

Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno

Datum konání 09. března 2021
Čas 10:00 – 11:00
Místo konání distančně na MS TEAMS
Zapsal Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR O9).

Přítomni Ing. Jiří Dittmer (SŽ SSV), Ing. Lenka Seidlová (SŽ GR O6), Ing. Šárka Jasenčáková (SŽ GR O9), Bc. Luboš Vrána (SŽ OR Brno, ST), Ing. Jakub Bureš (SŽ OR Brno, OPS), Ing. Petr Kácal (SŽ OR Brno, SMT), Ing. Zdeněk Nečekal (SŽ GR O13), Ing. Josef Buriánek (SŽ GR O9), Jaroslav Dittrich (SŽ GR O9), Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR O9).

Omluveni -

Úvodní informace

Úvodní mostařská porada proběhla dne 9.3.2021 jako náhrada za plánované místní šetření. V rámci porady bylo postupně představeno zadání záměru projektu, stávající stav a dispozice dotčených konstrukcí a dochovaná archivní dokumentace. V závěru prezentace byly nastíněny možné varianty řešení rekonstrukce mostního objektu.

Na základě dostupných informací z provedených podrobných prohlídek a fotodokumentace stávajícího stavu se přítomní shodli, že preferovaným řešením rekonstrukce mostního objektu je vzhledově citlivá náhrada ocelových konstrukcí se sanací a případným zesílením stávající spodní stavby (vzhledem k památkové ochraně objektu). Výsledný návrh rekonstrukce musí být kladně projednán s NPÚ.

Ohledně specifikace budoucí funkce a využití plochy bývalého nástupiště (umístěné na vnější ocelové konstrukci NK1) bylo řečeno, že toto vzejde z projednání s dotčenými vlastníky resp. Provozovateli. Preferovaným řešením je ukončení stávajícího nástupiště před mostní konstrukcí a fyzické oddělení plochy pozemní komunikace (NK1) od železničního provozu (NK2).

Existence veškerých IS vedoucích přes mostní konstrukci i pod ní je v současnosti poptávána. Vzhledem ke stávajícímu stavu je předpokládáno místní šetření za účelem stanovení a specifikace veškerých IS, které bude svoláno v epidemiologicky příhodné době.

Úkoly pro další zpracování

- 1) Projektant pro další projednávání graficky zpracuje možné varianty rekonstrukce stávajícího přemostění.
- 2) Projektant pro SSV specifikuje požadavky na geodetické doměření stávajícího stavu přemostění a přilehlého okolí.
- 3) Zástupce SSV prověří možnost zpřístupnění prostor za stávajícími opěrami.
- 4) Zástupce SSV stanoví za spolupráce s projektantem předpokládaný harmonogram akce.

Přílohy

01 Prezentace pro jednání v pdf formátu

Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno

Datum konání 05. května 2021
Čas 9:30 – 11:30
Místo konání distančně na MS TEAMS
Zapsal Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR O9).

Přítomni Aleš Vobejda, Ing. arch. Lenka Kostíková (BNSD a.s.);
Petr Janda, Bc. Ondřej Němec, Ing. Ilona Karlíčková (Brněnské komunikace a.s.);
Ing. Josef Veselý (DPMB, a.s.);
Mgr. Pavel Mudrych (KÚ JMK);
Ing. arch. Pavel Wewiora (NPÚ, ÚOP v Brně);
Ing. Eva Hradilová, Ing. Tomáš Burian, Ing. Zdeňka Šamánková, Mgr. Iva Rorečková, Ing. Martin Račanský (OD MMB);
Ing. arch. Radka Sznepková (OPP MBB);
Ing. Jiří Krouský (SŽ GR O6);
Ing. Josef Buriánek, Ing. Karel Fridrich, Ing. Šárka Jasenčáková, Jaroslav Dittrich, Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR O9);
Ing. Jan Louženský (SŽ GR O11);
Mojmír Bursa (SŽ GR O12);
Ing. Tomáš Hartman, Ing. Miloš Novák, Ing. Zdeněk Nečekal (SŽ GR O13);
Ing. Petr Kácal (SŽ OR Brno, SMT),
Ing. Magdaléna Jagošová (SŽ OR Brno, OPS),
Ing. Jaroslav Macálka (SŽ OR Brno, OPI),
Jiří Dosoudil (SEE OR Brno),
Ing. Jan Bernát (SŽ OR Brno, OT. Odd.ZDD),
Ing. Erik Tischer (SŽ OR Brno, PO Brno);
Ing. Jiří Dittmer (SŽ SSV).

Omluveni Mgr. Tomáš Vícha (NPÚ, ÚOP v Brně).

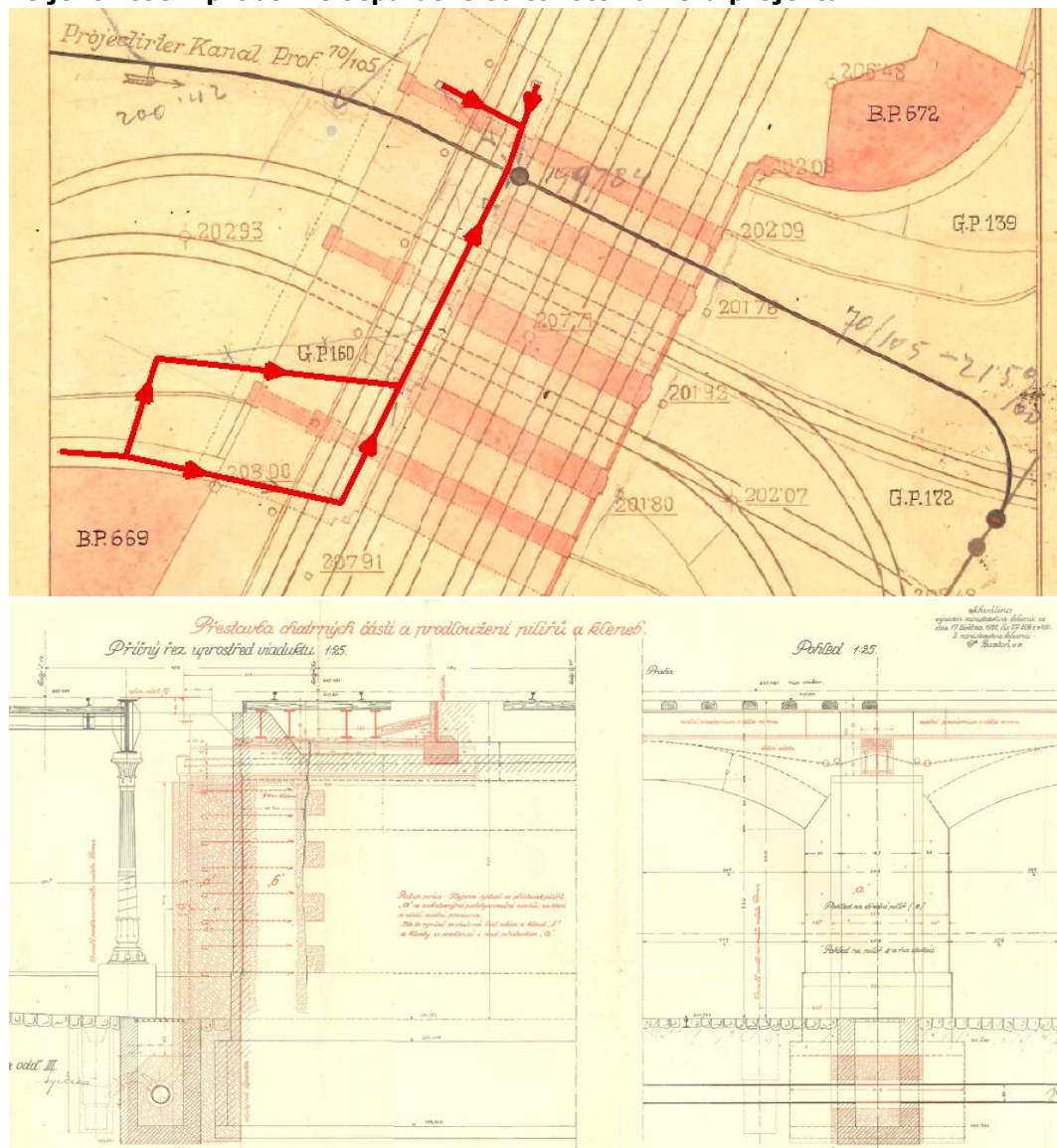
Vstupní porada

Vstupní porada proběhla dne 5.5.2021 online přes MS Teams. V rámci porady bylo postupně představeno zadání záměru projektu, stávající stav a dispozice dotčených konstrukcí, dochovaná archivní dokumentace a varianty možného řešení rekonstrukce.

Podstatou navrhované rekonstrukce ve všech prezentovaných variantách je náhrada stávajících nosných ocelových konstrukcí, výstavba 2 mezilehlých pilířů pod železniční konstrukcí, nové úložné prahy a závěrné zdi na opěrách, sanace stávající spodní stavby (ocelolitinové sloupy, zdivo opěr, pískovcové zdivo základů pod ocelolitinovými sloupy) a nový systém odvodnění nosných konstrukcí. Z hlediska typu nosné konstrukce pod kolejí přichází v úvahu celooceťové svařované konstrukce s horní ortotropní mostovkou s přímým upevněním koleje nebo celooceťové svařované konstrukce se stlačenou stavební výškou s kolejovým ložem. U konstrukce pod bývalým nástupištěm se jedná o variantu celooceťové svařované konstrukce s horní přímopojížděnou ortotropní mostovkou nebo o variantu spřažené ocelobetonové konstrukce s horní železobetonovou mostovkou. Na vnější hraně bude osazena zdobná římsa s replikou historického zábradlí. Značnou nevýhodou železniční konstrukce s kolejovým ložem a spřažené ocelobetonové konstrukce pod bývalým nástupištěm je výrazné navýšení vlastní tíhy resp. výrazné přetížení spodní stavby mostu oproti stávajícímu řešení. Všechny varianty návrhu nosných konstrukcí jsou koncipovány tak, aby byla zachována stávající podjezdová výška ve všech otvorech pod mostem i niveleta povrchu komunikace a koleje na mostě.

V závěru prezentace proběhla diskuze, jejíž nejdůležitější body jsou vypsány níže:

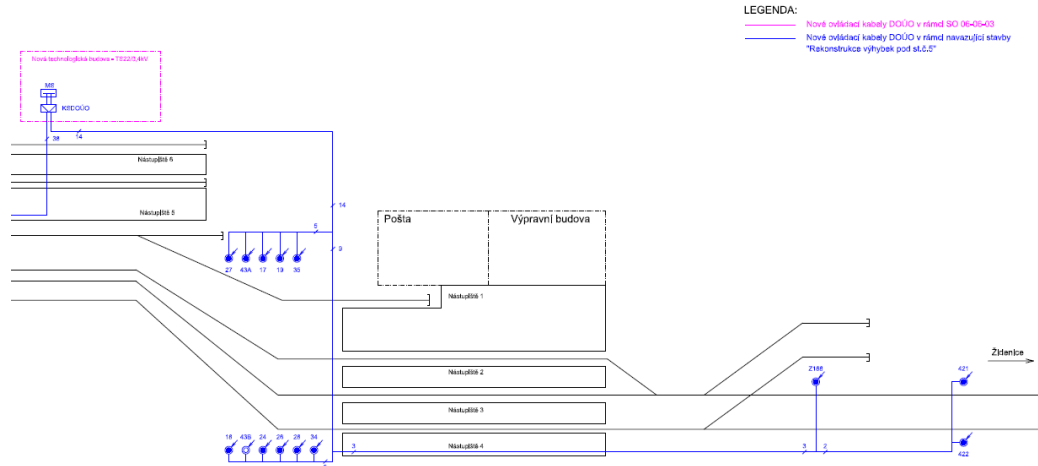
- Zástupce BNSD a.s. upozornil v souvislosti se stavbou „Revitalizace výpravní budovy žst. Brno hlavní nádraží“ na problém s kanalizační přípojkou vedoucí od výpravní budovy podél základů mostu v km 155,892 (klenbový most) až do páteřní kanalizační stoky pod ul. Benešova. Projekt revitalizace výpravní budovy i tento záměr projektu rekonstrukce mostu počítají se zapojením do této kanalizační přípojky. Vzhledem k pokročilejší fázi projektu revitalizace výpravní budovy byl proveden kamerový průzkum, který ukázal její zborcení a nefunkčnost. Tato kanalizační přípojka není vedena ve vlastnictví ani ve správě BVK a.s. a jiný vlastník, provozovatel či správce není známý. Na poradě padl návrh na uspořádání schůzky mezi dotčenými subjekty (Město Brno; BNSD a.s.; BVK, a.s.; Brněnské komunikace a.s.; Správa železnic, státní organizace) k vyřešení této situace. Zástupce SŽ OŘ Brno upozornil na §3 odst. (7) zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích, který říká, že opravy a údržbu vodovodních přípojek a kanalizačních přípojek uložených v pozemcích, které tvoří veřejné prostranství (§34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích), zajišťuje provozovatel ze svých osobních nákladů. **Vzhledem k akutnosti tohoto problému bylo dohodnuto, že jeho řešení proběhne separátně od tohoto záměru projektu.**



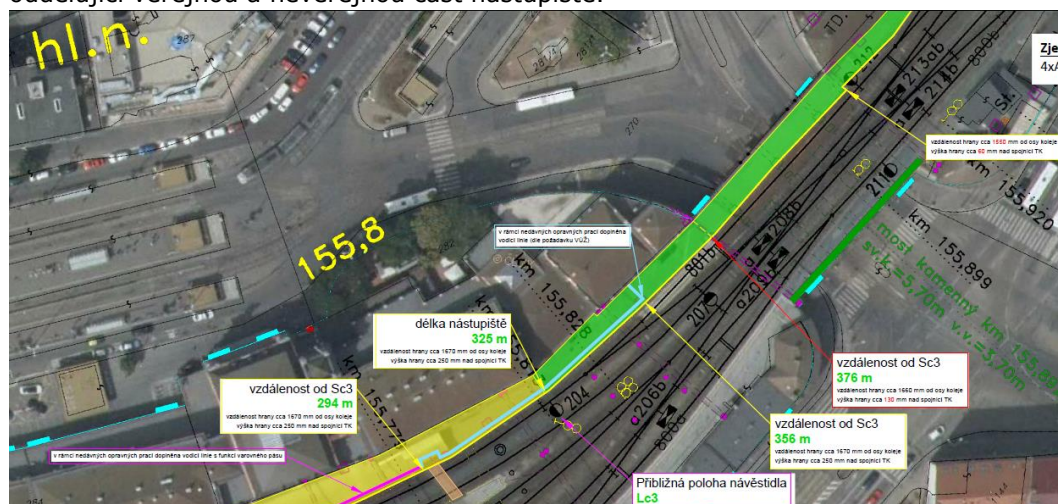
Výkresy z dochované archivní dokumentace

- Zástupce SŽ OŘ Brno OPI upozornil na skutečnost, že se v přilehlém kolejišti nachází nová kabeláž položená v rámci stavby „Rekonstrukce zab.zař. v žst. Brno hl.n.“, na

kteřou se stále vztahuje záruka po realizaci a proto bude nutné vyspecifikovat možné dopady nutných kabelových přeložek na tato nová vedení.



- Zástupce KrÚ JMK, OD upozornil na vedení dálkových autobusových linek křižovatkou ulic Koliště – Dornych – Křenová – Nádražní, jedná se zejména o odjezd autobusů těchto linek ze zastávky Brno, Benešova tř.hotel GRAND a to touto křižovatkou z ul. Koliště na jih na ul. Dornych a na východ na ul. Křenová. Pokud by tato křižovatka v určité fázi stavby neměla být v těchto směrech průjezdná, bylo by nutné umožnit odjezd těchto autobusů ze zastávky Brno, Benešova tř.hotel GRAND ulicí Nádražní. Ve směru do zastávky Brno, Benešova tř.hotel GRAND většina autobusů dálkových autobusových linek využívá trasu přes ul. Nádražní, protože podjezdem z ul. Dornych na ul. Benešova výškově neprojedou. S ohledem na vedení zde uvedených dálkových autobusových linek požádal o konzultace s KrÚ JMK, OD, odd. veřejné osobní dopravy (s Mgr. Mudrychem) omezení silniční dopravy v dalších etapách zpracování projektu.
- Zástupce SŽ GR O13 vznesl dotaz na budoucí využití plochy bývalého nástupiště. Bylo dohodnuto, že současné nástupiště bude ukončeno u cestového návěstidla Lc3 (nutno koordinovat se záměry BNSD a.s.) a plocha za tímto návěstidlem bude považována za „**neveřejnou část nástupiště**“. U cestového návěstidla bude osazena značka oddělující veřejnou a neveřejnou část nástupiště.



Současné řešení nástupiště

- Předchozí bod je nutné důkladně projednat s BNSD (co by případná změna znamenala), vzhledem k revitalizaci Výpravní budovy a přestavbě většiny prostor na komerční, nelze omezovat přístup do levého křídla Výpravní budovy. BNSD proto se změnou z veřejného prostoru na neveřejný nemůže souhlasit do doby, než bude vyjasněn rozsah této změny a způsob jeho provedení. BNSD dále upozorňuje, že do tohoto prostoru jsou i úniky z Chráněné únikové cesty a některých komerčních prostor. Toto požárně bezpečnostní řešení musí být ponecháno. BNSD bude předložena PD k vyjádření. *Komentář zpracovatele ZP: Přístup do levého křídla VB směrem od koleje bude zachován a v případě nutnosti upraven pomocí svislého dopravního značení. Evidence plochy bývalého nástupiště jako neveřejné části nástupiště v rozsahu od cestového návěstidla LC3 dále přes most, umožní ponechání výškového rozdílu mezi niveletou TK a niveletou přilehlé komunikace vedené podél koleje.*
- BNSD požaduje, aby v rámci rekonstrukce byla nosnost mostu navýšena na původních 7,5t, jako tomu bylo dříve.
- BNSD v rámci rekonstrukce mostu požaduje zajistit v souladu s platnými předpisy důkladné odvodnění kolejiště, nástupiště a mostu, které zamezí pronikání vody do výpravní budovy, BNSD bude předložena PD k vyjádření. V současné době pozorujeme zvýšenou vlhkost v místnostech 1.PP výpravní budovy, které jsou umístěny pod nástupištěm. Máme za to, že špatné odvodnění těchto ploch a špatně provedený detail napojení mostu Křenová na 1. nástupiště je další příčinou těchto problémů. Na předmětnou situaci jsme již SŽ vícekrát písemně upozorňovali v období od 3Q 2020 – 2Q 2021.
- Dále bylo dohodnuto, že prostor koleje (VMP 3,0) a neveřejné části nástupiště bude nově fyzicky oddělen např. samostatnými sloupky tak, aby bylo pohledem patrné, kde se mohou pohybovat železniční vozidla a jejich obsluha.

- Přes trakční vedení nad kolejí 801b je napájena celá skupina odstavného kolejiště. Vypnutím nebo snesením TV nad kolejí 801b při rekonstrukci dojde tedy k přerušení napájení odstavné skupiny. V ZP budou popsány možné způsoby řešení.
- Vzhledem k technickým možnostem nebylo možné prodiskutovat navrhované úpravy se zaměstnanci MMB OPP a NPÚ V Brně. Bylo tedy dohodnuto místní šetření, které se uskuteční 13.5.2021 za účasti projektanta, HISE, zástupce OŘ Brno SMT, MMB OPP a NPÚ.
- Zástupce DPMB, a.s. uvedl, že již bylo vydáno standardní stanovisko k existenci inženýrských sítí DPMB, a.s. v oblasti dotčené projektem. Uvedené stanovisko obsahuje rámcovou informaci i o základních principech organizace dopravy během stavebních prací. Prostupy viaduktu jsou totiž vedeny tramvajové, trolejbusové a autobusové linky MHJD (VHD) s velmi vysokou četností spojů. Proto DPMB, a.s. upozorňuje již v této fázi na nutnost zachování provozu linek MHD po celou dobu stavby. Principy organizace výstavby je nutné začít konzultovat a projednávat již ve fázi projektové přípravy.
- Zástupci OD MMB se ztotožňují s požadavkem zástupce DPMB na maximální míru zachování provozu pod rekonstruovaným mostem. Nejen, že jsou zde trasy páteřní tramvajové a trolejbusové dopravy, ale tento viadukt je klíčový pro potřebnou obsluhu historického jádra města Brna. Proto požadujeme spolupráci ve všech fázích přípravy této investice.

Úkoly pro další zpracování

- 1) Projektant s HISEm stavby domluví místní šetření za účelem identifikace jednotlivých inženýrských sítí vedoucích po mostě.

Přílohy

01 Prezentace po vstupní poradě v pdf formátu

Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno

Datum konání 13. května 2021
Čas 10:00 – 11:00
Místo konání Brno hl.n. – most v km 155,900
Zapsal Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR 09).

Přítomni Ing. arch. Radka Sznepková (OPP MBB);
Ing. arch. Pavel Wewiora (NPÚ ÚOP v Brně);
Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR 09);
Ing. Petr Kácal (SŽ OŘ Brno, SMT),
Ing. Jiří Dittmer (SŽ SSV).

Omluveni -

Místní šetření

Místní šetření proběhlo dne 13.5.2021 v Brně pod dotčeným mostem. Projektant okomentoval stávající stav mostních konstrukcí, jejich statické působení, výhody a nevýhody stávajícího řešení. Dále byl projektantem představen návrh rekonstrukce, obnávající výměnu obou nosných ocelových konstrukcí, výstavbu dvou nových pilířů pod železničním mostem a sanaci stávající spodní stavby (ocelolitinové sloupy, pískovcové základy a cihelné zdivo opěr). Na vnější konstrukci bude nově osazena replika historického zábradlí. Po vzájemné diskuzi bylo dohodnuto, že zástupci OPP MMB a NPÚ ÚOP v Brně sestaví seznam požadavků na řešení a vzhled konstrukcí po provedení rekonstrukce. Tyto jsou uvedeny v následujících bodech.

- V maximální možné míře zachovat původní konstrukční řešení, degradované prvky je možno nahradit kopiemi prvků původních.
Komentář projektanta: Vzhledem k věku konstrukce, výraznému koroznímu oslabení a absenci jakéhokoli systému odvodnění je nejvýhodnějším řešením výměna stávajících nosných konstrukcí.
- Je možno uvažovat s osazením dodatečné nosné konstrukce a dalších prvků, které bude vyhovovat technickým požadavkům a zatížení z kolejiště.
- Zůstanou zachovány litinové sloupy a bude prověřena možnost provedení repliky litinového sloupu, který chybí u vjezdového portálu vpravo.
- Je možné provést posunutí nosné konstrukce mostu mimo nádražní budovu.
- Pokud bude nutné ze statických důvodů vyměnit části stávající ocelové konstrukce, je nutné provést dodatečné nýtované překrytí, které bude pohledově totožné se stávající nýtovanou konstrukcí.

Požadujeme zachovat vodorovná táhla, i když nebudou plnit svoji funkci.

Komentář projektanta: Stávající systém zavětrování železničního mostu (podélné ztužení v úrovni dolních pásnic hlavních nosníků) je možné zachovat, případně replikovat a osadit na novou konstrukci s vyloučením jeho funkce. Je nutno ale upozornit, že vzhledem k jinému situování příčných vazeb na nové nosné konstrukci může být rozměrově mírně odlišný. Umístěním nefunkčního systému zavětrování na novou konstrukci pravděpodobně vzniknou nevhodné detaily, ve kterých se může držet voda a také bude komplikací při pravidelné obnově systému protikorozní ochrany ocelové konstrukce.

Komentář zástupce SMT: Upozornil na celkovou problematičnost mostního objektu z pohledu zajišťování bezpečnosti provozu na něm i pod ním. K chybějící části pilíře (ocelová trubka vyplněná betonem a opláštěná ozdobnými litinovými dílci) sdělil, že ke sražení došlo během srpnových událostí r.1968 (kolize tanku s mostem). Dále upozornil, že členité vodorovné prvky nosných konstrukcí jsou velmi problematické

kvůli možnosti hnízdění holubů a následného znečišťování veřejných komunikací pod mostem.

Při splnění výše uvedených bodů lze ze strany OPP MBB a NPÚ ÚOP v Brně souhlasit s navrženým způsobem rekonstrukce mostního objektu.

Přílohy

01 Prezenční listina ve formátu pdf

—

Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno

Datum konání 11. června 2021
Čas 9:00 – 10:00
Místo konání distančně na MS TEAMS
Zapsal Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR O9).

Přítomni Ing. Lenka Seidlová (SŽ GR O6);
Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR O9);
Ing. Zdeněk Nečekal (SŽ GR O13);
Ing. Petr Kácal (SŽ OR Brno, SMT),
Ing. Jaroslav Macálka (SŽ OR Brno, OPI),
Jiří Dosoudil (SEE OR Brno),
Ing. Jan Bernát (SŽ OR Brno, OT. Odd.ZDD),
Ing. Erik Tischer (SŽ OR Brno, PO Brno);
Ing. Martin Toman (SŽ OR Brno, ST);
Ing. Jiří Dittmer (SŽ SSV).

Omluveni -

Průběžná porada

Průběžná porada proběhla dne 11.6.2021 online přes MS Teams. V rámci této porady byla představena rozpracovanost akce a také preferovaná varianta rekonstrukce mostního objektu. V průběhu porady proběhla diskuze, jejíž nejdůležitější body jsou vypsány níže:

- Preferovanou variantou rekonstrukce je výměna stávajících ocelových nýtovaných konstrukcí za nové celosvařované s horní ortotropní mostovkou. Stávající spodní stavba mostního objektu (ocelolitínové pilíře a pískovcové základy) bude kompletně zrekonstruována/zrestaurována. Pro železniční konstrukci budou postaveny dva nové mezilehlé ŽB pilíře mezi 2. a 3. a 4. a 5. otvorem. Na poradě bylo dohodnuto, že stěny přilehlých budov, které tvoří opěry mostu, budou kompletně nahrazeny novými stěnami. Nové nosné konstrukce budou vybaveny systémem odvodnění, který bude napojen na stávající kanalizaci vedenou pod povrchem pozemních komunikací. Dilatační spáry mezi nosnými konstrukcemi a závěrnými zdmi budou také odvodněny do nového odvodňovacího systému NK.
- Dále bylo diskutováno o možných způsobech organizace výstavby mostního objektu. Vzhledem k enormní intenzitě provozu na pozemních komunikacích vedoucím pod mostem je požadována minimalizace jednotlivých výluk. Výstavba nových částí spodní stavby i rekonstrukce stávajících částí spodní stavby musí nutně probíhat zdola z povrchu pozemních komunikací, což si vyžádá krátkodobé omezení provozu a minimální úpravy trolejového vedení pod mostem (tramvaje, trolejbusy). Pro demontáž stávajících nosných konstrukcí a montáž nových nosných konstrukcí přichází v úvahu způsoby zdola z uliční sítě nebo shora z úrovně koleje. Způsob zdola znamená významné omezení provozu pod mostem a kompletní vícefázové přeřešení trakční sítě nad pozemními komunikacemi, ale minimální zásahy do železničního provozu. Způsob shora naopak omezuje železniční provoz a v maximální míře zachovává provoz na pozemních komunikacích. Z hlediska ZP budou prověřeny oba způsoby.
- V případě nutnosti zásahu do železničního TV během výstavby budou v ZP popsány potřebné úkony, jak pro provizorní, tak pro definitivní stav.
- Veškeré funkční inženýrské sítě vedoucí po stávajících mostních konstrukcích budou během výstavby provizorně vyvěšeny a po osazení konstrukcí vráceny zpět na nové konstrukce.

Úkoly pro další zpracování

- 1) Projektant zjistí ceny výluk souvisejících s možnými způsoby demontáže / montáže NK.
- 2) Projektant svolá místní šetření za účelem identifikace inženýrských sítí vedoucích po stávajících ocelových konstrukcích.

Přílohy

-

Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno

Datum konání 19. července 2021
Čas 10:00 – 11:30
Místo konání Brno hl.n. – most v km 155,900
Zapsal Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR 09).

Přítomni Matěj Kuklík (BNSD a.s.);
Ing.arch. Aleš Vobejda (BNSD a.s.);
Petr Žatecký (BNSD a.s.);
Jaromír Šindelka (ČDT);
Ing. Rostislav Stašek (ČD, a.s., RSM Brno);
Ing. Vladimír Tauchman (ČD, a.s., RSM Brno);
Ing. Jan Kroupa, MBA (SŽ OR Brno, ÚTN);
Ing. Kateřina Onderková (SŽ OR Brno, ÚTN);
Radek Vykydal (SŽ OR Brno, SEE Brno);
Jaroslav Dittrich (SŽ GR 09);
Ing. Jan Bartaloš (SŽ GR 09);
Roman Štarha (SŽ OR Brno, SMT),
Radim Esterka (ZIP Brno s.r.o.).

Omluveni Petr Hofman (SŽ, OR Brno, SEE Brno), Jan Marek (SŽ, OR Brno, SEE Brno), Robert Formanka (SŽ, OR Brno, SSZT Brno), Ing. Jiří Dittmer (SŽ SSV).

Místní šetření

Místní šetření, které proběhlo dne 19.7.2021, bylo svolané zpracovatelem ZP za účelem identifikace inženýrských sítí vedoucích po dotčených mostních konstrukcích. V rámci zpracování ZP bylo standardním způsobem požádáno o vyjádření k existenci stávajících inženýrských sítí v okolí mostní konstrukce. Na základě rozeslaných žádostí byla obdržena kladná vyjádření od následujících subjektů: Brněnské vodárny a kanalizace, a.s. (BVK); ČD - Telematika a.s. (CD-T); CETIN a.s.; Dopravní podnik města Brna a.s. (DPMB); EG.D a.s.; GASNET, s.r.o.; Správa železnic, státní organizace; Teplárny Brno, a.s.; Technické sítě Brno, a.s. (TSB), T-Mobile Czech Republic a.s. a Vodafone Czech Republic a.s. Negativní stanovisko bylo obdrženo pouze od ČEZ a.s. Z obdržených podkladů vyplynulo, že přímo po dotčených mostních konstrukcích jsou vedeny pouze inženýrské sítě v majetku SŽ a ve správě CTD a SEE Brno, nicméně nebylo možné určit jejich přesné umístění a počty. K místnímu šetření byli sezváni zástupci jednotlivých složek Správy železnic, státní organizace; zástupci ČD, a.s. a zástupci BNSD a.s. V následujících bodech jsou sepsány zjištěné poznatky a také připomínky jednotlivých účastníků.

- Po mostních konstrukcích vedou kabely ve správě Centra telematiky a diagnostiky (CTD) – konkrétně se jedná o traťové kabely TK 20XN a TK 10XN vedené mezi konstrukcemi a místní optický kabel MOK 12 vedený v ocelové trubce v asfaltovém povrchu podél paty zábradlí mostu.
- Veškeré kabely ve správě CTD jsou koncipovány jako obchozí (náhradní) a mohou být po dobu stavebních prací přerušeny. Poté budou osazeny do nových kabelových žlabů vedených v nových konstrukcích.
- Mezi mostními konstrukcemi jsou dále vedeny dva kabely silnoproudé technologie AYKY 3x240+120 a AYKY 3x120+70 ve správě SEE Brno.
- Veškeré kabely ve správě SEE Brno je nutno před započítím stavebních prací provizorně vymístit. K tomuto účelu bude zhotovena provizorní kabelová lávka. Po dokončení stavebních prací budou kabely umístěny do nových kabelových žlabů vedených v nových konstrukcích.
- Ostatní kabelové sítě vedené po mostních konstrukcích a přilehlých budovách nemají určeného vlastníka ani správce. V následujícím projektovém stupni bude proveden

průzkum funkčnosti jednotlivých neurčených kabelů. V kladném případě budou také tyto kabely provizorně umístěny na dočasnou kabelovou lávku a následně přeloženy do nových kabelových žlabů v nových konstrukcích. V případě zjištění nefunkčnosti kabelových vedení budou tyto během stavebních prací odstraněny.

- Zástupce BNSD a.s. opakovaně upozorňuje na havarijní stav kanalizační stoky, která je vedená napříč komunikacemi podél spodní stavby mostu. Kanalizaci je nutné uvést do funkčního stavu.
- Návrh rekonstrukce mostu uvažuje s napojením nového mostního odvodňovacího systému obou konstrukcí do této kanalizace, nicméně předpokládaná doba realizace je v roce 2024.
- Zástupce BNSD a.s. požaduje v rámci dalšího projektového stupně zjištění vlastnictví této kanalizační větve.
- Zástupci BNSD a.s. a ČD, a.s. vznesli požadavek na umístění volné kabelové trasy do nových nosných konstrukcí pro protažení optického kabelu.
- Zástupci BNSD a.s. a ČD, a.s. vznesli požadavek na navýšení únosnosti vnější mostní konstrukce na původní stav, tj. min. 7,5 t vozidlo.

Přílohy

01 Prezenční listina ve formátu pdf