


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		<b>PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ</b>	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b> LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 <b>Správa železnic, státní organizace</b> Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. ONDREJ KVAŠŇOVSKÝ	VEDOUcí TÝMU: ING. PAVEL KUČERA	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
	ING. ONDREJ KVAŠŇOVSKÝ	-	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HLUBOČKY	OBEC: HLUBOČKY	
<b>Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452</b>		ZAK. ČÍSLO MCO	20 - 017 - 239 - SR
		ÚČEL	DSP
		DATUM	07/2020
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
Doklady o projednání s odbornými útvary stavebníka		ČÁST <b>H.3</b>	POŘ.Č. -

## **H.3 Doklady o projednání s odbornými útvary stavebníka**

### **"Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 20,624, 22,452 a 29,592"**

#### ***O B S A H:***

1. 18. 06. 2020  
Záznam ze závěrečné porady
2. 02. 07. 2020  
Připomínky GŘ O13 OŽS
3. 10. 07. 2020  
Připomínky GŘ O13 OMT
4. 10. 07. 2020  
Připomínky OŘ Olomouc
5. 15. 07. 2020  
Připomínky SŽG

## **Záznam z pracovní porady**

### **ke zpracovávání dokumentace Projektu stavby**

# **„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 20,624, 22,452 a 29,592“**

která se uskutečnila dne 18.6.2020, v sídle společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 77900 Olomouc.

Přítomni: Dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: -

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

### **Úvod:**

Předmětem prací je zpracování projektové dokumentace (dále PD) opravy mostních objektů (3 mosty). Předpoklady a zadání dle Zadávacích podmínek (dále ZP) a Smlouvy o dílo (dále SoD) obecně:

- součástí dodávky bude vyjádření dotčených stran (dokladová část), zejména sítí na mostě a pod mostem
- nejsou požadovány doklady pro vydání stavebního povolení ani ohlášení
- součástí projektu bude podrobný harmonogram postupu prací. Předpoklad je provádění prací v nepřetržité výluce, v Domašově s výlukou vždy jedné koleje
- v koordinační situaci budou zakresleny inženýrské sítě
- zařízení staveniště bude přednostně umístěno na pozemku ve vlastnictví Správy železnic
- v části zařízení staveniště bude stanovena přístupová komunikace
- stavba bude ve výkazu výměr (rozpočtu), členěna na stavební objekty dle specifikace
- nabídková cena bude uvedena pro každý mostní objekt samostatně a následně bude uvedena cena celková za celou zakázku

Předpoklad realizace stavby je v říjnu 2020.

Projekt bude členěn na samostatné části s následujícími názvy:

### **„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624“**

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

**„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452“**

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

**„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592“**

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

~~SO 03 – Izolace~~

S investorem bylo dohodnuto sloučení objektu SO03 s objektem SO01.

**Záznam obecně:**

Na úvod jednání HIP seznámil zúčastněné se zadáním projektu a rozsahem prací dle SoD a ZP. Byly zopakovány závěry z minulé porady a to zejména:

- rozsah opravných prací nelze dodržet nutný obrys kolej. lože a VMP dle ČSN EN 73 6201 a předpisů SŽ
- potvrzení plánovaného termínu realizace říjen-listopad 2020. Na termín však bude mít vliv možnost financování stavby. Je možné, že jednotlivé stavby nebudou realizovány v jednom terminu (most km 29,592 bude nejspíš v roce následujícím).
- úprava kolejového svršku plně respektuje a navazuje na „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 - 86,719“ zaslaného Ing. Jiřím Grečným (SŽG). Rozsah úprav svršku je dán minimálními délkami kolejnicových pásů určenými správcem tratě.

Na jednání bylo dále domluveno:

- výkazy výměr budou odevzdány až do čistopisu projektu v termínu 31.7.2020
- investor nepožaduje zajištění souhlasných stanovisek k PD od dotčených orgánů, správců dopravní a technické infrastruktury a doklady o projednání s vlastníky pozemků a staveb dotčených stavbou. V dokladové části budou doloženy pouze vyjádření o existenci stávajících sítí, doplněny o vyjádření jednotlivých odborných správ OŘ Olomouc
- stávající sítě na mostě budou po dobu výstavby pouze ochráněny, případně dočasně stranově posunuty (nebudou přeloženy)
- do výkazu výměr každého objektu bude doplněna položka „odborný dozor zástupce ČD-Telematika“ a položka pro proměření kabelů před a po manipulaci
- investor projedná způsob ochrany kabelů po dobu výstavby s organizačními jednotkami SŽ a ČD a jejich smluvními organizacemi a zajistí souhrnné připomínky správy železnic ke konceptu dokumentace
- návrh přechodného dopravního značení a omezení provozu si zajistí, projedná a nechá si schválit zhotovitel stavby

- zhotovitel musí min. měsíc před zahájením dopravních omezení zabezpečit informovanost občanů o plánované stavbě (např. formou letáků)
- při vyčíslení nákladů za náhradní autobusovou dopravu se uvažuje, že náklady na NAD budou rovnoměrně rozděleny do rozpočtů mostních objektů v km 20,624 a v km 22,452 (předpoklad souběhu prací na obou mostech).
- po dobu výstavby mostu v km 20,624 musí být, dle požadavků obce Hlubočky, zajištěna výška průjezdného prostoru min. 2,8m

### **K jednotlivým objektům:**

## **„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624“**

### **SO 01 – Most v km 20,624**

*(Ing. Ondřej Kvašňovský)*

#### ***Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:***

#### **- Výměna mostnic, pozednic a úprava podlahových plechů**

Vzhledem k excentricitě koleje a převýšení trati jsou navrženy nové mostnice o profilu 260/240mm. Uložení mostnic plošné s upevněním svislým mostnicovým šroubem k horním pásnicím podélníků. Vzhledem k tomu že nelze dodržet izol. vzdálenost mostnicových šroubů a vrtulí dle TNŽ 73 6261, budou mostnicové šrouby izolovány pomocí samosmršťující fólie popř. namáčením do plastbetonu. Hlava šroubu bude zapuštěna do mostnice a zalita asf. zálivkou. Mostnice budou nad podélníkovými pásy zesíleny dřevěnými podložkami. Rovněž dojde k výměně pozednic.

Po výměně poškozených částí NK (zejména pásnic podélníků), proběhne na náklady zhotovitele detailní výškové zaměření podélníků a tabulka opracování mostnic bude aktualizována.

Stávající podlahové plechy budou sneseny, očištěny, vyrovnány a bude obnovena PKO (systém ONS13). Následně budou plechy dle potřeby upraveny a nanovo použity.

#### **-Oprava pojistných úhelníků, popřípadě výměna pražců pod pojistnými úhelníky**

Proběhne demontáž a prohlédnutí pojistných úhelníků. Na mostní konstrukci budou za předpokladu vyhovujícího stavu použity stávající PÚ. Ve výběžích budou použity nové PÚ i pražce pod PÚ. Bude zachován stávající průřez PÚ 150/100/14 dle výnimky v předpisu SŽDC S3.

#### **- Obsekání a oblití ložisek**

Ložiska budou očištěna a opatřena novou PKO. Styčné plochy budou ošetřeny grafitovým tukem. Zálivka ložisek se odseká a provedou se nové zálivky plastmaltou.

V oblasti podružných ložisek proběhne očištění a reprofilace stávajících bločků. Styk mezi bločkem a ložiskem bude zajištěn podlitím vysoko pevnostní kotevní zálivkovou maltou. Proběhne výměna styčnickového plechu, dolních úhelníků příčniců a mezi podružné ložisko a styčnickový

plech bude vložen nový plech spojen se styčnickovým plechem a dolními uhlíky pomocí HRC šroubů se skosenou hlavou, aby byl zabezpečen pohyb konstrukce po ložisku.

#### **-Statické posouzení podélníků, případné zesílení nebo výměna**

Vzhledem ke korozivnímu oslabení horní pásnice podélníků až do ostra a nevyhovující přechodnosti pro **TTZ C3-60** (traťová třída zatížení **C3** s rychlostí na mostě **60km/h**), budou obě pásnice podélníků demontovány a nahrazeny novými. Nové pásnice budou spojeny pomocí HRC šroubu ve stávajících polohách nýtu. Dále dojde k výměně výrazně korozivně poškozených prvků dle podrobné mostní prohlídky. S investorem bylo dohodnuto, že budou vyměněny pouze do ostra poškozené prvky uvedené v mostní prohlídce. Jedná se o následující prvky:

Horní a dolní pásnice podélníků, horní styčníky ztužení podélníků, dolní uhlíky prvního a posledního polopříčniku.

Zhotovitel si na vlastní náklady vypracuje výrobní dokumentaci nových prvků NK. Je doporučeno vítání der přímo na stavbě, protože nelze deklarovat identičnost archivní dokumentace se stávajícím stavem.

Investor projektantovi poskytne údaje o zatížení koleje na mostě potřebné pro výpočet součinitele objemu dopravy (únava).

#### **-Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace**

Investor neuvažuje s obnovou protikoroziní ochrany nosné konstrukce. Provede se pouze ruční mechanické čištění ocelové konstrukce s důrazem na čištění detailů, kde se hromadí usazeniny.

Bude odstraněna náletová vegetace pod mostem, kolem křídel a na svazích násypu. Na stávajících konstrukcích z kamenného zdiva bude provedeno celoplošné otryskání tlakovou vodou. Po otryskání se provede odsekání narušeného materiálu ve spárách do hloubky 80 mm a provede se hloubkové přespárování s vyhlazením povrchu malty ve spárách ocelovou spárovačkou.

#### **-Ojedinelé sanační práce na spodní stavbě**

Rozpadlé části říms OP1-pravá římsa, OP2-levá římsa budou odbourány. Na nově vzniknutou pracovní spáru se provede nadbetonování nových říms s výztuží B500B.

Levá římsa na OP1, pravá římsa na OP2 a závěrné zídky budou otryskány a provede se sanace a spárování zdiva.

Vysunutá římsa na pravém křídle OP2, která prorůstá kořeny, bude nanovo zazděna s použitím stávajících kvádrů.

Na opěře 1 bude odstraněná stávající kamenná přízdívka a bude nahrazena novou kotvenou přibetonávkou dle VL0 700.6.

#### **-Oprava zábradlí ve výběžích**

Levé stávající zábradlí na OP1 a pravé stávající zábradlí na OP2 bude doplněno o třetí madlo. Nová část pravého zábradlí na OP1 a levého zábradlí na OP2 budou šroubově spojeny se stávajícími konzolami zábradlí. Nové sloupky zábradlí s patní deskou budou kotveny do nově nadbetonovaných říms.

#### **- Provedení nových ocelových chrániček pro kabely**

Dle protokolu o podrobné prohlídce mostu je stupeň korozního napadení chrániček dle SŽDC S5/4 (ČD): cca 90% (Ri 5). Na stávající konzoly bude osazen nový plechový žlab pro vedení IS, který bude na koncích zapuštěn do šterkového lože.

Sítě (ČD- Telematika, SSZT) budou po dobu demontáže stávající chráničky položeny na konzolách. Po skončení montáže budou do nové chráničky vloženy. Obnažené kabely v přechodových oblastech budou po dobu výstavby ochráněny.

#### **- Provedení odvodnění svršku u opěr dle požadavku ST**

Příčná drenáž osazená do betonového lože a ochráněná geotextílií bude provedena za křídly mostu. Vyústění do svahu bude v nejnutnější míře odlážděno. Odvodnění bude součástí výkazu výměr SO 01.

**Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené.**

#### **SO 02 – Úpravy železničního svršku**

*(Ing. Radim Chýlek)*

#### **Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:**

#### **- Rozsah prací**

Ze strany investora byl vznesen požadavek na zřízení bezстыkové koleje v úseku km 20,330 – 20,369. Tento rozsah by byl nad rámec zadávacích podmínek stavby. Investorovi bylo vzhledem k náročnosti požadavku navrženo vytvoření dodatku smlouvy s novou cenovou kalkulací projektu a prodloužením termínu jeho odevzdání. Investor odmítl. Rozsah je tedy dán minimální délkou kolejnicového pásu 75 m. Minimální délka byla stanovena správcem tratě v rámci připomínek k minulé poradě.

#### **- Sestava železničního svršku**

Na minulé poradě byla schválena sestava železničního svršku s použitím nových kolejnic 49E1a betonových pražců B91s s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Později bylo traťmistrem navrženo použití nových kolejnic 49E1 na užitých pražcích SB6. Skutečně použitá sestava bude vzhledem k neúčasti kompetentního odboru SŽ diskutována telefonicky.

#### **Stanovisko O13 (Ing. Bednár):**

- navržená délka krajní vzestupnice nevyhovuje ČSN 736360-1 (n je menší než 1:400), je potřeba to upravit
- opravdu je uprostřed mostu LN s tak velkým rozdílem sklonů? V nákretném přehledu nic není – nejedná se o nadvýšení NK?
- zesílení mostnic nad podélníkovými pásy dřevěnými podložkami požadujeme výkresově doložit, není nám to jasné, pokud budou navrhovány atypické rozměry mostnic, je nutné uvažovat s dostatečnou časovou rezervou na jejich dodávky



## „Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452“

### SO 01 – Most v km 22,452

(Ing. Tomáš Prokš)

Železniční jednokolejný most z roku 1970 a délky 38,56 m se nachází v mezistaničním úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí a překonává vodoteč Bystřice (do Moravy) společně s příjezdovou komunikací u Krnovské opěry. Šířka mostu je 5,15 m, výška mostu nad terénem je 12,60 m. Rozpětí mostu je 26 m a délka přemostění 25 m. Nosnou konstrukci mostu tvoří ocelový trám tvořený plnostěnnou uzavřenou komorou výšky 2010 mm. Nosná konstrukce staticky působí jako prosté pole. Konstrukce je uložena na vahadlových ložiscích na olomoucké opěře pevná stolicová na krnovské opěře pohyblivá jednoválcová. PKO nosné konstrukce a vybavení je původní z roku 1970. Spodní stavbu tvoří dvojice železobetonových opěr olomoucká OP1 a krnovská OP2 doplněné po obou stranách opěr o betonová šikmá svahová křídla bez říms. Most je vybaven pochozí plochou z ocelových plechů upevněných pomocí podpůrné konstrukce a konzol k nosné konstrukci. Ke konzolám jsou přišroubovány sloupky zábradlí nenormové výšky 980 mm.

#### Stávající stav žel. svršku:

Ve stávajícím stavu je most umístěn v přímé. Niveleta koleje je ve stoupavém smyslu o velikosti cca 4,00 ‰ – 19,00 ‰.

Co se týče sestavy železničního svršku, tak na mostní konstrukci je použito přímé upevnění navařením přes ocelové podložky k hornímu plechu nosné konstrukce. Přímé upevnění místy vykazuje známky poškození, zejména se jedná o trhliny v rozponových podkladnicích a ohnuté upevňovací šrouby.

Použity jsou kolejnice S49. Před mostem je sestava svršku tvořena betonovými pražci SB5 s rozponovými podkladnicemi a svěrkami tvaru „T“. Výběh pro pojistné úhelníky před a za mostem je tvořen dřevěnými pražci s rozponovými podkladnicemi a kolejnicemi S49 a svěrkami typu „T“. Konstrukce železničního svršku je totožná jako konstrukce před mostem. Parametry vycházejí z nákresného přehledu železničního svršku.

#### Návrh úprav mostu dle rozsahu prací v ZP:

##### **Návrh na opravu (výměnu) prvků přímého uložení koleje na mostě**

Dle protokolu o podrobné prohlídce (2019) se na většině prvků přímého upevnění vyskytují trhliny v místě přivaření rozponové podkladnice k ocelové desce. Porušené prvky upevnění budou pokud možno repasovány. Pokud nebude možné zaručit úspěšné repasování, navrhujeme v plném rozsahu náhradu za upevnění typu DFF 300 s použitím speciální podkladnice s pružnými svěrkami Skl 15 a se zvýšenou příčnou pružností.

##### **Výměna pojistných úhelníků ve výběžích, úprava pojistných úhelníků na mostě**

Pojistné úhelníky na mostě budou z mostu odstraněny, očištěny a nově osazeny do nové polohy tak, aby splňovaly odstup od pojezdových hran kolejnic. Ve výběžích budou upraveny dle předpisu S3 díl XII.

##### **Výměna pozednic, popřípadě pražců pod pojistnými úhelníky**

Pozednice na opěře OP1 i OP2 budou vyměněny společně s dřevěnými pražci pod pojistnými úhelníky ve výběžích.

##### **Obsekání a oblití ložisek**



Degradovaný beton v okolí ocelových úložných desek bude odsekán a nahrazen polymer betonem a ložiska budou očištěna a promazána grafitem.

#### **Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace**

Bude odstraněna náletová vegetace pod mostem, kolem křídel a na svazích násypu. Plochy spodní stavby budou očištěny tlakovou vodou od mechu a kapradí. Nosná konstrukce bude očištěna tlakovou vodou a bude ověřen stav stávajícího PKO nátěru. Lokálně bude nátěr obnoven minimálně na povrchu nosné konstrukce. Korozní napadení a oslabený PKO nátěr na podřadných ocelových konstrukcích, jakými jsou zejména pochozí plechy a podpůrné konzoly, je na zvážení investora.

#### **Ojedinělé opravné práce na spodní stavbě**

Místa, kde dochází k odštěpování betonové krycí vrstvy vlivem koroze výztuže, bude výztuž ošetřena a krycí vrstva bude obnovena. Ojediněle výtluky v betonu budou opraveny sanační maltou. Předpoklad 15% povrchu. Dilatační spáry křídel budou pročištěny a zatěsněny.

#### **Oprava zábradlí ve výběžích**

Zábradlí uchycené do samostatných betonových patek bude demontováno. Budou osazeny nové sloupky zábradlí do nových betonových patek, stávající jsou již v patě prostoupeny korozí. Madlo a příčel mohou být využity stávající.

Dále nenormové zábradlí na mostě bude demontováno a pomocí nových sloupků bude docílena normová výšky 1,10 m. Madla a příčle mohou zůstat stávající.

Stávající ocelové prvky zábradlí, které budou ponechány, budou očištěny a opatřeny novým nátěrem.

Zábradlí kotvené do spodní stavby bude doplněno o dolní příčel a sloupky zábradlí budou nastaveny přibližně o 15 cm tak, aby výška horní madla splňovala normových 1,10 m.

### ***Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:***

#### ***Výměna/oprava přímého upevnění na mostě:***

S ohledem na pracnost a časovou náročnost byla investorem upřednostněna oprava stávajícího upevnění. Návrh opravy bude konzultován se správou trati.

V případě použití jiného způsobu upevnění např. DFF 300 nesmí výšková úprava koleje zasáhnout do nástupiště na zastávce Smilov.

#### ***Očištění a PKO nosné konstrukce:***

Nosná konstrukce bude očištěna pouze ručně s důrazem na místa, kde se drží nečistoty a je zde zvýšené riziko vzniku koroze. Uvažuje se s obnovou PKO pouze u pochozích plechů. Bude obnovena PKO na horní straně nosné konstrukce.

#### ***Přechod do trati:***

V upravovaném úseku před a za mostem v rozsahu výměny dřevěných prachů bude vytvarováno kolejové lože a zřízen přechod z mostu do trati s přechodem drážní stezky ve sklonu 12 %. Zábradlí ve výběžích budou tento sklon kopírovat a drážní stezka bude proti rozsypání šterku zajištěna starými betonovými prachy.

#### ***Provedení odvodnění svršku u opěr dle požadavku ST***

Za křídly mostu u krnovské opěry bude provedena příčná drenáž, která se osadí do betonového lože a ochrání vrstvou geotextilie. Vyústění do svahu bude v nejnutnější míře odlážděno. Odvodnění bude součástí mostního objektu SO 01.

**Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené.**

## **SO 02 – Úpravy železničního svršku**

*(Ing. Radim Chýlek)*

### **Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:**

#### **- Rozsah prací**

Rozsah je dán minimální délkou kolejnicového pásu 80 m. Minimální délka byla stanovena správcem tratě v rámci připomínek k minulé poradě.

#### **- Sestava železničního svršku**

Diskutováno bylo přímé upevnění použité na mostě. Investor se přiklání spíše k repasování stávajícího upevnění vzhledem k náročnosti případného nahrazení novým upevněním DFF300. Skutečně použitá sestava bude vzhledem k neúčasti kompetentního odboru SŽ diskutována telefonicky.

#### Stanovisko O13 (Ing. Bednář):

- s navrženou neschválenou „repasí“ upevnění nesouhlasíme, bude nutné použít upevnění DFF300+ místo nové pozednice osadit také DFF 300 přímo na přísl. upravenou závěrnou zídku (= upevnění osadit na zainjektovanou desku s kotevními šrouby pro kotvení podkladnice ....tj. stejný typ kotvení jako na mostě, resp. ocelové mostovce)
- vzhledem k tomu, že dál navazuje beton (min ve směru proti staničení - viz příloha) doporučujeme vložit už rovnou také beton - tedy VPS s přípravou na uchycení PÚ a zbytek navázat nějakým rozumným výziskem SB xP (podle návazného úseku)
- názvosloví používejte striktně dle S3 díl VII tj. žádné „s použitím speciální podkladnice s pružnými svěrkami Skl 15 a se zvýšenou příčnou pružností“ což budí jen další dotazy v případě objednávek
- důrazně upozorňujeme na nutnost včasného objednání upevnění jak DFF 300, tak atypických prahů VPS (pokud budou zvoleny) ....resp. prověření reálnosti termínu dodání !
- V tomto případě ale u DFF 300 upozorňujeme, že se musí být poptána již konkrétní technická specifikace (tvar kolejnice, úklon, typ kotvení, příp. počet uzlů se svěrkami „B“ ..... variantu „R“ tady nepředpokládám)

## **„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592“**

### **SO 01 – Most v km 29,592**

*(Ing. Martin Chrástek)*

Nosná konstrukce mostu je železobetonová se zabetonovanými nosníky. Rozpětí 4,1 m. Spodní stavba je kamenná, tížná. Rok stavby mostu dle prohlídky 1970 (to byla spíše provedená oprava). Rok výstavby dle výstavby trati, rozšíření ze 2 na 3 koleje z roku 1944.

Pod mostním objektem vede místní komunikace, pod ní je umístěn ČEZ-podzemní NN, Moravská vodárenská - vodovod, na úložném prahu umístěno VO Domašov n. B. Na mostě vedou kabely

správy železnic mezi kolejí 2 a 1 sdělovací a mezi kolejí 1 a 3 nejspíš kanel VO od kterého jsme nedostali žádné podkady.

Most je trojkolejný a je umístěn v žst. Domašov nad Bystřicí.

### **Rozsah prací:**

#### **- Etapy výstavby**

Opravné práce na mostě budou probíhat ve třech etapách dle postupu stanoveného v POV. V první etapě bude snesena kolej č. 3 a zapažena kolej č. 1, provede se nová pravá římsa a izolace odhalené NK. V druhé etapě bude snesena kolej č. 1 a zapažena se kolej č.2 a č.3, provede se nová izolace na odhalené NK a napojí se na etapu č.1. Ve třetí etapě bude snesena kolej č.2 a zapažena kolej č.1, provede se nová levá římsa, římsa na kolmém křídle a izolace odhalené NK s navázáním na etapu č.2.

Během výstavby první a třetí etapy bude provoz pod mostem uzavřen a doprava bude vedena podél dráhy do vedlejšího mostního otvoru ve směru na Krnov. Trasa bude vyklizena, dosypána šterkodrtí a zprůjezdněna.

#### **- Oprava izolace nosné konstrukce**

Železniční svršek bude snesen a po provedení opravných prací vrácen do původního stav, resp. do stavu dle SŽG viz objekt SO 02. Na obnažené NK bude odbourána spádová vrstva, proveden spojovací můstek a vybetonovaná nová ve sklonu 1,5% k rubu opěr, tl. 30-60mm nad nosníky. Spádová vrstva bude vyztužená karisíti 6x100x100. Jednotlivé etapy budou odděleny izolovanou dilatační sparou. Odbourány budou také římsy se zábradlím. Pokud bude povrch v takovém stavu, že bude možno provést SVI, předloží zhotovitel investorovi výsledky zkoušek a TP provádění izolace. Izolace NK bude provedena s ochranou litým asfaltem tl. min. 30mm zakrytým geotextilií 600g/m<sup>2</sup>. Ve stávajícím stavu není splněn požadavek na nutné kolejové lože. Vzhledem k návaznosti mostu na rozsáhlé přilehlé zdi, by jejich normová úprava, vyvolala velký konstrukční zásah do všech zdí přiléhajících k mostu. Proto tyto investorem požadované opravné práce na mostě tento stav nezlepšují.

#### **- Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace**

Spodní stavba bude očištěna tlakovou vodou, odstraněna vegetace na opěrách, křídlech i kolem křídla do vzdálenosti cca 3m. Za kolmým křídlem bude provedena dlažba do betonu tl. 350mm šířky 0,6m.

Na nosné konstrukci budou na podhledu mechanicky očištěny spodní pásnice nosníků od rzi a ošetřeny nátěrem OSN 13.

#### **- Opravné práce na betonové nosné konstrukci a spodní stavbě**

Spodní stavba bude otryskána tlakovou vodou a poškozené spáry mezi kameny hloubkově přespárovány. Vypadnuté kameny budou očištěny a zpátky osazeny.

Nosná konstrukce bude očištěna, čela NK budou současně se spádovou vrstvou dobetonována a propojena karisíti. Vyčnívající ocelové nosníky na nosné konstrukci budou opatřeny nátěrem OSN 13. Na betonových čelech mostu budou provedeny žluto-černé výstražné pruhy (Z9).

**- Oprava říms a zábradlí.**

Na mostě budou provedeny nové římsy. Vzhledem navazujícím rozpadlým římsám na zdech a nutnosti provedení zatěsnění dilatačních spár, bude provedena horní část nové římsy i na těchto zdech v délce cca 1,5m, uvolněné zůstávající sloupky zábradlí budou zabetonovány do římsy. Nic dalšího se na zdech řešit nebude. Římsy budou kotveny výztuží  $\varnothing 16$  zakotvenou chemickou maltou do vývrtu  $\varnothing 20$  do stávajících konstrukcí (NK a dříku křídel). Na mostních římsách bude provedeno nové třímílové zábradlí, oddělené od stávajícího zábradlí na zdech vzduchovou mezerou. Na krajních sloupcích bude osazena návěst Zúžený průjezdný průřez (žluto-černé pruhy). Na dilatovaném kolmém křídle bude provedena nová římsa kotvená od dříku. Do výšky cca 0,9m se provede nové třímílové zábradlí. Mezi stávajícími římsami a zábradlím není splněno VMP 3,0. Vzhledem k navazujícím zdem, kde VMP 3,0 také není splněno, investor souhlasí, že tyto parametry nebudou splněny ani po opravných pracích na mostě.

**- Inženýrské sítě.**

Inženýrské sítě je nutné před začátkem prací nechat vytýčit správcem sítí. Sítě v kolejovém svršku (ČD telematika a drážní VO) budou v rámci etap ochráněny a bočně odsunuty mimo probíhající práce cca 0,5m. VO obce Domašov n. B. bude ponecháno ve stávající poloze a bednění s podpěry provedeny tak, aby nebyly v kolizi a nedošlo k poškození kabelu. V případě jiné technologie, nebo potřeb stavby, musí zhotovitel zajistit projednání a odsouhlasení dodatečného uvolnění a posunutí kabelu v rámci rezerv na stožárech.

**- Výjimky z norem**

Na mostě ve stávající stavu není dodrženo VMP 3,0, ani minimální nutné kolejové lože. Vzhledem k návaznosti mostu na rozsáhlé přilehlé zdi, by jejich normová úprava několika násobně přesahovala rozpočet investora na opravné práce, vyvolala velký konstrukční zásah do všech zdí přiléhajících k mostu a výškové řešení zasáhlo až do nástupišť stanice. Stávající sklon spádové vrstvy NK bude zachován 1,5%.

Investorem souhlasí s tím, že provedené opravné práce na mostě tento stav nezlepší.

**Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené.**

**SO 02 – Úpravy železničního svršku**

*(Ing. Radim Chýlek)*

***Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:***

**- Rozsah prací**

Rozsah je dán minimální délkou kolejnicového pásu 75 m. Minimální délka byla stanovena správcem tratě v rámci připomínek k minulé poradě.

**- Sestava železničního svršku**

Na projekt SŽG jsou napojeny pouze úpravy na koleji č.1. Staniční koleje č. 2 a 3 jsou napojeny na stávající stav, neboť pro ně projekt vytvořen nebyl. Zaměření staničních kolejí bylo poskytnuto rovněž SŽG.

Stanovisko O13 (Ing. Bednář):

- navržené převýšení neodpovídá nákresnému přehledu

## **Zásady organizace výstavby**

(Ing. Petr Čech)

### **Mostní objekty v km 20,624 a v km 22,452:**

- Realizace obou mostů v souběhu.
- Do rozpočtu obou mostních objektů bude zahrnuta položky na přechodné DZ a na provizorní informační systém. Zhotovitel bude mít povinnost informovat místní samosprávu a dotčené obyvatele o časech, kdy bude průjezd pod mostem omezen a v jakém rozsahu. Úplné uzavírky jsou možné pouze ve velmi krátkých dobách s okamžitým uvolněním průjezdu, této skutečnosti bude odpovídat provádění prací a zázemí stavby. Informovanost bude prostřednictvím tabulí a letáků.
- Do rozpočtu obou mostních objektů bude zahrnuto závěsné lešení s pevnou podlahou, jako ochrana procházejících či projíždějících po mostem během provádění prací.
- Práce budou probíhat za nepřetržité výluky TK Hlubočky-Domašov nad Bystřicí v trvání na 21 dnů.

#### **Jízdy vlaků**

- a) Osobní vlaky Olomouc hl.n. – Hlubočky – Hrubá Voda a zpět pojedou bez omezení.
- b) Vlaky kategorie R linky R27 Ostrava – Opava - Olomouc a zpět budou na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí vyloučeny.
- c) Osobní vlaky Olomouc hl.n. – Hlubočky – Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí a zpět budou na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí a zpět vyloučeny.
- d) Jízda vlaků nákladní dopravy bude vyloučena v úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí.

#### **Dopravní opatření**

- a) Při jízdě vlaků dle bodu 7a) nejsou potřeba dopravní opatření.
- b) Dle bodu 7b) budou rychlíky linky R27 na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí nahrazeny autobusovou dopravou. Stanice Hlubočky-Mariánské Údolí nebude obsluhována. Cestující z této stanice ve směru Opava východ využijí Os vlaky směr Olomouc hl.n., kde přestoupí na náhradní autobusovou dopravu směr Domašov nad Bystřicí.
- c) Dle bodu 7c) budou osobní vlaky na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí nahrazeny autobusovou dopravou. Náhradní autobusová doprava neobsluhuje mezi stanicemi Olomouc hl.n. – Jívová nácestné stanice a zastávky. Cestující z těchto stanic a zastávek ve směru Opava východ pojedou vlakem přes stanici Olomouc hlavní nádraží, kde přestoupí na náhradní dopravu směr Domašov nad Bystřicí (a opačně). Zastávka Hrubá Voda-Smilov nebude po dobu výluky obsluhována. Zastávka Jívová nebude obsluhována, náhradou bude autobusová zastávka „Jívová, nám.“ v obci Jívová.
- d) Dle bodu 7d) budou stanice Krnov, Valšov, Dětrichov nad Bystřicí, Bruntál obsluhovány ze směru od Opavy (toto se týká vlaků 81003, 81601, 81001, 81621, 81603, 81623 ve směru od Olomouce a vlaků 80102, 81600, 81620, 81602, 81624, 80100 ve směru do Olomouce).

Náklady na NAD budou rovnoměrně rozděleny do rozpočtů mostních objektů v km 20,624 a v km 22,452 (předpoklad souběhu prací na obou mostech).



**Most v km 29,592:**

- Práce budou probíhat za postupných nepřetržitých výluk jednotlivých staničních kolejí v ŽST Domašov nad Bystřicí v trvání na 21 dnů, nepřetržitá výluka TK není navržena.
- Bude nedotčen a chráněn kabel obecního VO pod mostem.
- Most v km 29,592 představuje mimoúrovňové křížení tří staničních kolejí v ŽST Domašov nad Bystřicí a místní komunikace (ulice Ztracená). Tato MK bude po dobu prací úplně uzavřena na dobu 2x14 dnů (14 dnů v období 10/2020, 14 dnů v období 11/2020). Objízdná trasa je uvažována z ulice Ztracené pod tratí klenbovým mostem (je situován cca 80 m dále směrem na Moravský Beroun).
- Do rozpočtu obou mostních objektů bude zahrnuta položky na přechodné DZ a na provizorní informační systém. Zhotovitel bude mít povinnost informovat místní samosprávu a dotčené obyvatele o časech, kdy bude průjezd pod mostem omezen a v jakém rozsahu.

V Ostravě dne 23.6.2020

Zapsali:



Ing. Ondřej Kvašňovský a kolektiv projektantů

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Přílohy:

1. Listina přítomných









## Listina přítomných

Předmet porady: Projekt stavby "Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 20,624, 22,452 a 29,592"

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Datum: 18.6.2020

Podpisem účastníci potvrzují, že byli seznámeni s účely a způsobem zpracování osobních údajů zde uvedených a se svými právy.  
\* Uvedení údaje je dobrovolné, neuvedením žádaného kontaktního údaje se účastník zbavuje možnosti získání aktuálních informací o postupu prací na zákazce.

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titul)	Telefon* (priorita mobilní)	E-mail*	Podpis
1	MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.	Kvašňovský Ondřej, Ing.	735 102 252	kvasnovsky@moravia.cz	
2	—II—	CHRASTEK MARTIN	733 622 921	martin.chrasteck@moravia.cz	
3	—II—	CHILEK RADIM, ING.	735 102 254	chylek@moravia.cz	
4	—II—	PROBŠ JARMIŠ		prob@moravia.cz	
5	Obec Hlubočky	Běhal Tomáš	730 914 139	behal@hlubocky.cz	
6	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	ČECH PETR	605 229 034	cechp@moravia.cz	
7	SŽ OŘ Olomouc PHIT	DUPNÝ JAROSLAV	606 06 1234	dupny@szor.cz	
8	SŽ OŘ Olomouc SMIT	BASLER MIROSLAV	602 453 726	basler@szor.cz	
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					

## **Připomínky GR O13 Oddělení železničního svršku**

### **Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624 SO 02 Úpravy železničního svršku**

- Navržená délka krajní vzestupnice nevyhovuje ČSN 73 6360-1 (n je menší než 1:400). Návrh je nutné uvést do souladu s normou, s udělením výjimky v gesci O13 nelze uvažovat. Z tohoto parametru se výjimky nedávají. V situaci je nutné popsat geometrii oblouku, na který mezilehlá přechodnice navazuje.  
**Reakce: Délka přechodnice byla protažena za přechodnici do směrového oblouku. Přechodnici z hlediska dispozice mostu a rozsahu prací nelze upravovat (Ing. Radim Chýlek)**
- Zakreslete rozsah přechodů stezek.  
**Reakce: Bylo doplněno (Ing. Radim Chýlek)**
- V situace vyznačte rozsah směrových a výškových úprav. Ve výkresu je červeně zakreslena kolej v celém rozsahu výkresu.  
**Reakce: Vzhledem k napojování na projekt SŽG není provedena směrová a výšková úprava stávajícího stavu. (Ing. Radim Chýlek)**
- Opravdu je uprostřed mostu LN s tak velkým rozdílem sklonů? V nákrešném přehledu nic takového není – nejedná se o nadvýšení NK? Požadujeme vyjasnit. Z SO 01 není nadvýšení zřejmé, je nutné ho vytvářet výškovým umístěním mostnic?  
**Reakce: Jednalo se pouze o nadvýšení NK. Niveleta byla upravena (Ing. Radim Chýlek)**
- Zesílení mostnic nad podélníkovými pásy dřevěnými podložkami požadujeme výkresově doložit. Pokud budou navrhovány atypické rozměry mostnic, je nutné uvažovat s dostatečnou časovou rezervou na jejich dodávky.  
**Reakce: Jedná se o typické rozměry mostnic. Výkresy rozdělení mostnic a opracování kostnic byli zaslány v rámci PD k připomínkovému řízení. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**
- Podélný profil je velmi zjednodušený, doplňte alespoň popis návrhu kol. roštu a stávající kol. rošt, na která se navazuje. Není jasné, jaký materiál se použije ani v jakém rozsahu.  
**Reakce: Bylo doplněno (Ing. Radim Chýlek)**
- Vzhledem k tomu, že dilatující délka NK je větší než 30 m a nenavrhuje se KMDZ a zároveň se navrhuje svaření navazujícího úseku do dlouhých KP, je potřeba posoudit max. velikost dilatač. spáry. Projednejte s ing. Szabó.  
**Reakce: Tato záležitost byla projednána s panem ing. Szabó. Budou navrženy dilatační zařízení vzhledem k překročení dilatující délky NK a k výhledu přerušené bezстыkové koleje. (Ing. Radim Chýlek)**
- Technická zpráva – z výkresových příloh není zřejmé, jaké jsou výškové a směrové posuny v místě napojení na stávající stav. Požadavek napojení na projekt PPK může vést na posuny až 10 cm (dle zadání projektů PPK). S tím souvisí připomínka výše, která požaduje

upřesnit začátek a konce směrových a výškových úprav. V krátkém úseku před mostem není účelné navrhovat betonové pražce B91 odlišných charakteristik než navazující kol. rošt (pokud je výchozí stav odlišný od nákrešného přehledu, je potřeba to zobrazit v zákresu žel. svršku). Umístění kolejnicových styků je potřeba vyjasnit. Pokud jsou uvažované délky větší, než definuje předpis S3 díl XI kap. VII, je potřeba splnit a doložit požadované náležitosti. Pro umístění styků platí díl XII tab. 2. Vše je potřeba výkresově doložit. Rozšíření rozchodu 0,2 mm nenavrhujte, tím že upravujeme celý oblouk R273 m vč. přechodnice, tak rozšíření není třeba. Požadavky na BK jsou bezpředmětné, bude postupováno dle S3 díl XI. Technickou zprávu redukuje tomu, co se v rámci SO skutečně řeší! Např. se popisuje realizace sanace žel. spodku a BK, ale takové práce nejsou předmětem stavby. TZ obsahuje spoustu zbytečných informací. Naopak je potřeba upřesnit návrh kol. roštu.

**Reakce:** směrových a výškových posunu jsme si vědomi. Nicméně záležitost byla opět projednávána s panem ing. Vachutkou (SŽG), který na napojení trval. Pražce B91 S jsou v roštu obsaženy již v stávajícím stavu (nezakresleno NPŽS). Styky byly charakterizovány. Rozšíření bylo zrušeno. TZ byla upravena. (Ing. Radim Chýlek)

## **Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452**

### **SO 02 Úpravy železničního svršku**

- Dilatující délka mostu (cca 25 m) je větší než umožňuje pro převedení BK předpis S3 díl XII tab. 1. S gestorem BK a předpisu S3/2 ing. Szabó je potřeba projednat podmínky posouzení BK na mostě.

**Reakce:** Bude zapracováno (Ing. Radim Chýlek)

- Připomínky k použití upevnění DFF300 viz vyjádření ing. Langerá

**Reakce:** připomínky byly zapracovány (Ing. Radim Chýlek)

- Podélný profil je velmi zjednodušený, doplňte alespoň popis návrhu kol. roštu. Není jasné, jaký materiál se použije ani v jakém rozsahu. Výškový návrh musí odpovídat použité sestavě upevnění, pokud most nebude výškově upraven.

**Reakce:** Bylo doplněno (Ing. Radim Chýlek)

- Technická zpráva – obecné připomínky platí shodně s předchozím mostem. Při použití upevnění DFF 300 budou pojistné úhelníky na VPS pražcích.

**Reakce:** Bylo doplněno (Ing. Radim Chýlek)

- Vzhledem k návrhu pražců B91 je potřeba brát ale v potaz, že použitím těžkých pražců a pružného upevnění dojde k podélnému ukotvení kolejnicových pásů. Z tohoto důvodu je žádoucí udělat ve směru stoupající nivelety za mostem viditelnou kontrolní značku např. nad hranou podkladnice vzdálenou cca 200 m od místa ukotvení. Tato značka bude předmětem kontrol vždy před příchodem vysokých teplot (při jarní komplexní prohlídce trati). Pokud se zjistí posun směrem k přejezdu např. o 30 mm, dohledá se dle S3/2 příloha 4 tabulky pro prodloužení kolejnicových pásů změna UT z původní (např. 20°C) o 13°C. Tlakové síly tedy působí již od 7°C a při vysokých teplotách hrozí vybočení.

**Reakce:** Bude zapracováno (Ing. Radim Chýlek)

## Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592

### SO 02 Úpravy železničního svršku

- Navržené převýšení neodpovídá nákresnému přehledu ani údajům v TZ. Uvedte do souladu.

**Reakce: Bylo uvedeno do souladu (Ing. Radim Chýlek)**

- Technická zpráva – obecné připomínky platí shodně s předchozím mostem.

**Reakce: Bylo doplněno (Ing. Radim Chýlek)**

- S návrhem bet. pražců na mostě nelze souhlasit, protože vzhledem k navržené niveletě koleje není splněna min. tl. kol. lože dle S3 díl XII. Niveletu je potřeba upravit, nebo navrhnout pražce dřevěné. I v případě použití dřevěných pražců je akceptovatelné minimum 20 cm pod pražcem, které umožní alespoň strojní podbíjení bez poškození izolací – viz S3 díl X. Pokud nebude cílová úprava nivelety navržena, je potřeba zvážit zbytkovou živostnost mostu a příp. je upravit, aby vyhovovali cílové niveletě koleje.

**Reakce: Bylo upraveno (Ing. Radim Chýlek)**

- Podélný profil je velmi zjednodušený, doplňte alespoň popis návrhu kol. roštu. Není jasné, jaký materiál se použije ani v jakém rozsahu.

**Reakce: Bylo doplněno (Ing. Radim Chýlek)**

## **Připomínky GR GR O13 OMT**

Oprava mostů v km 20,624, km 22,452 a km 29,592 na trati Hlubočky - Domašov - připomínky O13 OMT k DSP

K připomínkám byla předložena dokumentace DSP. Zhotovitel dokumentace MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Mosty - (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, [Necekal@szdc.cz](mailto:Necekal@szdc.cz))

Obecně

Objekty musí splňovat požadavky na přechodnost a zatížitelnost a prostorovou průchodnost. V opačném případě je nutné řádné odůvodnění pro zachování stávajícího stavu.

Provedení statických posudků na zatížitelnost a průchodnost nebyli součástí zadávacích podmínek zakázky. Jedná se o opravné práce na stávajících mostech. Dle ZP bylo požadováno statické posouzení podélníků u mostu v km 20,624. To je v PD tohoto mostu doloženo. Investor, z důvodu návazností a zvýšeným nákladům, požadoval zachování současného VMP, ikdyž neodpovídá požadavkům normy. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

Odláždění - doplnit kóty nutné pro výpočet výměr. Plochu odláždění navrhovat úsporně při splnění požadavků norem. Požadavek na tloušťku bet. lože u odláždění projednejte se SMT.

Bude doplněno. Kámen 200mm, beton 150mm. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

Součástí dokumentace bude statické posouzení.

Nebylo součástí zadávacích podmínek. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

Požadavky na betony - třídy betonu, specifikace aj. budou použity v souladu s TKP 17.

Přehlednost výkresů - bude barevně odlišen stávající a nový stav.

Uvádět odkazy na platné předpisy. TZ budou obsahovat přehledy použitých norem, předpisů a ostatních dokumentů.

Bude zkontrolováno, ve většině případů je již součástí PD. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

### **SO 01 železniční most v km 20,624**

Chybí výkresy č. 2.7, 2.8 a 2.9 - výkresy tvaru a výztuže říms, výkres zábradlí.

Bude doplněno. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

Technická zpráva

Chybí přehled použitých předpisů, norem a dalších dokumentů - nutno doplnit.

Bude doplněno. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

#### **2.2.4**

Podlahy - doplnit jakost materiálu.

Budou použity stávající sanované podlahy. Jakost materiálu není v archivní dokumentaci uvedena. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

Zábradlí - chybí průřezy jednotlivých prvků.



Průřezy stávajícího zábradlí budou doplněny. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

2.5.1 je nutné provést kontrolu uložení jednotlivých ložisek a uvést, zda je nutná jejich repase.

Dle podrobné mostní prohlídky a prohlídky projektanta nebyly nalezeny poruchy, které by mohly způsobit nefunkčnost ložisek.

Ložiska nebudou repasována. Budou pouze očištěna a bude obnovena PKO. Styčné plochy budou ošetřeny grafitovým tukem. Na úložných prazích bude v okolí ložiskových ocelových úložných desek odsekán degradovaný beton a bude reprofilován statickou sanační polymer maltou.

Pro provedení sanace podružných ložisek bude styčník polopříčníků a podélníku lokálně přizvednut cca o 10mm. Proběhne sanace stávajícího podružného ložiska zejména obnova PKO, zabezpečení styku mezi bločkem a podružným ložiskem podlitím vysokopevnostní kotevní závlivkovou maltou a reprofilace stávajícího bločku.

Dále proběhne výměna spodních uhlíků příčníků a styčnickového plechu spodního ztužení. Mezi ložisko a styčnickový plech spodního ztužení bude vložen nový plech 250x400. Funkcí vloženého plechu je vyrovnaní výškové úrovně podélníků a polopříčníků v oblasti podružného ložiska. Tloušťka plechu bude doměřena na stavbě po vyrovnaní podélníků. Plech (profilu 250x400) bude spojen se styčnickovým plechem a dolními uhlíky příčníků pomocí HRC šroubů se skosenou hlavou aby byl zabezpečen pohyb konstrukce po ložisku. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

Doplnit, jestli při provádění údržbových prací ložisek bude nutné přizvednutí OK (čištění, PKO aj.).  
Viz výše. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

4.5.2 Pojistné úhlíky - z pohledu zjednodušení stavebních prací upřednostňujeme opětovné použití stávajících repasovaných úhlíků. Pokud budou použity úhlíky stávající a nově vyrobené je nutné zajistit jejich vzájemné stykování dle norem. Detaily budou zakresleny ve výkresech (stykování, dilatace, vyrovnávací podložky atp.) Je třeba prověřit, jestli prvky navrhovaných rozměrů jsou ve výrobě a lze je objednat.

Vzhledem k tomu, že úhlíky 150/100/14 nelze zajistit, budou PÚ vyměněny na mostě i ve výběžích. Nový profil úhlíků je 160/100/14. Detaily výběhu dle S3. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

#### 4.5.1 Mostnice

Pokud je to možné (tj. v souladu s normami) požadujeme zachovat stávající rozdělení mostnic. Budou použity typizované rozměry mostnic s dřevěnými klíny.

Je použito stávající rozdělení mostnic s typizovanými rozměry mostnic. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

Údaje v tabulce opracování mostnic budou vycházet ze zaměření na podélnících v místě jednotlivých mostnic, stávající nivelety koleje a navrhované nivelety koleje na mostě. U pozednic prověřit navrhované rozměry - týká se také ložné plochy.

Výšky pásnic podélníků uvedené v tabulce budou určeny dopočtem dle archivní dokumentace a poskytnutého zaměření. Nicméně vzhledem na nutnost výměny pásnic, části NK, odhadnutou hodnotu nadvýšení konstrukce a nutnost nadzvedání konstrukce bude nutné provést aktualizaci tabulky opracování mostnic zhotovitelem stavby.

Navrhované rozměry pozednic byly ověřeny prohlídkou. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

#### 4.3.1 Ložiska

Po kontrole funkčnosti uložení (podlití atp.) budou navrženy potřebné stavební úpravy.

Pouze u podružného ložiska viz výše. (Ing. Ondřej Kvašňovský)

#### 2.5.1 Ocelová konstrukce

Oprava a výměna poškozených prvků - nové prvky budou provedeny z materiálů předepsané jakosti dle TKP 19. K jakosti materiálu je nutno doplnit odkazy na příslušné ustanovení normy.

**Bude doplněno. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

Pokud tomu nebrání jiné vážné důvody upřednostňujeme spojování jednotlivých prvků nýtováním. U složitých detailů tj. míst, kde nelze nebo velmi obtížně provádět nýtování lze po souhlasu stavebního dozoru a projektanta použít HRC šrouby.

**Správcem objektu je požadováno použití HRC šroubu v celém rozsahu sanace. U závěrných zídek není prostor pro provedení nýtů, stavba je časově omezená krátkými výlukami, ve kterých by nebylo možné tak velké množství nýtů provést. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

Místa, kde dochází k oslabení průřezů (vruby, praskliny atp.) je nutno posoudit z pohledu statického působení na konstrukci a případně navrhnout opatření.

**Dle zadávacích podmínek byly posouzeny a vyměněny zkorodované a poškozené prvky podélníků a příčného ztužení podélníků. Statický posudek celé konstrukce nebyl v zadávacích podmínkách projektu požadován. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

5.1 Statický přepočít -ve statickém výpočtu zatížitelnosti podélníků je nesprávně uvedeno, že se jedná o zatížitelnost mostu viz přehled zatížitelnosti. Pokud nejsou k dispozici údaje o zatížitelnosti mostního objektu požadujeme vypracování statického přepočtu.

**V statickém výpočtu, částí zatížitelnost bude opraveno „Přehled zatížitelnosti mostu“ na „Přehled zatížitelnosti podélníků“.**

**Při opravných pracích se nemění zatížitelnost mostu jako celku. Dle zadávacích podmínek statický výpočet celé konstrukce nebyl požadován. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

#### 4.4 Sanace spodní stavby

Přibetovávk na OP1 - z dokumentace není zřejmé a jakou přibetonávku se jedná - upřesnit popis v TZ a ve výkresech. posoudit, jestli není vhodnější opětovné přezdění.

**Vzhledem k tomu, že stávající přízdívka není konstrukčně spojena s opěrou a samovolně odpadává, navrhujeme provést novou přibetonávku kotvenou do stávající opěry. Detail bude doložen. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

Spárovací malty, zálivkové hmoty - doplnit požadavky na mechanické vlastnosti materiálů.

**Bude doplněno. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

Dilatační zařízení (DZ) - ověřit zda je nutné osadit dilatační zařízení z pohledu dilatující délky konstrukce a ukončení bezстыkové koleje, pokud je navrhována. Realizaci DZ případně návrh jiného opatření je nutné zakreslit ve výkresech.

**Bude ověřeno s projektantem železničního svršku. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

V seznamu příloh chybí přehled použitých předpisů, norem a dalších dokumentů

**Bude doplněno. (Ing. Ondřej Kvašňovský)**

### **SO 01 železniční most v km 22,452**

Technická zpráva

Základní údaje o mostu - v položce staničení je uveden nesprávně ev. km 20,624

**Bude doplněno. (Ing. Tomáš Prokš)**

3.5.1 - chybí jakost materiálu pro kotevní desky, pojistné úhelníky viz 3.14.

**Bude doplněno. (Ing. Tomáš Prokš)**

PKO - chybí ložiska.

**Bude doplněno. (Ing. Tomáš Prokš)**

Osazení pojistných úhelníků - ve výkresech detailů mimo jiné okótovat vzájemnou polohu pojistných úhelníků a kolejnic dle předpisu SŽDC S3, Díl XII.

**Bude doplněno. (Ing. Tomáš Prokš)**

Dále v přiměřeném rozsahu využít připomínek uvedených v objektu v km 20,624 pro kontrolu ložisek, pojistných úhelníků, ocelových podlah, dilatačních zařízení, sanace spodní stavby, provedení statického přepočtu aj.

**Budou použity stávající pochozí plechy očištěné a opatřené novým PKO.**

**Ložiska budou pouze očištěna, ošetřena tukem s grafitem a obnoví se PKO. Pokud to bude možné, bude snaha se vyhnout nadzvednutí konstrukce.**

**Při opravných pracích se nemění zatížitelnost mostu jako celku. Dle zadávacích podmínek statický výpočet celé konstrukce nebyl požadován.**

**PÚ na mostě i ve výběžích budou vyměněny za nové. Nový profil úhelníků bude 160/100/14. Způsob stykování bude doplněn do výkresů. Detaily výběhu dle S3. (Ing. Tomáš Prokš)**

## **SO 01 železniční most v km 29,592**

Technická zpráva

5.2 - pro prostorové uspořádání uveden VMP 3,0 + rezerva 125 mm, z výkresové přílohy 2.3 není tato skutečnost zřejmá - k vnitřní hraně nového zábradlí kóty 3004 a 3005 mm - vysvětlit nebo opravit.

**Na začátku je věta kolik by tam mělo být, na konci odstavce vysvětleno, že tam není možno dodržet. (Ing. Martin Chrástek)**

Pokud nejsou k dispozici údaje o zatížitelnosti mostního objektu požadujeme vypracování statického přepočtu.

**Jedná se o opravné práce, bez zásahu do nosných prvků, statický výpočet nebyl požadován. (Ing. Martin Chrástek)**

Nově zřizované žb. římsy budou navrženy tak, aby umožnily zřízení kolejového lože o požadované tloušťce 350 mm. Bude zakresleno a okótováno ve výkresech. Navrhovanou tloušťku kolejového lože cca 240 mm je nutno odsouhlasit GŘ OŽsv.

**Římsy zůstávají ve stávajícím stavu, které navazují na stávající římsy na opěrné zdi a zábradlí. Betonové pražce se budou měnit za dřevěné se šterkovým ložem min. 200mm (dle připomínek svrškařů - Správa železnic, státní organizace, Generální ředitelství, Vedoucí skupiny prostorových a geometrických parametrů tratí, Úsek provozuschopnosti, odbor traťového hospodářství, oddělení železničního svršku) . (Ing. Martin Chrástek)**

Chybí výkres izolace včetně zakreslení detailů.

**Rozsah a detaily zakresleny ve tvarech konstrukce. (Ing. Martin Chrástek)**

Dále v přiměřeném rozsahu využít připomínek uvedených v objektu v km 20,624 pro kontrolu sanace spodní stavby, provedení statického přepočtu aj.

**Bude doplněno. (Ing. Martin Chrástek)**

## **Připomínky OŘ Olomouc**

Most km 20,624:

Popisy pojistných úhelníků včetně úprava ve výkrese dle poslední domluvy – i na mostě osadit nové.

**Budou použity nové pojistné uhelníky v celé délce mostu i ve výběžích. Profil PÚ 160/100/14.**

Nový kabelový žlab – provést detailnější rozkreslení včetně detailu upevnění na konstrukci.

**Bude doplneno.**

Výměna pásnic podélníků je složitější zásah do konstrukce. Požadujeme detailnější návrh harmonogramu prací včetně časové náročnosti. Potvrdit, že lze provést ve výluce v délce 21 dnů, jak uvádíte v POV.

**Bude ověřeno.**

Most km 22,452

V TZ, bod 3.5.2 upravit dle požadavků O 13.

**Bude opraveno.**

V TZ, bod 3.6.2 doplnit, tam kde zábradlí nevyhoví VMP 2,5, osadit nebo namalovat žlutočerné bezpečnostní pruhy.

**Bude doplněno.**

Ve výkrese upevnění uvádíte text – jako podklad pro VTD zábradlí – opravit.

**Bude opraveno.**

Dále v uvedeném výkrese máte řez stávajícího stavu spojen pravděpodobně s variantou upevnění DFF300 – opravit. Nový stav zakreslit již s požadovaným novým upevněním.

**Bude opraveno.**

Nový kabelový žlab – provést detailnější rozkreslení včetně detailu upevnění na konzolách.

**Bude doplněno.**

Část F – POV zde v popisu uvádíte výměnu mostnic. Požadujeme detailnější návrh harmonogramu prací včetně časové náročnosti. Potvrdit, že lze provést ve výluce v délce 21 dnů, jak uvádíte v POV.

**Bude ověřeno.**

Most km 29,592

V TZ bod 2.1 – jedná se o přímo pojížděnou mostovku?

**Nejedná. Bude opraveno.**

V TZ bod 6.3 – délka stavebního postupu pro jednotlivou kolej 21 dnů se mi zdá nadhodnocena, prosím o úpravu harmonogramu. Dtto i v části F POV

**Bude ověřeno a zkoordinováno se zpracovatelem POV.**

Odosílateľ: Basler Miroslav,  
Ing. <Basler@spravazeleznic.cz>

Komu: 'Kvašňovský Ondřej  
Ing.' <kvasnovsky@moravia.cz>

Dátum: 20.7.2020 12:52

Dobrý den pane inženýre,

V rámci připomínkového řízení ze strany O13 byl vznesen požadavek na osazení upevnění typu DFF 300 na mostě v km 22,452 včetně problematiky zajištění tohoto materiálu.

Zjišťovali jsme možnosti a je více než jisté, že v roce letošním už asi na realizaci mostu nedojde.

Zmiňuji se o uvedeném v návaznosti na vyjádření (bylo jen ústní) správy zabezpečovací.

Letos probíhá akce Zrušení hlásky Jívová. Součástí této akce je i obnova kabelizace. Obnova kabelizace bude i na mostě v km 22,452. Zde již letos osadí v místě stávajícího kabelu novou chráničku s novou kabeláží.

Ve výkresech Vámi navržená nová chránička bude již letos osazena.

V dokumentaci ji nechte zakreslenou jako stávající a do rozpočtu ji prosím již nezahrnujte.

Ke zbylým dvěma mostům připomínky správa zabezpečovací neměla.

S pozdravem

**Ing. Miroslav Basler**

**Správa železnic, státní organizace**  
**Oblastní ředitelství Olomouc**

přednosta  
Správa mostů a tunelů Olomouc

Nerudova 1, 779 00 Olomouc  
T 972 741 715  
M 602 753 726  
E [basler@spravazeleznic.cz](mailto:basler@spravazeleznic.cz)  
[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)

## **Připomínky Správy železniční geodezie**

**Za správu PPK (Ing. Miroslava Válková [ValkovaM@spravazeleznic.cz](mailto:ValkovaM@spravazeleznic.cz) 605 927 760)**

Před realizací stavby je nutné požádat SŽG o aktuální souřadnice bodů železničního bodového pole, v daném úseku probíhá údržba a doplnění již zničených bodů ŽBP.

Most v km 20,624

- dodat seznam souřadnic anebo digitální výkres pro kontrolu návaznosti na naši projektovanou osu

**Reakce: Bylo zasláno (Ing. Radim Chýlek)**

- rekonstruovaný úsek nebude svařen v BK. Tudíž nemá zhotovitel povinnost provést měření PPK metodou APK v průběhu stavby. Z toho vyplývá, že odstavce v kapitole 5.3.11 Zřízení bezстыkové koleje, které popisují, že BK musí ověřit SPPK a že SŽG provede kontrolní měření - jsou zbytečné....Ale poněvadž se předpokládá navázání na BK, požaduje správa trati a správce PPK zaměření prostorové polohy koleje metodou APK zhotovitelem stavby.

**Reakce: Bylo opraveno (Ing. Radim Chýlek)**

Most v km 22,452

- dodat seznam souřadnic anebo digitální výkres pro kontrolu návaznosti na naši projektovanou osu

**Reakce: Bylo zasláno (Ing. Radim Chýlek)**

Most v km 29,592

- dodat seznam souřadnic anebo digitální výkres pro kontrolu návaznosti na naši projektovanou osu

**Reakce: Bylo zasláno (Ing. Radim Chýlek)**

- nesoulad poloměru oblouku v situaci a v TZ v kapitole 2.2 Železniční svršek

**Reakce: Bylo opraveno (Ing. Radim Chýlek)**

- chyba v TZ v kapitole 5.3.6 Technické parametry GPK, navržené rychlosti, už. délky v tabulce sklonových poměrů v koleji č.2: LN s výškou 498,113 by měl mít stejné staničení v obou rádcích. Dále pak u všech kolejí neodpovídají vzdálenosti mezi jednotlivými LN, dané rozdílem staničení. Tento nesoulad bude třeba vyřešit i ve výkresu SO 02-Úpravy žel. svršku (E\_01\_01\_01\_SO02\_02).

**Reakce: Bylo opraveno (Ing. Radim Chýlek)**

## **Za Investiční oddělení (Ing. František Hanák [HanakF@spravazeleznic.cz](mailto:HanakF@spravazeleznic.cz) 972 741 031)**

V technické zprávě B. Souhrnná část je uvedeno:

Jelikož aktuální znění SŽDC Směrnice GR č. 11/2006 (Příloha 2 - stupeň PROJEKT) – nekoresponduje s členěním části B s uvedenou vyhláškou, bude v souladu se zadávacími podmínkami postupováno dle vyhl. 251/2018 sb.

Dle této vyhlášky je rozsah a obsah projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení uveden v příloze č. 3. Součástí Dokladové části je Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů v členění:

- a) technická zpráva
- b) majetkoprávní část



- c) návrh vytyčovací sítě
- d) koordinační vytyčovací výkres
- e) obvod stavby
- f) geodetické a mapové podklady

Geodetický podklad není součástí dokumentace, předložené ke kontrole.  
Neznám zadávací podmínky, ve kterých může být požadavek na geodetickou dokumentaci upraven, vzhledem k tomu, že se jedná o opravnou práci.

**Reakce: Vypracování geodetických podkladů bylo konzultováno s HlSem stavby (Ing. Basler).  
Investor nepožaduje doložení této části.(Ing. Ondrej Kvašňovský)**

Most v km 20,624

Při úpravě železničního svršku může dojít k ohrožení bodu ŽBP 1802.

**Reakce: Bude prověřeno(Ing. Radim Chýlek)**

Most v km 22,452

Při opravné práci budou dle koordinačního situačního výkresu stavební činností dotčeny i pozemky v k.ú Hrubá Voda p.č. 1152 (Povodí Moravy) a p.č.34 (obec Hlubočky).

V blízkosti mostu (nebo přímo na mostě) se nachází bod ŽBP 1814.

Dle evidence KN se na mostě nachází nivelační značka Gf8-25a (ZVBP) nivelačního pořadu Gf8 město Libavá-Jívová – 1.odbočný pořad. Případné zničení značky během opravy mostu nutno projednat se správcem značky Zeměměřickým úřadem a vyžádat si jeho stanovisko. Před jednáním se správcem doporučuji prověřit reálnou existenci značky na pilíři mostu.

V blízkosti mostu se nachází bod PPBP 589. Případné zničení bodu bude nutno nahlásit příslušnému katastrálnímu úřadu.

**Reakce: Bude doplněno do TZ.(Ing. Tomáš Prokš)**

Most v km 29,592

Při opravné práci budou dle koordinačního situačního výkresu stavební činností dotčen i pozemek v k.ú Domašov nad Bystřicí p.č. 1515/1 (obec Domašov).

Při úpravě železničního svršku může dojít k ohrožení bodu ŽBP 1865.

**Reakce: Bude prověřeno(Ing. Radim Chýlek)**

Dobrý den,

Přeposílám vyjádření k připomínkám

Správa PPK

S vypořádáním souhlasí

Investiční oddělení (Ing. Hanák)

telefonicky mě kontaktoval Ing. Tomáš Prokš.

S ním jsem probral své připomínky, které se týkaly ohrožených bodů ve správě KN.

U nivelační značky Gf8-25a (ZVBP) nivelačního pořadu Gf8 město Libavá-Jívová – 1.odbočný pořad jsem mu doporučil nejdříve prověřit reálnou existenci nivelační značky na mostě podle místopisu.

V případě nalezení značky, vzhledem k tomu, že správcem značky je Zeměměřický úřad, kontaktovat správce a vyžádat si jeho stanovisko.

Vlastník (oprávněný uživatel) nemovitosti osazené bodem ZBP je podle § 9, odst. 4 a 5 zákona 200/1994 Sb. povinen oznámit Zeměměřickému úřadu, Pod Sídlištěm 1800/9, 182 11 Praha 8, [zu.praha@cuzk.cz](mailto:zu.praha@cuzk.cz) (jako správci), má-li být bod ze závažných důvodů odstraněn, dokonce je povinen ohlásit i ohrožení bodu, a to do 30 dnů od zjištění takové skutečnosti. V případě ohrožení by správci mělo být oznámeno zahájení stavebního řízení místně příslušným stavebním úřadem a též vyžádáno jeho stanovisko v rámci tohoto řízení.

Zeměměřický úřad nejspíše nabídne dvě možnosti - přeložení značky na jiný objekt (kapacitami SŽG nebo jiných subjektů) nebo za odstraněnou nivelační značku bude požadovat finanční náhradu. U nivelačních pořadů a značek III. řádu to bylo doposud cca 9000 Kč, což je podle mého mínění přiměřená částka. SŽG by za přeložení značky a vypracování dokumentace, kterou by vyžadoval ZÚ, fakturovala OŘ nejspíše vyšší částku.

Pokud nivelační značka na mostě není, ještě před zahájením stavebních prací bych nahlásil zničení značky.

Zničení bodu PPBP by měl na katastrální úřad nahlásit zhotovitel stavby.

K bodům ŽBP (1802, 1865) nemám místopisy ani foto. Karlovi jsem předal kontakt na Ing. Prokše. Na základě umístění bodů ŽBP vzhledem ke kolejím by měli posoudit možnost ohrožení bodů ŽBP při pracích na železniční svršku a dohodnout se na ochraně a způsobu případné náhrady zničených bodů. Výsledek jejich vzájemné komunikace neznám.

Pokud HIS stavby (Ing. Basler) u opravné práce nepožaduje vyhotovení geodetické dokumentace, vzal bych to na vědomí.

Dotčení neдрážních pozemků – jen upozornění, měli by mít s vlastníky pozemků projednán vstup na pozemky.

S pozdravem

**Ing. Jiří Grečnár**

**Správa železnic, státní organizace**

**Správa železniční geodézie**

vedoucí oddělení

RP Olomouc, oddělení inženýrské geodézie

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

T 972 742 570

M 727 983 620

E [GrecnarJ@spravazeleznic.cz](mailto:GrecnarJ@spravazeleznic.cz)

[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)