

z profesní porady ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby:

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

Jednání se uskutečnilo dne 5.11.2013 v sídle generálního projektanta MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc.

Předmětem porady bylo projednání návrhu rekonstrukce **mostních objektů** v úseku trati Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

Řešený úsek patří do celostátní dvoukolejné elektrizované trati č. 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, která je zařazena do vybraných sítí ČR a tvoří součást evropského železničního systému.

Na vstupní poradě 23.9.2013 byla odsouhlasena koncepce řešení všech propustků spočívající v hydrotechnickém posouzení všech propustků, na základě kterého bude navrženo jejich zrušení či rekonstrukce. Propustky neplnící funkci (zasypané, minimální přítoky nebo bez možnosti odvedení vody mimo drážní těleso) budou navrženy na zrušení. Všechny ostatní budou vzhledem k jejich stáří a stavu přestavěny na nové. Propustky v pásmu Evropsky významné lokality budou nahrazeny rámovými. Ostatní budou provedeny jako trubní. Rušení propustků v úseku 23,106-23,825 bylo projednáno se správcem přilehlého areálu (DEZA). Odvodnění má zajištěno vlastní záustěné do Černého potoka (km 23,037) a s rušením souhlasí.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-01 železniční most v ev. km 16,313

Zpracovatel: ing. Jaroslav Sedláček

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok. Původní konstrukce pod kolejí č. 1 (1934) byla rozšířena i pod kolej č. 2 (1937). Nosné konstrukce jsou zabetonované nosníky I 280 a I 300 o rozpětí 3,4 m umístěné se vzájemným výškovým rozdílem polovin mostu o 0,31 m. Světla šířka otvoru je 3,0 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Na mostě je nedostatečné šířkové uspořádání, 2,2 m k zábradlí, tl. lože 0,2 m. Izolace je nefunkční a do mostu zatéká. Povrch betonu jsou celoplošně degradované, místy vydrolené do hl. 50 mm. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

Na poradě byly prezentovány výsledky stavebně technického průzkumu mostu, který odhalil špatný stav opěr. U dia vrtu do opěry nebylo možné provést další vyhodnocení, protože měl charakter šterku s pískem bez pojiva. I další vrty vykazovaly dutiny a nízký obsah pojiva.

Pouhé rozšíření spodní stavby i nosné konstrukce jejich přibetonováním (návrh z předešlé porady) by bylo nutné rozšířit o injektáž spodní stavby a celoplošnou izolaci aby nedošlo k opětovné degradaci. Vzhledem ke stáří, stavebnímu stavu, rozsahu sanace a hlavně nejistém výsledku injektáží betonu by byly vynaložené prostředky srovnatelné s výstavbou nového mostu. Proto projektant navrhuje přestavbu na nový železobetonový rám obdobného rozpětí. Z dlouhodobého hlediska se výrazně sníží náklady na budoucí údržbu a opravy, které a kompenzují vyšší cenu novostavby.

Zástupci investora souhlasí s přestavbou objektu. Rozpětí nového objektu bude na základě hydrotechnického posouzení.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-08 železniční most v ev. km 17,577

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Mřenka. Deskový most je z roku 1936 a pod každou kolejí je samostatná spodní stavba i nosná konstrukce. Deska mostu je tvořena zabetonovanými nosníky I č. 45. Celková výška desky je 560 mm. Most je kolmý. Světlost mostu je 6,0 m a rozpětí 6,7 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože na mostě je nedostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,12 a 2,17 m. Spodní povrch betonových desek vykazuje zatékání přes mostovku, spodní příruby nosníků jsou místy odhaleny. Beton říms je značně rozrušen a na opěrách jsou zřetelné povrchové trhliny. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

Propočet zatížitelnosti nosné konstrukce i základové spáry prokázal její dostatečnou únosnost pro vlak UIC. Dle závěrů z předešlé porady bylo navrženo rozšíření mostu novými betonovými částmi na VMP 3,0. Rozšíření u koleje č. 2 činí 1,04 m, u koleje č. 1 0,96 m. Založení nových částí mostu je hlubinné na mikropilotách. Předložený návrh byl prezentován dispozičními výkresy a předpokládal dostačující stav opěr a pevnost jejich betonu. Na předešlé poradě bylo domluveno, že definitivní rozhodnutí o způsobu rekonstrukce mostu bude rozhodnuto po dokončení geotechnického a stavebnětechnického průzkumu.

Bylo projednáno:

Na poradě byly předloženy výsledky geotechnického a stavebnětechnického průzkumu, které dokladují špatný stav betonu opěr. Dle provedených zkoušek je charakteristická pevnost v tlaku betonu jenom 4,0 MPa. Důvodem tak nízké pevnosti je jeho značná nehomogenita, přítomnost četných pórů a dutin a nízký obsah pojiva. Beton nelze zatřídit do žádné pevnostní kategorie, a to ani do kategorie dle staršího členění.

Spodní stavba jako celek nevykazuje žádné poruchy ani trhliny zapříčiněné špatným založením anebo stavem betonu. Beton opěr je poškozen spíše povrchově, a to četnými uzavřenými trhlinami a opadáním poškozeného povrchu.

Na základě geotechnického průzkumu byla vypočtena únosnost základové spáry, která je pro vlak UIC dostatečná.

Rozšíření mostu by totiž znamenalo hlubinné založení nových betonových částí, dvě nové dilatační spáry mezi nosními konstrukcemi a nákladnou sanaci stávající spodní stavby a nosné konstrukce, kde by byla nutná injektáž opěr chemickými směsmi a celoplošná reprofilace. Bez této sanace nelze zaručit dlouhodobou dobrou funkci spodní stavby a finanční náklady na ní vynaložené by navíc (dle názoru projektanta) měli být navýšené o novou izolaci spodní stavby, aby tato sanace měla vůbec smysl. To ale znamená potřebu výstavby vysokého pažení v ose os kolejí ve dvou fázích.

Při zmíněném rozsahu prací je zřejmé, že takto navržená rekonstrukce mostu je neefektivní i nebezpečná zároveň, protože při injektáži betonu obecně nelze zaručit dobrý výsledek.

Na základě tohoto průzkumu a na doporučení projektanta, zástupci investora rozhodli o celkově přestavbě tohoto mostu, tzn. výstavbě nové mostní konstrukce. Bude se jednat o železobetonový polorám založený plošně. Jeho rozpětí vyplyne z hydrotechnického posouzení.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 03-19-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod

Zpracovatel: ing. Pavel Šedivý

Stávající stav:

V žst. Lhotka nad Bečvou je stávající podchod převádějící staniční koleje č.1,3,5,7a umožňuje mimoúrovňový přístup cestujícím na ostrovní nástupiště. Podchod je uzavřený železobetonový rám o světlé šířce 3,0 m a sv. výšce 2,55 m. Délka podchodu je 28,0 m. Podchod je z roku 1965. Výstup z podchodu zabezpečují schodišťová ramena tvořená železobetonovým polorámem. V polovině tubusu podchodu je místnost, zabezpečená plechovými dveřmi, pro umístění plovákové čerpadlo, které přečerpává vodu vniklou do podchodu do revizní šachty. Stávající podchod je v nevyhovujícím stavu, v mnoha místech prolíná do tubusu voda, odvodňovací systém je nefunkční, obetonávky izolací jsou odtržené a odmrzlé a v neposlední řadě podchod je nevyhovující pro zabezpečení pohybu imobilních cestujících.

Přípravná dokumentace:

V rámci projektu je navržen nový podchod, který bude splňovat požadavky na interoperabilitu a zabezpečí mimoúrovňový přístup z prostoru před výpravní budovou na nové ostrovní nástupiště.

Na poradě byly předloženy výkresy – půdorys, řezy podchodem (příčný a podélný) a podélné řezy schodištěm a přístupovým chodníkem na ostrovní nástupiště.

Stávající podchod bude vybourán a v jeho ose se vybuduje nový železobetonový uzavřený rám tubusu o sv. šířce 3,0 m a sv. výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,52 m). Přístupy do podchodu budou zabezpečovat přístupové chodníky ve spádu 8,33% a v prostoru u výpravní budovy jednoramenným schodištěm. Tyto přístupy budou konstrukčně tvořeny z železobetonových polorámů.

Pochozí plochy chodníků budou z betonu povrchově upraveného drážkováním proti skluzu, schodišťové stupně a podlaha v tubusu podchodu budou z kamenné dlažby.

Z důvodu vysoké hladiny spodní vody je izolace podchodu navržena jako tlaková. V tubusu podchodu bude umístěna čerpací jímka, ve které bude umístěno plovákové čerpadlo, které v případě zvýšení hladiny vody v čerpací jínce, odčerpá vodu do přilehlé kanalizace.

Stěny na polorámech a v tubusu podchodu, včetně stropu, jsou navrženy v kvalitě pohledového betonu PB3.

Toto řešení bylo přítomnými schváleno a odsouhlaseno.

Dále v rámci diskuze byl projednán způsob zastřešení přístupových částí do podchodu. Přítomni se shodli, že v rámci bezpečnosti na přístupových plochách (déšť, voda, namrzání) je vhodné prosklené zastřešení s dostatečným přesahem před vstupy. Zastřešení přístupových chodníků a schodiště je řešeno v rámci jiného SO.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 04-19-01 železniční most v ev. km 21,847

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes Jasenický potok. Železobetonový deskový most je z roku 1964 a pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce, spodní stavba je společná. Železobetonová deska mostu je tlustá 0,49 až 0,7 m. Světlost mostu je 7,14 m (kolmá) a 7,46 m (šikmá), rozpětí je 7,99 m (kolmé) a 8,4 m (šikmé). Úhel šikmosti je 72,9°. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože je na mostě dostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,77 m. Dilatační spárou mezi deskami prosakuje voda. Na opěrách jsou trhliny šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích a výluhy pojiv. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

V daném (staničním) úseku železniční trati dochází k rozšíření osové vzdálenosti kolejí z 4,0 na 4,75 m, což se projeví i na mostě (odsun koleje č. 2 o 0,64 až 0,82 m). Most bude rozšířen a to na VMP 3,0 na obou stranách.

Nové železobetonové přibetonávky budou založeny na mikropilotách a k stávající konstrukci budou ukotveny trny. Rozšíření bude na každé straně odlišné. U koleje č.1 dojde k rozšíření opěry a desky o 0,97 m, což znamená, že nová římsa na rozšiřující desce nebude mít konzolu. U koleje č.2 bude z důvodu většího odsunu koleje směrem od mostu deska rozšířena o 1,72 m a opěra o 1,1 m. Římsa bude tedy uložena na konzole šířky 0,62 m.

Součástí nových betonových částí budou i rovnoběžná křídla, která budou oproti stávajícímu stavu prodloužena na sklon svahu od koryta potoka 1:1,5 plus rezerva.

Dále dojde k výměně izolace a částečné sanaci betonových ploch. Odláždění pod mostem bude v místech zasažených výkopy obnoveno v přibližně původním rozsahu.

Zatížitelnost stávající konstrukce je předběžně určena na hodnotu 1,02 a spodní stavby na 1,31.

Bylo projednáno:

Zástupci investora s řešením rekonstrukce mostu souhlasili. Během diskuse bylo domluveno, že nové betonové části budou k stávající konstrukci ukotveny jenom v místě opěr a mezi deskami bude provedena dilatační spára. Nové betonové části budou staticky fungovat jako polorámy založeny hlubinně.

Dále bylo domluveno, že izolace bude obnovena jenom na železobetonové desce, stávající spodní stavba, kromě pracovní spáry mezi úložním prahem a opěrou izolována nebude. Odvodnění rubu bude střechovité, s vyústěním přes opěry nových částí mostu.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou***SO 04-19-03 železniční most v ev. km 22,777***

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes občasný vodní tok. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I350, pod kolejemi je 23 kusů nosníků, šikmé rozpětí NK = 5.2 m, šikmost přemostění 60°, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách, byla provedena nová izolace svedená do příčných drenáží, které jsou vyvedeny za opěry. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2.

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu, ponecháme most bez úpravy. Na zpracovatele kolejového svršku vzneseme pouze požadavek na zvětšení tl. šterkového lože, tak aby min. tl. lože pod prahcem byla 350 mm. Do další porady bude ověřena zatížitelnost spodní stavby, změna koncepce z tohoto titulu se nepředpokládá.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou***SO 04-19-04 železniční most v ev. km 23,037***

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Černý (Byninský). Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I280, pod kolejemi je 18 kusů nosníků, rozpětí NK = 3.5m, uložení NK je kolmé, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2 .

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu a vyhovující přechodnosti, ponecháme stávající nosné konstrukce bez úpravy.

Základová spára je v hloubce 0.67 m pod terénem. Z toho titulu je spodní stavba posouzena bez úlevných opatření SR5. Zatížitelnost spodní stavby nevyhoví a základy budou proto podchyceny jednou řadou mikropilot. Mikropiloty budou vrtány přes celou spodní stavbu, hlavy pilot budou spojeny se spodní stavbou přes dobetonávku úložných prahů.

Na mostě se provede nová hydroizolace včetně ochranné vrstvy. Voda bude svedena do příčné drenáže za opěry, která bude vyvedena na okolní svahy.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-03 železniční propustek v ev. km 16,953

SO 02-19-05 železniční propustek v ev. km 17,282

SO 04-19-07 železniční propustek v ev. km 23,473

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou navrženy na přestavbu za trubní DN1000 nebo DN 800. Bude použito jednotné ukončení objektu na obou stranách, tzn. šikmé svahové, nebo rovnoběžná čelní zídka.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-09 železniční propustek v ev. km 17,800

SO 02-19-10 železniční propustek v ev. km 18,202

SO 02-19-11 železniční propustek v ev. km 18,351

SO 02-19-14 železniční propustek v ev. km 19,112

SO 02-19-15 železniční propustek v ev. km 19,483

SO 02-19-16 železniční propustek v ev. km 19,939

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou umístěny v Evropsky významné lokalitě a budou nahrazeny rámovými. Vzhledem k možné prefabrikaci je preferován jednotný rozměr. Optimální je otvor rámu 1,2x1,2m, který bude zapuštěn dle výšky násypu. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými bermami. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu. Rámy budou opatřeny izolací z natavovaných pásů s tvrdou ochranou.

Křídla budou rovnoběžná s tratí, zavěšená na nosné konstrukci.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-02 železniční propustek v ev. km 16,718

SO 02-19-04 železniční propustek v ev. km 17,086

SO 02-19-07 železniční propustek v ev. km 17,342

SO 02-19-13 železniční propustek v ev. km 18,886

SO 04-19-02 železniční propustek v ev. km 22,010

SO 04-19-05 železniční propustek v ev. km 23,106

SO 04-19-06 železniční propustek v ev. km 23,288

SO 04-19-08 železniční propustek v ev. km 23,825

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou zasypané nebo není možné odvedení vody mimo drážní těleso z důvodu výškového uspořádání terénu. Území odvodňované je velmi malé a z hydrotechnického posouzení vyplývá možnost jejich zrušení. Propustky budou zrušeny ubouráním min. 1,2 m pod niveletou a zasypany.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-12 železniční propustek v ev. km 18,582

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Nosná konstrukce propustků je tvořena zabetonovanými kolejnicemi z roku 1928 k. č. 1 a 1933 k. č. 2. Rozpětí kolejnic je 2,3m světlost otvoru $b/h = 2000/1380$ mm. Do propustku je zaústěna meliorace od obce Lešná.

Nový stav:

Vzhledem ke stáří konstrukce a stavebnětechnickému stavu, navrhujeme novou konstrukci z uzavřeného železobetonového rámu. Světlosti budou dodrženy dle původní konstrukce. Konstrukce bude respektovat stávající úpravu toku pod mostem.

Základní prvky technického řešení : kolejové lože nad propustkem bude polozapuštěné. Římky jsou osazeny zábradlím z L profilům. Nosná konstrukce rámu je monolitická bez dilatace mezi kolejemi. Založení je plošné přes vrstvu podkladního betonu. Izolace tubusu proti zemní vlhkosti a stékající vodě je provedena po celém obvodu a bude preferována z natavovaných pasů. Zakončení propustku je přes čelní rovnoběžné křídla zavěšené na tubusu rámu. Podkladní beton se zakončí na obou stranách prahu, hloubka založení min 1.1m pod ÚT. Rozsah odláždění je přizpůsoben okolnímu terénu a hranicím pozemku SŽDC.

Technické řešení je pro tento stupeň dokumentace považováno za projednané

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-09 železniční propustek v ev. km 24,216

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Objekt je v současnosti zasypán, nachází se v bezprostřední blízkost železničního přejezdu na Hranické ulici. Z objektu je patrná nosná konstrukce která původně převáděla patrně vlečkovou kolej. Dle archivní dokumentace se jedná o most světlosti 4 m. šikmosti 62° která odpovídá šikmosti Hranické ulice vzhledem ke kolejím. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků.

Nový stav:

Most se zruší bez náhrady. NK se zbourá a prostor mezi opěrami se vyplní vhodným materiálem.

Pozn.: Z rozhodnutí investora dochází ke zkrácení rekonstruovaného úseku a tento objekt vypadá ze stavby

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-10 železniční propustek v ev. km 24,411

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav i nový stav:

Objekt je zasypán, dle archivní dokumentace trouba DN600. Na trati není patrný vtok ani výtok. Propustek k ničemu neslouží pokud bude ve stavbě nalezen bude zrušen v rámci železničního spodku.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 02-19-06 - t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou,
silniční nadjezd v km 17,300
Zpracovatel: Ing. Kamil Jordan

Stávající stav:

Jedná se o 3 polový kolmý most o délce přemostění 30,4m. Nosná konstrukce je ŽB monolitický rám s plošným založením. Světlosti krajních polí jsou 8,94m, vnitřní pole má světlost 11,44m. světla výška je 5,3m. Most je jednopruhový, šířka vozovky na mostě je 3,14m. Bezpečnostní zařízení je ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní, římsy a obruby jsou monolitické železobetonové.

Nový stav – zdůvodnění řešení:

Při nadvýšení nivelety kolejí dojde ke zmenšení světlé výšky pod mostem a nemožnosti umístění trakčního vedení. Nadvýšení kolejí je v místě křížení +0,1m (z důvodů navázání na související objekty a geologii podloží není možné v tomto místě niveletu snižovat). Při požadavku projektanta trakčního vedení na světlou výšku 6,2m je nutno podhled NK umístit min o +0,93m nad stávající podhled NK. Z těchto důvodů bude stávající most zcela zdemolován a nahrazen mostem novým, který vyhoví požadavkům na novou kolej a trakční vedení. Nový most si vynutí úpravu stávající silnice a to v nezbytně nutném úseku pro plynulé výškové a směrové napojení na stávající stav

Nový stav – varianty technického řešení:

Byly navrženy 2 varianty mostní konstrukce a 2 varianty silničního řešení.

Silniční řešení :

Var.A) Celková délka úpravy 220m, silnice dvoupruhová, složená z přechodnicového oblouku, přímého úseku na mostě a kruhového oblouku. Šířka vozovky na mostě 6,0m, mimo most plynule napojení na stávající stav tj. 3÷4m. Držena je pravá strana stávající vozovky (vnější strana oblouku), rozšíření silnice je provedeno dovnitř. Směrové poloměry oblouku budou 80, resp.400m. Výškově bude dotčený úsek ve výškovém zakružovacím oblouku o poloměru 250m umístěném v ose křížení silnice a tratě (z důvodů minimalizace úpravy a navazujících úseků).

Návrhová rychlost na dotčeném úseku bude 30 km/h. Z důvodů nadvyšování již stávajícího náspu silnice a napojení na stávající stav není možné provést dotčený úsek s větší návrhovou rychlostí. Konstrukce vozovky je navržena D1-N-2 o celk. tl. 0,45m. Bezpečnostní zařízení bude tvořit ocelové svodidlo s úrovní zadržení H1.

Dosypání svahu bude ve sklonu max. 1:1. Zajištění svahu proti sesunutí bude zářezem do stávajícího tělesa a vyztužení geomřížemi.

Var.B) Délka úpravy, směrové a výškové vedení, konstrukce vozovky, bez. zař., dosypání svahu dtto var.A.

Změna oproti var. A je v šířkovém uspořádání, které je zvoleno dle stávajícího stavu. V celém úseku bude silnice jednopruhová. Na mostě bude šířka vozovky 4,0m, mimo most bude plynule navazovat na stávající stav tj.3÷4m. Za mostem ve směru staničení bude provedena vyhybna délky 35m (vč.náběhů) o šířce 5,5m.

Řešení mostu :

Var.1) most o 3 polích. NK bude spojitý nosník uložený vrubovým kloubem na pilířích a elastomerovými ložisky na opěrách. Délka přemostění 34,4m, světlosti jednotlivých polí 9,6 + 14,0 + 9,6m. Nosná konstrukce bude železobetonová spřažená deska se zabetonovanými ocelovými svařovanými nosníky proměnné výšky (z důvodů náběhu nad pilířem). Spodní stavba bude železobetonová masivní. Dilatační závěry budou nad opěrami a to na OP1 povrchový mostní závěr jednoprofilový, lamelový a nad

OP4 podpovrchový flexibilní celopryžový mostní závěr. Přechodová oblast bude se samostatným přechodovým klínem z hubeného betonu. Založení bude na ŽB pilotách. Odrasné pruhy budou ŽB, monolitické, římsy z lícních prefabrikátů. Prostorové řešení bude vycházet ze zvolené varianty silničního řešení, tzn. šířka vozovky bude 4,0m nebo 6,0m. Bezpečnostní zařízení bude ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní ZSNH4/H1.

Stojky nového mostu budou 5,0m od osy kolejí. Účinky mimořádného zatížení tj. náraz vlaku do stojky budou uvažovány jako při rychlostech do 120 km/h.

- Var.2) most o 1 poli. NK bude ocelový svařovaný parapetní nosník s dolní mostovkou o délce přemostění 33,0m. Hlavní nosník bude prom. výšky, horní pás bude parabolicky zakřivený. Mostovku bude tvořit spřažená ŽB deska se svařovanými ocelovými nosníky. Uložení mostu bude na hrncových ložiskách. Mostní závěry, opěry, přechodové oblasti a založení dtto opěry ve variantě 1). Bezpečnostní zařízení bude ocelové svodidlo MS4/H2, odrasné pruhy budou ŽB monolitické. Prostorové řešení bude vycházet ze zvolené varianty silničního řešení, tzn. šířka vozovky bude 4,0m nebo 6,0m – dtto var.1.

Připomínky k navrhovanému řešení:

- Preferována je varianta ocelového jednopolevého mostu.
- Délka úpravy silnice se zkrátí na minimální délku, tj. cca za místo výškového napojení na stávající stav.
- Technické řešení silnice a mostu bez připomínek.
- Do 29.11.2013 rozhodne definitivně investor stavby o zvolené variantě silničního řešení a variantě NK mostu a sdělí toto projektantovi.

Pozn.: Na jednání 21.10.2013 byla vybrána varianta ocelového mostu o 1 poli, která bude rozpracována v tomto stupni dokumentace. Podrobnosti viz samostatný záznam.

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 1225/13 - 235

V Olomouci dne 17.10. 2013

Věc: Pozvánka na vstupní jednání k přípravné dokumentaci stavby v profesi mosty a propustky

Stavba: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

POZVÁNKA

Dovolujeme si Vás pozvat *na vstupní jednání v profesi mosty a propustky*, kterou svoláváme v rámci zpracování přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v sídle spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc – ve velké poradní místnosti v 6.p,

v úterý 5. listopadu 2013 v 9:30 hod.

Předmětem porady bude předložení a projednání technického řešení rekonstrukcí mostních objektů a propustků.

Projednávané objekty:

- propustky: trubní Ø500-1000 (10 ks)
zabetonované kolejnice rozpětí 0,9-2,3 m (9 ks)
- mosty: zabetonované nosníky rozpětí 2,7-3,6 m (6 ks)
železobetonový rám rozpětí 3,25 m - podchod (1 ks)
železobetonový nadjezd (1ks)
- ochranné sítě proti dotyku (1ks)

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUČ
IČ 64610357
DIČ CZ64610357 ③


Ing. Jaroslav Sedláček
garant mostních objektů,
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Sedláček, tel.: 585 570 470, e-mail: sedlacek@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., SS východ se sídlem v Olomouci, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, správa mostů a tunelů, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Krajský úřad Olomouckého kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství, Jeremenkova 1191/40a
779 00 Olomouc

Zasláno elektronicky:

- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Ing. Pur, Ing. Malina, Ing. Vrána, Ing. Vachutka, Ing. Jordán, Ing. Hollý, Ing. Šedivý, Ing. Čech.
- Městys Hustopeče, Ing. Vozáková
- Obec Choryně, p. Hadvičák
- Obec Lešná, ing. Šnajdar
- Povodí Moravy, ing. Poruba
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Reichlová,
- Správa silnic Olomouckého kraje, Ing. Ostřejš

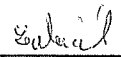

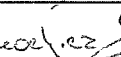
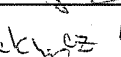
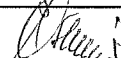
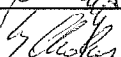

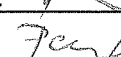
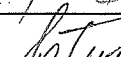
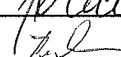

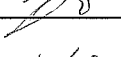
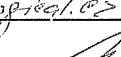
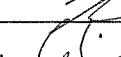
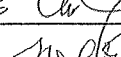
Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní jednání ke zpracování přípravné dokumentace v profesi mosty, propustky

“ Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8,
772 00 Olomouc

Datum porady: 5.11.2013

Titl, příjmení, jméno	Zastupuje	Telefon	Email	Podpis
ING. SEDLÁČEK JAROSLAV	MORAVIA CONSULT OL	585 570 470	SEDLACEK@MORAVIA.CZ	
KREJČÍŘOVÁ JANA	SETE CR SMT OL	977742790	KREJCIROVA@SETE.CZ	
BARTOŇEK JAN	KUOK-ODSH	585 508 308	j.bartonek@kv-olomoucky.cz	
KRUŠA PAVEL	KUOK-ODSH	585 508 484	p.krusa@kv-olomoucky.cz	
OSTREJS JAROSLAV	SSOK, p.o.	724 532 579	ostrejs@ssok.cz	
ING. CHALUPA TOMÁŠ	SDUC SSV	606764797	chalupa@sduc.cz	
VRÁNA ZDENĚK	MORAVIA CONSULT	571611297	vranaz@moravia.cz	
ŽALOVÁ BARBORA	MORAVIA CONSULT	585570772	zalkova@moravia.cz	
ING. ŠABLÍK	Ag Pol. s.r.o.	723 508 294	sabliz@agpol.cz	
PODUBA MILAN	Parodi Motory	725 041670	poduba@pmo.cz	
BURDÍKOVÁ PAVLÍNA	-H-	602 768 980	zurdikova@mac.cz	
RECHLOVÁ PETRA	ECOLOGICAL CONSULTING a.s.	783 416 256	petra.rechlova@ecological.cz	
Ing. JORDAN KAMIL	Moravia Consult		jordan@moravia.cz	
Malina Jiří	-H-	605 439937	malina@macv.cz	
HOLLÝ MARIAN	-H-	585 570 463	holl7@moravia.cz	
PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 469 731 577 808	pur@moravia.cz	