Daněk Jaroslav, Ing.
Předmět: RE: „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“, připomínky

Dobrý den,

s navrženými opravami a úpravami dokumentace na základě našich připomínek 4) – 6) souhlasím. Nicméně postrádám návrh vypořádání ostatních našich připomínek. O poradě 29.5. mi rovněž není nic známo.

S pozdravem

Ing. Petr Kuník

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství

úsek náměstka pro řízení provozu
odbor operativního řízení provozu a výluk
oddělení technologie, přípravy výluk a výlukových jízdních řádů

Křížkova, 552/2, 186 00 PRAHA 8
T 972 244 487
M 725 805 797
E kunik@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz




čt 15.6.2023 9:07

Kuník Petr, Ing. <Kunik@spravazeleznic.cz>

RE: Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá - odpovědi na připomínky

Komu: Vojtěch Tomáš

 Odpověděli jste na tuto zprávu dne 15.6.2023 9:28.

Dobrý den,

děkuji za zaslání reakcí i STZ. Připomínky považuji za vypořádané.

S pozdravem

Ing. Petr Kuník

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství

úsek náměstka pro řízení provozu
odbor operativního řízení provozu a výluk
oddělení technologie, přípravy výluk a výlukových jízdních řádů

Křížkova, 552/2, 186 00 PRAHA 8
T 972 244 487
M 725 805 797
E kunik@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

Váš dopis zn. IS C.E.Sta
Ze dne 13.3.2023
Naše zn. 22721/2023-SŽ-GR-013
Listů/příloh 8/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Šlais
Telefon
Mobil +420 720 053 213
E-mail slais@spravazeleznic.cz

Datum 03. dubna 2023

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

Ing. Stanislav Kejval

*(pouze elektronicky)***Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá**

Vážení,

zasíláme Vám připomínky Správy železnic, GR 013 k předložené projektové dokumentaci ve stupni **DUSP** zpracované firmou TOP CON SERVIS s.r.o.

Zásadní připomínky

- U všech mostů požadujeme doplnit chybějící statický výpočet, který je povinnou součástí PD předkládanou k vyjádření na O13-OMT. Požadujeme dodatečně předložit k vyjádření.

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace**D.2.1.4 Mostní objekty**

(zpracoval Ing. Šlais Tomáš, tel. 720 053 213, slais@spravazeleznic.cz)

SO 11-20-01 Most v ev. km 72,559

Odpovědi projektanta: Ing. D. Novotný, novotnyd@topcon.cz

- Technická zpráva:
 - a) Úprava povrchů betonu – vzhledem k umístění objektu doporučujeme navržené třídy PB snížit o třídu níže. Minimálně požadujeme snížení třídy u říms na PB2.
 - Opraveno. Zpracováno.
 - b) Specifikace betonů (konstrukční a nekonstrukční) - aktualizovat dle nově vydaných TKP SSD, kapitola 17 a 18 z roku 2022. Upravený návrh přenést i do výkresové dokumentace.
 - Opraveno. Zpracováno.
 - c) Specifikace betonů (stupeň konzistence) - doporučujeme ve specifikaci neuvádět – bude určeno až zhotovitelem. Při realizaci nám vznikají často zbytečné rozpory.
 - Opraveno. Zpracováno.
 - d) Specifikace betonů (max. průsak) – hodnoty průsaku není potřeba uvádět. Jsou definovány samotnou specifikací betonu (stupněm vlivu prostředí SVP a odkazem na tabulku F1.2 v ČSN P 73 2404). Uvedení požadavku na průsak je zapotřebí pouze v případě, kdy je vyžadována přísnější hodnota než dle TKP 17 (specifikace viz TKP 17).
 - Opraveno. Zpracováno.

- e) Specifikace betonů (SVP) – ve specifikaci betonů základové desky a případně i NK chybí požadavek XA na základě výsledku rozboru agresivity spodní vody v místě mostu.
 - o [Doplněno. Zpracováno.](#)
 - f) Kontrolní zkoušky betonu – v textu je uveden výčet kontrolních zkoušek, který neodpovídá použitým betonům (včetně jejich specifikace).
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - g) Typ zkoušek betonu na staveništi (čerstvý beton) – odstranit položku vodní součinitel a nahradit položkou teplota betonu.
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - h) Betonářská výztuž (krytí) – distanční kroužky z betonu se používají u pilot. Změnit na distanční tělíška nebo distanční prvky.
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - i) Doplnit jako přílohu protokol o rozboru agresivity vody v místě mostu.
 - o [Protokol je součástí dokladové části dokumentace – část P.1.2 IGP. V rámci průzkumu byly odebrány 2 vzorky podzemní vody z realizovaných vrtů JV1 a JV2 vzdálených několik desítek metrů od místa stavby. Vzhledem k tomu, že se jedná o shodnou zvědeň, předpokládá se obdobná agresivita podzemí vody. Podzemní voda byla klasifikována jako slabě agresivní \(stupeň XA1\). Zpracováno.](#)
- Přehledný výkres NS (podélný řez):
 - a) Šrafování základové desky odstranit (šrafa pro prostý beton).
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - b) Volný prostor pod drenáží mezi rubem rámu a kamenným zdivem původní podpěry navrhnout s vyplněním nepropustným materiálem, např. nekonstrukčním betonem C8/10 n. Současně bude tímto řešením odstraněno riziko možného poškození SVI během hutnění vrstev ze šterkodrti.
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - c) Podkladní beton – objem podkladního betonu uvažovat v rozpočtu s dostatečnou rezervou pro případné odstranění neúnosné („rozbředlé“) vrstvy v podloží před provedením podkladního betonu.
 - o [Zpracováno.](#)
 - Přehledný výkres NS (pohled):
 - a) Upravit délky křídel nebo polohy svahových kuželů (viz pohledy z boku) tak, aby byl zajištěn standardní přesah (zapuštění) 0,5 m křídla do svahování. Ve stísněných případech je možno zredukovat na min. přesah 0,3 m.
 - o [Bylo opraveno. Zpracováno.](#)
 - b) Navrhnout změnu výšky římsy, resp. rovnoběžného křídla (římsa/křídlo v podélném sklonu – symetricky na most). Tak jak je ve výkresu zakresleno, vystupuje římsa nad terén v celé své výšce a je tím obnažena rubová izolace křídla.
 - o [Římsy byly upraveny. Konce říms se sklonem 12%. Zpracováno.](#)
 - Základová deska:
 - a) Odstranit šrafování v řezu (šrafa pro prostý beton).
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - b) Opravit specifikace betonu (viz připomínky k TZ).
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - Nosná konstrukce – tvar:
 - a) Opravit specifikace betonu (viz připomínky k TZ).
 - o [Opraveno. Zpracováno.](#)
 - b) Doplnit polohy pracovních spár v pohledu na konstrukci z boku (čela).
 - o [Doplněno. Zpracováno.](#)
 - c) S ohledem na malý rozsah konstrukce se nabízí betonovat stěny rámu, křídla a horní příčel v jedné betonáži.

- Bereme na vědomí. Opraveno. Zpracováno.
- d) Polohu letopočtu navrhnout do plochy rovnoběžného křídla a navrhnout dilatační spáru římsy do osy objektu. Není povinnost umístění letopočtu pouze v konstrukci římsy.
 - Opraveno. Zpracováno.
- Nosná konstrukce – výztuž:
 - a) Doplnit schéma sestavy položek výztuže v místě rámových rohů.
 - Doplněno. Zpracováno.
 - b) Výztuž hlavy římsy – doplnit polohu kotvení zábradlí jako průkaz bezkolizního řešení s podélnou výztuží.
 - Doplněno. Zpracováno.
 - c) V dilatačních spárách nesmí procházet výztuž nebo nejsou popsány smršťovací spáry ve tvaru.
 - Jedná se o smršťovací spáry. Popis spár doplněn. Zpracováno.
- Zábradlí:
 - a) Otvory v patní desce navrhnout Ø 20 mm na místo 18 mm. Pro osazení je potřeba větší tolerance než pro OK, i když vrtají jádrovkou poměrně přesně na projektovanou rozteč kotev.
 - Upraveno. Zpracováno.
 - b) Vykonzolvování madel navrhnout v maximální délce 500 mm (kótováno po délce prvku, NE jako půdorysný průmět) – poznámka určena pro zábradlí na křídlech po úpravě podélného sklonu křídel.
 - Bereme na vědomí. Zpracováno.
- Projekt SVI a odvodnění:
 - a) Pro požadavek na proříznutí smršťovací spáry je nutnou doplnit do jakého max času od betonáže lze spáru proříznout, aby se samovolně nevytvořila jinde než v místě. Dále chybí informace o poloze spáry. Ve výkresu tvaru neobsaženo (pouze dilatační a pracovní).
 - Uvedení maximálního času proříznutí bude součástí technického předpisu zhotovitele. Polohy smršťovacích spár doplněny. Zpracováno.
 - b) Doplnit kvalitu korozivzdorné oceli trubky s límcem – 1.4401.
 - Opraveno. Zpracováno.
- Terénní úpravy:
 - a) Opravit specifikace betonu (viz připomínky k TZ).
 - Opraveno. Zpracováno.
- Statický výpočet:
 - a) Doplnit chybějící dokument (SV). Statický výpočet je povinnou součástí PD předkládanou k vyjádření na O13-OMT. Požadujeme předložit k vyjádření.
 - Statický výpočet doplněn. Zpracováno.
 - b) Formulář tabulky zatížitelnosti dle předpisu S5/1 je si možno stáhnout v otevřené formě na:

[2.1. Předpis SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů - www.spravazeleznice.cz](http://www.spravazeleznice.cz)

 - Tabulka zatížitelnosti doplněna. Zpracováno.

SO 11-20-03 Most v ev. km 72,721

Odpovědi projektanta: Ing. R. Sklenář, 737 309 880, sklenar@topcon.cz

- Technická zpráva:
 - a) Statická zatěžovací zkouška – vzhledem k typu konstrukce a velikosti objektu považujeme požadavek na provedení statické zatěžovací zkoušky za neopodstatněný.

- **OPRAVENO**
- b) Statická zatěžovací zkouška – v textu uveden požadavek na zatlačení ložisek. Nutno opravit znění textu pro tento konkrétní objekt.
 - **OPRAVENO – ODSTRANĚNO**
- c) Úprava povrchů betonu – požadujeme snížení třídy pohledových nezasypaných ploch konstrukce na PB2.
 - **OPRAVENO**
- d) Úprava povrchů betonu – v definitivním stavu zasypané plochy a plochy obložené kamenným obkladem nejsou pohledovým betonem.
 - **OPRAVENO – VEŠKERÉ POVRCHY NA PB2**
- e) Specifikace betonů (konstrukční a nekonstrukční) - aktualizovat dle nově vydaných TKP SSD, kapitola 17 a 18 z roku 2022. Upravený návrh přenést i do výkresové dokumentace.
 - **OPRAVENO A PŘENESENO**
- f) Specifikace betonů (stupeň konzistence) - doporučujeme ve specifikaci neuvádět – bude určeno až zhotovitelem. Při realizaci nám vznikají často zbytečné rozpory.
 - **OPRAVENO, NEUVÁDĚNO**
- g) Specifikace betonů (max. průsak) – hodnoty průsaku není potřeba uvádět. Jsou definovány samotnou specifikací betonu (stupněm vlivu prostředí SVP a odkazem na tabulku F1.2 v ČSN P 73 2404). Uvedení požadavku na průsak je zapotřebí pouze v případě, kdy je vyžadována přísnější hodnota než dle TKP 17 (specifikace viz TKP 17).
 - **OPRAVENO, NEUVÁDĚNO**
- h) Specifikace betonů (SVP) – ve specifikaci betonů základového bloku pilíře chybí požadavek XA na základě výsledku rozboru agresivity spodní vody v místě mostu.
 - **OPRAVENO, PŘIDÁNO**
- i) Kontrolní zkoušky betonu – v textu je uveden výčet kontrolních zkoušek, který neodpovídá použitým betonům (včetně jejich specifikace).
 - **ODSTRANĚNA ZKOUŠKA NA OBSAH CHLORIDŮ**
- j) Typ zkoušek betonu na staveništi (čerstvý beton) – odstranit položku vodní součinitel a nahradit položkou teplota betonu.
 - **OPRAVENO**
- k) Betonářská výztuž (krytí) – distanční kroužky z betonu se používají u pilot. Změnit na distanční tělíska nebo distanční prvky.
 - **OPRAVENO**
- l) Uvedené požadavky na materiál OK uvádět v rozsahu pro tento konkrétní objekt (válcované zabetonované nosníky a svařované zábradlí) a nikoliv v rozsahu pro celosvařovanou ocelovou nosnou konstrukci.
 - **OPRAVENO – ODSTRANĚNY POŽADAVKY NA SVARY, PONECHÁNY POUZE DESTRUKTIVNÍ ZKOUŠKY PRO KONTROLNÍ DESKY**
- Půdorys (nový stav):
 - a) Doplnit minimální rezervy mezi svislými překážkami (zábradlí) a VMP 2,5. Myšleno nad středním pilířem a na konci křídel a případně v dalších místech s minimální rezervou.
 - **DOPLNĚNO NAD PILÍŘEM A NA KŘÍDLECH**
 - b) Šířku římsy na nosné konstrukci sjednotit s šířkou římsy na křídlech (odstranění zbytečných půdorysných odskoků ve šterkovém loži a současně odstranění komplikované plochy pro provedení SVI v místě přechodu NK a SS).
 - **OPRAVENO – SJEDNOCENO NA TLOUŠŤKU 300 mm**
- Podélný řez (nový stav):
 - a) Za rubem NK navrhnout šterkový „komín“ (alternativa kamenné rovnániny) pro odvedení vody z povrchu mostovky k příčné drenáži. Současně vrstvy ZKPP ukončit před tímto drenážním „komínem“.
 - **DOPLNĚNO**

- b) Ve SV výpočtu doložit potřebu návrhu spřahovacích trnů mezi úložným prahem a dříkem opěry. Spřažení mezi těmito částmi opěry je současně zajištěno též konstrukcí mikropilot.
 - SPŘAHOVACÍ TRUBKY ODSTRANĚNY Z NÁVRHU – JSOU PRO POTŘEBY PREFABRIKOVANÝCH ÚP, TEDY ZDE NEJSOU POTŘEBA.
 - c) Požádali bychom o doplnění zdůvodnění návrhu kapes pro zdvih ZBN nosníků nebo požadujeme zrušit. Vzhledem k typu konstrukce není nutno počítat se zdvihem konstrukce pro výměnu ložisek a současně nosná konstrukce je 3,0 m nad terénem a případný zdvih je možno zajistit podpůrnou konstrukcí před lícem podpěr.
 - KAPSY S LISY PRO ZDVIH ODSTRANĚNY. PŮVODNĚ BYLY MYŠLENY PRO PŘÍPADNÝ ZDVIH V BUDOUCNU. TEN BUDE ZAJIŠTEN S VYUŽITÍM PODPŮRNÉ KCE Z TERÉNU.
 - UPRÁVENO V TZ, ODSTRANĚNO ZE SOUVISEJÍCÍCH VÝKRESŮ.
- Příčný řez (nový stav):
 - a) Šířku římsy (hlava a dřík) na nosné konstrukci sjednotit s šířkou římsy na křídlech (odstranění komplikované plochy pro provedení SVI v místě přechodu NK a SS).
 - OPRAVENO
 - b) Kapsu pro osazení ozubu NK na středním pilíři požadujeme zajistit proti vnikání vody. Především zatmelit svislou spáru mezi úložným prahem a ozubem NK (bok NK).
 - OPRAVENO – SPÁRA VYTMELENA
- NK – sestava OK:
 - a) Schéma nátěru – detail rozsahu provedení PKO je potřeba doplnit i o pohled z boku nosníku v místě konců (koncová část nosníků zabetonována v koncovém ŽB příčniku).
 - DOPLNĚNO
 - b) Spojení válcovaných nosníků v místě horní pásnice bude realizováno jako montážní – doplnit popis svaru, že se jedná o montážní svar. Dále pro tento montážní svar požadujeme provedení alespoň dvou kontrolních desek pro ověření kvality svarového spoje pásnic nosníků.
 - K POPISU SVARŮ DOPLNĚNO
 - KONTROLNÍ DESKY – DOPLNĚNY DO POZNÁMEK VÝKRESU A TZ
 - c) Vykreslit tvar krajních nosníků (rozdílný rozsah otvorů ve stěně).
 - DOPLNĚNO
- Spodní stavba opěry – tvar:
 - a) Umístění desek pro osazení lisu pro zdvih NK odstranit včetně návrhu kapes v NK pro umístění lisů pro zdvih (viz připomínka k podélnému řezu NS).
 - LISY ODSTRANĚNY
 - b) Doložit statický výpočet návrhu betonářské výztuže rovnoběžných křidélek.
 - DOPLNĚNO DO SV
 - c) Doplnit osazení nerezových destiček pro měření bludných proudů (v TZ uvažováno s provařením betonářské výztuže).
 - DESTIČKY DOPLNĚNY
 - d) Doplnit zakreslení umístění všech pracovních spár.
 - DOPLNĚNO
 - e) Hmotnost úložných prahů je vyžadována v případě, že se jedná o prefabrikáty. Zde doporučujeme tento údaj odstranit.
 - DOPLNĚNO – ODSTRANĚNO
 - f) Zakreslit umístění letopočtu na konstrukci.
 - DOPLNĚNO
- Střední pilíř – tvar:
 - a) Umístění desek pro osazení lisu pro zdvih NK odstranit včetně návrhu kapes v NK pro umístění lisů pro zdvih (viz připomínka k podélnému řezu NS).
 - LISY ODSTRANĚNY
 - b) V návrh tvaru pilíře odstranit výstupek (prstýnek) v místě dříku pilíře a kamenný obklad začít na povrchu základu pilíře. Navržený výstupek je

zbytečná komplikace při provádění, a dokonce v definitivním stavu bude zasypan!

- **VÝSTUPEK ODSTRANĚN**
- c) Doplnit detail úpravy (včetně utěsnění) pracovní spáry základ – dřík.
 - **DOPLNĚNO**
- d) Doplnit osazení nerezových destiček pro měření bludných proudů (v TZ uvažováno s provařením betonářské výztuže).
 - **DESTIČKY DOPLNĚNY**
- Střední pilíř – výztuž:
 - a) Doplnit vodorovný řez dříkem pilíře.
 - **DOPLNĚNO**
 - b) Rozlišit vystupující výztuž ze základu (jiné vykreslení + popis) a navazující výztuž dříku pilíře.
 - **DOPLNĚNO**
- Římsy:
 - a) Tvar římsy nenavrhopat s okapničkou vložením lišty do bednění, ale standardně dle MVL 511.
 - **OPRAVENO**
 - b) Výztuž hlavy římsy – doplnit polohu kotvení zábradlí jako průkaz bezkolizního řešení s podélnou výztuží hlavy římsy.
 - **DOPLNĚNO**
- Zábradlí:
 - a) Otvory v patní desce navrhnout Ø 20 mm na místo 18 mm. Pro osazení je potřeba větší tolerance než pro OK, i když vrtají jádrovkou poměrně přesně na projektovanou rozteč kotev.
 - **OPRAVENO**
 - b) Vykonzolování madel navrhnout v maximální délce 500 mm (kótováno po délce prvku, NE jako půdorysný průmět) – poznámka určena pro zábradlí na křídlech v podélném sklonu.
 - **OPRAVENO**
- Mikropiloty:
 - a) První řada mikropilot je nevhodně blízko k líci stávající kamenné opěry. První řadu navrhnout bez úklonu (svisle).
 - **OPRAVENO**
- SVI a odvodnění:
 - a) Ukončení drenážní trubky plnou trubkou navrhnout z materiálu odolného vůči UV.
 - **DOPLNĚNO – TRUBKA Z MATERIÁLU ODOLNÉHO VŮČI UV**
 - b) Za rubem NK navrhnout šterkový „komín“ (alternativa kamenné rovnániny) pro odvedení vody z povrchu mostovky k příčné drenáži. Současně vrstvy ZKPP ukončit před tímto drenážním „komínem“.
 - **OPRAVENO - PŘIDÁNO**
- Uložení na ozub – doplnit detaily způsobu uložení NK na spodní stavbu.
 - **DOPLNĚNO DLE MVL 511**
- Statický výpočet:
 - a) Doplnit chybějící dokument (SV). Statický výpočet je povinnou součástí PD předkládanou k vyjádření na O13-OMT. Požadujeme předložit k vyjádření.
 - **DOPLNĚNO**
 - b) Formulář tabulky zatížitelnosti dle předpisu S5/1 je si možno stáhnout v otevřené formě na:
[2.1. Předpis SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů - www.spravazeleznic.cz](https://www.spravazeleznic.cz)
 - **BYL POUŽIT**

D.2.1.4 Mostní objekty

(zpracoval Ing. Kučera, tel. 602 705 896, KuceraM@spravazeleznic.cz a Ing. Fialová, tel. 607 202 557, fialova@spravazeleznic.cz)

Odpovědi projektanta: Ing. T. Vejběra, 734 570 972, vejbera@topcon.cz

SO 11-20-02 Most v ev. km 72,637

- Technická zpráva:
 - a) Doplněte autorizovanou tabulku zatížitelnosti dle předpisu S5/1. **Bylo doplněno.**
 - b) Statická zatěžovací zkouška – z praktických důvodů doporučujeme využít jen 1 EDK 750, doplnit požadavek na měření příčných vodorovných posunů horních pasů. **Bylo doplněno.**
 - c) Sjednoťte požadavek na ocel mikropilot (S355J0 nebo S235J0). **Bylo sjednoceno na S355.**
 - d) Upravte záruční dobu na PKO na 10 let. **Bylo opraveno.**
 - e) Vyberte jedno konkrétní barevné řešení na základě projednání s budoucím správcem. Doporučujeme variantu V2, nebo V3. **Byla vybrána modrá – šedá.**
 - f) Upravte u SVI na mostovce životnost PKO na velmi vysokou (více než 25 let). **Bylo opraveno.**
 - g) U SVI nespecifikujte bázi nátěru přípravné vrstvy (asfaltová nebo pryskyřičná). To bude dáno konkrétně zvoleným SVI. (i příloha 2.08.3). **Bylo opraveno.**
 - h) Vysvětlete požadavek na PKO mikropilot (i příloha 2.07.1). **Provedeno bez PKO – opraveno.**
 - i) Doplněte poznámku, že všechny trvalé šroubové spoje musí být zajištěny proti povolení ve smyslu ČSN EN 1090-2 a TKP 19. **Doplněno.**
 - j) Ověřte dostupnost S275 na odvodňovací trubky (nestačila by S235?). **Lze koupit tr. 159x8 J2H (S355J2H) – bude opraveno.**
 - k) Vysvětlete zatížitelnost dolního pasu 3,35. **Upraveno, ale vyšší zatížitelnost je dána celkovou koncepcí nosné konstrukce.**
- Technická zpráva PKO:
 - a) Upravte záruční dobu na PKO na 10 let. **Opraveno.**
 - b) Opravte min. tloušťku ŽSP na 70 µm. **Bylo opraveno.**
 - c) Doplněte u oprav PKO (nahrazení metalizace nátěrem s vysokým obsahem zinku) maximální plochu 1 dm². Pro větší rozsah poškození, a především montážní styky je nutné aplikovat kompletní systém s metalizací. **Bylo opraveno.**
 - d) Opravte detail mostního závěru dle výkresu 2.08.2. **Bylo opraveno.**
- Statický výpočet:
 - a) Předložená dokumentace neobsahovala statický výpočet – doložte k vyjádření O13. **Bylo doplněno.**
- Nový stav – příčné řezy
 - a) Doplněte kóty k mocnosti kolejového lože. **Bylo opraveno.**
- OK-půdorys:
 - a) Na výkrese jsou přeškrtnuté tvary nadvýšení a klínové desky. **Bylo opraveno.**
 - b) Doplněte výrobní a montážní nadvýšení. **Bylo opraveno – není prováděno.**
- OK-podélný řez:
 - a) Vyznačte v podélném řezu montážní styky. **Nepředpokládají se.**

- b) Doplněte revizní oka na oblouku a vně dolního pasu (např. proti výztuhám cca po 1,5 m). **Nebudou prováděna.**
 - c) Doplněte šrouby na OK pro měření bludných proudů (nad úložné prahy, poblíž destiček z betonu, nerezové šrouby průměru 10 mm). **Bylo doplněno.**
- OK – příčný řez
 - a) Ověřte potřebnost výztuh boku žlabu, zejména na vnější straně. **Byly vypuštěny.**
- Opěry O1, O2 – tvar:
 - a) Doplněte destičky pro měření bludných proudů. **Byly doplněny.**
- Římsy na opěrách – tvar a výztuž:
 - a) Vysvětlete požadavek na PKO kotev říms. **Bylo vypuštěno.**
- Opěry O1,O2 – výztuž:
 - a) Nepřehledné, zpřehledněte rozmístění výztuže. **Bylo opraveno.**
- Ložiska:
 - a) Doplněte tabulku ložisek (síly, deformace). **Bylo doplněno.**
 - b) Doplněte poznámku, že přednastavení ložisek do 10 mm se zpravidla neprovádí. **Bylo doplněno.**
- Projekt SVI:
 - a) Upravte detail uložení drenážní trouby – nad izolací nebude prováděno betonové lože. **Bylo opraveno.**
- Postup výstavby:
 - a) Upřesněte vhodné umístění montážních závěsů pro osazení NOK. **Bylo doplněno do TZ a výkresu.**
- OK – výkaz oceli:
 - a) Požadavek C pro ocel horních a dolních pasů oblouku se jeví jako nadbytečný vzhledem k poloměru zakřivení 41 m. Ověřit požadavek. **Bylo opraveno.**
- Výkaz výměr
 - a) Doplněte položku tryskání pro plochy na PKO a bezešvý SVI. **Bylo doplněno.**

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

(zpracovala Ing. Ludmila Chudějová, tel. 722 962 013, chudejova@spravazeleznic.cz)

SK 11-00-02 Železniční svršek a spodek

- Technická zpráva
 - a) Kap. 5.1.9: doplňte staničení stávajícího kolejnicového styku na KÚ. **Bylo zpracováno.**
 - b) Po znovu zřízení nástupiště je doporučeno posunout nástupní hranu do vzdálenosti $L = 1650$ mm od osy přilehlé koleje za předpokladu, že bude splněn požadavek TP – 592–121–09/97, 5. vydání, tabulky 4, na maximální vyložení konzolových desek 350 mm, nebo jsou stávající konzolové desky opatřeny zámkami (v takovém případě je možné mít vyložení větší).
Nástupní hrana byla posunuta do vzdálenosti 1650 mm od osy přilehlé koleje, přičemž konzolové nástupištní desky K-150 splní požadavek na maximální vyložení.

- c) Vysvětlete, proč je navržen rychlostník s rychlostí 50 km/h v km 72,958. Podle TTP je rychlost 50 km/h již zavedená v úseku km 72,740 – 75,070.
Rychlostníky byly odstraněny.
- d) Doplněte staničení ZKPP.
Bylo zapracováno.
- e) Popište délku trativodu.
Bylo zapracováno.
- f) Do TZ popište vyústění odvodnění vlevo.
Bylo zapracováno.
- g) Směrová a výšková úprava na KÚ by měla být alespoň 50 m.
Projekt je zpracován v souladu se sdělením ředitele odboru traťového hospodářství 36367/2016-SŽDC O13. Vytyčovací výkres bude obsahovat pomocné body PPK s přesahem 50 m od stanoveného začátku směrové a výškové úpravy.
- h) Doplněte do TZ popis, že v koleji s ocelovými pražci Y musí být kolejové lože v plném profilu konsolidováno před zřízením závěrných svarů dynamickým stabilizátorem s řízeným poklesem.
Bylo zapracováno.
- i) V úsecích s betonovými pražci stačí rozdělení pražců „c“.
Bylo zapracováno.
- Situace
 - a) K popisu odvodnění doplňte sklony.
Bylo zapracováno.
 - b) V zakreslení hran tělesa u mostů opravte návaznost zakreslení.
Bylo zapracováno.
- Podélný profil
 - a) Zakreslete průběhy všech plání.
Bylo zapracováno.
- Vzorové příčné řezy
 - a) Doplněte řez v místě použití betonových pražců.
Byl doplněn řez v km 72,425 000. Bylo zapracováno.
 - b) Místo textu „řádne zhutněná pláň“ konkretizujte dle S4 parametrem ID.
Dle SŽ S4 - příloha č. 4, Tabulka 2 se relativní ulehlost „I₀“ předepisuje jen na jednotlivých konstrukčních/podkladních vrstvách. U zemní pláň proto předepíšeme pouze „řádne zhutněná zemní pláň“.
 - c) PR20 - šířka PTŽSP vlevo bude min. 2,5 m pro zajištění spodní části VSMP 2,5.
Bylo opraveno
- Příčné řezy
 - a) Řez č. 3 a 4: PTŽS má být skloněna v jednostranném sklonu, aby nevznikal na jedné straně „rigol“.
Bylo opraveno.
 - b) Zkontrolujte logičnost kót, např. v řezu č. 6 nejsou kóty vztaženy k žádnému bodu.
Bylo opraveno.
 - c) Řez č. 6: při rozšíření tělesa je nutné zřídit svahové stupně. Doplňte zakreslení a popis do TZ.
Bylo zapracováno.
 - d) Řez č. 23 a 24: sklon zářezu vpravo je moc strmý. Sklon bude podle vzorového listu Ž2, popište do TZ.
Sklony svahu zářezu byly opraveny na sklon 1:1,25.
- Kladečský plán
 - a) Otočte čísla pražců tak, aby byla čísla čitelná po směru staničení.
Projednáno – pro tentokrát to lze takto ponechat.

Závěr

S předloženou PD ve stupni DÚSP souhlasíme za podmínky řádného vypořádání výše uvedených připomínek. Vypořádání připomínek zašlete elektronicky na emailovou adresu jednotlivých zpracovatelů z O13.

S pozdravem

Ing. Radek Trejtnar Ph.D.

ředitel odboru traťového hospodářství

Hašek Jan

Od: Chudějová Ludmila, Ing. <Chudejova@spravazeleznic.cz>
Odesláno: čtvrtek 25. května 2023 7:52
Komu: Hašek Jan
Kopie: Sachs Alexander
Předmět: RE: „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“, vypořádání připomínek

Dobrý den,

připomínky беру za vypořádané.
Děkuji

S pozdravem

Ing. Ludmila Chudějová

**Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství**

Systémový specialista oddělení železničního svršku
úsek provozuschopnosti dráhy, odbor traťového hospodářství

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Pracoviště: Kounicova 688/26, 611 43 Brno
M 722 962 013
E chudejova@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

Váš dopis zn. IS C.E.Sta
Ze dne 13.3.2023
Naše zn. 21433/2023-SŽ-GŘ-O14
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Bc. Jan Bednář
Telefon +420 972 244 491
Mobil +420 601 123 167
E-mail bednarja@spravazeleznic.cz

Datum 30. června 2023

Správa železnic, státní organizace
SS západ

Prostřednictvím systému C.E.Sta

Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá

Ing. Jaromír Knotek (Tel. 972 244 369, e-mail Knotek@spravazeleznic.cz)
Odpovědi projektanta: Ing. T. Vejběra, 734 570 972, vejbera@topcon.cz

SO 11-30-01 Přeložka kabelů SSZT

Doporučujeme projednat se správcem (místně příslušných OŘ, resp. odbornou správou SSZT Plzeň) způsob ochrany kabelového vedení Správy železnic a provést nezbytná měření před započítím a ukončení prací k ověření funkčnosti kabelů.

Řešení byla s jednotlivými správci projednána (e-mail , telefon, Teams), případně byly požadavky zapracovány do STZ a TZ.

Ing. Martin Krupička
*ředitel odboru zabezpečovací
a telekomunikační techniky*

(podepsáno elektronicky)

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 18554/2023-SŽ-GŘ-O15

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje

Ing. Petr Pokorný

Mobil

+420 725 797 058

E-mail

pokornyp@spravazeleznic.cz

Datum

23. března 2023

Správa železnic, s.o.

Stavební správa západ

Ing. Stanislav Kejval

**Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí
„Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“**

Odpovědi projektanta: Ing. T. Vejběra, 734 570 972, vejbera@topcon.cz

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí (ŽP). K předkládané projektové dokumentaci stupně DUSP + PDPS uvádíme následující připomínky:

1. Ochrana přírody a krajiny

V kapitole B.6.8 Vliv na mimolesní zeleň je odkazováno na dva Metodické pokyny (MP) pro údržbu stromoví, přičemž MP pod č.j. 20180/2020-SŽ-GŘ-O15 již není platný – žádáme o odstranění příslušného textu. **Bylo opraveno.**

2. Odpady a odpadové hospodářství

D.2.2.1 Železniční svršek a spodek – příl. 1.001 TZ: do kapitoly 6.2.1 Odpadové hospodářství doplňte informaci, že při nakládání se stavebními a demoličními odpady má v souladu s aktuálně platnou právní úpravou – zejm. směrnici 2008/98/ES o odpadech (článek 11, 2 b) a zákonem č. 541/2020 Sb. (§ 15, písm. f) jednoznačnou prioritu jejich materiálové využití před uložením na skládce odpadů. Recyklovat a opětovně používat musí zhotovitel stavby min. 70 % stavebních a demoličních odpadů vč. materiálu železničního svršku a spodku. Uvedenou skutečnost je nutno zohlednit rovněž v tabulce na str. 19 - 20 s přehledem předpokládaných odpadů. **Bylo zapracováno do TZ.**

Pro stavební a demoliční odpady, které nebudou opětovně využity na předmětné stavbě, by dokumentace měla současně navrhnout vhodná zařízení pro nakládání s odpady (využití k terénním úpravám, recyklační střediska, sběr a výkup odpadu, dekontaminace odpadu, sběrný dvůr, skládky odpadů, apod.).

Bylo zapracováno do TZ: Přebytný materiál stavby (štěrk kolejového lože a výkopové zeminy), který je vhodný k další stavební výrobě nebo výstavbě, ale v rámci stavby ho již nelze dále využít, bude odvezen do recyklačního centra, kde bude provedena jeho následná recyklace pro další využití ve stavební výrobě nebo výstavbě.

Bylo doplněno do části E.2.2

Žádáme dále o dodatečné zaslání části E. Dokladová část pro správní řízení zmiňované v části B. STZ. Kapitola B.6 části E. má podrobně řešit oblast nakládání s odpady. **Bylo doplněno.**

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
ředitel odboru provozuschopnosti

Hašek Jan

Od: Pokorný Petr, Ing. <PokornyP@spravazeleznic.cz>
Odesláno: středa 24. května 2023 15:39
Komu: Hašek Jan
Kopie: Sachs Alexander; Schindlerová Marie, Bc.
Předmět: RE: „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá“, připomínky

Dobrý den,
děkujeme za zaslání vypořádání vč. příslušné části dokumentace – se zapracováním připomínek týkajících se železničního svršku a spodku souhlasíme.
Současně očekáváme, že vypořádání zbývajících dvou bodů nám zašle v krátké době rovněž společnost GP Top Con Servis s.r.o.

S pozdravem,

Ing. Petr Pokorný

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství

systémový specialista
úsek provozuschopnosti dráhy
odbor provozuschopnosti, oddělení životního prostředí

Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
Křížíkova 552/2, 186 00 Praha 8
M 725 797 058
E PokornyP@spravazeleznic.cz
www.spravazeleznic.cz



čt 15.6.2023 8:49

Pokorný Petr, Ing. <PokornyP@spravazeleznic.cz>

RE: Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá - odpovědi na připomínky

Komu: 'Vejběra Tomáš'

Odpověděli jste na tuto zprávu dne 15.6.2023 9:28.

Dobrý den,
děkuji Vám za zaslání doplněných částí – veškeré naše připomínky byly vyřešeny a žádné další již nemáme.

S pozdravem,

Ing. Petr Pokorný

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství

systémový specialista
úsek provozuschopnosti dráhy
odbor provozuschopnosti, oddělení životního prostředí

Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
Křížíkova 552/2, 186 00 Praha 8
M 725 797 058
E PokornyP@spravazeleznic.cz
www.spravazeleznic.cz

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 8930/2023-SŽ-OŘ PLZ-OPS

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Petr Zdeněk

Telefon +420 972 524 2450

Mobil +420 724 808 583

E-mail zdenek@spravazeleznic.cz

Datum 3. dubna 2023

Správa železnic, s. o.

Stavební správa západ

Diamond Point, Ke Štvanici 656/3

186 00 Praha 8 - Karlín

Na vědomí: Ing. Stanislav Kejval

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k dokumentaci pro společné povolení stavby „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá“

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou dokumentaci zpracovanou firmou:

TOPCON SERVIS, Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8

K předložené dokumentaci DUSP předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SEE Plzeň

Souhlasím

Podepsal Eliášová Radka dne 16. 3. 2023

Připomínky Správa mostů a tunelů Plzeň

Souhlasím

Podepsal Frémundová Dana dne 28. 3. 2023

Připomínky Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Plzeň

Souhlasím

Podepsal Rollinger Aleš, Ing. dne 28. 3. 2023

Připomínky Správa tratí Plzeň

SO 11-20-01 - Most v ev. km 72,559

1. S ohledem na rozšíření konstrukce mostu a vzhledem ke stávající šířce konstrukce je nutné dořešit přechod nové šířky tělesa na objektu mostu do navazujícího zemního tělesa. Z dokumentace nevyplývá, jak je přechod tělesa řešen.

Stávající zemní těleso (za a před mostem) je širší než nové těleso na konstrukci mostu. Přechod z užšího tělesa na mostě do stávajícího násypu bude řešen postupným přechodem (rozšířením). Doplněno viz. výkres Terénní úpravy. Zpracováno.

SO 11-20-02 - Most v ev. km 72,637

2. V příčném řezu a podélném řezu požadujeme upravit a sjednotit popis řešení železničního spodku. V návrhu je ZKPP z materiálu ŠD 0-32, což je v rozporu s příčným řezem, kde je uveden pouze materiál fr. 0-63. Požadujeme opravit nebo doplnit popis do příčného řezu VI/03.2 - v příloze nový stav - příčné řezy. Sjednotit jej i s podélným

profilem železničního spodku a svršku. Doporučujeme ponechat fr. 0-63. **Bylo opraveno.**

SO 11-20-03 - Most v ev. km 72,721

3. V zásypech ZKPP je použit odlišný zásypový materiál, než je použit v ostatních objektech. Jedná se o fr. 0-90. Požadujeme upravit a sjednotit řešení přechodových oblastí v jednotlivých SO.

SO 11-00-02 - Železniční svršek a spodek

Odpovědi projektanta: Ing. J. Hašek, 727 954 205, jan.hasek@prodin.cz

4. Dokumentace neřeší správně výběh přechodu nové konstrukce do stávajícího stavu. Správně by měl být navržen dostatečný výběh min. délky 30 m. V obou koncích stavby toto není možné. Nutno provést vhodné úpravy – viz dále.

Dokumentace výběh podbití řeší správně. Projekt je zpracován v souladu se sdělením ředitele odboru traťového hospodářství 36367/2016-SŽDC O13. Vytyčovací výkres bude obsahovat pomocné body PPK s přesahem 50 m od stanoveného začátku směrové a výškové úpravy.

5. Na začátku úseku doporučujeme zkrátit sanaci o cca 5 m, část železničního spodku v souběhu s výtahnou kolejí zřídít bez úklonu.

Bylo zapracováno.

6. Na konci úseku prodloužit úpravu příkopů reprofilací stávajících příkopů o min. 15 m s navázáním na nové dno příkopů ze žlabů "J".

Bylo zapracováno

7. V dokumentaci není vhodně vyřešen přechod kolejnic tvaru S49 na "A". Požadujeme zkrátit nové kolejnice o cca 3–5 m na každé straně, doplnit přechodové svary a ponechat na začátku i na konci úseku ochranné pole s pružným upevněním. (přechodové svary s kolejnicí délky cca 3–5 m budou součástí ochranného pole nové bezстыkové koleje).

Bylo zapracováno.

8. Do technické zprávy nutno doplnit informaci o požadované minimální délce nových kolejnic v souladu s předpisem SŽ S3 díl IV čl. 7. a ustanovení o požadavcích na svařování nových kolejnic s ohledem na poloměr oblouku dle předpisu SŽ S3/2 - bezстыková kolej.

Bylo zapracováno.

9. Výstroj trati – sklonovník + 25 promile na délku 885 m nutno zároveň doplnit na konec úseku.

Bylo zapracováno.

10. Objekt nástupiště nutno v TZ opravit. Nově požadované parametry nástupiště budou výška 350 mm nad TK, vzdálenost od osy koleje min. 1 650 mm, doporučená hodnota vzdálenosti je 1 670 mm.

Bylo zapracováno.

11. Ve stavbě není předepsáno, zda a jak se má využít stávající šterkové lože. S ohledem na možnost přetřídění nebo recyklace např. na manipulačních plochách v ŽST Tachov doporučujeme doplnit informaci o nakládání s odpady.

Se stávajícím kolejovým ložem se uvažuje k recyklaci. Do TZ byla doplněna věta: Přebytkový materiál stavby (šterk kolejového lože a výkopové zeminy), který je vhodný

k další stavební výrobě nebo výstavbě, ale v rámci stavby ho již nelze dále využít, bude odvezen do recyklačního centra, kde bude provedena jeho následná recyklace pro další využití ve stavební výrobě nebo výstavbě.

Podepsal Schejbal Pavel, Ing. dne 28. 3. 2023

Připomínky ÚŘP Odbor technologie

Odpovědi projektanta: Ing. T. Vejběra, 734 570 972, vejbera@topcon.cz

Obecně

12. V celé dokumentaci je chybné označení trati. Trať Domažlice – Planá je nesprávný název, správné označení trati je dle TTP trať 717A Domažlice – Planá u Mariánských Lázní. **Bylo opraveno.**

B Souhrnná technická zpráva; B.1 Popis území stavby;

B.1.1 Všeobecně, str. 4, odst. první, první věta

13. Označení trati v dokumentaci jako trati 717 Domažlice – Planá je chybné, trať Domažlice – Planá je nesprávný název, správné označení trati je dle TTP 717A Domažlice – Planá u Mariánských Lázní. **Bylo opraveno.**

B.1.1 Všeobecně, str. 4, odst. druhý, druhá věta

14. Věta „Navržená rekonstrukce odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostních objektů v km 72,559, 72,937 a 72,721“.

V názvu dokumentace se hovoří o rekonstrukci dvou mostů, a to v km 72,637 a 72,721, ve větě výše pak už o mostech třech a to v km 72,559, 72,937 a 72,721, v C.1 Situační výkres širších vztahů jsou mosty okótovány jako v km 72,771, 72,637 a 72,559. Korektní km polohy - dle údajů z map ISPD (traťový úsek 0331), se jedná o most překonávající trvalý vodní tok v km 72,559, most překonávající trvalý vodní tok + místní komunikaci v ulici Knížecí alej v km 72,637 a most v km 72,721 překonávající nepevněnou účelovou komunikaci. Odstraňte rozpory v počtech (název dokumentace, záhlaví) a km polohách mostů a toto ujednoťte napříč celou dokumentací.

„Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá“ je oficiální název stavby resp. název zakázky – bude ponecháno – nelze změnit.

Nesoulad vznikl dodatečným vsunutím rekonstrukce mostu v km 72,559, který nebyl součástí stavby a byl dodatečně zakomponován do projektové dokumentace.

Jedná se o mosty v km 72,559, 72,637 a 72,721 – názvy byly opraveny.

Situace C.1 – opraven název na M KM 72,721

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

15. str. 19, první věta, předpis SŽDC D3 byl přejmenován. Správně má být SŽ D3. **Bylo opraveno.**
16. str. 19, poslední věta „Předmětem stavby jsou dva mosty v km 72,637 a 72,721.“ je nesprávně, předmětem stavby jsou tři mosty.

Bylo opraveno. „Předmětem stavby jsou mosty v km 72,559, 72,637 a 72,721.“

B.4.3 Dopravní opatření, str.20, 21

17. Varianta A: NAD Tachov – zastávka Tachov,

Vlaky budou zajiždět až na zastávku Tachov (jízda do km 72,4)... Zakreslená trasa NAD na obrázku, bod označený jako „START“ neodpovídá místu, kde je zastávka NAD (Tachov zastávka).

Varianta B: NAD Tachov – Bor

ÚŘP doporučuje jako preferovanou variantu z hlediska zabezpečení pracovního místa a dopravně-provozních důvodů jako vhodnější variantu B, případně navrhuje uvažovat trasu NAD v rozsahu doprava Staré Sedliště – ŽST Tachov.

Odůvodnění: Trať je řízena dle předpisu SŽ D3 dirigujičím dispečerem z ŽST Bor, jízdy do km do zastávky Tachov by musely být v příslušném km zajištěny přenosnou uzamykatelnou výkolejkou, označen konec vlakové cesty atd., v případě nutnosti a potřeby jízdy za výkolejku (podbíječka, pracovní mechanismy apod.) vyvstávají problémy typu nahlášení uzamčenosti výkolejky a volnosti trati dirigujičím dispečerovi (je nutný odborně způsobilý zaměstnanec), jak a kam zapsat vydané klíče od této výkolejky, jak tyto klíče navrátit zpátky k dirigujičím dispečerovi, když za tuto výkolejku mechanismy zajely a zůstaly za ní uzamčeny atd. **Bylo zapracováno – varianta A byla z dokumentace vyřazena.**

B.8 Zásady organizace výstavby; B.8.1 Postup výstavby, str.29

18. Věta „Požadovaná délka nepřetržité výluky požadovaná délka 90 dní.“ Nepřetržitá výluka v délce 90 dní (dle harmonogramu cca ½ červen – ½ září 2024) mezi ŽST Tachov – zast. Tachov zastávka není zapracována do aktuálního návrhu ročního plánu výluk 2024. **Viz odpověď bod 20.**

B.8.2 Etapizace výstavby celé stavby, str. 31

19. Věta „Příjezd k mostním objektům je možný pouze po drážním tělese ze zast. Tachov a Tachov.“ Opravdu bude příjezd k mostním objektům možný **pouze** po drážním tělese až z ŽST Tachov, nebo se jedná jen o nepřesnou formulaci? V jakých místech přesně ze směru ŽST Tachov budou silniční vozidla na drážní těleso najíždět (v případě, že skutečně až v ŽST Tachov, na záhlaví ŽST Tachov apod., budou zřejmě nutná dopravní opatření). **Nepřesná formulace – bylo vyškrtáno slovo pouze a věta přeformulována na: „Příjezd k mostním objektům je možný po drážním tělese ze zast. Tachov a ve směru od žst. Tachov (např. z přejezdu P772).“ Nemusí se jednat o silniční vozidla – mohou být např. využity plošinové vozy, vagony apod....**

B.8.8 Harmonogram výstavby a stavební postupy, str.32

20. Uvažovaná nepřetržitá výluka v délce 90 dní (cca ½ červen – ½ září 2024) mezi ŽST Tachov – zast. Tachov zastávka není zapracována do aktuálního návrhu ročního plánu výluk 2024.

Na základě informací zástupce investora pana Ing. D. Svobody a pana Bc. T. Holara je výluka pro rok 2024 zařazena viz níže (90N od 19.6-16.9.2024)

Aktuální návrh ročního plánu výluk - opravy/investice 2024																																		
Pol. číslo	VR	Číslo výluky	Místo vyloučení	Zač. provozu	Omez. rychlosti	LMT / MVI	PMR/OMR	ND	Poznámka	Důvod konání výluky	Začati	OK/Odjetí	Schvázeno	Druh akce	Typ akce	Charakter výluky	Doba trvání	Upravení	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Název stavby Název opravy	ISPROFOND PA		
6	71-7	V-021060/21	Bor - Tachov: tratová bez TV, Bor: záhl. směr Staré Sedliště, Staré Sedliště: celá bez TV,	ZP				ND		Výměna kolejnic a pražců, čištění KL v km 57,850-58,150 + přejezd km 57,996 (P755), 64,850-65,300 + přejezd v km 65,275 (P762), SVK v km 65,300-66,500, oprava 1 SK ve Starém Sedlišti, odstranění DVK, odstranění vegetace	ST Plzeň	PLZ 9	6	O	§	Ne	35d	25.7 - 28.8.															Výměna pražců a kolejnic v úseku Bor - Tachov Údržba, opravy a odstraňování závad u ST v obvodu OR Plzeň 2024/2026	654190073 654210091
7	71-7	V-010257/22	Staré Sedliště - Tachov: tratová bez TV,	ZP				ND		Rekonstrukce mostů v km 72,721, 72,637 a 72,559 (mostní konstrukce, spodní stavba, želez. svršek)	SS Japal - Plzeň	PLZ 9	6	I	§	Ne	90d	19.6 - 16.9.							12	31	31	16				Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá	3273214901	

Do STZ byl doplněn požadavek na výluku Staré Sedliště – Tachov – 90N

Závěrem

21. OŘ Plzeň požaduje s dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP.

Podepsal Karásek Antonín, Ing. dne 27. 3. 2023

Vážený pane inženýre,
k zapracování připomínek nemám námitek, souhlasím, děkuji za spolupráci a přeji Vám hezký den ...
S pozdravem
Karásek

Úsek techniky – Oddělení investiční

22. Požadujeme prověřit správnost umístění sklonovníků v celém úseku stavby dle předpisu SŽ D1.

Bylo prověřeno.

23. Rychlostník 50 v km 72,450 požadujeme posunout do stávající polohy do km 72,409. V případě uplatnění výhledového stavu musí být na konci stavby umístěn rychlostník ve směru na Tachov, který bude návěstit rychlost do stávajícího stavu.

Bylo zapracováno.

24. Požadujeme upřesnit dobu kdy bude zaveden rychlostní profil V130, když v TZ v čl. 5.1.2 se připouští možnost zavedení rychlosti V=55 km/h, V130=60 km/h. V případě zavedení rychlostní profilu V130 nutno doplnit výstroj tratě o příslušné návěsti související se změnou rychlosti.

Návrhové rychlosti V=55 km/h a V₁₃₀=60 km/h, zobrazené v dokumentaci fialovou barvou, znázorňují výhledový stav. Jejich zavedení záleží na rozhodnutí správce infrastruktury, předložená dokumentace pouze sděluje, že návrh GPK ve smyslu ČSN 73 6360-1 jejich výhledové zavedení umožní bez dodatečných úprav návrhových parametrů koleje

Podepsal Zdeněk Petr, Ing. dne 30. 3. 2023

Požadujeme tyto připomínky projednat a zapracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zapracování připomínek chceme být informováni.

Případně požadujeme jejich zapracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zapracováním do smlouvy o dílo.

Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby. Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat - nejpozději při předání staveniště zhotoviteli - jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností správy železnic, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Radek Makovec
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň



st 26.4.2023 7:42

Karásek Antonín, Ing. <KarasekA@spravazeleznic.cz>

RE: Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá - připomínky

Komu 'Vejběra Tomáš'

Zpráva se přeposlala 26.4.2023 14:05.

Vážený pane inženýre,
k zapracování připomínek nemám námitek, souhlasím, děkuji za spolupráci a přeji Vám hezký den ...
S pozdravem
Karásek

From: Vejběra Tomáš <vejbera@topcon.cz>

Sent: Tuesday, April 25, 2023 5:16 PM

To: Karásek Antonín, Ing. <KarasekA@spravazeleznic.cz>

Subject: Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá - připomínky

Vážený pane inženýre,
od pana ing. Z. Petra jsem na Vás obdržel kontakt. Rád bych tímto reagoval na Vaše připomínky k výše uvedené akci.
Zasílám Vám i soubor s požadavkem na výluku, který jsem obdržel od pana Holara.
Zároveň přikládám opravenou STZ a situaci C.1.
Připomínky můžeme probrat případně telefonicky či přes teams apod. Rád bych měl připomínky před závěrečným jednáním již vyřešeny s jednotlivými účastníky a konferenční jednání pak již bude spíše shrnutí a informace, že bylo zapracováno a upraveno dle požadavků jednotlivých správ.
V případě jakýchkoli dotazů mne neváhejte kontaktovat. Bude-li takto z Vaší strany vše v pořádku, požádal bych Vás o souhlasné potvrzení e-mailem, že byli Vaše připomínky vyřešeny. Odpovědi budou předneseny na závěrečném jednání (ke kterému budete přizván – možno presenčně, či distančně přes videokonferenci) a budou součástí dokladové části dokumentace.
S pozdravem a přáním pěkného dne
T. Vejběra

Hašek Jan

Od: Schejbal Pavel, Ing. <SchejbalP@spravazeleznic.cz>
Odesláno: čtvrtek 15. června 2023 15:03
Komu: Hašek Jan
Předmět: RE: Mosty Tachov, ukončení BK

Souhlasím s navrženým řešením

Tuto verzi prosím zapracovat do definitivní verze dokumentace stavby.

S pozdravem

Ing. Pavel Schejbal

Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Plzeň

IŽD
správa tratí Plzeň

Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň
T 972 524 206
M 602 633 251
E SchejbalP@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese spravazeleznic.cz/dolozka

Připomínky k DUSP akce „Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice-Planá“ (digitální forma)

Komu	Ing. Stanislav Kejval	Od koho	Ing. Kristýna Zýková
úsek, org. jednotka:	Úsek technický Plzeň, SSZ	úsek, org. jednotka:	Úsek technický Plzeň, SSZ
odbor:		odbor:	
	+420 602 774 961	telefon:	+420 608 660 647
	Kejval@spravazeleznic.cz	e-mail:	zykovak@spravazeleznic.cz
Datum	31.03.2023	Počet stran	2
		Počet příloh	0

Odpovědi projektanta: Ing. T. Vejběra, 734 570 972, vejbera@topcon.cz

K předložené dokumentaci mám tyto připomínky:

STZ, část B.6 zmiňuje, že budou do finální dokumentace zapracovány podmínky stanovisek správce povodí/toku a Krajské hygienické stanice. Doložte tato stanoviska (E. Dokladová část) a zapracování podmínek

- Doložte dendrologický průzkum a povolení kácení. **Bylo provedeno místní šetření, kdy byly stromy bránící realizaci označeny, zdokumentovány a určeny, změřen obvod v požadované výšce. Výstupem byl výkres, který byl zaslán na příslušný úřad se žádostí o povolení kácení.**
- Odpadové hospodářství
 - V části 1.1 a 1.2 IGP tělesa železničního spodku/mostů není patrné zda byl proveden odběr vzorků za účelem zjištění kontaminace. Doplněte.

Byly provedeny odběry vzorků z kopaných sond**Str.10 (1.1 - IGP PP) , dále viz E.2.2 – Odpadové hospodářství****5. ZÁVĚR**

Z inženýrskogeologického průzkumu železničního spodku (pražcového podloží), provedeného v celém požadovaném rozsahu v úseku trati Domažlice - Planá s rekonstruovanými mosty v km 72,637 a km 72,721, vyplývají následující souhrnná zjištění:

- společným znakem úseku trati jsou většinou malá mocnost šterkového lože pod pražci a chybějící konstrukční vrstva,
- drážní šterk je v úrovni pražců vesměs čistý, pod nimi středně znečištěný hlinito-písčitou zemínou,
- tělesa násypů, vybudovaná ze zvětralín místních krystalických hornin, charakteru drti či suti s proměnlivým zahliněním a s variabilní příměsí kamenů, tříd G4 GM - G3 G-F ± Cb, mají dle dosavadních poznatků příznivé složení, vodní režim i únosnosti, které plně vyhovují pro zemní plán a zčásti i pro plán železničního spodku (K 72.750 a K 72.925),
- **podzemní voda** na koruně násypů nebyla zastižena, nebylo zjištěno ani lokálně zvodnělé šterkové lože či saturované zeminy v místech s nedokonalým nebo nefunkčním odvodněním,
- pro splnění kritérií únosnosti, stanovených předpisem SŽ S4, je pro celý vymezený úsek navrženo vybudování konstrukční vrstvy ze ŠD 0/32 kv v jednotné tl. 200 mm,

- V tabulce na „Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle vyhlášky č. 8/2021 Sb.)“ je u odpadů kategorie 170504, respektive 170508 navrženo částečné využití v rámci stavby, zbytek je navržen k likvidaci jako odpad. Jednoznačná priorita vycházející ze zákona č. 541/2020 Sb. je maximální

možné materiálové využití. Materiál, který nebude využit v rámci stavby a zároveň není kontaminován musí být předán k recyklaci, nikoli likvidován jako odpad. **Bylo opraveno.**

Vážená paní inženýrko,
při kompletaci projektu jsem si uvědomil, že jsem Vám nezaslal reakci a odpovědi na Vaše připomínky.
V příloze Vám zasílám doplněnou STZ, dále přílohu E.2.2 Odpadové hospodářství, stanoviska správce toku a KHS.
Zároveň bych Vás požádal, bylo-li z vaší strany vaše splnění o zaslání potvrzujícího e-mailu, že byly Vaše připomínky vypořádány.
V případě, že byste potřebovala něco doplnit apod, neváhejte mne kontaktovat.
S pozdravem a přáním pěkného dne
T. Vejbera

From: Zýková Kristýna, Mgr. <ZykovaK@spravazeleznic.cz>
Sent: Thursday, June 15, 2023 10:57 AM
To: 'Vejbera Tomáš' <vejbera@topcon.cz>
Cc: Kejval Stanislav, Ing. <kejval@spravazeleznic.cz>
Subject: RE: Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá

Dobrý den, pane Vejbero,

děkuji za zaslání vyjadřovaček. Z uvedeného vyplývá nutnost získání výjimky ze zásahu do VKP, kterou je třeba vyjednat s místně příslušným orgánem ochrany ŽP, tj. OŽP ORP Tachov. Pokud by byla řádoucí účast SŽ v rámci jednání, tak se ozvěte. Ostatní stanoviska jsou v pořádku.

Co se týče vzorkování, předpokládám, že průzkum kontaminace z odebraných sond jste nedohledal? Pokud ne, v části E.2.2 kap. 8.2 uveďte, že vzorkování výkopové zeminy v rámci stavby provede zhotovitel stavby.

Děkuji a přeji hezký den, KZ

Mgr. Kristýna Zýková

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ

Specialista životního prostředí
Úsek technický Plzeň,
Oddělení podpory přípravy

Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8
Pracoviště: Suajická 1105/25, 326 00 Plzeň
M 608 660 647
E zykovaK@spravazeleznic.cz
www.spravazeleznic.cz



čt 15.6.2023 11:06

Vejbera Tomáš <vejbera@topcon.cz>

RE: Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice – Planá

Komu 'Zýková Kristýna, Mgr.'

Dobrý den,
děkuji Vám za rychlou reakci.
Doplnil jsem poznámku do E.2.2

8.2 Opatření ve fázi realizace

- Vznikající odpady budou zařizovány v souladu s Katalogem odpadů dle vyhlášky č. 8/2021 Sb.
- Původce odpadů povede řádnou evidenci odpadů.
- Vznikající odpady budou tříděny a dále využitelné odpady budou přednostně předány k recyklaci a následnému využití. Odpady určené k recyklaci nebudou obsahovat nebezpečné složky a nebudou znečištěny nebezpečnými látkami.
- Vzniklé odpady budou předávány pouze oprávněným osobám ve smyslu Zákona.
- Uložení odpadů na zařízeních staveniště či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu.
- Vzorkování výkopové zeminy v rámci stavby provede zhotovitel stavby.
- Případné rozborů výkopové zeminy nebo jiných odpadů budou prováděny akreditovanou laboratoří; ke každému odběru bude zpracován protokol o odběru. Kromě rozboru samotného bude protokol obsahovat přesné určení místa odběru, popis způsobu odběru a datum odběru.
- Každá nádoba s nebezpečným odpadem nebo místo soustředění nebezpečných odpadů bude řádně označeno a vybaveno identifikačním listem nebezpečného odpadu.
- Důsledně bude dbáno zákazu pálení odpadů.
- Při pracích s odpady s obsahem azbestu bude striktně postupováno podle technologických postupů projednaných s místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

S pozdravem a přáním pěkného dne
T. V.

Ing. Tomáš Vejbera
TOP CON SERVIS s.r.o.

Ke Stírce 56, 182 00 Praha 8
mobil: +420 734 570 972
e-mail: vejbera@topcon.cz
www.topcon.cz