

Stavba	Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa
Číslo záznamu	2.
Dátum / Čas	18.12.2020, 09:00
Miesto konania	Videokonferencia
Zaznamenal	Ing. Eva Gregová
Rozdeľovník	podľa pozvánky
Prílohy	prezenčná listina
Poslané	22.01.2021, mailom
Program	Pracovná porada
Ďalšie stretnutie	Pracovná porada vo februári 2021

## 1. Úvod

Zodpovedný / Termín

Na úvod pracovného stretnutia projektový manager privítal prítomných a oboznámil ich s tým, že bolo vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a) zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. Oznámenie bolo zaslané na Okresný úrad Košice – okolie, Odbor starostlivosti o životné prostredie a za GR ŽSR odbor investorský.

Ing. Eva Gregová

Pracovná porada bola zvolaná za účelom určenia rozsahu spracovania stavebných objektov mostov a priepustov vzhľadom na ich skutočný stav a investičné zadanie stavby.

## 2. Technické riešenie

Zodpovedný / Termín

Dohodnuté bolo všeobecne:

Mosty a priepusty, ktoré majú nadnásyp viac ako 2m, sa navrhnu opraviť zo spodu, nebude sa odťažovať koľaj.

Mosty a priepusty, ktoré majú nadnásyp menší než 2m, sa navrhnu sanovať zhora, odťaží sa koľaj č.2 a aj ostatné koľaje (koľaj č.1 a ŠRT), ktoré sú nad konštrukciou.

Most v km 78,157 a 78,820 majú nadnásyp menej než 2,0m, sú samostané konštrukcie pod NRT a ŠRT, preto sa tieto mosty budú rekonštruovať len pod koľajou č.1 a č.2 NRT.

Stanovisko GR ŽSR, Odbor železničných tratí a stavieb:

Na mostných objektoch sa upraví nevyhovujúci MPP na MPP 2,5 resp. 3,0. Nové mostné objekty budú navrhnuté na zaťaženie LM 71,  $\alpha=1,21$  pre NRT, pre ŠRT podľa platných

*predpisov a noriem.*

*Pri zjednotení mostných objektov NRT a ŠRT prestavbou alebo zmenšením prierezu pod mostným objektom sa nezhorší prietok.*

---

### 3. Mostné objekty a priepusty – návrh rozsahu rekonštrukcie

#### SO 05.01 Most v km 77,631 /Reming/

##### Súčasný stav:

Jedná sa o existujúci dvojkoľajný železničný most. Most pod koľajou č.1 a č.2 je tvorený kamennou klenbou. V čase keď bola trať zdvojkolajnená bol most rozšírený pomocou betónovej klenby. Následne bola budovaná širokorozchodná trať a mostná konštrukcia bola predĺžená pomocou železobetónových prefabrikátov.

V súčasnosti je most značne poškodený, hlavne presakujúcou vodou cez nosnú konštrukciu, čo je spôsobené chýbajúcou (prípadne nefunkčnou) izoláciou. Vplyvom pôsobenia vody dochádza k degradovaniu samotného kusového staviva a výplňovej malty, čo má za následok odtrhnutie kamennej klenby v rímsovej časti, rímsovej stienky a porušenie krídel na vtoku. V priestore pod mostom je vedený vodný tok, ale aj poľná cesta.

Presypávka a okolie krídel je značne zanesené náletovou vegetáciou, čo znižuje stabilitu svahu.

##### Návrh riešenia:

Mostná konštrukcia bude ponechaná v pôvodnom rozsahu. Do vnútornej časti klenby, ako aj do časti prefabrikovaného mosta budú vložené štrukturované oceľové potrubie z montovaných oceľových dielcov typu TUBOSIDER, ViaCon a pod. Vložením bude zabezpečená stabilita nosnej konštrukcie, ako aj zabezpečená vodotesnosť. V priestore za rubom vlozenej konštrukcie bude osadená drenážna rúra na odvod presakujúcej vody. Drenážna rúra bude vyvedená cez nosnú konštrukciu. Oceľová rúra bude osadená na betónových základoch. Priestor medzi oceľovou a existujúcou klenbou bude vyplnený pomocou materiálu, ktorý zabezpečí úplné a účinné vyplnenie vzniknutého priestoru. Čelo konštrukcie bude ukončené rovnobežnými krídlami a oceľová časť bude opatrená monolitickou železobetónovou rímsou.

Priestor na odvedenie vody bude vytvorený v strednej časti mostného otvoru, kde bude zhotovený rigol. Rigol bude zhotovený z betónového lôžka min. hr. 200mm, do ktorého bude vkladaná kamenná rovnanina hr. 150mm. Priestor na vtoku a výtoku bude prečistený a vydláždený max. 5m pred a za konštrukciou, čím sa zabezpečí dostatočný prívod a odvod vody spod mostnej konštrukcie.

Presypávka nosnej konštrukcie a okolie krídel budú zbavené náletovej vegetácie.



Pohľad na vtok



Pohľad na výtok

**SO 05.02 Most v km 78,157 /Reming/**Súčasný stav:

Jedná sa o existujúci dvojkoľajný železničný most. Most pod koľajou č.1 je tvorený kamennou klenbou. V čase keď bola trať zdvojkolejnená bol most rozšírený pomocou betónovej klenby. Následne bola budovaná širokorozchodná trať a mostná konštrukcia bola predĺžená pomocou dvojice železobetónových prefabrikovaných rúr priemeru 960mm. Na moste sa nachádza MPP 2,0 čo je v súčasnosti nepostačujúce pre súčasne prevádzkované železničné trate.

V súčasnosti je most značne poškodený, hlavne presakujúcou vodou cez nosnú konštrukciu, čo je spôsobené chýbajúcou (prípadne nefunkčnou) izoláciou. Vplyvom pôsobenia vody dochádza k degradovaniu samotného kusového staviva a výplňovej malty, čo má za následok odtrhnutie kamennej klenby v rímsovej časti, rímsovej stienky a porušenie krídel na vtoku.

Presypávka a okolie krídel je značne zanesené náletovou vegetáciou, čo znižuje stabilitu svahu.

Návrh riešenia:

Mostná konštrukcia pod ŠRT bude ponechaná v pôvodnom rozsahu. Existujúca konštrukcia pod koľajou č. 1 a 2 bude odstránená a bude nahradená železobetónovými prefabrikovanými rúrami priemeru 1000mm. Betónové rúry budú uložené do betónového lôžka. Rúry budú na vtoku ukončené šikmými vtokovými rúrami a kamenným obkladom do betónového lôžka. Dĺžka rúr bude navrhnutá tak, aby bol na moste zabezpečený prechodový prierez MPP 2,5.

Priestor na vtoku a výtoku bude prečistený a vydláždený max. 5m pred a za konštrukciou, čím sa zabezpečí dostatočný prívod a odvod vody spod mostnej konštrukcie.

Presypávka nosnej konštrukcie a okolie krídel budú zbavené náletovej vegetácie.

Stanovisko ŽSR, OR KE, Sekcia železničných tratí a stavieb:

*ŠTR priepust km 71,370 – výtokové čelo j zvetlané s vypadaným betónom v mieste uloženia rúr – navrhnuť sanáciu výtokového čela priepustu. Parapet očistiť + min. sanačný náter. Keďže návrh pod k.č.1 a 2 je nový, požadujeme jeho technické zdôvodnenie, resp. ekonomické a tak isto žiadame hydrotechnické posúdenie návrhu.*

Stanovisko ŽSR, Mostný obvod Košice:

*S prestavbou mosta na priepust správca Mostný obvod nesúhlasí.*

*Celkové hodnotenie objektu : K stupeň 2 - vyhovujúci*

*S stupeň 2 - vyhovujúci*

- Sanácia/ dobetónovanie NK a spodnej stavby
- Nová hydroizolácia
- Odbúranie existujúcej rímsy, betonáž novej rímsy a realizácia nového zábradlia
- Prečistenie dna



Pohľad na vtok



Prechod medzi klenbou a rúrou



Pohľad na výtok

## SO 05.03 Most v km 78,820



Obr. Pohľad na výtokovú časť pri koľaji ŠRT

- Odstránenie existujúcej konštrukcie pod koľajami č. 1 a 2 a jej nahradenie 2 rúrovými priepustami priemeru 1000 mm, ktoré sa napoja na existujúce priepusty pod koľajou ŠRT
- Prečistenie rúrových priepustov pod koľajou ŠRT
- Realizácia nového čela, rímsy a zábradlia na vtoku (pri koľaji č.1)
- Odbúranie existujúceho čela medzi koľajami č.2 a ŠRT a dobetónovanie prechodovej časti medzi novými rúrami pod koľajami č. 1, 2 a existujúcou konštrukciou pod koľajou ŠRT
- Vydĺždenie občasného koryta na vtokovej časti priepustu v dĺžke max 5 m

Stanovisko ŽSR, OR KE, Sekcia železničných tratí a stavieb:

ŠRT priepust km 72,033 – navrhnuť sanáciu výtokového čela, resp. osadenie šikmých koncových prefabrikátov, pretesnenie škár spojov jestvujúcich prefabrikátov po prečistení, vydĺždenie koryta na výtoku.

*Kedže návrh pod k.č.1 a 2 je nový, požadujeme jeho technické zdôvodnenie, resp. ekonomické a tak isto žiadame hydrotechnické posúdenie návrhu.*

Stanovisko ŽSR, Mostný obvod Košice:

*S prestavbou mosta na priepust správca Mostný obvod nesúhlasí.*

*Celkové hodnotenie objektu : K stupeň 2 - vyhovujúci*

*S stupeň 2 - vyhovujúci*

- Sanácia/ dobetónovanie NK a spodnej stavby
- Nová hydroizolácia
- Odbúranie existujúcej rímsy, betonáž novej rímsy a realizácia nového zábradlia
- Prečistenie dna

**SO 05.04 Most v km 79,245 /Reming/**Súčasný stav:

Jedná sa o existujúci dvojkoľajný železničný most. Most pod koľajou č.1 a č.2 je tvorený kamennou klenbou. V čase keď bola trať zdvojkolejnená bol most rozšírený pomocou betónovej klenby. Následne bola budovaná širokorozchodná trať a mostná konštrukcia bola predĺžená pomocou železobetónových prefabrikátov.

V súčasnosti je most značne poškodený, hlavne presakujúcou vodou cez nosnú konštrukciu, čo je spôsobené chýbajúcou (prípadne nefunkčnou) izoláciou. Vplyvom pôsobenia vody dochádza k degradovaniu samotného kusového staviva a výplňovej malty, čo má za následok odtrhnutie kamennej klenby v rímsovej časti, rímsovej stienky a porušenie krídel na vtoku. V betónovej časti dochádza k porušovaniu a odlupovaniu krycej vrstvy a následne k degradácii betónu. V priestore pod mostom je vedený vodný tok.

Presypávka a okolie krídel je značne zanesené náletovou vegetáciou, čo znižuje stabilitu svahu.

Návrh riešenia:

Mostná konštrukcia bude ponechaná v pôvodnom rozsahu. Do vnútornej časti klenby, ako aj do časti prefabrikovaného mosta budú vložené štrukturované oceľové potrubie z montovaných oceľových dielcov typu TUBOSIDER, ViaCon a pod. Vložením bude zabezpečená stabilita nosnej konštrukcie, ako aj zabezpečená vodotesnosť. V priestore za rubom vlozenej konštrukcie bude osadená drenážna rúra na odvod presakujúcej vody. Drenážna rúra bude vyvedená cez nosnú konštrukciu. Oceľová rúra bude osadená na betónových základoch. Priestor medzi oceľovou a existujúcou klenbou bude vyplnený pomocou materiálu, ktorý zabezpečí úplné a účinné vyplnenie vzniknutého priestoru. Čelo konštrukcie bude ukončené na vtoku a výtoku zrezaním rúry a oceľová časť bude opatrená monolitickou železobetónovou rímsoou.

Priestor na odvedenie vody bude vytvorený v strednej časti mostného otvoru, kde bude zhotovený rigol. Rigol bude zhotovený z betónového lôžka min. hr. 200mm, do ktorého bude vkladaná kamenná rovnanina hr. 150mm. Priestor na vtoku a výtoku bude prečistený a vydláždený max. 5m pred a za konštrukciou, čím sa zabezpečí dostatočný prívod a odvod vody spod mostnej konštrukcie.

Presypávka nosnej konštrukcie a okolie krídel budú zbavené náletovej vegetácie.



Pohľad na vtok



Pohľad na výtok

**SO 05.05 Most v km 79,580**



Obr. Pohľad na napojenie mosta pod koľajami č. 1,2 na rúrový priepust pod koľajou ŠRT

- Odstránenie existujúcej konštrukcie pod koľajami č. 1 a 2 a jej nahradenie rúrovým priepustom priemeru 1000 mm, ktorý sa napojí na existujúci priepust pod koľajou ŠRT
- Realizácia nového čela, rímsy a zábradlia na vtoku (pri koľaji č.1)
- Vydĺždenie občasného koryta na vtokovej časti priepustu v dĺžke max 5 m

Stanovisko ŽSR, OR KE, Sekcia železničných tratí a stavieb:

ŠRT priepust km 72,789 – navrhnuť vyčistenie nánosov v priepuste, očistenie výtokového čela a parapetu so sanáciou betónových častí, vydĺždenie koryta na výtoku.

Kedže návrh pod k.č.1 a 2 je nový, požadujeme jeho technické zdôvodnenie, resp. ekonomické a tak isto žiadame hydrotechnické posúdenie návrhu.

Stanovisko ŽSR, Mostný obvod Košice:

S prestavbou mosta na priepust správca Mostný obvod nesúhlasí.

Celkové hodnotenie objektu : K stupeň 2 - vyhovujúci

S stupeň 2 - vyhovujúci

- Sanácia/ dobetónovanie NK a spodnej stavby
- Nová hydroizolácia
- Odbúranie existujúcej rímsy, betonáž novej rímsy a realizácia nového zábradlia
- Prečistenie dna a vydĺždenie

**SO 05.06 Most v km 79,687 – podchod /Reming/**Súčasný stav:

Jedná sa o existujúci dvojkolajný železničný most. Most pod koľajou č.1 a č.2 je tvorený železobetónovou klenbou. Most na ŠRT je riešený samostatnou nosnou konštrukciou a nie je predmetom riešenia. Mostná konštrukcia slúži ako podchod pre cestujúcich a zabezpečuje prístup na nástupištia. V priestore po mostom, pod komunikáciou podchodu, je vedený priepust.

V súčasnosti je most čiastočne poškodený, hlavne presakujúcou vodou cez nosnú konštrukciu, čo je spôsobené nefunkčnou izoláciou. Vplyvom pôsobenia vody dochádza k degradovaniu betónu a vytváraniu výluhov na spodnej ploche nosnej konštrukcie. Pod koľajou č.1 je nedostatočný priestor pre nutný obrys koľajového lôžka.

Návrh riešenia:

Mostná konštrukcia bude ponechaná v pôvodnom rozsahu. Vzhľadom na výšku nadnásypu bude konštrukcia odkrytá z hornej časti. Na nosnej konštrukcii bude prevedená nová izolácia. Izolácia bude zvedená k rubovému odvodneniu, ktoré bude zhotovené v rubovej časti a pomocou vývrtov v nosnej konštrukcii prevedené do čela. Rubové odvodnenie bude zaústené do existujúceho priepustu pod komunikáciou podchodu. Trhliny, ktoré vznikajú na nosnej konštrukcii budú sanované pomocou helikálnej výstuže a pomocou epoxidovej výplňovej malty.

Rímsa pri koľaji č. 1, a samotná koľaj č.1, budú upravené tak aby bol zabezpečený požadovaný priestor pre nutný obrys koľajového lôžka. Koľaj bude zdvihnutá a rímsa bude nadbetónovaná.

Uvedený most sa nachádza bezprostredne pred zastávkou Bohdanovce, zdvih koľaje č.1 bude mať za následok nutnú úpravu existujúcej hrany nástupištia. Úprava nástupištia pri koľaji č.1 nie je zahrnutá v IZ, preto sa jej úprava navrhne v minimálnom nutnom rozsahu - rozobranie hrany (Tischer) a znovu postavenie z existujúcich tvárnic bez nutnosti ďalších prác (preložky sietí atď...)



Pohľad od koľaje č.1



Pohľad od koľaje č.2

**SO 05.07 Most v km 80,473 /Reming/****Súčasný stav:**

Jedná sa o existujúci dvojkoľajný železničný most. Most pod koľajou č.1 a č.2 je tvorený kamennou klenbou. V čase keď bola trať zdvojkolejná bol most rozšírený pomocou betónovej klenby. Následne bola budovaná širokorozchodná trať a mostná konštrukcia bola predĺžená pomocou železobetónových prefabrikátov.

V súčasnosti je most značne poškodený, hlavne presakujúcou vodou cez nosnú konštrukciu, čo je spôsobené chýbajúcou (prípadne nefunkčnou) izoláciou. Vplyvom pôsobenia vody dochádza k degradovaniu samotného kusového staviva a výplňovej malty, čo má za následok odtrhnutie kamennej klenby v rímsovej časti, rímsovej stienky a porušenie krídel na vtoku. V betónovej časti dochádza k porušovaniu a odlupovaniu krycej vrstvy a následne k degradácii betónu. V priestore pod mostom je vedený vodný tok.

Presypávka a okolie krídel je značne zanesené náletovou vegetáciou, čo znižuje stabilitu svahu.

**Návrh riešenia:**

Mostná konštrukcia bude ponechaná v pôvodnom rozsahu. Do vnútornej časti klenby, ako aj do časti prefabrikovaného mosta budú vložené štrukturované oceľové potrubie z montovaných oceľových dielcov typu TUBOSIDER, ViaCon a pod. Vložením bude zabezpečená stabilita nosnej konštrukcie, ako aj zabezpečená vodotesnosť. V priestore za rubom vlozenej konštrukcie bude osadená drenážna rúra na odvod presakujúcej vody. Drenážna rúra bude vyvedená cez nosnú konštrukciu. Oceľová rúra bude osadená na betónových základoch. Priestor medzi oceľovou a existujúcou klenbou bude vyplnený pomocou materiálu, ktorý zabezpečí úplné a účinné vyplnenie vzniknutého priestoru. Čelo konštrukcie bude ukončené na vtoku a výtoku zrezaním rúry a oceľová časť bude opatrená monolitickou železobetónovou rímsou.

Priestor na odvedenie vody bude vytvorený v strednej časti mostného otvoru, kde bude zhotovený rigol. Rigol bude zhotovený z betónového lôžka min. hr. 200mm, do ktorého bude vkladaná kamenná rovnanina hr. 150mm. Priestor na vtoku a výtoku bude prečistený a vydláždený max. 5m pred a za konštrukciou, čím sa zabezpečí dostatočný prívod a odvod vody spod mostnej konštrukcie.

Presypávka nosnej konštrukcie a okolie krídel budú zbavené náletovej vegetácie.



Pohľad na vtok



Pohľad na odtrhnuté líce klenby



Pohľad na výtok

**SO 05.08 Most v km 82,058**



Obr. Pohľad na most

- Sanácia/ dobetónovanie existujúcich povrchov NK a spodnej stavby
- Nová hydroizolácia, tesnenie dilatačnej škáry medzi mostami
- Výmena zábradlia na moste

**SO 05.09 Most v km 83,019**



Obr. Pohľad na most z vtokovej strany

- Sanácia/ dobetónovanie NK a spodnej stavby

- Nová hydroizolácia
- Odbúranie existujúcej rímsy, betonáž novej rímsy a realizácia nového zábradlia
- Prečistenie dna a vydláždenie

### SO 05.10 Most v km 83,445 – nebol súčasťou porady

Stanovisko GR ŽSR, Odbor železničných tratí a stavieb:

*Na moste v km 83,445 sa v zmysle IZ realizuje výmena mostníc s projektom opracovania mostníc.*

### SO 05.11 Most v km 83,780 /Reming/

Súčasný stav:

Jedná sa o existujúci dvojkoľajný železničný most. Most pod koľajou č.1 a č.2 je tvorený betónovou klenbou.

V súčasnosti most nevykazuje značné poškodenia, ktoré by znížovali jeho funkčnosť. Z porúch sa jedná o nefunkčné dilatačné škáry a s tým súvisiace poruchy (výluh cementového tmelu, popraskanie a odlupovanie betónu). Pravostranná rímsa je posunutá, lokálne trhliny na čelách.

Presypávka a okolie krídel je značne zanesené náletovou vegetáciou, čo znižuje stabilitu svahu.

Návrh riešenia:

Mostná konštrukcia bude ponechaná v pôvodnom rozsahu. Poškodené dilatačné škáry budú sanované a doplnené. Trhliny budú sanované pomocou helikálnej výstuže a pomocou epoxidových zmesí, čím sa vytvoria dostatočne vodotesná konštrukcia a zabráni sa prípadnému priesaku vody cez konštrukciu. Opadaná krycia vrstva a odlúpnuté časti betónu budú nahradené pomocou sanačnej malty. Poškodená rímsa bude zabezpečená voči posunom.

Presypávka nosnej konštrukcie a okolie krídel budú zbavené náletovej vegetácie.



Pohľad zľava



Pohľad sprava

**SO 06.01 Priepust v km 78,566**



Obr. Pohľad na priepust z vtokovej strany

- Sanácia povrchu NK
- Nová hydroizolácia
- Odstránenie rímsy a čela na vtoku a betonáž nového čela, rímsy a realizácia nového zábradlia
- Prečistenie dna koryta pod koľajami č. 1,2 a ŠRT
- Vydĺždenie dna koryta v mieste priepustu a 5 m pred priepustom

**SO 06.02 Priepust v km 81,080**



Obr. Pohľad na priepust z vtokovej strany

- Sanácia/ dobetónovanie povrchu NK
- Nová hydroizolácia
- Odbúranie existujúceho čela, betonáž nového čela na vtokovej aj výtokovej strane
- Betonáž ríms, realizácia zábradlia
- Prečistenie a vydláždenie dna v mieste priepustu a 5 m pred priepustom

**SO 06.03 Priepust v km 81,614**



Obr. Pohľad na priepust z vtokovej strany

- Sanácia/ dobetónovanie povrchov
- Nová hydroizolácia
- Odbúranie ríms, betonáž nových ríms a realizácia nového zábradlia
- Prečistenie a vydláždenie koryta toku v mieste priepustu a pred a za priepustom v dĺžke 5 m

### SO 06.04 Priepust v km 82,600



Obr. Pohľad na priepust z vtokovej strany

- Prečistenie a vydláždenie koryta toku pred a za priepustom v dĺžke 5 m
- Odbúranie existujúceho čela, betonáž nového čela na vtokovej aj výtokovej strane
- Betonáž ríms, realizácia zábradlia
- Sanácia povrchu NK

**SO 06.05 Priepust v km 82,807**



Obr. Pohľad na dosku NK

- Prečistenie a vydláždenie koryta toku pred a za priepustom v dĺžke 5 m
- Odbúranie existujúceho čela, betonáž nového čela na vtokovej aj výtokovej strane
- Betonáž ríms, realizácia zábradlia
- Nová hydroizolácia
- Sanácia povrchu NK

#### **4. Požiadavky na správcu**

Je nutné zistiť hrúbku existujúceho koľajového lôžka nad horným povrchom NK nasledujúcich stavebných objektov:

- SO 05.03 Most v km 78,820
- SO 05.05 Most v km 79,580
- SO 05.08 Most v km 82,058
- SO 05.09 Most v km 83,019
- SO 06.01 Priepust v km 78,566
- SO 06.05 Priepust v km 82,807