

Záznam

z 2. výrobního výboru konaného dne 4.9.2014
ve věci projektové přípravy na akci
„II/377 Rájec – Jestřebí, most 377-008, okružní křižovatka“

Místo konání: zasedací místnost budovy SÚS JmK oblasti Blansko, ul. Komenského 2

Zúčastnění: viz prezenční listina, která je nedílnou součástí tohoto záznamu

V úvodu výrobního výboru projektanti informovali přítomné o pracích na projektu pro výše uvedenou akci. Následně proběhla diskuze, v níž byly probrány a dojednány tyto body a zásady pro další projektční práce:

1. Ve věci hlavního **mostního objektu SO 201** bylo dohodnuto:

- Projektanti prověřili výškové vedení nivelety na mostě. Pokud by byla zachována stávající niveleta na mostě, bylo by nutno provést spádovou vrstvu pod vozovkou v tloušťce cca od 30 mm do 160 mm. S ohledem na tuto skutečnost bude niveleta na mostě zvýšena o cca 100 mm, tak aby minimální tloušťka spřažené desky byla 130mm. Pro výškové navázání komunikace před opěrou 1 bude úprava předpolí zasahovat cca 30 m za konec říms.
- Ocelové zábradlí na mostě bude provedeno z trubkových profilů, výplň bude z kulatiny.
- Silniční odvodňovače na mostě nebudou osazeny v poli 2, které je nad tratí ČD. Před a za polem 2 bude počet odvodňovačů navýšen.
- Vyústění silničních odvodňovačů bude provedeno na terén pod mostem. Pod odvodňovači, které ústí na svahy opěr, bude provedena kamenná rovnánina, aby nedocházelo k vymílání svahů.
- Obslužné schodiště podél opěr není požadováno.
- Protidotykové zábrany v poli 1 a 2 budou osazeny nové.
- Bylo diskutováno zřízení nulového pole v oblasti mostu během stavby. S ohledem na blízkost žel. stanice a nutnost výměny velkého úseku vedení, nulové pole zřizováno nebude.
- Zástupci SŽDC dále sdělili, že vypínání trakce je nutno provádět současně buď v koleji 1 a 3 nebo 2 a 4. K celkovému času na výluky trakce je nutno vždy připočítat cca 50 minut na vypnutí a zapnutí trakce.
- V poli 1 je vedeno vzdušné vedení VN 22 kV, které je v majetku SŽDC. Dlouhodobé vypnutí vedení není možné, jsou možná pouze krátkodobá vypnutí v rozsahu cca 8h. **Během prací v blízkosti vypnutého vedení VN 22 kV je nutno dodržovat bezpečnost práce. Volné vedení nesmí být pracemi nijak omezeno a nesmí být poškozeno. Doporučuji na vedení navléct v celé délce ochranné návleky.**
- Při rekonstrukci dojde z důvodů sanace kotev ke zvednutí pole 2 a poté pole 4. Pole 2 je zvedáno i z důvodu blízkosti trakce, která neumožňuje sanaci podhledu. Zvedání polí proběhne shora, podpurná konstrukce bude opřena do konců NK v přilehlých polích. Ze statických důvodů budou konce přilehlých poli podepřeny zespodu montážními bárkami. Tyto montážní bárky půdorysně zasahují nad IS vedené v poli 1 podél pilíře 2. Násyp a založení montážních bárek v těchto místech bude muset být upraveno tak, aby nedošlo k poškození těchto IS.
Dlouze byl diskutován rozsah sanace a zvedání pole 2 v návaznosti na provoz na trati SŽDC a bezpečnost práce. V této souvislosti bylo dohodnuto (sděleno):

- Dle sdělení zástupců SŽDC se trakční vedení v poli 2 nachází 700 mm až 900 mm pod dolním lícem NK.
 - Pro sanaci podhledu NK v poli 2, bude pod zvednutou NK instalována zavěšená pracovní plošina. Zdvih pole bude výškově upraven tak, aby dolní líc plošiny byl minimálně 1,0 m od trakčního vedení. Pracovní plošina musí splňovat bezpečnostní požadavky vyplývající z jejího umístění – plná podlaha, boční zábrany proti pohybu osob, elektroizolační materiál, ukolejnění plošiny atd.
 - Pomocné konstrukce musí být vzdáleny minimálně 3,0 m od osy koleje.
 - Předpokládaný rozsah traťových výluk a dalších omezení na trati SŽDC je uveden v předběžném harmonogramu prací, který je přílohou tohoto zápisu. Traťové výluky budou přednostně směřovány do nočních hodin tak, aby co nejméně ovlivnily osobní přepravu na trati.
 - Uvažované výluky je nutno zahrnout do ročního harmonogramu výluk, který se uzavírá vždy v červnu předchozího roku
2. **Rozsah stavby** bude **zvětšen** o výměnu krytu vozovky sil. II/374 dl. cca 200 m mezi okružní křižovatkou a navrženým začátkem opravy mostu přes Svitavu dle projektu firmy Viapont, s.r.o. Ing. Vlach nebo Ing. Zimula. Technologie opravy vozovky bude vycházet z diagnostiky vozovky na úseku II/377 mezi okružní křižovatkou a mostem přes trať. Bude to znamenat nové zaměření území, novou katastrální mapu, nový dig. model terénu atd.
 3. **Vzdušné vedení VN 22 kV** vedoucí podél trati v 1. poli pod mostní konstrukcí je v majetku SŽDC (dle sdělení pracovníků SŽDC). Poskytnuté informace s ohledem na provádění stavby - výluky jsou možné (např. v době 7 – 12 hod), nahlášení min 1 měsíc dopředu, cena cca 3000,-Kč/hod + další platby (Ing. Adamec, Praha).
 4. Proti navrženým **objízdovým trasám** vznesl námitku Mgr. Mudrych z KÚ JMK **ORD** odd. veřejné osobní dopravy v tom smyslu, že není možné odklánět na „malou“ objízdovou trasu autobusy **linky IDS JMK 235**, neboť cca 4 min zpoždění (**délka zpoždění vypočítaná projektantem ne uvedená Mgr. Mudrychem**) by znamenalo problémy navazujících spojů. Požaduje zachovat po celou dobu stavby průjezd linky 235 přes okružní křiž. v trase od Blanska vpravo na Sloup v obou směrech.
 5. **Starosta města Rájec-Jestřebí** upozornil na špatný stav povrchu silnice II/374 na ul. Blanenská v Rájci, kde bude vedena objízdová trasa pro nákladní dopravu a požaduje opravu povrchu. Současně upozorňuje na problémové vedení objízdové trasy pro osobní automobily přes ul. 9. května a O. Blažka přes železniční přejezd v Rájci-Jestřebí. Jedná se o velmi frekventovanou trať, kde jsou často zavřené závory. Důsledkem budou dlouhé kolony aut a zpoždění autobusových spojů.

Seznam příloh:

1. Prezenční listina
2. Předběžný harmonogram prací
3. Možnosti výluky dle Kordisu JMK, a.s. OD železničního odd.

V Brně dne 4.9.2014 zapsal: Ing. Jan Krakovič, Ing. Petr Nečesal, Ing. Vojtěch Konečný

Příloha č. 1. - Prezenční listina

PREZENČNÍ LISTINA

Z jednání konaného dne: 4.9.2014

Na: SÚS JMK, Blansko, Komenského 2

Ve věci: „II/377 Rájec – Jestřebí, most 377-008, okružní křižovatka“ PDPS - VW2

ORGANIZACE (funkce)	PŘÍJMENÍ, JMÉNO, TITUL	PODPIS	TELEFON	E-MAIL
fa. PIS PECHAL, s.r.o. - projekt	Konečný Vojtěch Ing.		604 536 699	konecny@pechal.cz
fa. PIS PECHAL, s.r.o. - projekt	Krakovice Jan Ing.		605 417 513	krakovic@pechal.cz
— II —	NEČESAL PETER ING.	<i>Nečesal</i>	737 32 6407	NECESAL@PECHAL.CZ
SÚS JMK	ZOUHROVNÝ JIŘÍ	<i>Zouhrovný</i>	737 32 6407	zouhrovn@zasjuzl.cz
— K —	ČERNÝ PETER	<i>Černý</i>	605 886 984	petr.cekal@zasjuzl.cz
SŽDC, s.o. OŘ BRNO SŽDC	Bohacek Ivan	<i>Bohacek</i>	605 444 444	bohacek@szdc.cz
SŽDC, s.o. OŘ BRNO SŽDC	HOFMANN PETER	<i>Hofmann</i>	724 950 841	HOFMANN@SZDC.CZ
— II —	VÝKAL RADOŠ	<i>Výkal</i>	606 642 689	VYKAL@SZDC.CZ
SŽDC, s.o. OŘ BRNO SŽDC	ALICE JAROSLAV	<i>Alice</i>	602 571 645	ALICE.J@SZDC.CZ
SŽDC s.o. OŘ BRNO - TÚ	ROCHÁZKA RUDOLF	<i>Rocházka</i>	972 625 340	Rochazka@szdc.cz
SŽDC BRNO ST BRNO	KROUPA JAN	<i>Kroupa</i>	972 626 032	KROUPA@SZDC.CZ
Město Rájec - Jestřebí	Pencel Radek Ing.	<i>Pencel</i>	606 232 926	slawosla@vazujestrebi.cz
Křižovatka, od, vod	VODNÍK RADOŠ	<i>Vodník</i>	54 765 7435	vodnik@vazujestrebi.cz

Příloha č. 2. - Předběžný harmonogram prací

1 Základní charakteristika stavby

Předmětem akce je nejprve odstranění mostního svršku stávajícího železobetonového mostu ev.č. 377-008 přes železniční koridor Česká Třebová - Brno, staničení km 184,806 69. Stávající most pochází z roku 1981. Jedná se o most o čtyřech polích. Nosnou konstrukci tvoří 9 ks prefabrikovaných předpjatých nosníků I-73 délky 30 m, výšky 1,4 m.

Nově bude provedena spřažená žb deska a kompletní mostní svršek. Taktéž bude sanována spodní stavba. V rámci rekonstrukce bude nutno zvednout pole 2 a 4 aby byl umožněn přístup k čelům všech nosníků.

Železniční koridor je umístěn ve 2 poli (kolej 1 – 4). V poli 4 se nachází nevyužívaná železniční vlečka.

2 Postup výstavby mostu ve vazbě na traťové výluky a pomalé jízdy vlaků na trati Brno – Česká Třebová

- Zřízení přístupů pod most
- Objízdné trasy
- (Přeložky)
- Frézování vozovky
- Odstranění zábradlí a svodidel
- Bourání říms
- Bourání spádové desky
- Bourání závěrných zídek, přechodových desek
- Bourání mostního svršku nad tratí v poli 2 za pomoci ochranného lešení – postupná **traťová výluka** při instalaci lešení v délce **2h** (**postupně 2h nad každou kolejí 1 až 4**)
- Příprava před zvedáním pole 2 – instalace podpůrné konstrukce pro zvedání nad úroveň NK – 14 dní
- Osazení podvěšených příčníků (včetně vybourání otvorů pro závěsné tyče) pro zvedání pole 2 – **postupná traťová výluka** krajních kolejí - **kolej 3 - 4h, kolej 4 - 8h**
- Zvedání pole 2 o cca 2,5 m bude provedeno v několika krocích - **traťová výluka** **zaráz všech kolejí 1 až 4** v délce **2 x 3h** a pak **pomalá jízda** ve všech kolejích **1 až 4** v délce **18h**
- Bourání příčníků na OP1, P2 a P3
- Diagnostika a sanace NK (injektáž kanálků) pole 1, 2 a 3
- Montáž podvěšené plošiny pro sanaci podhledu pole 2 ve výšce min 1m nad trolejovým vedením. Instalace bude probíhat od obou pilířů směrem ke středu pole – **postupná traťová výluka** krajních **kolejí 3 a 4** v délce **12h**, vnitřních **kolejí 1 a 2** v délce **6h**.

- Bourání a nové dobetonování částí spár pole 1 a 2
- Sanace zbytku spár pole 1 a 2
- Betonáž nových příčníků na OP1, P2 a P3
- Sanace podhledu NK pole 1 a 2
- Demontáž podvěšené plošiny pro sanaci podhledu pole 2. **Postupná trat'ová výluka** krajních **kolejí 3 a 4** v délce **10h**, vnitřních **kolejí 1 a 2** v délce **5h**. Směr demontáže bude od středu pole směrem k pilířům.
- Spuštění pole 2 (cca po 5 týdnech po zvednutí pole) - **pomalá jízda** ve všech **kolejích 1 až 4** délce **20h**
- Demontáž podvěšených příčníků pro zvedání pole 2 – **postupná trat'ová výluka** krajních **kolejí 3 a 4** v délce **3h**
- Zvedání pole 4 - proběhne analogicky jako v poli 2 bez vazeb na dráhu.
- Bourání příčníků na P4 a OP5
- Diagnostika a sanace NK (injektáž kanálků) pole 3 a 4
- Bourání a nové dobetonování částí spár pole 3 a 4
- Sanace zbytku spár pole 3 a 4
- Sanace podhledu NK pole 3 a 4
- Betonáž nových příčníků na P4 a OP5
- Spuštění pole 4
- Betonáž spřahovací železobetonové desky
- Nové závěrné zídky, přechodové klíny
- Osazení nových MZ
- Betonáž nových říms – bude stačit ochranné lešení proti spadu instalované při demolici říms?
- demontáž ochranného lešení v poli 2 – **postupná trat'ová výluka** při demontáži lešení v délce **1h (postupně 1h nad každou kolejí 1 až 4)**
- Sanace spodní stavby OP1, P2, P3, OP5
- Montáž lešení kolem pilíře 4 – **trat'ová výluka** na přilehlé **koleji 4** v délce **8h**
- Sanace pilíře 4 – **pomalá jízda** v přilehlé **koleji 4** v délce **3 x 8h**
- Demontáž lešení kolem pilíře 4 – **trat'ová výluka** na přilehlé **koleji 4** v délce **6h**
- Nové odvodnění
- Nový mostní svršek (izolace vozovky + vozovka, zábradlí, svodidla)
- Úprava terénu

Vypracoval: Ing. David Marván, Ing. Petr Nečesal

Příloha č. 3. - Možnosti výluky dle Kordisu JMK, a.s.

OD železničního odd.

- Bourání mostního svršku nad tratí v poli 2 – postupná **traťová výluka** při instalaci lešení v délce **2h** (postupně **2h nad každou kolejí 1 až 4**)
 - Kolej 3 + lichá TV 2h ...v noci
 - Kolej 4 + sudá TV 2h ...v noci
 - Kolej 1-2 + vypnutí TV celé stanice = 4h... v noci o víkendu
- Osazení podvěšených příčníků (včetně vybourání otvorů pro závěsné tyče) pro zvedání pole 2 – **postupná traťová výluka** krajních kolejí - **kolej 3 - 4h, kolej 4 - 8h**
 - Kolej 3 + lichá TV = 4h ... v noci
 - Kolej 4 + sudá TV = 4 h ... v noci
 - Kolej 4 + sudá TV = 4 h ... v noci
- Zvedání pole 2 o cca 2,5 m bude provedeno v několika krocích - **traťová výluka** **zaráz všech kolejí 1 až 4** v délce **2 x 3h** a pak **pomalá jízda** ve všech kolejích **1 až 4** v délce **18h**
 - Kolej 1-4 + vypnutí TV celé stanice = 3h ... v noci o víkendu
 - Kolej 1- 4 + vypnutí TV celé stanice = 3h ... v noci o víkendu
 - Pomalá jízda kolej 1-4 = 18h ?co TV?... o víkendu
- Montáž podvěšené plošiny pro sanaci podhledu pole 2 ve výšce min 1m nad trolejovým vedením. Instalace bude probíhat od obou pilířů směrem ke středu pole – **postupná traťová výluka** krajních **kolejí 3 a 4** v délce **12h**, vnitřních **kolejí 1 a 2** v délce **6h**.
 - Kolej 3 + TV lichá = 6h ... o víkendu nebo (2x3h v noci)
 - Kolej 4 +TV sudá = 6h ... o víkendu nebo (2x3h v noci)
 - Kolej 1-2 + vypnutí TV celé stanice = 3h... v noci o víkendu
 - Kolej 1-2 + vypnutí TV celé stanice = 3h... v noci o víkendu
- Demontáž podvěšené plošiny pro sanaci podhledu pole 2. **Postupná traťová výluka** krajních **kolejí 3 a 4** v délce **10h**, vnitřních **kolejí 1 a 2** v délce **5h**. Směr demontáže bude od středu pole směrem k pilířům.
 - Kolej 1-2 + vypnutí TV celé stanice = 3h... v noci o víkendu
 - Kolej 1-2 + vypnutí TV celé stanice = 3h... v noci o víkendu
 - Kolej 3 + TV lichá = 5h ... o víkendu nebo (2x3h v noci)
 - Kolej 4 +TV sudá = 5h ... o víkendu nebo (2x3h v noci)
- Spuštění pole 2 (cca po 5 týdnech po zvednutí pole) - **pomalá jízda** ve všech kolejích **1 až 4** délce **20h**
 - Pomalá jízda kolej 1-4 = 20h ?co TV? ... o víkendu
- Demontáž podvěšených příčníků pro zvedání pole 2 – **postupná traťová výluka** krajních **kolejí 3 a 4** v délce **3h**

- Kolej 3 + lichá TV = 1,5h ... v noci
- Kolej 4 + sudá TV = 1,5 h ... v noci
- demontáž ochranného lešení v poli 2 – **postupná trat'ová výluka** při demontáži lešení v délce **1h (postupně 1h nad každou kolejí 1 až 4)**
- Kolej 3-1 + lichá TV = 2h ... v noci
- Kolej 4-2 + sudá TV = 2 h ... v noci
- Montáž lešení kolem pilíře 4 – **trat'ová výluka** na přilehlé **koleji 4** v délce **8h**
- Kolej 4 + sudá TV = 4 h ... v noci
- Kolej 4 + sudá TV = 4 h ... v noci
- Sanace pilíře 4 – **pomalá jízda** v přilehlé **koleji 4** v délce **3 x 8h**
- Pomalá jízda kolej 4 = 8h ... mimo špičku
- Pomalá jízda kolej 4 = 8h ... mimo špičku
- Pomalá jízda kolej 4 = 8h ... mimo špičku
- Demontáž lešení kolem pilíře 4 – **trat'ová výluka** na přilehlé **koleji 4** v délce **6h**
- Kolej 4 + sudá TV = 3 h ... v noci
- Kolej 4 + sudá TV = 3 h ... v noci