



Správa železniční dopravní cesty

VOJÁČEK
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

*ÚT2
14/5 yai.*

Váš dopis zn.: 12301/2018-SZDC-SSZ-ÚT2-Voj

Ze dne: 16.2.2018

Naše zn.: 24692/2018-SZDC-GR-O13

Vyřizuje: Jiří Lelek

Telefon: 972 322 583

Mobil: 702 021 552

E-mail: lelek@szdc.cz

Datum: 11.4.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 287/1955

190 00 Praha 9

Pavel Vojáček

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ		Počet listů
Došlo dne:	11. 05. 2018	příloh
Č. j.:		příloh

J41934/18

Stanovisko k projektu stavby „Peronizace žst Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“

V rámci posouzení **projektu stavby** „Peronizace žst Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“, kterou zhotovila firma **METROPROJEKT Praha a.s.**, máme k předložené dokumentaci za SZDC GR O13 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

Bez zásadních připomínek.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Zpracovatel: Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz (železniční spodek)

SO 05-11-01

Všeobecně:

Věnujte pozornost odvodnění železničního spodku v zastávce Kovčín. Poloha trativodů a svodného potrubí bude muset být více v hloubce. V současné poloze se roznášecí deska v podstatě opírá o horní hranu potrubí. Trativody musí být podbetonovány. Proveďte úpravu odvodnění a úpravy proveďte ve všech výkresech.

TZ:

Z TZ vyjměte část týkající se návrhu pražcového podloží a vytvořte pro něj samostatnou přílohu TZ. Souvislý text není přehledný.

Doplňte výpočty únosnosti z tabulky návrhu konstrukce pražcového podloží. V tabulce jsou pouze hodnoty a není jasné, jak se k daným číslům dospělo.

Ve dvou úsecích, kdy nevyjde konstrukce na promrzání, nelze posouzení zanedbat. V těchto úsecích proveďte úpravu tloušťky štěrkodrtě o min. 5 cm, tak aby konstrukce vyhověla.

Uvažovat povolené promrznutí zlepšené zeminy do 1/3 tloušťky lze pouze při dosažení únosnosti 47% CBR. Pro zeminy typu F4 byly provedeny zkoušky s výsledkem pouze 32/37 %. V tomto směru je návrh směsi nedostatečný.

Doplňte do TZ technologické požadavky na zřizování vrstev a úpravu vrstev při zastižení jiného podloží, než se předpokládá (zejména zastižení skalního podloží – nutnost použít minerální směs).

Doplňte do TZ bližší specifikace použitých materiálů v pražcovém podloží. Úplně chybí popis geosyntetických materiálů.

Jaký je důvod použití filtrační geotextilie ve skladbě trativodů?

Opravte typ perforace trativodní trouby v TZ, perforace bude provedena po celém obvodu.

Doplňte popis trativodu průměru 200 mm.

Je odsouhlaseno použití trativodu ve sklonu pod 5 ‰? Doplňte podbetonování trativodu v místě přejezdu.

Doplňte do TZ způsob obetonování vyústění trativodů do zpevněných příkopů.

Doplňte popis svodného potrubí v místě přejezdu od šterbinového žlabu (v případě, že nebude popis v SO železniční přejezd).

Situace:

Upravte polohu trativodní šachty Š5A v km 300,529, šachta je zakreslena do propustku (to samé i v podélném řezu koleje č. 1)

Upravte polohu šachet Š1C a Š1D v km 300,531 tak, aby jejich poloha více korespondovala s propustkem.

Pokud je popsán typ zpevněného příkopu a příkopové zídky, bylo by vhodné doplnit i průměr trativodní trouby. Zejména v případě, kdy jsou v jedné větvi navrženy dva průměry.

U trativodních větví doplňte sklon toku.

V km 301,292 je vyústění svodného potrubí do stávajícího příkopu. Kam je tento příkop zaústěn?

Do situace dokreslete všechny terénní úpravy (např. v km 300,5 není zakreslena nová hrana zářezu u koleje č. 1).

Doplňte do situací související SO. Např. v žst. Pačejov chybí zakreslení kanalizace.

Podélný řez:

Do podélných řezů doplňte skladby ZKPP.

V podélném řezu koleje č.1 upravte polohu šachty Š 30 v km 301,9. Dle situace by měla voda téct směrem k šachtě Š 20.

Sladte popis vrstev pražcového podloží v podélném řezu dle návrhu pražcového podloží. Např. v km 301,850 chybí popis výztužného geosyntetika a separační geotextilie.

V podélném řezu koleje č. 1 upravte odvodnění v km 302,425, část zpevněného příkopu směřuje k propustku. V daném místě je také rozpor staničení začátku příkopové zídky UCB se situací (rozdílné délky TZZ3 a UCB).

Celkově sjednoťte začátky a konce odvodnění v podélném řezu a situacích.

V podélném řezu první koleje doplňte rozvodí v cca km 303,422. V situaci je vyznačeno, v podélném řezu nikoliv.

Vzorové příčné řezy:

Do vzorových příčných řezů doplňte nejbližší kopané sondy.

Upravte v příčných řezech skladbu travivodů dle TZ (průměr 150 mm, vyrovnávací vrstva štěrkopísku).

V případech sklonu pláně tělesa železničního spodku 4% doplňte tento popis do příčného řezu.

V příčném řezu P5 v km 301,250 je zakresleno nástupiště u koleje č.1, avšak dle situace nástupiště začíná až v km 301,267282. Upravte.

Pracovní příčné řezy:

V pracovních příčných řezech v km 300,200 a 300,225 chybí zakreslení rozšíření stezky pomocí zídky U3. V situaci a v podélném řezu je vyznačena.

V případech sklonu pláně tělesa železničního spodku 4% doplňte tento popis do příčného řezu.

K čemu slouží travivod u koleje č.1 cca v km 301,2 mezi šachtou Š1G a Š2G? Dle příčného řezu do travivodu nic neteče.

V příčných řezech jsou špatně umístěna nástupiště. Nástupiště začínají později, než je uvedeno v říčných řezech.

Jak bude ukončeno těleso v km 302,050 a 302,075 u koleje č.2?

Upravte odvodnění u koleje č. 2 v km 302,175? Voda stékající ze svahu k trati nemá kam odtéct.

V místě příkopového žlabu UCH v km cca 302,6 je popsán akumulací prostor 1,0 m. V příčných řezech tento prostor velikosti 1,0 m nedosahuje (v úrovni dna akumulacího prostoru). Upravte.

Hrana úpravy neodpovídá zakreslené hraně v situaci. Například v km 303,450 je svah u koleje č.1 jinde než v situaci.

Podélný geotechnický profil:

K sondám dopište chybějící úrovně zatěžovací zkoušky.

301 – V km 300,450 je zastiženo skalní podloží, přesto je navržena pouze ŠD se separační geotextilií a geomříží. V tomto úseku také navrhujeme použít minerální směs.

301 – Z jakého důvodu není použita vrstva ZZVC i v prostoru sondy v km 303,670, kde byla zastižena zemina F4 s únosností 18,8 MPa? Doporučujeme prodloužení zlepšené zeminy a její plynulé navázání na minerální směs.

301 – V úseku 303,970 až 304,670 jsou sondy, kde byla změřena únosnost v místě zemní pláně ve třech případech pod 30 MPa (dokonce i 9,8 MPa). Proč je v těchto místech navržena konstrukce pouze ze separační geotextilie štěrkodrtě? Jak bude garantována únosnost na ZP 30 MPa?

302 – v km 302,470 je zastižena hornina R5 a přesto je navržena pouze štěrkodrt' a separační geotextilie. Vysvětlete.

302 – V následující sondě v km 302,670 je únosnost 21,89 MPa. Dle technické zprávy by se zde mělo také nacházet výztužné geosyntetikum. Vysvětlete, proč zde není.

E.2 Nástupiště

SO 05-14-01

Všeobecně:

Výkres situace stavby je špatně vygenerován.

Doplňte vytyčovací výkresy nástupišť a pracovní příčné řezy.

TZ:

Do TZ doplňte použití pokynu 16456/2015 – O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“ a zapracujte tento pokyn do výkresové dokumentace. Do TZ definujte dle tohoto pokynu skladbu povrchu nástupiště.

Z jakého důvodu je pod kladecí vrstvou dlažby vytvořen podkladní beton? Jedná se o nestandardní řešení.

Situace:

Doplňte popis uzamykatelných branek na koncích nástupišť. Na konci nástupiště č.2 doplňte kótu konce zábradlí od osy koleje.

Před vstup na schodiště umístěte hmatový pás. U schodiště doplňte signální pás mezi schodištěm a vodící linií s funkcí varovného pásu. Lze umístit i mezi zábradlí a vodící linií s funkcí varovného pásu.

Je vhodné na první a poslední schod doplnit optické značení varovného pásu.

Vzorové příčné řezy:

Do vzorových příčných řezů doplňte související stavební objekty v aktuální podobě. Poloha kolejí a železničního spodku je nejistá. Sjednoťte ukončení konstrukční vrstvy pod nástupištěm. V tomto výkrese je zakresleno jinak než ve vzorových příčných řezech tratě. Buď ukončit před nástupištěním blokem, nebo až za. Neukončovat veprostřed.

Dopracujte vzorové příčné řezy v km 301,350 a 301,375.

SO 05-14-02

Všeobecně:

Vyřešte kolizi podkladního betonu pod nástupištěm a polohou odvodnění železničního spodku (viz úvod).

Doplňte vytyčovací výkres nástupiště.

TZ:

Pokud je zárubní zeď u koleje č. 1 součástí stavebního objektu nástupiště, tak detailněji tuto zeď popište do TZ.

Pro toto nástupiště je požadavek 20 MPa pro základovou spáru nedostatečné. Doporučujeme provést založení do nezámrzné hloubky.

Půdorys:

V situaci a v půdorysu vyřešte koordinaci s ostatními SO. Např. sloup trakčního vedení uprostřed přístupu na nástupiště, značka rozhlasu mezi nástupištní hranou a osou koleje.

E.3 Železniční přejezdy – železniční spodek

SO 05-13-01

TZ:

Doplňte do TZ popis konstrukce železničního spodku, ZKPP a odvodnění. Doplňte popis svodného potrubí ze šterbinového žlabu do podélného trativodu (svodného potrubí). Zejména z důvodů, že popis tohoto potrubí není nikde uveden.

Situace:

Doplňte popis odvodnění přejezdu. Doplňte napojení šterbinové žlabu na odvodnění spodku. Toto napojení není zakresleno ani v situacích úseků.

Příčný řez přejezdem:

V místě přejezdu zakreslete aktuální skladbu ZKPP. Doplňte podbetonování trativodů v místě přejezdové konstrukce. Doplňte rýhu pro svodné potrubí, které se vyskytuje vlevo. Zakreslená skladba trativodů neodpovídá popisu skladby v TZ části E.1.1.

Doplňte skladbu pod závěrnými zídkami, a pokud je to možné, proveďte podbetonování základu až na pláš tělesa železničního spodku.

Zpracovatel: Ing. Jiří Lelek, tel.: 972 322 583, email: lelek@szdc.cz (železniční svršek)

Bez připomínek

Zpracovatel: E.1.4 Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Šlais, tel. 720 053 213, Slais@szdc.cz)

Bez připomínek

Zpracovatel: Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz (Připomínky k jednotlivým částem a objektům)

SO 05-20-02 Most - podchod v km 301,378

- S ohledem na Vyhlášku č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, doporučujeme instalaci ještě jednoho madla ve výšce 750 mm na šikmý přístupový chodník.

SO 05-41-01 Žst. Pačejov, zastřešení výstupů z podchodu

- Doporučuji na stěny zastřešení podchodu umístit kalené bezpečnostní sklo, tam kde není čekací plocha pro cestující, a do exponovaných míst instalovat do stěn tahokov. Tahokov uchytiti na samořezné šrouby.
- Tvar střechy je v některých místech problematický. Při realizaci je nutné dbát na dodržení navrženého příčného sklonu střechy 5%, byl dostatečný pro spád odvodnění.
- V konstrukci přístřešku bude provedena příprava (konzoly, prostupy) na umístění svítidel a elektroinstalace. Silno i slabo proudé vodiče budou soustředěny v kabelových žlábech.
- Chybí výkaz výměr

SO 05-41-02 Zast. Kovčín, přístřešky

- Pokud je řez přístřešky správně, nemůžou být v přístřešku u koleje č. 1 odvodňovací otvory v dolní části přístřešku na niveletě zámkové dlažby. Otvory by tam neměly být vůbec, jelikož by mohlo ze svahu za přístřeškem naopak zatékat těmi otvory do přístřešku. Nebo svahování bude provedeno ve větším sklonu dál od přístřešku.
- Chybí výkaz výměr

Zpracovala: Ing. Boubelová Hana, tel. 972 244 498; boubelova@szdc.cz

SO 05-13-01 Rekonstrukce přejezdu v km 304,090

- Řešení železničního přejezdu musí být již v souladu s dokumentem „Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“, č.j. 15497/2017-SŽDC-GŘ-O13, tj.:
- Vzdálenost mezi hlavou pražce a závěrnou zídou musí být min. 200 mm
- Provéřit nutnost použití atypických vnějších přejezdových panelů

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Zásadně přepracovávané části dokumentace budou předloženy opětovně ke schválení.

Vypořádání připomínek požadujeme zaslat v předstihu před závěrečným projednáním na emailové adresy jednotlivých zpracovatelů.

Z projednání připomínek požadujeme zaslat záznam ke kontrole. Bez jeho ověření nelze proces projednání připomínek uzavřít.



Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru traťového hospodářství