

Záznam z jednání	Jednání na mostní objekty na akci „Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)“
Datum a čas jednání:	23.6.2020, 9:00-13:30
Místo jednání:	budova METROPROJEKTu Praha a.s. Argentinská Office Building Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 2, zasedací místnost 7.patro
Přítomni:	dle přiložené prezenční listiny v příloze

Obecné:

Pro projekt “ **Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)**“ budou respektovány technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému (zejména TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM a TSI INF), Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky - směrnice generálního ředitele č. 16/2005 (SŽDC, s.o.).

Pro sjednocení projektu byl zpracován manuál: „**Zásady technického řešení mostních objektů**“ dle kterého budou stavební objekty navrhovány.

V řešeném úseku jsou dva nové železniční mosty, tři nové podchody, dva přestavované železniční propustky, šest rušených železničních propustků, rozšíření mostu v ul. Čs. Armády, dva silniční podchody (žst. Kladno a ul. Sportovců), devět zárubních zdí a jeden návěsní krakorec.

Prostorové uspořádání na mostních objektech bude navrženo s ohledem na návrhové rychlosti trati. Na všech objektech bude dodržena nutná šířka i výška obrysu nutného kolejového lože vč. rezerv dle ČSN 73 6201.

Pro přestavované a nové objekty, kde bude změněn průtočný profil, budou zpracovány hydrotechnické výpočty (dále jen HV), které určí světlost nového otvoru. U mostů a propustků, kde bude zachována nosná konstrukce a nebude se měnit průtočný profil, nebudou hydrotechnické výpočty zpracovávány.

Většina trati (od km 1,750) je na poddolovaném území skupiny V. dle tab. 4.1 (str. 16) - ČSN 73 0039 - Navrhování objektů na poddolovaném území.

Zatížení umělých staveb:

Zatížení nových konstrukcí železniční dopravou bude pro oba traťové úseky (TÚ 0811 Kladno - Kralupy nad Vltavou, TÚ 0101 Praha-Bubny - Chomutov) určeno pro kategorie tratí **3. třídy** podle Kategorie železničních tratí z hlediska mostů dle ČSN EN 1991-2 ed.2. Model zatížení bude uvažován **LM71** s národním klasifikačním součinitelem zatížení **$\alpha=1,1$** (dle ČSN EN 1991-2 ed.2, Část 2). Pro posuzování spojitých konstrukcí se dále použije model zatížení SW/0, reprezentující účinek svislého zatížení normální železniční dopravou. Dynamický součinitel bude použit dle ČSN EN 1991-2 ed.2: Eurokód 1, Zatížení konstrukcí, část 2 - Zatížení mostů dopravou.

Výsledkem statického výpočtu **nových i stávajících konstrukcí** je stanovení zatížitelnosti Z_{LM71} vztažená k zatěžovacímu schématu LM71 podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC, s.o.).

U stávajících konstrukcí, kde vyjde zatížitelnost $Z_{uic} < \text{než } 1,0$, bude posouzena přechodnost Z_{LM71} podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC, s.o.). Dále bude konstatováno, zda určená zatížitelnost vyhovuje hlediska přechodnosti pro traťové třídy **D4/120** a **D2/160**.

Po dobu výstavby objektu bude na přilehlých kolejích zajištěna přechodnost **C2**. Rychlost bude omezena na 50 km/hod.

Dále bylo dohodnuto a požadováno:

- Pro zásypy přechodových oblastí za opěrami bude použit ze 100% nakupovaný materiál. Pro zásypy za zárubními zdmi, u křídel atd. (ne pod železničním svrškem) bude použito min. 50% dovezená štěrkodrt' a zbytek bude tvořit probírka celého výkopu (max. však 50% vytěženého výkopu). Zásypy pro přechodové klíny budou pouze z nakupovaného materiálu.
- Při návrhu mostních objektů budou navrhována křížením do 75° , nicméně v odůvodněných případech je možno navrhnout i menší úhel křížení (60°).
- Při návrhu mostních objektů budou zohledněny požadavky na vedení kabelových tras.
- V dokumentaci budou navrhovány přístupové chodníky, nikoliv rampy.
- Tahokov bude navrhován válcovaný.
- Skleněná zábradlí, pokud budou použita: možnost výměny jednotlivých panelů výplně bez nutnosti demontáže zábradlí, sklo nebude vrtané.

Zapsal: Bc. Pavel Bartoň, METROPROJEKT Praha a.s.

ŽELEZNIČNÍ MOSTY, PODCHODY

SO 06-20-01 Most - podchod v km 28,038

Stávající stav: Jedná se o nový most, ve stávající stavu je ŽST Kladno bez podchodu.

Projekt stavby: Byla představena změna koncepce výstupů z podchodu oproti DUR. Přístup do VB je zajištěn výtahem umístěným v suterénu VB. Přístup na I. nástupiště před VB je řešen pomocí dvou eskalátorů, přístup směrem k parkovišti je zajištěn schodištěm. Přístup na druhé a třetí nástupiště je navržen shodně: výtah a schodiště u výstupu směrem Rakovník/ Kralupy n. Vltavou a eskalátor a schodiště u výstupu směrem Praha. Dále došlo k prohloubení dna podchodu. Představená koncepce byla odsouhlasena.

Nový stav: Vlastní podchod tvoří monolitická konstrukce o světlé šířce 6,0 m a světlé výšce 3,03 m s možností osazení podhledu s min. světlou výškou 2,5 m. Šířka schodišť je min. 2,7 m. Podchod na pravé straně navazuje na SO 06-22-01 Silniční most - podchod v km 28,038. Podchod bude umožňovat přístup osob mezi pravou stranou trati (u výpravní budovy), ostrovními nástupišti a výhledově levou stranou trati (za kolejištěm). Výstup za kolejiště bude výhledově řešen přístupovým chodníkem jako investice města Kladna. Výstupy budou zastřešeny. Odvodnění podchodu bude svedeno do čerpacích jímek před eskalátory, odtud přečerpáváno do ukliďovací šachty a z ní gravitačně svedeno do dešťové kanalizace SO 06-70-05. Výstavba bude probíhat ve třech etapách. První bude realizován výstup na třetí nástupiště a pod levou částí kolejiště. Dilatační spára bude mezi kolejí č. 3 a č. 1. Ve druhé etapě bude realizován výstup na druhé nástupiště a současně část u VB včetně silničního podchodu. Dilatační spára bude mezi kolejí č. 50 a č. 2., druhá spára bude u VB. Ve třetí etapě bude realizován výstup na první nástupiště.

Bylo dohodnuto:

- Příčný sklon podlahy podchodu bude 0,5%, v podélném směru je podchod bez spádu. Žlábkový odvodnění budou osazeny podél stěn podchodu. Žlábkový budou kryté a bez sklonu, z důvodu malého objemu vody v podchodu.
- Výkopy ve skalním podloží budou ve sklonu 5:1, s pracovním prostorem pro provádění izolací. Zásyp ve skalním zářezu bude nahrazen betonem.
- Podchod nebude opatřen rubovou drenáží.
- Tvar podchodu bude navržen s ohledem na jednoduchost provádění izolací.
- Obklad stěn bude keramický.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Martin Lášek, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 06-20-02 Most v km 28,542

Stávající stav: Jedná se o nový most na silnici II.tř. č.118, který je náhradou za úrovnový přejezd.

Projekt stavby: Nový objekt, zatím projednáván pouze koncepce pro stupeň DUR. Most je umístěn na ostroveckém zhlaví žst. Kladno v blízkosti stávajícího rušeného železničního přejezdu. Úhel křížení rámu s tratí je 70°- 80° (koleje č.1 (KZ), 3, 1, 1a, Sp1a-2a, 2a, 2, Sp2-204, 204a). Most převádí trať přes přeložku (náhrada za úrovnový přejezd) stávající komunikace v ulici Wolkerova - SO 06-80-01 (komunikace II. třídy + stezka pro chodce i cyklisty). Stezka je oproti silnici výškově vyvýšena o cca 3 m a vede po opěrné zdi, která probíhá i pod mostem. Na rám mostu navazují další opěrné zdi lemující komunikaci v zářezu. Všechny opěrné zdi jsou součástí samostatného SO 06-80-01.

Nový stav: Profil mostu je navržen s ohledem na prostorové uspořádání komunikace pod mostem. Most je navržen jako železobetonový šikmý (75°) rám o šikmém rozpětí 19,67 m s uzavřeným kolejovým ložem. Založení mostu je navrženo plošné. Kolmá délka přemostění mostního otvoru je 17,8 m, výška mostu nad komunikací je přibližně 8 m a celková šířka mostu je proměnná, v polovině rozpětí pak 28,468 m. Most bude stavěn po etapách dle výluk na trati a bude tedy rozdělen na 3 celky (jedna dilatační spára a jedna pracovní spára). Izolace mostu jsou vzhledem k hladině podzemní vody navrženy systémem proti stékající vodě a zemní vlhkosti. Voda z mostu bude střechovitým podélným spádem nosné konstrukce (2%) svedena do drenáží za opěrami, které budou svedeny do kanalizace. Křídla budou železobetonová rovnoběžná. Na římsách bude zábradlí.

Bylo dohodnuto:

- Byla probírána varianta mostu do oblouku, projektant následně zpracoval schéma k této variantě s pluses a mínusy a zaslal k vyjádření Ing. Šlaisovi a Ing. Seidlové. Dokumentace pro stupeň DUR bude odevzdána v projektantem navržené variantě.
- Podélná dilatační spára bude s dilatačním závěrem a bude snaha najít místo, tak aby tato spára nebyla pojížděná.

Zapsal: Ing. Tomáš Švec, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 07-20-01 Most v km 1,576

Stávající stav: Jedná se o nový most na přeložce místní komunikace, která je v současné době převáděna přes železniční přejezd.

Projekt stavby: Koncepce výstavby mostu z předchozího stupně projektové dokumentace, musela být pozměněna. Původně byla v místě mostu navržena železobetonová konstrukce rozepřená do skalního masívu. Byl proveden podrobný geologický průzkum, který stanovil, že podmínky pro takovéto založení nejsou vhodné. Koncepce mostu byla změněna na klasický železobetonový rám, založený pod úroveň převáděné komunikace.

Nový stav: Je navržen nový monolitický železobetonový rámový most o šikmém rozpětí 12,7 m. Tloušťka NK je 900 mm, která plynule přechází přes rámový roh do tvaru spodní stavby. Založení mostu je plošné v šikmé základové spáře ve vrstvách skalního podloží. Základové pasy

jsou šířky 2800 mm a délky 10,9 m. Rovnoběžná křídla délky 7,2 m jsou založená na základu 2500 mm. Půdorysně je most šikmý o šikmosti 65° s podélnou dilatační spárou mezi konstrukcemi. Pro zajištění rovnoměrné tuhosti železničního spodku bude v předpolích mostu provedeno ZKPP. V přechodových oblastech bude proveden klín z mezerovitého betonu, který zajistí kolmý nájezd vlaku na tuhé podloží před mostem. Na mostě bude provedeno uzavřené šterkové lože s místem pro umístění TK žlabů. Obě římsy budou osazeny zábradlím. Stavba bude probíhat v návaznosti na etapy výluk na trati. Most bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení.

Bylo dohodnuto:

- Svahy okolo křídel budou provedeny minimálně v poměru 1:1,25.
- Dojde k prodloužení křídel mostu.
- Drenáž za rubem opěr bude vyvedena ve svahovém kuželu, minimalizují se skluzy z betonových žlabovek.
- Před klín z mezerovitého betonu bude provedena vrstva kamenné rovinaniny, pod kterou bude umístěna drenáž.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Tomáš Pustějovský, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 07-20-02 Most - podchod v km 2,004

Stávající stav: Jedná se o novostavbu.

Projekt stavby: Bylo představeno řešení mostu i s navazujícími souvislostmi (zárubní zdi).

Nový stav: V místě mostu bude trať překračovat sdruženou komunikaci pro pěší a cyklisty propojující lokality zimního stadionu s atletickým areálem Sletišť. Návrh mostu respektuje geometrické požadavky cyklostezky. Most bude ŽB rám o světlé šířce 6,0 m a minimální podchozí výšce min. 2,50 m. Úhle křížení je 90°. Kolejové lože na mostě je uzavřené. Jsou navržena rovnoběžná ŽB monolitická vykonzolovaná křídla. Na levé straně směrem na Kralupy nad Vltavou bude navazovat přechodová úhlová zeď. Na římsách bude osazeno zábradlí s ochranou proti odletujícímu šterku. Osvětlení pod mostem bude provedeno osazením do nik v horní příčli.

Bylo dohodnuto:

- SŽ dodá parametry osvětlení pro stanovení rozměrů nik v horní příčli.
- Součástí projektové dokumentace bude výkres trubkování el. rozvodů.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Jiří Prášilík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 08-20-01 Most - podchod v km 3,651

Stávající stav: Jedná se o nový most. Stávající přístup na nástupiště je úrovnovým přechodem.

Projekt stavby: Představená koncepce výstavby mostu, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace. Oproti řešení DÚR byl upraven rozsah zastřešení, viz dále.

Nový stav: Je navržen monolitický ŽB rám o světlé šířce 4,0 m, světlá výška min. 2,5 m. Tloušťka stěn 350 mm, horní příčle ve vrcholu 400 mm se střeovitým spádem 2,13%

Výstavba po polovinách za pomoci záporového pažení. Dilatační spára v cca polovině podchodu. Dilatační spáry přístupových chodníků.

Na severní 1. nástupiště přístup schodištěm a chodníkem dl. 52,3 m a úrovnově v rámci řešení SO pozemní komunikace. Na jižní 2. nástupiště přístup chodníkem dl. 53,3 m. Schodiště na 2. nástupiště je součástí SO nástupiště.

Pod severním schodištěm podchodu je veden horkovod v kolektoru.

Na stěny výstupů chodníky na straně přilehlé k nástupištím bude kotveno zastřešení s integrovanou PHS. Na rozdíl od PD je zastřešení navrženo redukované oproti DÚR a zastřešení bude pouze v části nástupiště. Vlastní výstupy z podchodu nebudou zastřešeny, tj. srážková voda a sníh budou dopadat na přístupové chodníky a schodiště - nesouhlas správce, viz dále. Zastřešení bude nesymetrické = vyšší nároky na kotvení. Dále budou do zídky podchodu kotveny trakční stožáry. Tloušťky stěn výstupů ve tvaru polorámu tvaru „U“ budou 350 mm a 500 mm na straně, kde bude kotveno zastřešení s PHS.

Založení objektu bude plošné, mimo dosah podzemní vody ve skalních horninách.

Izolace je navržena jako izolace proti stékající vodě a zemní vlhkosti z natavovaných izolačních asfaltových pásů s tvrdou a měkkou ochranou. Izolace bude provedena na podkladní desku.

Odvodnění rubu bude gravitační drenáží směrem na jižní svah a do kanalizace. Odvodnění uvnitř podchodu bude gravitační bočními odvodňovacími povrchovými uzavřenými žlaby jižním směrem do kanalizace.

Povrchové úpravy: Stěny podchodu: pohledový beton + antigrafiti nátěr - Podlaha podchodu a přístupové chodníky: asfaltový beton ACO 8 - Schodišťové stupně: žulový obklad tl. 30 mm, boční čistící žlábek - Madla: Nerezová ocel - Osvětlení v nikách ve stropě podchodu dle vzoru Beroun.

Bylo dohodnuto:

- Bude provedeno projednání rozsahu zastřešení architekt - správce - zástupce města Kladno. Na poradě byl zástupci investora a správce vznesen požadavek na rozšíření zastřešení na přístupové chodníky.
- SŽ dodá parametry osvětlení pro stanovení rozměrů nik v horní příčli.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Jan Černý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

ŽELEZNIČNÍ PROPUSTKY

SO 06-21-01 Propustek v ev. km 27,292 - zrušení

Stávající stav: Nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba o vzepětí 0,56 m. Šířka stávajícího propustku je 1,25m a délka 10,817 m.

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Vzhledem k tomu, že projektované řešení odvodnění tělesa trati předmětný propustek nevyužívá a je nefunkční, je navrženo jeho zrušení.

Do otevřeného propustku bude vloženo svodné potrubí DN500 a vybudovány šachty, což je součástí projektu SO 06-11-01 Železniční spodek. Potrubí navazuje na retenční nádrž, která je součástí projektu SO 06-70-04 Dešťová kanalizace, km 27,300.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 06-21-02 Propustek v ev. km 27,691 - zrušení

Stávající stav: Propustek nebyl nalezen, Dle dochované archivní dokumentace z roku 1901 vyplývá, že se jedná o propustek nosné konstrukce z kamenného zdiva zakrytým kamennými deskami s otvorem š. 0,6 m, v. 0,41 m a délky cca 106 m

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Stávající propustek není pro odvodnění železničního spodku modernizované trati využitelný a jeho část pod pojižděnými kolejemi (tj. v délce cca 57 m) bude zrušena. Propustek bude bourán po třetinách, vždy při výlucce v dané koleji. Při provádění bude mezi vyloučenou a provozovanou kolejí nutné provést záporové pažení.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 06-21-03 Propustek v ev. km 27,985 - zrušení

Stávající stav: Propustek nebyl nalezen. Dle dochované archivní dokumentace z roku 1901 vyplývá, že se jedná o propustek nosné konstrukce z kamenného zdiva zakrytým kamennými deskami s otvorem š. 0,5 m, v. 0,4 m a délky cca 93 m. Dle stavebnětechnického půzkumu (Geotec-GS.a.s. 05/2020) byly nalezeny 3 stávající šachty v předpokládané linii propustku a v šachtě Š3 pravděpodobná betonová roura DN200.

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Stávající propustek není pro odvodnění železničního spodku modernizované trati využitelný a jeho část pod pojížděnými kolejemi (tj. v délce cca 70 m) bude zrušena. Propustek bude bourán po třetinách, vždy při výluce v dané koleji. Při provádění bude mezi vyloučenou a provozovanou kolejí nutné provést záporové pažení.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 06-21-04 Propustek v ev. km 28,088 - zrušení

Stávající stav: Stávající propustek nebyl nalezen a není k dispozici žádná dochovaná archivní dokumentace. Dle situace stavby je předpokládaná délka propustku cca 90 m. Dle stavebnětechnického půzkumu (Geotec-GS.a.s. 05/2020) byly nalezeny 4 stávající šachty (z nichž jedna u výpravní budovy).

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Stávající propustek není pro odvodnění železničního spodku modernizované trati využitelný a jeho část pod pojížděnými kolejemi (tj. v délce cca 67 m) bude zrušena. Propustek bude bourán po třetinách, vždy při výluce v dané koleji. Při provádění bude mezi vyloučenou a provozovanou kolejí nutné provést záporové pažení. Současně s propustkem bude provedena demolice šachty s a vpusti u výpravní budovy.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 06-21-05 Propustek v ev. km 28,165 - zrušení

Stávající stav: Stávající propustek nebyl nalezen a není k dispozici žádná dochovaná archivní dokumentace. Dle situace stavby je předpokládaná délka propustku cca 105 m. Dle stavebnětechnického půzkumu (Geotec-GS.a.s. 05/2020) bylo zjištěn pouze předpokládané umístění.

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Stávající propustek není pro odvodnění železničního spodku modernizované trati využitelný a jeho část pod pojížděnými kolejemi (tj. v délce cca 75 m) bude zrušena. Propustek bude bourán po třetinách, vždy při výluce v dané koleji. Při provádění bude mezi vyloučenou a provozovanou kolejí nutné provést záporové pažení.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 07-21-01 Propustek v ev. km 1,112

Stávající stav: Stávající nosná konstrukce je tvořena ocelovou trubní konstrukcí Hel-Cor - Trenchcoat DN 800. Vedle ocelového trubního propustku byla při přestavbě ponechána jedna kamenná opěra původního propustku.

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Délka stávajícího propustku je nedostatečná a ocelový propustek pro elektrifikovanou trať není vhodný. Na základě toho je navržena komplexní přestavba objektu na nový prefa trubní propustek, který převede občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované patkové ŽB trouby DN 1000. Propustek je na vtokovém i výtokovém konci ukončen prefabrikátem se zkoseným čelem. Do odláždění svahu bude na vtoku a výtoku zaústěn trativod odvodnění přejezdu. ZKPP bude na tomto objektu provedeno pro přílehlý železniční přejezd.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 07-21-02 Propustek v ev. km 1,444

Stávající stav: Nosná konstrukce je tvořena kamennými deskami tl. 300 mm a převádí jednu kolej. Opěry a čela jsou kamenná. Světlost otvoru je 0,95 m.

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Stávající stav konstrukcí (kamenné desky) a délka stávajícího propustku je pro nový návrh kolejí nevyhovující. Na základě toho se navrhuje komplexní přestavba objektu na nový trubní propustek. Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované patkové ŽB trouby DN 1000. Propustek je na vtokovém i výtokovém konci ukončen prefabrikátem se zkoseným čelem. V místě, kde nejsou základy stávajícího propustku, bude s ohledem na doporučení geotechnického průzkumu, provedena výměna podloží kamenným záhozem tl. 1,0 m. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 07-21-03 Propustek v ev. km 2,042 - zrušení

Stávající stav: Nosnou konstrukci stávajícího propustku tvoří ŽB trouby DN 1000, je šikmý, jednokolejný o jednom otvoru a šířce 7,0 m.

Projekt stavby: Představená koncepce přestavby propustku, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace.

Nový stav: Propustek bude celý snesen cca 1,2 m pod niveletu nové koleje. Vzniklý prostor po výkopu a odbourání propustku bude zasypán.

Bylo dohodnuto:

- budou snesena obě čela do požadované hloubky

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsala: Anna Kavková, METROPROJEKT Praha a.s.

MOSTNÍ OBJEKTY NA KOMUNIKACÍCH

SO 06-22-01 Silniční most - podchod v km 28,038

Stávající stav: Jedná se o nový most, ve stávající stavu je ŽST Kladno bez podchodu.

Projekt stavby: Koncepce výstavby podchodu, je v souladu s předchozím stupněm projektové dokumentace. Došlo k prohloubení dna podchodu.

Nový stav: Vlastní podchod tvoří monolitická konstrukce o světlé šířce 6,0 m a světlé výšce 3,03 m s možností osazení podhledu s min. světlou výškou 2,5 m. Podchod na levé straně navazuje na SO 06-20-01 Most - podchod v km 28,038. Podchod bude umožňovat přístup osob pod ulicí Milady Horákové a dále navazujícím podchodem k žst. Kladno. Výstup je řešen přístupovým chodníkem a schodištěm. Odvodnění podchodu řeší SO 06-70-05. Voda bude svedena do čerpací jímky před výstupem, odtud přečerpávána do ukliďovací šachty a z ní gravitačně svedena do dešťové kanalizace. Výstavba podchodu bude probíhat v jedné etapě.

Bylo dohodnuto:

- Příčný sklon podlahy podchodu bude 0,5%, v podélném směru je podchod bez spádu. Žlábkový odvodnění budou osazeny podél stěn podchodu.
- Výkopy ve skalním podloží budou ve sklonu 5:1, s pracovním prostorem pro provádění izolací. Zásyp ve skalním zářezu bude nahrazen betonem.
- Podchod bude opatřen rubovou drenáží zaústěnou do dešťové kanalizace SO 06-70-05.
- Obklad stěn bude keramický.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Martin Lášek, METROPROJEKT Praha a.s.

SO 07-22-01 Silniční most - rozšíření mostu Čs. armády v km 2,714

Stávající stav: Jedná se o novostavbu, která se napojuje na stávající most ev. č. 238-002 na ulici Čs. armády. Tento je tvořen dvěma souběžnými třípolovými silničními mostními konstrukcemi. Nosné kce jsou z ocelových svařovaných nosníků spřažených se ŽB deskou. Římsy jsou monolitické železobetonové. Konstrukce je založena plošně. Spodní stavba z masivních opěr a členěných podpěr.

Projekt stavby: V projektu stavby došlo ke koncepční změně architektonického řešení přestupního uzlu Kladno - město. Byly vypuštěny odbavovací prostory původně předpokládané

na mostě, došlo k zúžení nových mostních konstrukcí na 2,0 m a zkrácení z 54 na 30 m. Rovněž byly vypuštěny eskalátory na severní straně mostu.

Původně předpokládaný objekt samostatného zastřešení nebude realizován. Zastřešení bude osazeno na novou konstrukci rozšíření mostu.

Nový stav: Objekt bude tvořen dvěma mostními konstrukcemi umístěnými vpravo a vlevo u vnější římsy stávajícího mostu ev. č. 238-002. Nové mostní k-ce budou tvořeny rámovou kci s příčlí s převislými konci, na něž budou v kolmém směru monoliticky napojena schodišťová ramena - součást SO 07-49-01. Na jižní most budou rovněž uloženy dva eskalátory z nástupiště zast. Kladno-město.

Konstrukce obou mostů bude ŽB monolitická rámová, s výjimkou středního pole příčle, jež budou tvořit prefabrikované předpjaté nosníky s monolitickou spřahující ŽB deskou.

Pro zvětšení tuhosti konzol mostovky jižního mostu se předpokládá jejich uložení na konstrukce přilehlých výtahových šachet, SO 07-41-01.

U stávajícího mostu ev.č. 238-002 se provede odbourání části říms a osazení mostních závěrů mezi stávající a novou konstrukcí.

Mostovka bude tvořena ŽB deskou, opatřená pochozí izolací.

Na římsovém soklu mostovky bude umístěna konstrukce zastřešení SO 07-41-01

Založení bude plošné, na základových pasech v úrovni základů přilehlého mostu. Podpěry budou ze čtyř sloupů tvarově obdobných stávající spodní stavbě.

Bylo dohodnuto:

- Nové mostní konstrukce budou ve správě SŽ.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Pavel Michálek, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 07-22-02 Silniční most - podchod pod ulicí Sportovců v km 2,004

Stávající stav: Jedná se o novostavbu.

Projekt stavby: Bylo představeno řešení mostu i s navazujícími souvislostmi (zárubní zdi).

Nový stav: V místě mostu bude silnice v ulici Sportovců překračovat sdruženou komunikaci pro pěší a cyklisty propojující lokality zimního stadionu s atletickým areálem Sletiště. Návrh mostu respektuje geometrické požadavky cyklostezky. Most bude ŽB rám o světlé šířce 6,0 m a minimální podchozí výšce 2,50 m. Úhle křížení je cca 77 °. Jsou navržena rovnoběžná ŽB monolitická vykonzolovaná křídla s navazujícími přechodovými úhlovými zdmi. Na levé římse bude betonová zeď oplocení areálu Sletiště, na levé římse zábradelní svodidlo s výplní z tahokovu.

Osvětlení pod mostem bude provedeno osazením do nik v horní příčli dle řešení na objektu SO 07-20-02.

Bylo dohodnuto:

- SŽ dodá parametry osvětlení pro stanovení rozměrů nik v horní příčli.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Jiří Prášilík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

OPĚRNÉ A ZÁRUBNÍ ZDI

Souhrnné:

- Izolace zdí: Rub zárubních zdí bude opatřen izolací proti stékající vodě s měkkou ochranou a to s přetažením 0,5 m za pracovní spáru u paty zdi. Ostatní povrchy budou opatřeny nátěrem proti stékající vodě a zemní vlhkosti.
- Bok základu zárubní zdi lze betonovat až k pažení z důvodu zmenšení výkopových prací a záborů.
- Římsy lze rozšířit na šířku dříku zdi. Římsa bude na rubu opatřena ozubem 40 mm dle manuálu.
- Žlábků u hlavy zdi budou navrženy co nejmenší (nicméně aby odpovídali kapacitě) a budou osazeny cca 100 mm pod hranu římsy.
- Nad betonovým žlabem u hlavy zdi bude odláždění 1,0 m.
- Z důvodu upřesnění geologie v rámci tohoto stupně budou zdi založeny plošně a ne na pilotách jak předpokládal předchozí stupeň PD.

SO 06-23-01 Zárubní zdi v km 25,542 - Wolkerova

Stávající stav: Nové zárubní zdi.

Projekt stavby: Nový objekt zárubních zdí, zatím projednáván pouze koncepce pro stupeň DUR. Zdi jsou podél přeložky komunikace v ulici Wolkerova - SO 06-80-01 (komunikace II. třídy + stezka pro chodce i cyklisty) a navazují na most SO 06-20-02 Most v km 28,542.

Nový stav: Zeď vpravo u Izomatu - délka cca 101 m, výška nad komunikací cca 0,2-8,4 m (zeď až na terén). Zeď téměř v celé délce kopíruje hranu komunikace. Na začátku a na konci je vedení zjednodušeno na rovné úseky. Zeď bude rozdilátována po cca 10 m, které budou spojeny trny, aby bylo zajištěno spolupůsobení. Zeď bude od navazující konstrukce podjezdu kompletně oddělena a mezi konstrukcemi bude provedena dostatečná dilatační mezera, aby byla umožněna volná deformace stěny od zemního tlaku. Přibližně do poloviny dilatace budou do dříku stěn vloženy prvky pro řízenou smršťovací trhlinu. Zeď bude založena na schodité základové spáře. U Izomatu bude zeď řešena s ohledem, že vlastník neumožnil a neumožní provést průzkum založení objektu. A bude tedy třeba základ podchycovat a. Zbylé dilatace mají základ delší na rubovou stranu zdi. Vysoké zdi budou přibližně v půlce dříku oskočeny a ztenčeny. Horní hrana zdi bude vodorovná ve výšce ca 410,900 m n.m. Do zdi bude kotveno v celé délce zábradlí. Na rubu zdi bude nad základem provedena drenáž, která bude svedena do silniční kanalizace, odkud bude voda dále čerpána.

Zed' vlevo u fotbalového hřiště - délka cca 114 m, výška nad komunikací cca 0,6-3,8 m (kombinace zdi a svahu). Zed' téměř v celé délce kopíruje hranu komunikace. Za začátku u podjezdu je vedení zjednodušeno na rovné úseky. Zed' bude rozdílatována po cca 10 m, které budou spojeny trny, aby bylo zajištěno spolupůsobení. Zed' bude od navazující konstrukce podjezdu kompletně oddělena a mezi konstrukcemi bude provedena dostatečná dilatační mezera, aby byla umožněna volná deformace stěny od zemního tlaku. Přibližně do poloviny dilatace budou do dřívku stěn vloženy prvky pro řízenou smršťovací trhlinu. Zed' bude založena na schodité základové spáře. Horní hrana zdi bude v konstantním sklonu. U hlavy stěny za rubem zdi bude proveden vyspádovaný odvodňovací žlab, který bude sveden do silniční kanalizace. Za betonovým žlabem bude svah odlážděn. Na rubu zdi bude nad základem provedena drenáž, která bude svedena do silniční kanalizace, odkud bude voda dále čerpána. Do zdi bude kotveno v celé délce zábradlí.

Zed' (střední) podél chodníku (u komunikace) - délka cca 93 m, výška nad komunikací cca 0,0 m-3,3 m-0,0 m. Zed' je téměř celá vedena v konstantním oblouku. Na konci zdi (ve směru staničení komunikace) je zakončena rovným úsekem. Zed' je rozdělena na deset dilatačních celků o délce cca 9 m. Přibližně do poloviny dilatace budou do dřívku stěn vloženy prvky pro řízenou smršťovací trhlinu. Horní hrana stěny je v úrovni cca 405,57 m n.m. Na začátku a na konci stěny bude horní hrana ve sklonu, aby se plynule napojila na navazující obrubník. Za rubem zdi bude chodník. Chodník bude svahovaný od stěny a bude odvodněn. Na rubu zdi bude nad základem provedena drenáž, která bude svedena do silniční kanalizace.

Bylo dohodnuto:

- Na zdech nebudou římsy.
- Izolace a těsnění pracovních a dilatačních spár bude provedeno dle technických zásad pro tuto stavbu.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Jaroslav Radovnický (OBERMEYER HELIKA a.s.)

SO 07-23-01 Zárubní zed' v km 1,735-1,978 (L)

Stávající stav: Novostavba

Projekt stavby: Projekt stavby byl oproti PD DUR změněn z pilotové zárubní zdi na úhlovou zárubní zed'. Změnu si vyžádaly zjištěné geotechnické poměry v místě SO, které byly k dispozici v tomto stupni projektové dokumentace.

Nový stav: Zárubní zed' je dlouhá 241,9 m, je rozdělena na 24 dilatačních celků (1x11,9 m +23x10 m). Základová spára pro celou zárubní zed' je jednotně uvažována ve výšce 409,4 m n.m. Základ zdi je široký 2,5 m po celé délce zdi a výšku 0,55-0,65 m (sklon 5% od rubu zdi). Dřívík zdi má konstantní šířku 0,4 m a je výškově proměnný (2,5 m-4,3 m). Výška zdi na svém počátku činí 2,5 m a postupně stoupá až k DC13. Od DC13 horní hrana zdi postupně klesá až na konec zdi. Izolace bude řešena dle zásad technického řešení mostních objektů stavby. Odvodnění rubu zdi je řešeno svodem vody do trativodů přilehlé železniční trati. Výkopy budou provedeny ze strany ul. Sportovců pomocí záporového pažení a ze strany líce zdi svahováním.

Součástí zdi bude římsa o šířce 0,54 m a s výškou okapového nosu 0,31 m.

Na zdi budou umístěny celkem 4 sloupy trakčního vedení, kvůli kterým bude zeď lokálně rozšířena a připravena na jejich osazení. Dále je navrženo osadit na zeď zábradlí městského typu, jak bylo navrženo v DUR.

Bylo dohodnuto:

- Izolace rubu zdi bude po celé výšce zdi a bude vytažená cca 1 m na její základ
- Bok základu zdi lze betonovat až k pažení z důvodu zmenšení výkopových prací a záborů

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Jan Londa, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 07-23-02 Zárubní zeď v km 2,350-2,472 (P)

Stávající stav: Jedná se o novostavbu.

Projekt stavby: V rámci zpracování projektu stavby došlo ke změně protihlukových úprav následně - v širé trati před nástupištěm směrem do zastávky Kladno do staničení km 2,515 budou kolejové absorbéry, následně kolem nástupiště přebírá protihlukové opatření zastřešení - prosklení připevněné zvenku k zastřešení.

To znamená, že na zárubní zeď ve staničení km 2,350 do km 2,515 nebudou oproti přípravné dokumentaci osazeny protihlukové panely.

Dále bylo dohodnuto, že zárubní zeď bude prodloužena podél nástupiště v zast. Kladno - město, její výška bude 0,50 m nad povrch nástupiště a zároveň bude využita pro ukotvení sloupků přístřešku.

Nový stav: V km 2,350 do km 2,515 je navržena úhlová zárubní zeď výšky max. 2,0 m nad drážní stezku při otevřeném šterkovém loži, podél římsy je navržen zpevněný příkop šířky cca 0,70 m a kamenné odláždění šířky 1,0 m, sklon přilehlého svahu do 1:2. Ve staničení km 2,515 je zpevněný příkop zaústěn do horské vpusti, která je zaústěna do hlavního svodného potrubí mezi kolejemi. Od km 2,515 do km 2,657 zeď dále pokračuje jako zárubní úhlová zeď s rozšířenou patou kvůli osazení sloupků zastřešení nástupiště, podél římsy je navržen zpevněný příkop šířky cca 0,70 m a kamenné odláždění šířky 1,0 m, sklon přilehlého svahu do 1:2, v km 2,650 je zpevněný příkop zaústěn do horské vpusti, která je zaústěna do hlavního svodného potrubí mezi kolejemi.

Bylo dohodnuto:

- Na rubu zdi bude kamenná rovinanina nahrazena geokompozitem.
- Předložené technické řešení bylo vzato na vědomí s tím, že na základě výsledků z následujících porad bude ještě upřesněno.

Zapsal: Ing. Petr Vachutka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 07-23-03 Zárubní zeď v km 2,475-2,658 (L)

Stávající stav: Jedná se o novostavbu.

Projekt stavby: V rámci zpracování projektu stavby došlo ke změně protihlukových úprav následně - v širé trati před nástupištěm směrem do zastávky Kladno do staničení km 2,515 budou kolejové absorbéry, následně kolem nástupiště přebírá protihlukové opatření zastřešení - prosklení připevněné zvenku k zastřešení.

To znamená, že na zárubní zeď ve staničení km 2,475 do km 2,515 nebudou oproti přípravné dokumentaci osazeny protihlukové panely.

Dále bylo dohodnuto, že zárubní zeď bude prodloužena podél nástupiště v zast. Kladno - město, její výška bude 0,50 m nad povrch nástupiště a zároveň bude využita pro ukotvení sloupků přístřešku.

Nový stav: Od km 2,515 přebírá funkci příkopový žlab UCH - zárubní zeď zde není. Od km 2,515 do km 2,657 zeď dále pokračuje jako zárubní úhlová zeď s rozšířenou patou kvůli osazení sloupků zastřešení nástupiště, podél římsy je navržen zpevněný příkop šířky cca 0,70 m a kamenné odláždění šířky 1,0 m, sklon přilehlého svahu do 1:2, v km 2,650 je zpevněný příkop zaústěn do horské vpusti, která je zaústěna do hlavního svodného potrubí mezi kolejemi

Bylo dohodnuto:

- Na rubu zdi bude kamenná rovnánina nahrazena geokompozitem.
- Předložené technické řešení bylo vzato na vědomí s tím, že na základě výsledků z následujících porad bude ještě upřesněno.

Zapsal: Ing. Petr Vachutka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 07-23-04 Zárubní zeď v km 2,658-2,763 (L)

Stávající stav: Zárubní zeď ve stávajícím stavu neexistuje, zářez pro trať je proveden svahováním.

Projekt stavby: V DUR bylo rozšíření zářezu dané zdvoukolejněním trati řešeno vysokými zárubními zdmi na vnější hraně nástupiště. V tomto stupni je rozšíření trati v zastávce řešeno komplexním architektonickým návrhem, kde jsou zdi vysoké 0,5 m nad nástupištěm, zbytek bude svahován sklonem 1:2.

Nový stav: Zeď je navržená jako železobetonová úhlová, na líci a na hlavě s kamenným obkladem tl. 50 mm. Od km 2,662 do km 2,682 je vysoká 0,5 m nad hranu nástupiště. Pak výška plynule narůstá na délce 6 m na 2,42 m nad nástupiště. Zeď bude mít tuto výšku cca 8.1 m, kde bude tvořit oporu pro nástupní plochu do výtahu. Dále zeď naklesá na výšku 1 m nad nástupištěm a v této výšce povede v délce 8,5 m až k přístupovému schodišti. Za schodištěm zeď pokračuje v délce 30,7 m, s výškou 0,5 m nad nástupištěm.

Zeď v celé délce tvoří základ pro přístřešky nástupiště a schodišť vedoucích ze silničního nadjezdu. Líc a vrch zdi bude opatřen kamenným obkladem tl. 50 mm. Před nadjezdem je zeď v půdorysném tvaru odsazena dál o hrany nástupiště, čím vzniká prostor pro výtahovou šachtu.

Bylo dohodnuto:

- Při návrhu neuvažovat s odporem zeminy na líci.
- Pokud možno, nenavrhovat ozub proti posunutí.
- Zábradlí na zdi navrhnout městského typu.

- Namísto kamenné rovnaniny, použít na rubu drenážní geokompozit.
- Provéřit nutnost zábradlí i v částech zdi, kde je výška menší než 1,5 m s ohledem na tvar svahu za zdí.

Koncepce řešení objektu byla na profesní poradě k zastřešení, konané další den (24-6-2020), změněna. Zdi budou tvořeny gabiony a založení zastřešení bude provedeno na patkách za rubem zdi.

Zapsal: Ing. Marián Hollý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 07-23-05 Zárubní zeď v km 2,658-2,763 (P)

Stávající stav: Zárubní zeď ve stávajícím stavu neexistuje, zářez pro trať je proveden svahováním.

Projekt stavby: V DUR bylo rozšíření zářezu dané zdvoukolejněním trati řešeno vysokými zárubními zdmi na vnější hraně nástupiště. V tomto stupni budou zdi vysoké 0,5 m nad nástupištěm, zbytek bude svahován sklonem 1:2. Kromě zárubní funkce budou zdi tvořit základy pro přístřešky.

Nový stav: Zeď je navržena jako železobetonová úhlová, na líci a na hlavě s kamenným obkladem tl. 50 mm. Od km 2,662 do km 2,682 je vysoká 0,5 m nad hranu nástupiště. Pak výška plynule narůstá na délce 6 m na 2,42 m nad nástupiště. Zeď bude mít tuto výšku cca 8,1 m, kde bude tvořit oporu pro nástupní plochu do výtahu. Dále zeď naklesá na výšku 1 m nad nástupištěm a v této výšce povede v délce 8,5 m až k přístupovému schodišti. Za schodištěm zeď pokračuje v délce 30,7 m, s výškou 0,5 m nad nástupištěm.

Zeď v celé délce tvoří základ pro přístřešky nástupiště a schodišť vedoucích ze silničního nadjezdu. Líc a vrch zdi bude opatřen kamenným obkladem tl. 50 mm. Před nadjezdem je zeď v půdorysném tvaru odsazena dál o hrany nástupiště, čím vzniká prostor pro výtahovou šachtu.

Bylo dohodnuto:

- Při návrhu neuvažovat s odporem zeminy na líci.
- Pokud možno, nenavrhovat ozub proti posunutí.
- Zábradlí na zdi navrhnout městského typu.
- Namísto kamenné rovnaniny, použít na rubu drenážní geokompozit.
- Provéřit nutnost zábradlí i v částech zdi, kde je výška menší než 1,5 m s ohledem na tvar svahu za zdí.

Koncepce řešení objektu byla na profesní poradě k zastřešení, konané další den (24-6-2020), změněna. Zdi budou tvořeny gabiony a založení zastřešení bude provedeno na patkách za rubem zdi.

Zapsal: Ing. Marián Hollý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 07-23-06 Zárubní zeď v km 2,702-2,743 (L)

Stávající stav: Prostor mezi opěrou silničního nadjezdu a chodníkem v 1. mostním otvoru je opatřen kamenným odlážděním ve sklonu cca 1:1.8, výšky cca 1.6 m.

Projekt stavby: Zahloubení chodníku o cca 1,5 m bylo v DUR řešeno zárubní zdí na šířce opěry silničního nadjezdu. V tomto stupni je navržena úprava kamenného odláždění jeho prodloužením nebo prodloužením a zároveň zvětšením sklonu, co bude záviset na půdorysné poloze chodníku.

Nový stav: Stávající odláždění bude rozbito a s ohledem na výškovou a směrovou polohu chodníku přeskládáno k jeho nové hraně.

Bylo dohodnuto:

- Chodník bude oddálen od opěry co nejvíce.
- V případě nutnosti navržení zdi, použít svahové tvárnice.
- Nový tvar odláždění konzultovat se správcem mostního objektu.

Zapsal: Ing. Marián Hollý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 07-23-07 Zárubní zdi v km 2,004 - Sletiště

Stávající stav: Jedná se o novostavbu.

Projekt stavby: Bylo představeno řešení zdi i s navazujícími souvislostmi (železniční a silniční most).

Nový stav: Zárubní zdi zajišťují svahy v místě křížení sdružené komunikace pro pěší a cyklisty s ulicí Sportovců a železniční tratí. Komunikace propojuje lokality zimního stadionu s atletickým areálem Sletiště. Prostorové uspořádání zdi respektuje geometrické požadavky cyklostezky - světlost 6,0 m.

Byl představen návrh řešení zdi jako ŽB monolitické "U" vany. Ze strany investora padl návrh na změnu konstrukčního systému na strmý svah z betonových tvarovek.

Bylo dohodnuto:

- Bude prověřena možnost použití strmého svahu z betonových tvarovek s ohledem na geologické poměry (Hpv).
- Výstupy budou prezentovány při dalším projednání.

Prostorová koncepce řešení objektu byla odsouhlasena, případná změna konstrukčního systému bude následně projednána.

Zapsal: Ing. Jiří Prášilík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 08-23-01 Zárubní zeď v km 2,855-3,093 (L)

Stávající stav: Nová opěrná zeď - novostavba.

Projekt stavby: U představené zárubní zdi došlo k velkým změnám oproti předchozímu stupni DUR. Objekt je nově založen plošně, doplňuje se odvodnění za římsou zdi. Oproti dřívějšímu stupni na základě aktualizované hlukové studie bylo investorem rozhodnuto, že v daném úseku nebudou protihlukové stěny, na zdi bude umístěno zábradlí (funkci zábradlí v dřívějším stupni plnily protihlukové stěny). Součástí zdi bude podepření trakčních sloupů, jako bylo v dřívějším stupni.

Nový stav: Předmětem tohoto objektu je navržena zárubní zeď od km 2,855 do km 3,093, výšky max. cca 2,8 m nad drážní stezku. Délky stěny je cca 241 m a probíhá po levé straně. Zárubní zeď byla navržena jako železobetonová úhlová.

U zdi bude provedeno polozapuštěné kolejové lože. Zeď je navržena se svislým lícem a je dělena na dilatační úseky po cca 10 m. Ve zdi budou umístěny odvodňovací trubky pro odvodnění rubu zdi. Izolace zdi bude řešena izolací proti stékající vodě a zemní vlhkosti dle souhrnných požadavků na zeď (viz výše). Podél zdi bude proveden odvodňovací příkop šířky cca 0,7 m, který bude odvádět vodu z přilehlých svahů. Sklon přilehlého svahu bude cca 1:2. Základová spára objektu bude v nezámrzné hloubce. Zeď přemostuje v km 2,965 horkovod a bude v tomto místě koordinována s projektantem horkovodu.

Bylo dohodnuto:

- Líc zdi od osy koleje číslo 1 bude vzdálen 3,2 m
- Na rubu zdi bude kamenná rovinina nahrazena geokompozitem.
- Odvodnění rubu zdi průpichem přes zeď do štěrkového lože, odkud bude voda odvodněna trativodem železničního spodku

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Petr Hanzlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s

NÁVĚSTNÍ KRAKORCE A LÁVKY

SO 07-24-01 Návěstní krakorec v km 0,701

Stávající stav: Jedná se o novostavbu.

Projekt stavby: Úprava řešení krakorce dle aktualizovaných podkladů.

Nový stav: Krakorec je navržen jako prostorová konzola. Profil sloupu a břevna jsou navrženy jako uzavřený truhlíkový rám svařený z válcovaných profilů a plechů. V místě rámového rohu je navržen náběh z přivařených plechů. Zábradlí je navrženo z úhelníků s ochranou proti dotyku. Vstup na krakorec je zajištěn uzamykatelnými dvířky.

Bylo dohodnuto:

- Dle požadavků investora bude konstrukce sloupu a břevna přepracována na uzavřený obdélníkový profil se zaoblenými rohy. Investor dodá vzorový podklad řešení (Ing. Šlajs).
- Výplň zábrany proti dotyku bude z válcovaného tahokovu s oky max. 12,5 mm
- Mezera mezi podlahou a výplní proti dotyku bude 0 mm, investor dodá vzorový detail provedení.
- Kabelová vedení budou uvnitř konstrukce sloupu a břevna, dle vzorového řešení dodaného investorem.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

Zapsal: Ing. Jiří Prášilík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)
Ing. Lášek M. (METROPROJEKT Praha a.s.)
Ing. Švec T. (METROPROJEKT Praha a.s.)
Ing. Pustějovský T. (METROPROJEKT Praha a.s.)
Ing. Prášilík J. (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.)
Ing. Černý J. (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.)
Ing. Michálek P. (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.)
Ing. Jan Londa, (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.)
Ing. Vachutka P. (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.)
Ing. Holý M. (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.)
Ing. Hanzlík P. (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.)
Ing. Jaroslav Radovnický (OBERMEYER HELIKA a.s.)
Ing. Bárta M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

Záznam ukončen 26.6.2020




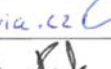

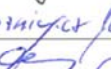
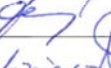
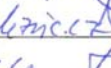


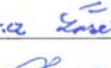




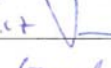
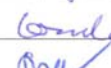
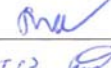
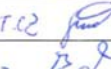
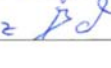
Pokud nebudou připomínky k záznamu doručeny do 5 dnů, považuje se záznam za odsouhlasený.

**„Modernizace trati Kladno (vč.) – Kladno-Ostrovec (vč.)“
DSP + PDPS**

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 23. 6. 2020 v 9:00
v budově METROPROJEKTU Praha a.s., Argentinská
1621/36

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Mosty, propustky a zdi, schodiště, návěsní krakorce

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
SLAŠ TOMÁŠ	SPRÁVA ŽELEZNIC ČD-013	20053213	slas@szdc.cz	
VOSTRÝ MARTIN	SPRÁVA ŽELEZNIC - OES	9722 29212	vostry@szdc.cz	
VOLEJ VLASTIMIL	SPRÁVA ŽELEZNIC STP	437 259 889	volejvl@szdc.cz	
MICHALEK PAVEL	MORAVIA CONSULT OLDMOUS	585 510 426	michalek@mora via.cz	
JIRÍ HUBKA	SPRÁVA ŽELEZNIC SNT OŘ PRAHA	728 541 880	hubka@spravazeleznic.cz	
MILAN BĚLHMAT	SPRÁVA ŽELEZNIC OŘ PRAHA, CSSTP	606 622 481	belhmata@spravazeleznic.cz	
JIRÍ DVOŘÁK	ČD, S.O., SNT PRAHA	424 405 572	dvorj@szdc.cz	
NEDECEL	ČD, CSSTP	607 112 723	nemecelj@spravazeleznic.cz	
PAUL BARDOŠ	VO, OŘ	606 789 05	scilow@szdc.cz	
BARDOŠ PAVEL	HEXAGON	296 154 323	BARDOŠ@HEXAGON.CZ	
LAŠEK MARTIN	METROPROJEKT	296 154 411	MARTIN.LASEK@METROPROJEKT.CZ	
PETR HANZLIK	MORAVIA CONSULT	734 391 500	HANZLIK@MORAVIA.CZ	
MARIAN HOLÝ	— " —	731 742 215	HOLY@MORAVIA.CZ	
CERNÝ JAN	— " —	737 258 324	CERNY@MORAVIA.CZ	
PROSILÍK JIŘÍ	— " —	777 797 097	PROSILIK@MORAVIA.CZ	
VACHUTKA PETR	— " —	603 891 874	vachutka@moravia.cz	
LONDA JAN	— " —	605 151 104	londa@moravia.cz	
RADOVICKÝ JAROSLAV	OBERMETER HELIKA	730 190 050	JAROSLAV.RADOVICKY@OBERMETER.CZ	
SUČEK TOMÁŠ	MTP	296 154 403	SUČEK@METROPROJEKT.CZ	
BARTA MILAN	MTP	602 295 353	barta@metroprojekt.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

1