

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-072
DATUM: 17.3.2023ADRESÁT:
viz prezenční listina
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Radek Šíp
TELEFON: 606 272 154 / 533 312 000
E-MAIL: sip@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 10
POČET PŘÍLOH: 3**Zakázka:** Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav – Brno, (DUSL+PDPS)
Věc: Záznam ze všeprofesní porady

Všeprofesní porada se uskutečnila k projektu „**Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno**“ v rámci zpracování dokumentace pro společné povolení liniových staveb (DUSL) a projektové dokumentace pro provádění stavby (PDPS), dne 2.3.2023 v zasedací místnosti SŽ, Benešova 713/23, Brno.

1 Přítomní

Dle prezenční listiny, která je přílohou záznamu.

Společnost BNSD (Brno new station development a.s.) se z porady omluvila. Jejich požadavky jsou přílohou tohoto záznamu z porady.

2 Úvod a všeobecné podmínky

Předmětem jednání bylo představení koncepce stavby, co se uvažuje s jednotlivými mostními konstrukcemi, a jakým způsobem budou probíhat práce na demontáži stávajících konstrukcí s ohledem na extrémně složitou dopravní situaci pod mostem.

Závěry z jednání s DPMB z 10.1.2023:

- Pod mostem vedou páteřní tramvajové linky č. 8, 9, 10 a 12, trolejbusové linky č. 31, 33, 47, autobusové linky č. 47, 67 a E76 a noční autobusové linky N89, N94, N95, N96 a N98. Tramvajové linky obsluhují páteřně jižní a jihovýchodní části města a **neexistuje** za ně tramvajová náhrada. Průjezd pod mostem „Křenová“ je jediný do městských částí Komárov, Juliánov a Líšeň.
- Z výše uvedeného tedy vyplývá, že přerušení tramvajové dopravy během výstavby musí probíhat pouze krátkodobě. Vhodné je využít **nočních proluk v časech 23:15 – 4:30**, kdy tramvajová doprava v dané lokalitě nejedí. Dále je možné využít **víkendových výluk**, které mohou probíhat **od pátku 23:15 do pondělí 4:30**. Vhodné je využít víkendy s přiléhajícími svátky.
- Trolejbusové a autobusové linky lze vyloučit na delší, nezbytně nutnou dobu v řádech měsíců.

Životní prostředí:

Natura 2000 - záměr leží mimo lokality soustavy Natura 2000, nepředpokládáme vliv

- bude podána žádost o stanovisko na krajský úřad Jihomoravského kraje, lze očekávat vyloučení vlivu

Zvláště chráněná území – záměr leží mimo zvláště chráněná území, nepředpokládáme vliv

Významné krajinné prvky – nejsou přítomny

ÚSES – nejsou přítomny, nebude mít vliv

Přírodní či přírodě blízké biotopy – vzhledem k poloze v intravilánu a charakteru území nejsou přítomny

Migračně významné území, dálkové migrační koridory – nejsou zde vymezeny

CHOPAV – není

Ochranná pásma vodních zdrojů – není

Aktivní zóna záplavového území – není

Záplavové území Q100 – není

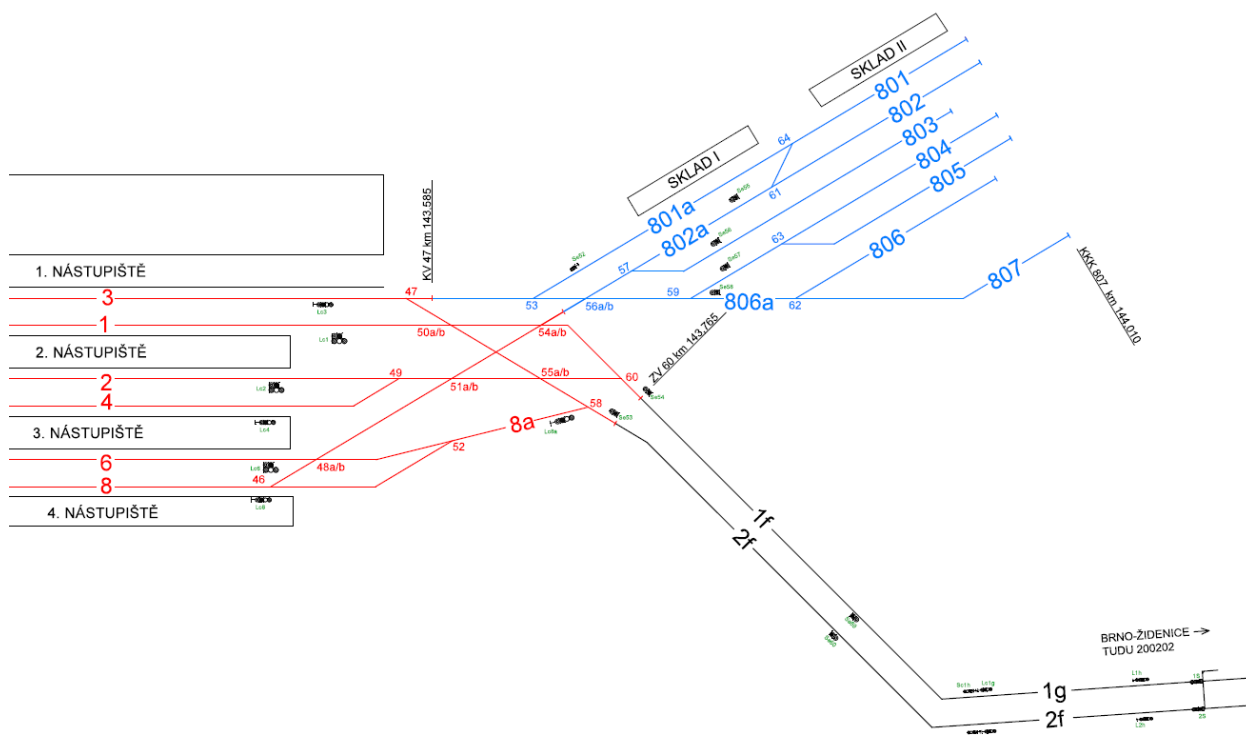
Hluk – očekávat lze zlepšení vlivem rekonstrukce (hluková studie bude zpracována po domluvě s OŽP MMB)

3 Provozní a dopravní technologie

Hlavním cílem stavby z pohledu provozní a dopravní technologie je rekonstrukce železničního mostu přes ulici Křenovou (centrum města Brno), v obvodu ŽST Brno hl.n. Součástí rekonstrukce bude navazující rekonstrukce železničního svršku, včetně kabelových tras vedoucích přes most, a to v nezbytně nutném rozsahu. Rekonstrukce odstraní stavebně-technologicky nevyhovující stav, který má přímý vliv na bezpečnost provozu na mostě i pod ním.

Konkrétně bude rekonstruován železniční most pod částí kolejiště ŽST Brno hl.n., mezi výhybkou č. 47 a výhybkou č. 53 – tj. část „spojovací“ koleje na odstavné kusé koleje řady 8XX. Součástí rekonstrukce bude také mostní konstrukce pod bývalým nástupištěm přiléhajícím k předmětné části kolejiště. Rekonstruovány tak budou celkem dvě ocelové mostní konstrukce, umístěny „blíže do města směrem k hotelu Grand“, vedle zděného viaduktu.

žst. BRNO HL.N



Provozní a dopravní technologie předmětné stavby tak nenavrhuje žádné úpravy infrastruktury sloužící přímo k dopravě, ale pouze jejich obnovu s cílem zachování provozuschopnosti a bezpečnosti. Navrhovaný stav bude totožný

se stavem stávajícím, a technologie provozu (staniční ani traťová) se nebude měnit. Z pohledu provozní a dopravní technologie budou řešeny především dopravní opatření pro zachování provozu během vlastní realizace stavby.

Plánovaná výluková činnost bude do značné míry náročná na koordinaci – v dotčené oblasti je provozována drážní doprava (s vysokou frekvencí – severní zhlaví ŽST Brno hl.n.) a také doprava mimodrážní – dálková autobusová doprava, městská hromadná doprava (opět s vysokou frekvencí – hlavní dopravní uzel města Brno obsluhovaný autobusy, trolejbusy, tramvajemi (tramvaje nemají adekvátní objíždňovou trasu předmětného mostu) a individuální automobilová doprava. Vyskytuje se zde také poměrně velké množství nemotorizované veřejnosti – cyklisti, koloběžky, pěší.

Výluková činnost je plánována na rok 2025 (blíže bude specifikováno) a byla prvotně odhadnuta ve dvou variantách (pouze prvotní pracovní návrhy):

- noční výluky cca od 23:15 do 4:30:
 - krátký pracovní čas pro samotnou stavební činnost – výměna mostní konstrukce bude pravděpodobně probíhat z koleje pomocí jeřábu, tedy samotné zahájení a ukončení prací je poměrně časově náročné – nutnost přistavění jeřábu, jeho osazení, ... z celkové výluky by tak zůstala pouze část pro samotnou stavební činnost
 - tato varianta nočních výluk proto byla vyhodnocena jako nevhodná
- víkendové výluky cca od pátku 23:15 do pondělí 4:30:
 - výluka zahájena na celý víkend (očekává se nutnost výluky drážní dopravy na celkem dva víkendy), tedy odstraněna nevýhoda krátkého pracovního času nočních výluk, výluky budou směřovány na využití státních svátku v blízkosti víkendu, tak aby bylo možno výluky co nejvíce časově natáhnout
 - tato varianta víkendových výluk byla vyhodnocena jako vhodnější

O minimálně dvou víkendech (na začátku stavby – demontáž mostní konstrukce a ke konci stavby – montáž mostní konstrukce) budou vyloučeny následující prvky infrastruktury:

- část koleje mezi výhybkou č. 47 a č. 53 nebude sjízdná po celou dobu výluky – snesena konstrukce mostu
- část koleje mezi výhybkou č. 50a/b a č. 54a/b nebude sjízdná po celou dobu výluky – oblast pracovní pozice jeřábu – zde bude jeřáb odstaven po dobu výluky
- část koleje mezi výhybkou č. 51a/b a č. 55a/b nebude sjízdná po většinu času výluky – pracovní oblast jeřábu – zde bude jeřáb pravděpodobně "přesahovat" protizávažím – kolej bude možno projíždět po dohodě se stavbou, přestavění jeřábu nebude pravděpodobně zcela rychlý proces, tedy je možno uvažovat jen pro provoz víkendové špičky, po dobu dohodnutou se stavbou
- část koleje mezi výhybkou č. 52 a č. 58 bude plně sjízdná po celou dobu výluky, vznikat tedy bude jednokolejný provoz směr Židenice, a dostupnost pouze dvou nástupních hran v ŽST Brno hl.n. (s možností krátkodobého dvoukolejného provozu a dostupnosti čtyř hran)
- vyloučena bude také skupina odstavných kolejí řady 8XX – jejich dostupnost je nutno projednávat se stavbou dle aktuální stavební činnosti a pozice pracovního jeřábu

Současně s popsány výlukami drážní dopravy (dva víkendy) bude vyloučena také mimodrážní hromadná doprava pod mostem – tramvajová, trolejbusová, autobusová a také individuální automobilová doprava, cyklisti a pěší.

Popsaná výluková činnost zohledňuje nejhorší možný stav, kdy bude vyloučeno nejvíce prvků drážní dopravy. Odhadovaná časová náročnost je dva víkendy (výluky budou směřovány na využití státních svátku v blízkosti víkendu, tak aby bylo možno výluky co nejvíce časově natáhnout). Mimo dobu konání dvou víkendových výluk bude vyloučena pouze část koleje mezi výhybkami č. 47 a č. 53 (bude možno zachovat dvoukolejný provoz směr Židenice, dostupnost všech nástupních hran a také odstavných kolejí řady 8XX). Výluková činnost mimodrážní dopravy bude časově náročnější a bude nutno počítat s vícero víkendovými výlukami (koncepte bude projednávána především s dopravním podnikem města Brna).

Popsaná výluková činnost bude předmětem dalších prací – jedná se o prvotní návrh konceptu, a proto není rozpracována podrobně. V navazujících pracích bude posouzena a zpřesněna varianta víkendových výluk v dalších oblastech, především mostní konstrukce, trakční vedení a zabezpečovací zařízení. Výsledná výluková činnost drážní

dopravy bude podrobně zpracována dle jednotlivých stavebních etap, které budou obsahovat konkrétní polohu pracovního jeřábu, a tedy také konkrétní seznam vyloučených prvků infrastruktury.

Základní požadavky provozní a dopravní technologie na plánování výukové činnosti jsou:

- budoucí koordinace s dalšími stavbami drážní infrastruktury s cílem zamezení současného konání rozsáhlých, vzájemně se ovlivňujících výluk – prvotní návrh počítá s realizací v roce 2025 (blíže nespecifikováno) – bude projednáno a zpřesněno s O12, SŽ s.o.
- plánování s důrazem na co nejmenší omezení drážní, ale také mimodrážní dopravy, rozsáhlé výluky je možno realizovat pouze během víkendů a dnů pracovního klidu, a to s využitím maximální pracovní doby – s ohledem na dopravu je tedy počítáno také s nočními pracemi, které jsou nevyhnutné
- během výlukové činnosti je nutno zachovat trakční vedení co nejvíc v provozuschopném stavu, a to jak během víkendových výluk (předpokladem je, že v provozu zůstane trakční vedení nad částmi kolejí mezi výhybkou č. 51a/b a č. 55a/b, a výhybkou č. 52 a č. 58), během ostatních výluk (předpokladem je zachování provozovaného trakčního vedení, mimo část koleje mezi výhybkami č. 47 a č. 53), trakční vedení je nutno zachovat provozuschopné v co největším rozsahu navzdory konfiguraci napájecích sekcí
- výluková činnost bude počítat s vedením vlaků přes ŽST Brno dolní nádraží, aby bylo možné (víkendový) rozsah dopravy provést bez nutnosti zavádění náhradní autobusové dopravy
- z pohledu technického návrhu konstrukce nového mostu je nutno počítat se sjízdností moderními lokomotivami o hmotnosti řádově cca 100t/lokomotiva (přestavení na odstavné koleje řady 8XX), omezování sjízdností z pohledu hmotnosti vozidel není žádoucí

Zapsal Ing. František Kováč (MCO)

4 Popis stávajícího stavu, navrhovaného stavu a závěrů z porady v jednotlivých profesích

4.1 Železniční svršek a spodek

Popis stávajícího stavu:

Kolej na mostě leží v přímé. Podle pasportních údajů správce jsou kolejnice tvaru S49 pocházející z roku 1980 a byly vloženy v roce 1990. Na mostě je kolej uložena na dřevěných mostnicích. Od koncového styku výhybky č. 47 vzdáleného 26 m k mostu a dále od mostu k výměnovému styku výhybky č. 53 ve vzdálenosti 2 m leží dřevěné pražce v kolejovém loži, pod nímž je zásyp a výše zmíněné sklepní prostory. Mostnice i pražce byly rovněž vloženy v roce 1990. Upevnění je tuhé K.

Popis navrženého stavu:

Kolej na mostě zůstane v přímé, bude nově upevněna k ocelové konstrukci upevněním DFF300 s pružnými svěrkami Skl15. Přes most budou použity nové kolejnice tvaru 49 E1. Konstrukce koleje před mostem a za ním zůstane zachována, pouze budou při zřizování bezstykové koleje vyměněny svěrky za ŽS4 s doplněním nových podložek pod patu kolejnice.

Bezstyková kolej bude zřízena přes most v celém úseku od výhybky č. 47 po č. 53. Výhybka č. 53 bude během stavby vyjmuta pro regeneraci ocelových součástí ve smyslu OTP pro regeneraci a opravy výhybek a výhybkových konstrukcí. Následně bude vložena do původní polohy a bude nově vevařena do BK. Pokud v odbočném směru této výhybky nebude dodržena minimální délka přivařených kolejnic pro ukončení BK, bude zažádáno o výjimku.

Požadavky OŘ Brno, SSZT, Zdeněk Chromek z místního šetření 16.9.2022

Při přestavbě nesmí dojít k poškození přestavníků v sousední koleji 50a/b, 54a/b. Výhybka č. 53 je součástí jízdní cesty pro vlaky z/na 3. staniční kolej. Musí se zachovat PLUS poloha výhybky, dále plně funkční počítací bod PB168 a PB 170. Dále bude nutné pro jízdu z/na 3. staniční kolej přestavit a zabezpečit výhybku V 47 v poloze MÍNUS a ochránit před možným bočním najetím ze stavebního místa.

Závěry z porady:

- LIS ve výhybce č. 53 není správci SSZT dále vyžadován. V rámci regenerace ocelových součástí výhybky bude odstraněn.
- Aktuálně se prověřuje možnost návrhu mostu s kolejovým ložem. Pokud by statistický návrh vyhověl a stejně tak potřebná podjezdná výška mostu pro tramvajový průjezdný profil, nebude i tak možné dodržet potřebný obrys KL. Ten není dodržen ani u sousedního klenbového mostu.

Zapsal Ing. Radek Šíp (EXprojekt)

4.2 Mostní konstrukce

Popis stávajícího stavu:

Stávající přemostění je fyzicky tvořeno dvěma konstrukcemi. Na vnější konstrukci je umístěna dnes již nevyužívaná část původního 1. nástupiště. Vnitřní konstrukce převádí kolej č. 802b vedoucí do odstavné skupiny kolejí. Obě nosné konstrukce jsou ocelové nýtované, vnější z roku 1895 a vnitřní z roku 1936. Mostovka vnější konstrukce je tvořena plochými cihelnými klenbami podélně pnutými mezi ocelovými nýtovanými příčnicí. Klenby jsou zasypané a horní povrch je tvořen asfaltovým krytem. Na vnějším nosníku je umístěno standardní ocelové zábradlí městského typu. Mostovka vnitřní konstrukce je mezilehlá prvková, tvořená ocelovými nýtovanými podélníky a příčnicí. Kolej je na mostě uložena na dřevěných mostnicích. Konstrukce jsou uloženy na ocelových deskách. Obě nosné konstrukce postrádají jakýkoliv odvodňovací systém. Opěry mostu tvoří cihelné stěny přilehlých drážních objektů. Ve stěnách jsou vstupní otvory s uzamykatelnými dveřmi do dnes nevyužívaných místností. V každé opěře jsou dva otvory, pod každou konstrukcí jeden. Mezilehlé pilíře jsou tvořeny dvojicemi zdobných ocelolitinových sloupů pod každým nosníkem. Základy pilířů jsou tvořeny pískovcovým kvádrovým zdívkem a jsou plošně založené. Plošné založení je předpokládáno i u opěr. Železniční most je od 3. 5. 1958 veden v Ústředním seznamu kulturních památek jako součást kulturní památky Železniční stanice Hlavní nádraží pod rejst. č. 33160/7-7089.

Popis navrženého stavu:

Na základě dříve provedeného přepočtu je zatížitelnost mostu pod nástupištěm 3,2 tuny pro cihelné klenby a 9,7 tun pro ocelové příčnicí. Vzhledem ke stavu konstrukcí je navrženo odstranění klenb a jejich nahrazení betonovou spřaženou deskou. Deska bude uložena na horní pásnici příčnicí, do kterých budou našroubovány spřahovací trny. Horní povrch desky bude 250 mm nad TK přilehlé koleje. Ocelové prvky budou otryskány a opatřeny novou protikorozií ochranou. Konstrukce budou provizorně podepřeny na inventární skruži umístěné kolem pilířů. Budou vybourány sloupky a po provedení nových základů bude konstrukce spuštěna na původní litinové sloupky. Pískovcové kvádry základů budou vybourány a nahrazeny novými železobetonovými, případně s kamenným obkladem.

Konstrukce mostu pod kolejí (mezi výhybkou č. 47 a 53) byla dle statického výpočtu navržena na ideální lokomotivu o nápravovém tlaku 20 tun. Dle dřívějšího přepočtu je zatížitelnost 0,82. Byla prověřována možnost zřízení kolejového lože. Vzhledem k nízké konstrukční výšce by bylo nutné omezit zatížitelnost nové konstrukce na D4/50, nebo umístit konstrukci s extrémně stlačenou výškou dle MVL 115. Ve všech případech bude šířka kolejového lože maximálně 1,8 m. Bude dále prověřeno.

Rozhodujícím požadavkem pro realizaci stavby je omezení výluk na tramvajové trati pod mostem. Ty jsou možné v pracovní dny v nočních hodinách od 23:15-4:30 a o víkendu od pátku 23:15 večer až do 4:30 v pondělí ráno. Trolebusovou a automobilní dopravu je možné vyloučit dlouhodobě.

Před zahájením stavby bude vymístěno maximum možných závěsů trakčního vedení tramvajové trati. Následně budou probíhat jednotlivé práce. Práce nad silnicí budou probíhat průběžně. Nad tramvajovou tratí je uvažováno s víkendovou výlukou pro demolicí klenb, vybudování pažení kolem pilířů, podepření mostu, betonáž základů, odstranění podepření, betonáž spřažené desky, vyjmutí a osazení konstrukcí pod kolejí. S výlukami na úpravy trakčního vedení a obnovy povrchů bude nutné min. 10 víkendových výluk tramvajové trati.

V koleji mez výhybkami č. 47 a 53 je uvažováno s tříměsíční nepřetržitou výlukou. Výhybky č. 47 a 53 budou ponechány. Při vyjímání a vkládání ocelových konstrukcí budou nutné 2 víkendové výluky v koleji č. 1, kde bude umístěn jeřáb a dále krátké výluky v koleji č. 2, kde bude zasahovat protizávaží jeřábu při manipulaci s díly.

Závěry z porady:

Princip rekonstrukce mostu pod bývalým nástupištěm byl odsouhlasen. Vzhled a materiál základů bude projednán s Památkovým ústavem. Na povrchu nástupiště je preferován betonový povrch. Bude nutné dořešit dilatace a způsob odvodnění. Dále bude prověřen způsob umístění nových kabelů na konstrukci. Do podhledu budou na dolní pásnice umístěny trny proti hnězdění holubů.

U nové konstrukce v koleji mezi výhybkami č. 47 a 53 požadují zástupci SŽ (SSV, O6, O13) zpracovat alternativy NK se šterkovým ložem, nebo v záměru navržená konstrukce s přímým upevněním koleje včetně uvedení rámcového vyhodnocení obou variant (do 15.4.2023 bude uskutečněna porada k výběru varianty). Nová konstrukce bude navržena na zatížení pro 2. třídu tratí.

Zapsal Ing. Jaroslav Sedláček (MCO)

4.3 Nástupiště

Popis stávajícího stavu:

Na mostním objektu (vnější konstrukci) byla v minulosti umístěna prodloužená, zastřešená část 1. nástupiště. V současnosti je dle staničního řádu nástupiště ukončeno u návěstidla Lc3, které je vzdáleno cca 50 m od závěrné zdi opěry OP1. Plocha, která pokračuje dále, již není považována za nástupiště a její funkce není formálně určena. Fakticky slouží jako přístupová komunikace k výpravní budově hlavního nádraží. Výška hrany 1. nástupiště nad TK je 250 mm, a to až po návěstidlo Lc3. Dále výška hrany postupně klesá až k 0 mm v místě opěry OP2. V rámci opravných prací v roce 2020 byla na nástupišti doplněna vodící linie, která sahá cca 30 m za návěstidlo Lc3 a směřuje do nejvzdálenějšího vstupu do výpravní budovy (je tedy umístěna mimo formální plochu 1. nástupiště vyznačenou ve staničním řádu).

Popis navrženého stavu:

Plocha bývalého 1. nástupiště zůstane zachována. V novém stavu však bude formálně rozdělena na veřejnou a neveřejnou část. Veřejná část nástupiště bude nově sahat cca 35 m za návěstidlo Lc3 (cca km 143,574). V místě rozhraní veřejné a neveřejné části nástupiště bude umístěna svislá značka. Výška nástupní hrany 250 mm nad TK bude nově zachována v celé délce, tedy přes celou novou mostní konstrukci, za kterou bude ukončena.

Závěry z porady:

Plocha nástupiště bude tvořena betonovou deskou. Bude důkladně prověřeno dilatování desky, případně vytvoření smršťovacích spár, aby nedocházelo ke vzniku trhlin.

Zapsal Ing. Radek Šíp (EXprojekt)

4.4 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení, SEE

Popis stávajícího stavu:

V dotčeném staničním úseku jsou umístěny odpojovače č. 27, 33A, 17 – trakční podpěra 91B; 19, 25 – trakční podpěra 91C, 16 – trakční podpěra 92; 8, 33B, 18 – trakční podpěra 92A; 24, 26, 28 – trakční podpěra 92B, které umožňují kombinaci příčného propojení napájecích sekcí nad kolejemi 3,1,2,4,6,8. Vzhledem k této kombinaci odpojovačů a děličů lze vytvářet mnoho variabilních zapojení pro beznapěťové vyloučení požadované koleje dle stavebních postupů. Pro napěťové ovládání celého odstavného nádraží „S“ slouží odpojovač č. 31 na trakční podpěře 117. Stávající silnoproudé kabelové trasy (EOV, DOÚO, NN) jsou vedeny ve žlabech pod mostní konstrukcí po obou stranách.

Popis navrženého stavu:

Na základě detailního rozpracování harmonogramu prací, především při demontáži a zpětné montáži konstrukce mostu mezi výhybkami č. 47 a 53, bude stanoven rozsah nutných úprav TV. Přednostně bude navrženo odtahování trolejí z pracovního rádiusu kolejového jeřábu. Tato problematika bude detailně představena na jedné z dalších porad.

Závěry z porady:

Projektant elektro upozornil na stávající vedení silnoproudu vedoucí v dotčené části mostu a nutnost zachování funkčnosti při výstavbě. Na poradě bylo dohodnuto, že pro toto vedení bude v rámci souvisejícího PS/SO zřízena provizorní kabelová trasa a po dokončení rekonstrukce mostu bude vedení uloženo do nové trasy.

Konkrétní řešení definitivního uložení kabelů bude předmětem navazujících projekčních prací. Dále je nutné počítat v nové kabelové trase s prostorovou rezervou pro další silová vedení z důvodu plánovaného budoucího rozšíření areálu a zvýšení jeho příkonu.

Stávající rozvodná skříň, která se nachází na nástupišti na rohu budovy, bude v nejbližší době rekonstruována. Společně s rekonstrukcí rozvodné skříně, dojde také k zakrytí kabelové trasy, která vede po stěně výpravní budovy. Jedná se o dokončovací práce společnosti BNSD (Brno new station development a.s.).

Zapsal Ing. Radek Šíp (EXprojekt) a Ing. Robin Kolařík (Signal Projekt)



4.5 Kabelová vedení SSZT

Popis stávajícího stavu:

Kabely zab.zař. se dle vyjádření zástupce OŘ SSZT na předmětných mostech nenacházejí. Kabely sděl.zař. se na stávajících mostech nacházejí. Prověří se správci OŘ SSZT, které stávající kabely jsou provozované a které postradatelné.

Popis navrženého stavu:

Stávající provozované kabely SSZT budou během stavby přeloženy do provizorní kabelové trasy a následně budou umístěny do nové definitivní polohy na mostě. Umístění kabelů na nové mostní konstrukci bude prezentováno na dalších poradách. Tato problematika bude nadále detailně rozpracována.

Závěry z porady:

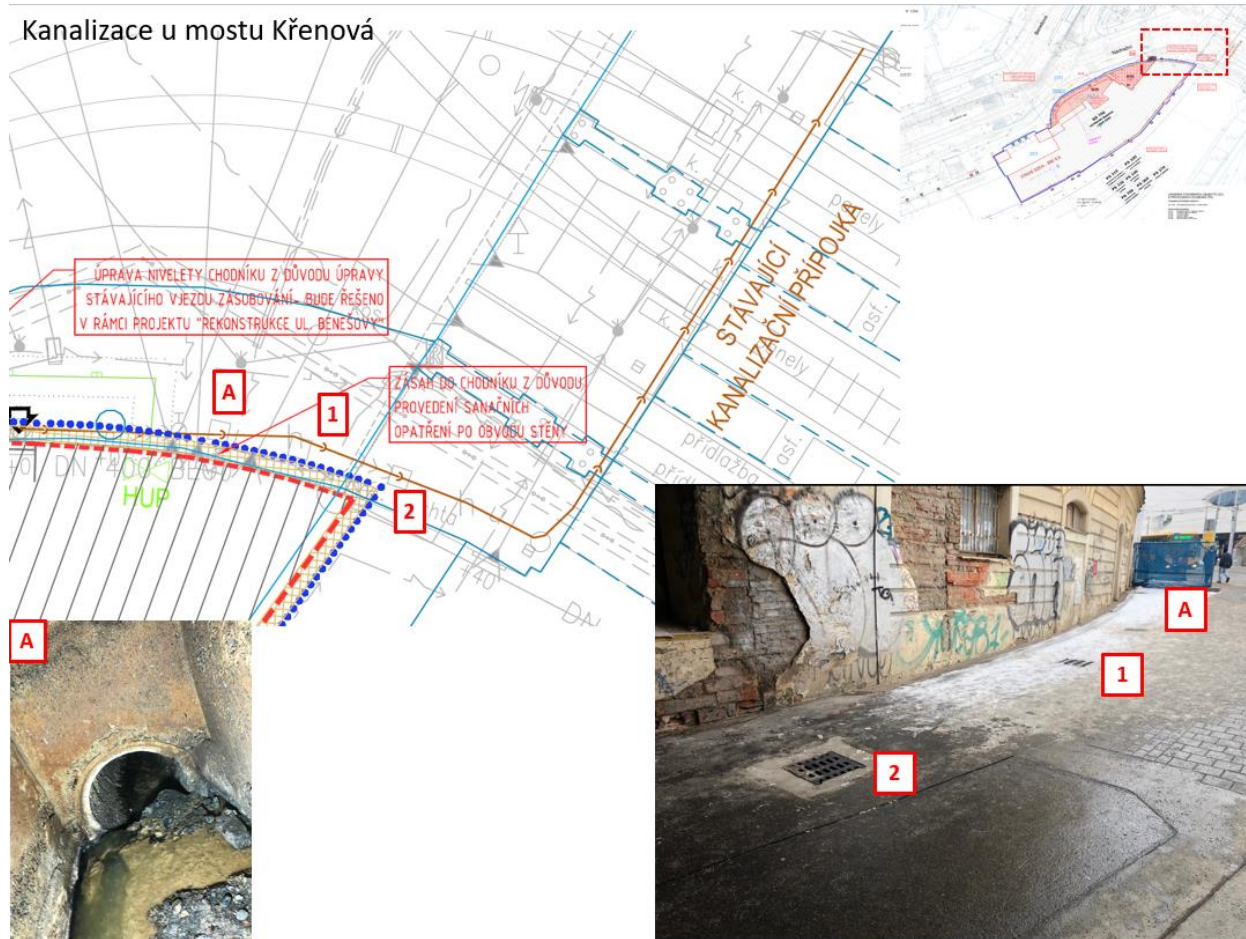
Správci SSZT dodají projektantům informace o typech kabelů, počty, nutnost jejich zachování během výstavby, a především požadavky na nový stav. **Co nejdříve dojde k prověření počtu nutných kabelových rezerv, či chrániček. Tyto informace budou poskytnuty správci SSZT.** K těmto účelům bude svoláno místní šetření.

Zapsal Ing. Radek Šíp (EXprojekt)

4.6 Potrubní vedení – rekonstrukce kanalizační přípojky

Popis stávajícího stavu:

Pod mostem se aktuálně nachází nefunkční kanalizační přípojka, která vede z výpravní budovy kolmo na jízdní pruhy a tramvajové koleje do kmenové kanalizační stoky. Tato přípojka je pravděpodobně situována pod železniční částí ocelového mostu. Společnost BNSD (Brno new station development a.s.) vyžaduje již od vstupního projednání Záměru projektu kanalizační přípojku rekonstruovat. U této přípojky není známý její vlastník. Přípojka vede z výpravní budovy, ale zároveň jsou do ní zaústěny kanalizační vpusti, které odvodňují zpevnění plochy veřejných chodníků.



Popis navrženého stavu:

Uvažuje se stávající kanalizační přípojku ponechat a vybudovat novou, formou protlaku, v prostoru pod částí ocelového mostu, na kterém se nachází nástupiště. Bude úzce koordinováno se založením (základy) mostu. Přípojku je nutné vybudovat z důvodu zajištění odvodnění mostů, odvedení srážkových vod z prostoru pod mostem a rovněž je nutné zachovat napojení výpravní budovy na kanalizační stokovou síť.

Závěry z porady:

-

Zapsal Ing. Radek Šíp (EXprojekt)

4.7 Trakční vedení MHD

Popis stávajícího stavu:

Pod most je svedena tramvajová i trolejbusová doprava. Trakční vedení MHD tedy tvoří doslova pavučinu drátů po obou stranách mostu.

Popis navrženého stavu:

Před samotnou stavbou dojde k převěšení tramvajové a trolejbusové trakce na provizorní sloupy, aby byl vytvořen co největší prostor pod mostem bez zatrolejování. Bude tak zajištěn potřebný manipulační prostor pro silniční mechanizaci (jeřáby, pumpy na beton, rypadla atd.). Sloupy TV MHD, které se nacházejí přímo pod mostem, vedle klenbového mostu, budou odstraněny. Vodiče budou zavěšeny na nově vytvořenou konstrukci „hrazdu“ na klenbový most. Dále bude před stavbou vybudován nový sloup TV, který pomocí oboustranných konzol ponese trolejové dráty obou tramvajových kolejí. Tento sloup bude umístěn v klínu, kde se kříží tramvajové tratě, v těsné blízkosti polohy stávajícího sloupu.

Pokud rozměry betonového základu nového stožáru budou problém jde to vyřešit pilotáží. Nutno dořešit přeložení ovládací skříně kolejové výhybky u překládaného stožáru.

Zapsal Ing. Jiří Valníček



5 Závěr

Co nejdříve bude svolána porada s památkáři, se zástupci jednotlivých odborů Magistrátu města Brna (MMB) a se správci dotčených inženýrských mimodrážních sítí. Předpokládají se další investiční stavby MMB. Dále bude svolána online mostařská porada, kde bude rozhodnuto o sledování varianty mostu s kolejovým ložem.

Záznam sestavil: Ing. Radek Šíp, EXprojekt s.r.o.



S pozdravem,
Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

3

Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav – Brno (Viadukt Křenová)

Připomínky a požadavky BNSD

1. BNSD žádá statut rovnoprávného účastníka řízení. Žádáme předložit každý další stupeň PD. **BNSD bude nadále zváno na porady a BNSD bude předkládána dokumentace k vyjádření.**
2. *BNSD požaduje, aby v rámci rekonstrukce byla nosnost mostu navýšena na původních 7,5t, jako tomu bylo dříve.*
Krajní nosná konstrukce, která sloužila jako nosná konstrukce pro zakryté nástupiště č.1 nebyla nikdy navržena pro zatížitelnost 7,5t a nebyla tak nikdy užívána.
V novém stavu však bude na základě požadavku BNSD navržena konstrukce pro zatížitelnost 7,5t.
3. *BNSD v rámci rekonstrukce mostu požaduje zajistit v souladu splatnými 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.*
Nově navržené mosty musí splňovat veškeré požadavky na řádné odvodnění konstrukcí dle platných norem, předpisů a mostních vzorových listů.
4. *Rekonstrukce mostu nesmí jakkoli negativně ovlivnit/omezit vstup na 1. nástupiště. Tento 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 požární bezpečnostní řešení musí být ponecháno. BNSD bude předložena PD k vyjádření. Most musí zůstat po celou dobu rekonstrukce i po rekonstrukci průchozí pro veřejnost.*
Mosty nelze rekonstruovat bez uzavření průchodu pro pěší, stejně tak bez vyloučení drážního provozu na koleji mezi výhybkami č. 47 a 53. Mosty nelze rekonstruovat po půlkách. Během rekonstrukce mostu budou muset být zavedena jiná adekvátní opatření. Bude nadále důkladně řešeno a projednáváno.
5. *Rekonstrukce mostu nesmí jakkoli negativně ovlivnit/omezit vjezd automobilem z ulice Křenová/Koliště/Dornych pod viaduktem směrem na ulici Benešova (omezení možnosti vjezdu/výjezdu do/z parkoviště Grand)*
Bude nadále řešeno a budou navržena adekvátní dopravně-inženýrská opatření a budou projednány případné objízdné trasy. Jednoduše nelze zrekonstruovat dvě mostní konstrukce bez alespoň víkendových uzavírek komunikací pod mostem.
6. *Rekonstrukce mostu nesmí způsobit výpadky energií a jakýchkoli připojení, zejména elektřiny a datového připojení Skladu č. 1, Daliborky a parkoviště, ani výpadky v zásobování plynem pro objekty BNSD.*
Žádáme o doložení zákresu sítí BNSD nebo sítí, které BNSD využívá. Plynovodní přípojka se nachází mimo oblast stavby a nebude stavbu nijak ohrožena.
7. *BNSD žádá být informováno minimálně 6 měsíců předem o kolejové a trakční výluce odstavných kolejí podél Skladu č. 1. BNSD požaduje výlukou prvních dvou kolejí podél celé délky Skladu č. 1.*
Informace bude uvedena v dokumentaci pro budoucího zhotovitele. SŽ tuto informaci povede v patrnosti.
8. *Z rekonstrukce nesmí plynout žádná nová věcná břemena. Stávající související vedení dotčené rekonstrukcí žádáme sdružit do společných tras, aby se snížilo zatížení pozemků.*

Umístění kabelů vzejde z příčného konstrukčního uspořádání mostů a umístění kabelových tras.

9. V průřezu mostu žádáme vytvořit kolektorový prostor o průřezu minimálně 50x50cm po celé délce mostu pro síť obsluhující Sklad č. 01, Daliborku a parkoviště.

Požadujeme doložení počtu chrániček, kabelů a sítí, které budou BNSD do kabelového žlabu ukládány. Mostní konstrukce vzhledem k extrémně omezenému šířkovému uspořádání velmi problematicky převedou i stávající drážní síť. Na základě poskytnutých požadavků bude vhodně zvolen žlab pro umístění těchto chrániček a kabelů.

10. Do doby dořešení kladných stanovisek SŽ k odkupu v SUČ 06 nemůže BNSD vydat kladné stanovisko k rekonstrukci mostu vzhledem k provázanosti obou lokalit.

Tento bod nemá přímou vazbu na předmětnou stavbu. Pravděpodobně bude potřeba řešit na jiných místech.

11. BNSD nemůže umožnit vjezd stavební techniky přes stávající vjezd na parkoviště. Z toho důvodu žádáme ze strany SŽ zabezpečení trvalého znovuootevření městem zablokované vjezdové brány Benešova.

Tento bod nemá přímou vazbu na předmětnou stavbu. Pravděpodobně bude potřeba řešit na jiných místech.

12. BNSD žádá při rekonstrukci mostu důkladně a v celé délce opravit zborcenou kanalizaci přes ulici v okolí základů pilířů mostu. Tato přípojka odvádí splašky z celé výpravní budovy, vede přímo mezi pilíři mostu, bude muset být řešena v rámci opravy spodní stavby, a proto nesouhlasíme se separátním řešením tohoto problému.

Bude předmětem dalších jednání.

13. BNSD žádá předložit Plán/Zásady organizace výstavby ve stejném termínu, kdy bude předložen ostatním účastníkům.

Plán ZOV bude předložen.

14. BNSD požaduje, aby stavba ani její zábory žádným způsobem neomezila vjezd do zásobovacího dvora HVB z ulice Nádražní.

Bude zajištěno.

PREZENČNÍ LISTINA

Akce: Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno

Datum: 2.3.2023

Předmět: Pozvánka na vstupní všeprofesní poradu

Místo konání: Most v km 155,900 trati Břeclav - Brno



Poř. č.	Jméno, příjmení	Organizace	Telefon	Email	Podpis
1	Ing. Radek Šíp	EXprojekt s.r.o.	606 273 154	sip@exprojekt.cz	
2	Ing. Josef Marek	EXprojekt s.r.o.	724 389 722	marek@exprojekt.cz	
3	Ing. Šimon Hrdlička	EXprojekt s.r.o.	-	hrdlicka@exprojekt.cz	
4	Ing. Pavel Odehnal	EXprojekt s.r.o.	601 130 637	odehnal@exprojekt.cz	
5	Jaroslav Soldátek	EXprojekt s.r.o.	777 634 159	soldatek@exprojekt.cz	
6	Ing. Jiří Dittmer	SŽ, SSV Olomouc	724 932 287	Dittmer@spravazeleznic.cz	
7	Ing. Tomáš Kociš	Novavia Consult Olomouc a.s.	736 514 006	kocis@novavia.cz	
8	Ing. Jaroslav Macalica	Stavěcí ústředí, Olomouc	420 266 91	macalica@stavecti.cz	
9	Vladimír Šiške	ST BRNO	602 441 186	siske@stavazeleznic.cz	
10	Radek KUBEC	Správa železnic, PO BRNO	782 992 011	kubec@spravazeleznic.cz	
11	Ing. František	STB-BOG	606 707 805	frantisek@stb-bog.cz	
12	Ing. Petr Uhlíř	ST Ústecký kraj	916 011 005	uhlir@st-ustecky.cz	
13	Ing. Petr Uhlíř	SŽ Ústí nad Orlicí	732 120 499	uhlir@spravazeleznic.cz	
14	Jaroslav Soldátek				
15	Ing. Martin Novotný	ČD CARGO	725 542 740	novotny2@cdcargo.cz	
16	JAN ONDPUŠKA	SŽ, SŽG	702 422 652	ondruska@spravazeleznic.cz	
17	VALNÍČEK	Projetant TV MHD	603 425 296	valnisek@projetant.com	
18	TOMÁŠ NOVÁK	SPRÁVA ŽELEZNIC SŽ	607 068 807	novak@spravazeleznic.cz	
19	ROBÍN KOČÁŘEK	KOLÁŘSKÝ STAVITELSKÝ PRŮMYSL	734 355 497	koarik@signalprojezt.cz	

PREZENČNÍ LISTINA

Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno



Poř. č.	Jméno, příjmení	Organizace	Telefon	Email	Podpis
20	Olešný Petr,	ČD, a.s. BSN Brno	723 835 843	mela.erns.c@cz	
21	ROSTISLAV STAŠEK	ČD, a.s., 032	725 573 500	stašek@ercs.cz	
22	JAROSLAV SEDLÁČEK	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ	723 691 269	sedl@ercs.moravia.cz	
23	JAN ŠIMON	SŽ GE 013	720 029 960	simon@STRAVAZELBUC.CZ	
24	MIKŠ ZEMAN	SŽ, OK, STRAŽKOVO	724 539 981	zeman@strazkovo.cz	
25	PETRA KOPELKA	SŽ, PR - SŽS BRNO	724 950 841	HOFFMAN@STRAVAZELBUC.CZ	
26	PANEL ČADNÝ	SŽ, SŽG	704 996 514	safranek@slava.tdovm.cz	
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Dittmer@spravazeleznic.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor finanční - O1, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o1sek@spravazeleznic.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o6sek@spravazeleznic.cz, Seidlova@spravazeleznic.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Odbor řízení provozu – O11, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o11sek@spravazeleznic.cz
5. **Správa železnic, s.o.**, Odbor plánování a koordinace výluk – O12, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o12sek@spravazeleznic.cz
6. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o13sek@spravazeleznic.cz, simonj@spravazeleznic.cz
7. **Správa železnic, s.o.**, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o14sek@spravazeleznic.cz
8. **Správa železnic, s.o.**, Odbor provozuschopnosti – O15, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o15sek@spravazeleznic.cz
9. **Správa železnic, s.o.**, Odbor jízdního řádu – O16, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o16sek@spravazeleznic.cz
10. **Správa železnic, s.o.**, Odbor informatiky – O22, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o22sek@spravazeleznic.cz
11. **Správa železnic, s.o.**, Odbor pozemních staveb – O23, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o23sek@spravazeleznic.cz
12. **Správa železnic, s.o.**, Odbor elektrotechniky a energetiky – O24, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o24sek@spravazeleznic.cz
13. **Správa železnic, s.o.**, Odbor strategie – O26, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o26sek@spravazeleznic.cz
14. **Správa železnic, s.o.**, Odbor stavební – O29, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o29sek@spravazeleznic.cz
15. **Správa železnic, s.o.**, Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o30sek@spravazeleznic.cz
16. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno
ORBNOsek@spravazeleznic.cz, kacal@spravazeleznic.cz
17. **Správa železnic, s. o.**, Správa železniční geodézie, Václavkova 169/1, 160 00 Praha 6
SZGsek@spravazeleznic.cz
18. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor investic – O3, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
O03sek@gr.cd.cz
19. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor správy a prodeje majetku – O32, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
O32sek@gr.cd.cz
20. **České dráhy, a.s.**, Regionální správa majetku, Kounicova 26, 611 43 Brno
BNOsek@rsm.cd.cz
21. **Správa železnic, s. o.**, CDP Přerov, Tovární 3, 750 94 Přerov
ePodatelnaCDPPRE@spravazeleznic.cz
22. **ŽESNAD sdružení železničních nákladních dopravců ČR**, Ing. Jaroslav Tyle, Podleská 926/5, 604 00 Praha 10
office@zesnad.cz
23. **ČD - Telematika a.s.**, Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9
cdt@cdt.cz
24. **Správa železnic, s.o.**, Centrum telematiky a diagnostiky, Malletova 2363/10, 190 00 Praha 9
ePodatelnaCTD@spravazeleznic.cz
25. **MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**, Legionářská 8, 771 54 Olomouc



26. **Signal Projekt s.r.o.**, Vídeňská 55, 639 00 Brno

kolarik@signalprojekt.cz, havlenova@signalprojekt.cz

27 **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno

koukal@spravazeleznic.cz

28 **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,

soldatek@exprojekt.cz, sabo@exprojekt.cz, j.valnicek@gmail.com, vrba@vtpgroup.cz, marek@exprojekt.cz

