

Záznam z porady

konané dne 6.12.2019

na akci

Most v km 1,972 na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Předmětná akce je rozdělena na dvě samostatné stavby s následujícími názvy:

1. Most v km 1,972 na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
2. Propustky v km 15,848 a 16,346 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku

Ad 1.) Most v km 1,972 na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Stávající stav mostu:

Železniční most o jednom poli převádějící traťovou kolej č. 1, jednokolejně trati přes vodní tok – řeka Čeladenka. Nosná konstrukce mostu ocelová příhradová nýtovaná s dolní prvkovou mostovkou bez horního příčného ztužení, mostnice uloženy plošně – 62ks + pozednice-2 ks, kolmá světlost mostního otvoru je 35,00m, rozpětí nosné konstrukce 36,40m, úhel křížení 90°, ukončení nosné konstrukce kolmé rok výroby 1907. Uložení nosné konstrukce – na typových ocelových ložiscích (2x pevné stolicové, 2x pohyblivé čtyřválcové), pevná ložiska na opěře frýdlantské, pohyblivá na opěře ostravické. V předpolí mostu je kolej uložena v otevřeném šterkovém loži. Opěry kamenné s kamennými úložnými bloky pod ložisky, závěrné zdi a úložné prahy kamenné zdivo s kamennými římsami, křídla (vpravo i vlevo) rovnoběžná – kamenné zdivo s kamennou římsou. Most byl přestavěn v roce 1956.

Stávající stav žel. svršku:

Železniční svršek je tvaru T s rozponovými podkladnicemi, na mostě a ve výběžích pojistných úhelníků jsou pražce dřevěné a mostnice, mimo most jsou pražce betonové SB5. Rozdělení pražců je „c“.

BK je dnes ze strany od Frýdlantu n/O zřízena (rozdíl od nákrešného přehledu v zadávací dokumentaci stavby) až po km cca 1,809 – tj. včetně směrového oblouku $R = 270\text{m}$, (kolej byla svařena + osazeny pražčové kotvy v roce 2019)

Návrh úprav mostu:

- Výměna mostnic a pozednic
- Úprava pojistných úhelníků (výměna poškozených částí, změna ukončení na „bezklínové“)
- Změna svršku na uložení na žebrových podkladnicích
- Šířková úprava plechů na mostnicích, oprava a vyrovnaní podl plechů na chodnicích
- Lokální opravy poškozených prvků OK, výměna nýtů
- Rektifikace a oprava ložisek a jejich uložení
- Nová PKO
- Sanace závěrných zdí a parapetů rovnoběžných křídel, nové římsy a zábradlí
- Sanace povrchů spodní stavby
- Úprava přechodů drážních stezek na konstrukci mostu (opěrné zdi drážních stezek)
- Dočasné uvolnění a vyvěšení kabelů, provedení nových přechodů kabelových tras do terénu
- Odvodnění prostoru za ruby opěrných zdí
- Sanace svahových kuželů

Návrh úprav žel. svršku:

Kolej bude rekonstruována mezi přejezdy P7461 a P7462, které byly rekonstruovány v roce 2014. Vznikne tak souvisle zrekonstruovaný úsek železničního svršku délky cca 120 m.

Kolej je na mostě vedena v oblouku $R = 530\text{ m}$ bez převýšení. V blízkosti frýdlantské opěry se nachází výrazný lom sklonu se zaoblením sahajícím na most. Toto zaoblení bude optimalizováno tak, aby nebylo nutné příliš upravovat pozednici a mostnice.

Železniční svršek bude nový tvaru S49 na betonových pražcích s pružným upevněním. Bude preferován typ pražců použitý na přilehlých přejezdech (SB8), případně budou použity pražce B91S – bude

konzultováno se ST. Ve výběžích pojistných úhelníků budou použity nové pražce dřevěné. Na mostě budou použity kolejnice z dlouhých pásů.

Rozpětí mostu neumožňuje převedení bezстыkové koleje. Na místě pohyblivého ložiska bude umístěno kolejnicové malé dilatační zařízení a na místě pevného ložiska kolejnicový styk. Bezстыková kolej v přilehlých úsecích bude oddělena na obou stranách mostu vloženým kolejovým polem.

Závěry z jednání:

- Stávající rozsah BK před mostem (ze směru Frýdlant n/O) a za mostem (ve směru na Ostravici) zůstane zachována beze změny = v rámci opravy mostu se měnit nebude
- V úseku vymezeném konci přejezdů (km v km 1,910 a 2,030) bude provedena výměna stávajících dřevěných pražců + mostnic, na pražcích změna rozponových podkladnic na žebrové+pružné svěrky (na mostnicích dořešit kolizi mostnicových šroubů s vrtulemi = isolační vzdálenosti – zatím otevřeno)
- Na straně pohyblivého ložiska mostu bude vloženo nové dilatační zařízení (soulad s ustanovením předpisu SŽDC S3, kap XII. tab. 2) jeden pár = 2ks. Dnes toto MDZ chybí.
- Kolejnice na mostě řešit jako dlouhé kolejnicové pásy s vevařením MDZ, stávající BK bude od mostu oddělena ochranným polem (ne MDZ)
- Pod pojistné úhelníky nové pražce dřevěné, ostatní pražce (v rozsahu výměny stávajících dřevěných) budou betonové, nejlépe stejný tvar na jaký mají navázat u přejezdů (km v km 1,910 a 2,030)
- Do rozpočtu dát položku na přezkoušení kabelů a položku na zatěžovací zkoušku pláň tělesa železničního spodku
- Pro připevnění mostnic bude z titulu zajištění izolačního stavu prověřena variantní možnost použití podkladnic navařených na ocelových podkladních deskách nebo použití vodorovných mostnicových šroubů ke stoličkám šroubovaným prostřednictvím HRC šroubů na horní pásnice podélníků
- přechodové oblasti ZKPP nebudou na konsolidovaném tělese prováděny. V prostoru za opěrami budou tyto konstrukce nahrazeny drenážní filtrační podkladní vrstvou
- Je uvažováno s výlukou v období 15.6. – 24.7.2020

Ad 2.) Propustky v km 15,848 a 16,346 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku

a) Propustek v evid. km 15,848

Stávající stav propustku:

Jedná se o šikmý kamenný deskový propustek na jednokolejně trati Krnov – Glucholazy. Šikmost propustku je 70°. Spodní stavba mostního objektu je z kamenného zdiva. Šířka objektu je cca 7,60 m, volná výška pod propustkem je cca 0,8 m (výška propustku je cca 0,80 m). Kolmá světlost otvoru je cca 0,6 m, šikmá světlost 0,65 m. Propustek byl vybudován v roce 1872, slouží k převedení srážkových vod z jedné strany trati na druhou. Skryté rozměry objektu jsou pouze odhadnuté z důvodu absence archivní dokumentace.

Vpravo nad propustkem jsou v prostoru pod drážní stezkou uloženy volně v zemi kabely SSZT a ČD-Telematika. Kabel ČD-Telematika je optický.

Železniční svršek je tvaru S49, pražce betonové SB8, rozdělení „c“. Bezстыková kolej v přímé, niveleta koleje klesá -11,00‰ (ve směru staničení; směr Jindřichov ve Slezsku).

Propustek je ve špatném stavebně-technickém stavu, hodnocen stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5. Dochází k boulení jak čelní zdi na vtoku, tak obou opěr. Výtok téměř zasypán. Spárování zdiva je značně narušené, jak kameny, tak i spárování zdiva v opěrách a v čelních zídkách jsou částečně uvolněny a místy vypadány.

Stávající stav žel. svršku:

Železniční svršek je tvaru S49, pražce betonové SB8, rozdělení „c“. Kolej je v přímé, niveleta koleje klesá -11,00‰ (ve směru staničení; směr Jindřichov ve Slezsku). Je zde zřízena bezстыková kolej.

Návrh úprav propustku:

Z důvodu špatného stavebně-technického stavu je navržena komplexní přestavba propustku. Byl zpracován hydrotechnický posudek, který navrhuje přestavbu na trouby DN 1000. Šikmost je navržena

stávající 70°, aby propustek navazoval na stávající vtok i výtok. Ukončení na obou koncích šikmé. Na vtoku i výtoku odlážděno. Výškově je propustek osazen tak, aby respektoval současný zanesený stav a v budoucnu se tak nezanášel. Převedení kabelů v drážním tělese nad propustkem.

Návrh úprav žel. svršku:

Nad propustkem bude vyřezáno a vyjmuto kolejové pole. Délka kolejového pole bude určena na základě rozsahu výkopů a požadavků stavební mechanizace. Zvláště budou vyjmuty kolejnice a pražce, které zůstanou vystrojené.

Po skončení prací na propustku bude železniční svršek obnoven ze stávajícího materiálu, případně mohou být na požadavek ST použity nové kolejnice (špatný stav, nevyhovující vzdálenost svarů...). Směrová a výšková úprava koleje bude provedena na délce 130 m. Návrh délky směrové a výškové úpravy vychází ze zaměření a bude v dokumentaci dokladován směrovými a výškovými posuny koleje. Bude obnovena bezстыková kolej, v rozpočtu bude uvažováno s úpravou BK v nutném rozsahu.

Závěr z jednání:

- Na výtokové straně upravit dno do plynulého sklonu bez výraznějšího lomu.
- Stávající vzrostlé stromy na výtokové straně budou vykáceny před stavbou OŘ Ostrava, nebude s nimi tedy ve stavbě uvažováno.
- Dlažbu kolem vtoku a výtoku neprovádět do oblouku, ale raději do hranata s ukončujícím betonovým prahem
- Zásypy za rubem trub uvažovat z 50% jako stávající materiál a z 50% jako nový
- Materiál drážních stezek uvažovat z fr.0/32, kterým bude provedena horní vrstva zásypů propustku pod štěrkovým ložem v tloušťce cca 150mm
- Stávající kabelová vedení v průběhu rekonstrukce propustku pouze vyvěsit, nikoli přerušovat. Rezervy dle správce kabelových vedení zřejmě nejsou. Do definitivní polohy uložit kabely v místě nad propustkem do kabelového žlabu šířky min. 150mm. Lze použít žlabu betonové či plastové. Žlab umístit do takové hloubky, aby byl obsypán.
- Pro zařízení staveniště uvažovat zpevněnou plochu u přejezdu v km 16,142, která je částečně v majetku SŽDC a částečně v majetku ČEZ Distribuce a.s. Děčín.
- Rozebrání kolejového svršku uvažovat v ose
- Pražce rozebrat v takovém rozsahu, aby bylo možné sjet dvoucestným bagrem ke stavební jámě. Neuvažovat s novými pražci, vrátit zpět stávající.
- Stávající kolejnice S49 nebudou vyměňovány za nový materiál, budou ponechány stávající
- V dokumentaci svršku vyznačit stávající kolejnicové styky, svary – ve vazbě na tento stav navrhnou rozsah nutné demontáže kolejnic z důvodu výkopů pro nový propustek.
- Na zpětné zřízení štěrkového lože uvažovat s novým materiálem
- Je uvažováno s výlukou v období 14.4. – 4. 5. 2020

b) Propustek v evid. km 16,346

Stávající stav propustku:

Jedná se o kolmý deskový propustek, jehož nosná konstrukce je tvořena ze zabetonovaných kolejnic na jednokolejné trati Krnov – Glucholazy. Šířka objektu je cca 4,40 m, výška propustku je cca 1,23 m. Kolmá světlost otvoru je cca 0,88 m, volná výška pod propustkem je cca 0,6 m. Propustek byl vybudován v roce 1904, slouží k převedení srážkových vod z jedné strany trati na druhou. Na výtoku na něj navazuje betonová šachta, na kterou navazuje meliorační trouba DN 400. Skryté rozměry objektu jsou pouze odhadnuté z důvodu absence archivní dokumentace.

Vlevo podél římsy jsou v ocelovém žlabu uloženy kabely SSZT a ČD-Telematika (optický). Vpravo podél římsy je v ocelovém žlabu uložen kabel ČD-Telematika.

Propustek je ve špatném stavebně technickém stavu, hodnocen stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5. Viditelné části betonové konstrukce propustku jsou značně degradovány, rovněž paty kolejnic (tuhá výztuž nosné konstrukce) jsou silně napadeny korozií. Na výtoku odplavena část zemního tělesa, vyvrácená opěrná zídka u krnovské opěry na výtokové straně.

Stávající stav žel. svršku:

Železniční svršek je tvaru S49, pražce betonové SB8, rozdělení „c“. Kolej je v přímé, niveleta koleje klesá -9,90‰ (ve směru staničení; směr Jindřichov ve Slezsku). Je zde zřízena bezстыková kolej.

Návrh úprav propustku:

Je navržena komplexní přestavba propustku. Byl zpracován hydrotechnický posudek, který navrhuje přestavbu na rám světlosti 2,0 m a volné výšky 1,0 m. Je tedy navržena přestavba na železobetonový rámový propustek z prefabrikovaného rámu světlosti 2,0 m a volné výšky 1,0 m. Na vtoku bude ukončeno vtokovou jámkou, na výtoku čelní zídka. Vzhledem k malé přesypávce je uvažováno s uzavřeným kolejovým ložem. Na výtokové straně je také nutná úprava stávající šachty, situované na cizích pozemcích, z důvodu výškového navázání dna odtoku.

Návrh úprav žel. svršku:

Nad propustkem bude vyřezáno a vyjmuto kolejové pole. Délka kolejového pole bude určena na základě rozsahu výkopů a požadavků traťové mechanizace. Zvláště budou vyjmuty kolejnice a pražce, které zůstanou vystrojené.

Po skončení prací na propustku bude železniční svršek obnoven ze stávajícího materiálu, případně mohou být na požadavek ST použity nové kolejnice (špatný stav, nevyhovující vzdálenost svarů...). Směrová a výšková úprava koleje bude provedena na délce 130 m. Návrh délky směrové a výškové úpravy vychází ze zaměření a bude v dokumentaci dokladován směrovými a výškovými posuny koleje. Bude obnovena bezстыková kolej, v rozpočtu bude uvažováno s úpravou BK v nutném rozsahu.

Závěr z porady:

- Namísto rámového propustku navrhnout raději trouby DN1200
- Propustek není třeba navrhovat kolmý, raději kopírovat stávající směr toku, tj. navrhnout propustkem šikmý
- Na vtokové straně začít s úpravou koryta od stávajícího výškového stupně
- Stávající kabelová vedení v průběhu rekonstrukce propustku pouze vyvěsit, nikoli přerušovat. Rezervy dle správce kabelových vedení zřejmě nejsou. Do definitivní polohy uložit kabely v místě nad propustkem do kabelového žlabu šířky min. 150mm. Lze použít žlaby betonové či plastové. Žlab umístit do takové hloubky, aby byl obsypán.
- Kabely ČD Telematika - vzhledem na stávajícímu stavu neuvažovat s možností kabelové trasy přerušovat a následně spojovat – řešit formou zajištění stávajících kabelových tras po dobu výstavby (obnažení v délce min 15m na obě strany od propustku, vyvěšení + provizorní podepření na délku výkopu nového propustku). Předložit návrh k odsouhlasení - min. v TZ a vhodném výkrese (půdorys) toto vyznačit a následně promítnout do výkazu výměr. Na novém propustku budou muset být kabelové trasy uloženy na horní ploše trouby.
- Pro zařízení staveniště využít stejných ploch jako u pro propustek v km 15,848, tj. plochy u přejezdu v km 16,142
- Je uvažováno s výlukou v období 14.4. – 4. 5. 2020

Technické řešení propustků bylo předloženo a souhlasně projednáno dne 6.12.2019. Zhotovitel dodá do 12.12.2019 na SMT 1x listinnou podobu dokumentace + 1x poskytne elektronickou verzi ve formátu PDF (textové přílohy ve formátu doc.).

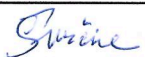
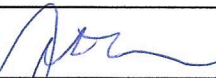
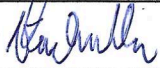

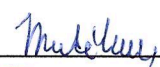


Záznam sestavila: Ing. Hana Hanáková

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke stavbě

Most v km 1,972 na trati Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice

konaného dne: 6.12.2019

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	Ing. Hana Hanáková	SUDOP BRNO, spol. r.o.	728 471 157 hhanakova@sudop-brno.cz	
2	ŠVRČINA MILAN	SZDC, OR-OVA, SHT	svrcina@szdc.cz	
3	JANČEK PETER	SZDC, OR-OVA, ST	jancik@szdc.cz	
4	VACHUŤKA TOMÁŠ	SZDC, SZG OLC	972 702 193 vachutka@szdc.cz	
5	WAJDA DALIBOR	SZDC, OR-OVA, SSZT	972 766 434 wajda@szdc.cz	
6	MATEJKA JAN	SUDOP BRNO	972 625 865 janmatejka@sudop-brno.cz	
7	LORENS LUTĚR	OR-OVA, SHT	972 566 000 lorens@szdc.cz	
8	STACHO PAVEL	OR-OVA, SGW	972 562 479 stacho@szdc.cz	
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 753415

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: fd771fc7-c91e-4099-b903-ba29d988415e

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Antonín VÍTEK)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 19.05.2020 10:10:00



9a821fb5-4efd-474f-a96e-74737c6772ff