

Zápis z pracovných porád

Stavba:	„Margecany – Červená skala, KRŽŽ 87,437 – 92,272, dl. 4,835 km“		
Stupeň PD:	DSPRS		
Účel rokovania:	Pracovná porada, prerokovanie pripomienok Odborného posudku a Schvaľovacieho protokolu predmetnej stavby (20.07.2023) Pracovná porada, prerokovanie – technický návrh úprav predmetných mostov (31.07.2023)		
Zákazkové číslo:	19KE11003		
Miesto rokovania:	Valbek SK, spol. s r.o. Stredisko Košice Valbek SK, spol. s r.o. Stredisko Bratislava videohovor – ostatní účastníci	Dátum: Čas:	20.07.2023 9:00
Miesto rokovania:	Valbek SK, spol. s r.o. Stredisko Košice Valbek SK, spol. s r.o. Stredisko Bratislava videohovor – ostatní účastníci	Dátum: Čas:	31.07.2023 9:30
Miesto rokovania:	Valbek SK, spol. s r.o. Stredisko Košice Valbek SK, spol. s r.o. Stredisko Bratislava	Dátum: Čas:	24.08.2023 9:00

1. Zúčastnení

podľa priložených prezenčných listín, ktorých originál je uložený u projektanta – Valbek SK, spol. s r.o., v spise stavby na úseku koľají a ciest – KE11.

2. Náplňou stretnutí

Bolo:

- prerokovanie pripomienok Odborného posudku a Schvaľovacieho protokolu predmetnej stavby, resp.
- prerokovanie – technický návrh úprav mostov.

Samotný spôsob zapracovania pripomienok do čistopisu PD je uvedený v texte tohto zápisu.

Poradu viedol: Ing. Marek Popik

3. Diskusná časť:

P. č.	Predmet	Diskutujúci
A.	<p>Ing. Popik na úvod privítal prítomných zástupcov odborných zložiek ŽSR a v krátkosti informoval o náplni a zámere pracovných stretnutí.</p> <p>V čase Schvaľovacieho procesu a pri tvorbe Odborného posudku došlo zo strany posudzovateľa PD (O230 GR ŽSR) k vysloveniu nasledovného záveru:</p> <p>Na základe prerokovania predloženej dokumentácie pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby, jej posúdenia odborom expertízy GR ŽSR a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR</p> <p>a) Schvaľujem dokumentáciu pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby „Vypracovanie projektovej dokumentácie – Margecany – Červená Skala, KR železničného zvršku km 87,437 – 92,272, dl. 4,835 km“</p> <p>b) ukladám investorovi stavby v zastúpení odborom investorským GR ŽSR splniť pripomienky v bode 4. Odborného posudku č.28310/2022/O230-14.</p>	Ing. Popik Valbek SK

	Projektant upozorňuje na fakt, že všetky prípadné zmeny v čistopise PD musia byť vymenené / doložené do odovzdanej PD, predovšetkým do súpravy PD ktoré je predložená stavebnému úradu k Stavebnému konaniu.	
B.	<p>4.1 Železničný zvršok</p> <p>4.1.1 Železničný zvršok má byť konštruovaný tak, aby zaisťoval bezpečnú a plynulú jazdu dráhového vozidla pri najväčšej stanovenej hmotnosti na nápravu a najvyššej traťovej rýchlosti podľa požiadaviek technických noriem.</p> <p>Odpoveď projektanta: klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, technický návrh a samotná PD rešpektujú tieto požiadavky</p> <p>4.1.2 Na mostoch s priebežným koľajovým lôžkom sa úprava koľajového lôžka rieši ako v príľahlých úsekoch trate. Najmenšie rozmery koľajového lôžka na mostoch s priebežným koľajovým lôžkom: najmenšia šírka koľajového lôžka 2 200 mm od osi koľaje, najmenšia hrúbka 550 mm od spojnice horných úložných plôch podvalu alebo 350 mm od spodnej hrany podvalov pre strojné čistenie.</p> <p>Odpoveď projektanta: neakceptuje sa, Nakoľko predmetom IZ tejto stavby nie je riešenie komplexnej rekonštrukcie dotknutých umelých stavieb ale len náležitostí týkajúcich sa úprav GPK ((potvrdené v rámci odpovedí spracovateľov súťaže pre výber Projektanta, vstupná porada, závery, ZoD dodatok č.1) a zároveň vzhľadom k skutočnosti, že v rámci pracovných profesných porád došlo k odsúhlaseniu (MO KE) a schváleniu MPP 2,2 + potrebné rozšírenia) nie je možné rešpektovať Vami uvedené šírky koľajového lôžka min. 2,2m od osi koľaje. Podrobnejšie geometrické parametre koľajového lôžka (vychádza z priestorového usporiadania mostov) viď nižšie. Požadovaná hrúbka koľajového lôžka je dodržaná.</p> <p>4.1.3 Rešpektovanie legislatívy EÚ a zákonov a vyhlášok SR ako aj ostatných technických predpisov (o. i. platných technických noriem - STN, STN EN, TNŽ, predpisov ŽSR) v navrhnutých riešeniach v rámci PD sa považuje za záväznú a projektant je v tejto veci plne zodpovedný bez osobitných požiadaviek odborných zložiek ŽSR. Akýkoľvek nesúlad návrhu PD s uvedeným súborom technických predpisov a interných predpisov ŽSR a TNŽ (ktorý vyplýva z technických riešení ako opodstatnený) je potrebné osobitne riešiť aj počas výstavby ako reklamáciu a predložiť na prerokovanie na ŽSR a cestou O220 GR ŽSR riešiť v zmysle zákona č.13/2009 Z.z.</p> <p>Odpoveď projektanta: klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, navrhované PS a SO predmetnej PD rešpektujú tieto požiadavky</p> <p>K pripomienkam 4.1.1 a 4.1.3, jedná sa o požiadavky, ktoré pretrvávajú po celú dobu teda až po samotnú kolaudáciu stavby. V čase samotnej tvorby investičného zadania stavby Zástupcovia TO v spolupráci so Zástupcami SŽTS z dôvodu šetrenia IN zadefinovali, aby prebehla rekonštrukcia železničného zvršku stavby užitým materiálom, po prehodnotení aktuálnej situácie však navrhujú aby rekonštrukcia železničného zvršku bola realizovaná z nových koľajových roštov. Projektant postupoval podľa IZ stavby, upozorňujeme na fakt, že z Ekonomického hodnotenia stavby (vypracované v rámci DSZ) vychádza stavba tesne na ekonomickom limite (návratnosť stavby), prípadná zámena užitého materiálu koľajových roštov za nový materiál by posunuli stavbu za ekonomický limit. Nariaďujem pokračovať v intenciách IZ, teda v zmysle spracovanej PD, požadované zmeny sú neprípustné.</p>	<p>Ing. Popik Valbek SK</p> <p>Ing. Vašek O220 Kavulič SMSÚ ŽTS TO</p> <p>Ing. Popik Valbek SK</p> <p>Ing. Vašek O220</p>
C.	<p>4.2 Časť železničný spodok</p> <p>4.2.1 Pri návrhu dobudovania (okrajov) telesa železničného spodku na úrovni pláne žel. spodku na predpisovú šírku je potrebné presne zadefinovať kvalitu navrhnutého materiálu (zaradenie do kategórie, zrnitosť, uhol vnútorného trenia atď.) a to aj v prípade použitia prefabrikátov aj bez použitia prefabrikátov a zabezpečiť odvodnenie dobudovanej časti telesa železničného spodku s primeraným prepojením na odvodnenie pôvodného železničného spodku. Spodnú časť výkopov požadujeme navrhnuť v sklone identickom, ako je stanovený sklon zemnej pláne.</p> <p>Odpoveď projektanta: Viď str.10 TS SO 01, SO 02 je uvedené nasledovné: Použité L-prefabrikáty budú umiestnené mimo aktívnu oblasť. Prílohou TS je posúdenie týchto výrobkov výrobcom prefabrikátov na zaťažovací stav I, resp. preklopenie a zároveň posúdenia stability svahov násypov (statický výpočet projektanta), tzn. Pôsobenie rozšírenia pomocou L-prefabrikátov na samotné teleso dráhy. Pre zníženie tvorby odpadu bude odseparovaná (čističkou KL) frakcia 0-22mm využitá v rámci stavby na zásyp L-prefabrikátov. Na základe statického posúdenia telesa násypu je možné konštatovať, že kvalita zásypového</p>	<p>Ing. Popik Valbek SK</p>

materiálu navrhovaných prefabrikátov nemá vplyv na celkovú stabilitu svahu, totiž kritická šmyková plocha prebieha mimo tento materiál – jedná sa teda o výplňový materiál.

Vid' výkresové prílohy č. 4.1 až 4.4 VZPR SO 01, SO 02 predloženej PD je uvedené nasledovné:

Zásypy rubovej strany L-prefabrikátov, resp. prísypy existujúceho násypového telesa budú z dôvodu potreby zníženia tvorby odpadov a šetrenia IN zriadené z podsytnej – pretriedenej fr.0-22mm z čistenia SKL (navyššie pri rozšírení násypového telesa prísypaná vrstvou zahumšovania a to v hr. 0,1m).

Vid' výkresové prílohy č. 4.1 až 4.4 VZPR SO 01, SO 02 a č. 5.1 až 5.4 predloženej PD je uvedené nasledovné: Pre zabezpečenie odvedenia povrchovej vody z oblasti rubovej časti L-prefabrikátov je navrhovaný sklon zemnej pláne 3% od koľaje.

Dodatok O230 GR ŽSR (Ing. Koššuth) po rokovaní 31. 07. 2023.

Pripomienku nie je možné neakceptovať:

- a) Projektant ak navrhuje materiál, ktorého vlastnosti je potrebné stanoviť, kvôli statickej bezpečnosti stavby, nemôže túto skutočnosť riešiť. Je záslužné, ak sa snaží navrhnúť hospodárne riešenie, avšak rozhodne to nemôže byť na úkor potrebnej kvality. Ak projektant navrhuje výzisk, tak je jeho povinnosťou a zodpovednosťou preukázať, že uvedený materiál má dostatočnú kvalitu pre daný účel a v PD musí tieto vlastnosti zadefinovať, a preukázať, že pre uvažovaný účel a navrhnuté riešenie v PD je navrhnutý materiál vyhovujúci. Okrem toho aj pri realizácii stavby musí byť jednoznačne zrejmé, aký materiál sa má použiť a aby účelovo, alebo z akýchkoľvek iných dôvodov, tam nebol použitý iný materiál nedostatočnej kvality.
- b) Ak spodná plocha výkopu pre osadenie prefabrikátov je zároveň zemnou pláňou (v tomto prípade určite je) tak sa na jej sklon vzťahuje požiadavka v zmysle predpisu TS 4 a projektant sa nemôže svojvoľne a bezdôvodne rozhodnúť že predpísaný sklon nedodrží.

Nadalej trváme na dodržaní na doriešení PD v zmysle súvisiacej pripomienky Odborného posudku DSPRS.

Vo veci náplne tejto KR je potrebné v spolupráci so správcom stanoviť paušálnu časť (% plochy) pláne železničného spodku, ktorá po odstránení KL môže vykazovať nedostatočnú kvalitu a vyžadovať sanáciu. Pre projektanta to bude znamenať iba doplnenie paušálnej výmery a primeranej čiastky do IN, pričom skutočný rozsah sanácie bude spresnený až počas realizácie.

Ing. Popik
Valbek SK

Odpoveď projektanta na dodatočné pripomienky Zástupcu O230 GR ŽSR:

- a) Parametre násypového materiálu, ktorý bude použitý na dobudovanie okrajov železničného telesa (bude uvedené v TS SO 01 Železničný zvršok) je možné definovať nasledovne:
Pripustný nenamrzavý materiál vhodný do násypov. Podsytňá frakcia (recyklovaný materiál) fr.0-22mm, uhol vnútorného trenia min.20°)
- b) Spodná plocha výkopu podkladnej vrstvy L prefabrikátov je zároveň zemnou pláňou, priečny sklon bude upravený (v rámci výkresových príloh priečne rezy a vzorové priečne rezy) na hodnotu 5%.

Odpoveď projektanta na dodatočnú požiadavku Zástupcu O230 GR ŽSR:

Dodatočnú požiadavku rešpektujeme, upozorňujeme však na fakty:

- PD DSPRS bola predložená na stavebné konanie stavby dráhy (vedené MD SR pod č.15936/2023/SŽDD/37711),
- že pre v PD DSPRS boli vypracované tiež Celkové náklady stavby, ktoré sú vstupným parametrom pre Ekonomického hodnotenie (investície do rekonštrukcie úseku železničnej trate) stavby, ktoré prebehlo v rámci DSZ. Výsledkom čoho je, že ekonomická efektívnosť posudzovanej návratnosti investície je na ekonomickom limite,
- tak zásadnú vec, ako je návrh železničného spodku (ktorého návrh nie je predmetom IZ) nie je možné riešiť nejakou paušálnou položkou už odovzdaného VV, za ktorý má projektant zodpovedať. Samotný návrh sanačných opatrení predsa vychádza zo záverov IGP (ktoré v tejto stavby neboli realizované), výsledky ktorého stanovujú prípadnú potrebu vylepšenia existujúcej zemnej pláne (napr. stabilizáciou zemnej pláne), celkovú skladbu sanačnej vrstvy (ako je hrúbka sanačnej vrstvy so zadefinovaním materiálov sanačnej vrstvy, vystuženie sanačnej vrstvy, ...), návrh vhodného odvodnenia železničnej trate, ako aj samotné priestorové usporiadanie. Všetky tieto parametre zároveň vstupujú do tvorby zemných prác a z toho potrebných manipulácií s týmito vyťaženými zeminami, tvorba odpadov a iné.

Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS.

	<p>4.2.2 Úpravu železničného spodku v mieste priecestia je potrebné riešiť v súlade s predpisom TS 4 a nadväznou TNŽ 73 6312. Považujeme za potrebné vykresliť v úseku priecestia a príslušných prechodových oblastí pozdĺžny rez úpravami železničného spodku.</p> <p>Odpoveď projektanta: neakceptuje sa, návrh konštrukčných vrstiev a prechodových oblastí je riešený v rámci SO 01, SO 02 vo výkresovej prílohe č.10 Schéma prechodovej oblasti.</p> <p>Dodatok O230 GR ŽSR (Ing. Koššuth) po rokovaní 31. 07. 2023. V každom prípade musia byť aj prechodové oblasti graficky znázornené tak, aby z uvedeného výkresu bolo jednoznačne zrejmé, že sú v súlade s požiadavkami predpisu ŽSR TS 4 a že ich grafické znázornenie je dostatočným podkladom pre ich realizáciu - za túto skutočnosť zodpovedá projektant.</p> <p>Odpoveď projektanta na dodatočnú pripomienku Zástupcu O230 GR ŽSR: Klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, výkresová príloha je spracovaná v súlade s požiadavkami predpisu ŽSR TS 4 a TNŽ 73 6312.</p>	<p>Ing. Popik Valbek SK</p> <p>Ing. Popik Valbek SK</p>
D.	<p>4.2 Časť mosty</p> <p>4.2.3 Berieme na vedomie, že projektant navrhol určité úpravy priestorového usporiadania na mostoch, ktoré sú správcom mostov akceptované. Upozorňujeme však, že napriek týmto úpravám sa zostávajúce obmedzenia (t. j. obmedzená priestorová priechodnosť na mostoch spojená so zníženou bezpečnosťou) týkajú všetkých zamestnancov, ktorí sa pohybujú v rámci svojej pracovnej činnosti v uvedenom priestore, takže je potrebné v tejto veci informovať všetky dotknuté VOJ ŽSR (a získať ich súhlas s uvedeným návrhom po tejto stránke). Odporúčame návrh mostov z tohto hľadiska prehodnotiť a využiť všetky existujúce podmienky na primerané zvýšenie ich priestorovej priechodnosti.</p> <p>4.2.4 Upozorňujeme však, že navrhnuté úpravy je potrebné aj podrobne vyhodnotiť v zmysle čl. 97 predpisu ŽSR TS 5 o hodnotení priestorovej priechodnosti na mostných objektoch. Ak sa na jednotlivých mostoch dohodli úpravy na dosiahnutie konkrétneho MPP (napr. MPP 2,2 R, resp. MPP 2,5 R), tak je to potrebné pri mostoch v smerových oblúkoch podrobne doriešiť a preukázať, že je stanovený MPP dodržaný po celej dĺžke mosta. Zároveň upozorňujeme, že predpísaný MPP je dosiahnutý, ak je navýšený o potrebné rozšírenia aj v zmysle čl. 97 predpisu TS 5 (pôvodne sú uvedené a zdôvodnené v STN 73 6201).</p> <p>4.2.5 Na základe navrhnutých a dosiahnutých úprav priestorovej priechodnosti na mostoch v rámci tejto stavby (vyhodnotených v zmysle podmienok čl. 97 predpisu TS 5) je potrebné navrhnuť v mieste týchto mostov (výstražné) označenia uvedené aj v tomto čl. z predpisu TS 5.</p> <p>4.2.6 Pri obnovách izolácií odporúčame preveriť pri doskových mostoch sklony ich povrchu a v prípade nutnosti navrhnuť v rámci tejto stavby aj vytvorenie potrebného sklonu ich povrchu v súlade s požiadavkami STN 73 6201.</p> <p>4.2.7 Na doskových mostoch v km 88,422 a v km 90,517 je (aj po návrhu stavebných úprav) úroveň povrchu mostných ríms (odhadom z výkresu) nižšie o cca 200 mm než je úroveň povrchu koľajového lôžka (KL) na jednotlivých mostoch.</p> <p>Takýto návrh nie je vhodný, nakoľko je predpoklad prepadávania kameniva KL pod most (na premostenú cestnú komunikáciu resp. aj do koryta vodného toku) počas prevádzky a tento stav bude postupom času ešte nepriaznivejší. Predovšetkým však nie sú (a po realizácii stavby nebudú) vytvorené dostatočne bezpečné podmienky pre pohyb zamestnancov (resp. vo všeobecnosti osôb) po moste. Navyše na moste v km 88,422 zostáva zábradlie zjavne v nedostatočnej výške. Žiadame pri oboch mostoch nadstaviť (nadbetónovať) mostné rímsy tak, aby ich úroveň povrchu bola v polohe nad úrovňou povrchu koľajového lôžka v zmysle požiadaviek STN 73 6201 a tiež rozšíriť priestorovú priechodnosť mostov v rámci možnosti (t. j. bez náročných stavebných zásahov, ak to postačí). Na tieto úpravy pochopiteľne nadväzuje návrh nového zábradlia na moste.</p> <p>4.2.8 Upozorňujeme, že na klenbových mostoch s presypávkou tohto úseku chýba zábradlie v zmysle požiadaviek ustanovení STN 73 6201.</p> <p>4.2.9 U mosta v km 91,208 je potrebné spresniť a sprehľadniť priečny rez v prehľadnom výkrese nového stavu, kde je okótované aj pôvodné zábradlie (znamená to, že sa ponecháva?), avšak podľa vykreslených pohľadov (C – C a D – D) na most v tom istom výkrese bude pôvodné zábradlie zjavne zrušené.</p> <p>4.2.10 U všetkých mostov, kde sú na ich koncoch navrhnuté aj „oporné“ železobetónové L-prefabrikáty (pôvodne uvažované proti zosýpaniu KL na svahy násypu), je potrebné aby projektant jednoznačne stanovil (resp. preukázal) nutnosť návrhu zábradlia aj na týchto prefabrikátoch a potom doriešil v rámci stavby návrh zábradlia na týchto prefabrikátoch jednotne (buď na všetkých, alebo nikde).</p>	

<p>Odpovede projektanta k bodom 4.2.3 až 4.2.10</p> <p>Most v km 88,018 Pri tom to moste je potrebné osadiť zábradlie na zamedzenie pádu do mostného otvoru. Správca navrhlo osadiť zábradlie mimo ríms a hornej časti krídiel na samostatné základy. Presná poloha sa určí po odkopení príslušných častí klenbového mosta. Zábradlie bude do dokumentácie doplnené formou výkazu výmer.</p> <p>Most v km 88,422 Pri tom to moste je potrebné nad betónovanie ríms na zamedzenie pádu koľajového kameniva do mostného otvoru. Upraviť MPP 2,2 podľa normy.</p> <p>Most v km 88,796 Most má principiálne rovnakú konštrukciu ako most v km 88,018. Preto zamedzenie pádu do mostného otvoru bude potrebné riešiť rovnako ako pri moste v km 88,018. Zábradlie bude do dokumentácie doplnené formou výkazu.</p> <p>Most v km 89,799 Existujúce rímky mosta budú nadbetónované (zvýšenie stability jednotlivých kamenných blokov), kotvené do existujúcej kamennej rímky. MPP 2,2R bude riešené odsunutím zábradlia obdobne ako u ostatných mostoch.</p> <p>Most v km 90,517 Je potrebné nad betónovanie ríms na zamedzenie pádu koľajového kameniva do mostného otvoru. Upraviť MPP 2,2 podľa normy.</p> <p>Most v km 91,208 Pri šírkovom usporiadaní je potrebné rešpektovať normu STN 736103.</p> <p>Most v km 91,241 Most má principiálne rovnakú konštrukciu ako mosty v km 88,018 a v km 88,796. Preto zamedzenie pádu do mostného otvoru bude potrebné riešiť rovnako ako pri mostoch v km 88,018 a v km 88,796. Zábradlie bude do dokumentácie doplnené formou výkazu.</p> <p>Most v km 91,987 Na tom to moste je zábradlie na vonkajšej strane oblúka potrebné vysunúť, tak aby bol dodržaný MPP. Zábradlie na doske mosta bude odrezané a posunie sa.</p> <p>Navrhovaný spôsob ochrany izolácie doskových mostov, bol zástupcami O230 označený ako systém, ktorý do budúca nezabrání poškodeniu izolácie od koľajového kameniva, tzn nezaručí ochranu izolácie. Alternatívou (ktorá nebude navyšovať časový nárok na výstavbu, vylúčenie mokrých procesov a pod.), po skúsenostiach z iných stavieb je použitie ochrany izolácie s plstenou ochranou, t.j. odporúčame použitie, nevyhnutné zadefinovať do TS izoláciu s plstenou ochranou napr. systém DRAPEU, ktorá bude pozostávať z modifikovaného asfaltovaného pásu TERANAP 431 TP (2x20m) a ochrannej geotextílie so zaťažovou ochrannou geotextíliou.</p> <p>Diskusia: Pri mostných objektoch, kde sa uvažuje s rekonštrukciou ríms (kde to priestorové možnosti a samotná konštrukcia dovoľujú) by mal byť rešpektovaný MPP 2,5. Nakoľko dochádza na predmetných mostných objektoch k úpravám GPK je nevyhnutné riešiť priestorové usporiadania mosta, zároveň upozorňuje na fakt, že pre každý mostný objekt má byť spracovaný rozsah nevyhnutných technických úprav podľa určitého systémového riešenia. Pri mostných objektoch, kde nedochádza k úpravám ríms (ale len rekonštrukcii zábradlí), kde je v aktuálnom stave zabezpečený MPP 2,0 prípadne MPP 2,2 samozrejme nie je možné zabezpečiť priechodnosť čističky koľajového lôžka.</p> <p>Upozorňuje na potrebu rešpektovania vyhlášky č.350/2010: § 5 Priestorové usporiadanie dráhy, (3) Stavby a zariadenia, ktoré sú súčasťou dráhy, nesmú zasahovať do priechodného prierezu, okrem zariadení, ktoré menia svoju polohu v súčinnosti s dráhovými vozidlami, najmä koľajové brzdy v pracovnej polohe, trolejové drôty na elektrifikovaných tratiach, ak majú tieto zariadenia vnútri priechodného prierezu presne vymedzený dotyk s časťami vozidiel.</p>	<p>Ing. Kráľ, Ing. Hukel Valbek SK</p> <p>Ing. Koššuth O230 Ing. Hlavatý O430</p> <p>Ing. Grič O230</p>
--	---

§ 9 Železničný spodok,
(1) Priestorová úprava na mostoch a konštrukciách podobných mostom musí vyhovovať mostnému priechodnému prierezu

V prípade nesplnenia týchto požiadaviek je nevyhnutné zabezpečiť súhlas MD SR.

Stanovisko Zástupcov SŽTS OR KE k predloženému zápisu, k predloženým výkresovým prílohám.

FW: Marg-ČervSkala _ Zapis-pracovných-porád _ K-pripomienkovaniu



Vašicková Adriana <Vasickova.Adriana@zsr.sk>

Komu Popik Marek, Ing.

Kópia Kočiščák Igor; Kavulič Jozef



19KE11003 KRZZ Marg CervSkala zapis k pripomienkovaniu.docx
109 KB



prezenčné listiny.pc
2 MB



19KE110030_11V_prv_ns_SO_04_km_88_422_priečny rez.pdf
49 KB



19KE11003_rezy_nk
55 KB

Dobrý deň,
Sekcia ŽTS – za ŽZ a ŽS bez pripomienok k zápisu.
k zápisu

S pozdravom



Ing. Igor Kočiščák

vedúci oddelenia
Oddelenie technické
Sekcia železničných tratí a stavieb
Oblasť riaditeľstvo Košice
ŽSR - Železnice Slovenskej republiky
Kasárenské námestie 5, 041 50 Košice
+421 911 356 018
+421 5 5229 3358 / 910-3358



Ing. Adriana Vašicková

Samostatný špecialista tratí a stavieb
Sekcia železničných tratí a stavieb
Oddelenie technické
OR Košice
ŽSR - Železnice Slovenskej republiky
Kasárenské námestie 5, 041 50 Košice
+421 910 828 546
+421 5 5229 3345 / 910-3345

Stanovisko Zástupcu O430 k predloženému zápisu, k predloženým výkresovým prílohám.

RE: Marg-ČervSkala _ Zapis-pracovných-porád _ K-pripomienkovaniu



Hlavatý Roman <Hlavaty.Roman@zsr.sk>

Komu Popik Marek, Ing.

Túto správu ste preposlali 10. 8. 2023 10:46.

Dobrý deň,

K navrhnutému riešeniu nemám pripomienky.

Vo výkresoch km 90,516 91,206 (alebo 91,208?) a 91,987 opraviť text vzhovuje na vyhovuje.

Mosty 89,777 ; 89,789 ; 89,819 v popise obr. Doplniť text: nové spodné tretie madlo (len na strane, kde nie je chránička pre káble?)

Most v km 91,987 vo výkrese priečny rez doplniť km polohu mosta a ...

v každom priečnom reze pod km polohu mosta doplniť - most v priamej; ak je most v oblúku doplniť hodnotu polomeru (r) a hodnotu prevýšenia (p).

V zápise zelený text ! most v km 91,987 ..., tak aby bol dodržaný MPP ?,?,

S pozdravom



Ing. Roman HLAVATÝ

Manažér železničných tratí a stavieb,
priechodnosť tratí ŽSR
Odbor železničných tratí a stavieb
Oddelenie stavieb železničného spodku
Generálne riaditeľstvo
ŽSR - Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8, 813 61 Bratislava
+421 911 100 929
+421 2 2029 7322 / 920-7322

Dodatok O230 GR ŽSR (Ing. Koššuth) po rokovaní 31. 07. 2023.

Akceptujeme prístup projektanta k doriešeniu mostov. V princípe súhlasíme s predbežným návrhom na doriešenie jednotlivých mostov avšak upozorňujeme na tieto skutočnosti:

- 1) Projektant doposiaľ nesprávne riešil problematiku MPP. MPP je potrebné stanoviť v súlade s STN 736201. Ak sa predbežne dohodlo dosiahnutie aspoň MPP 2,2, tak na mostoch s koľajou v smerovom oblúku, alebo v prechodnici ide o MPP 2,2 R.
- 2) Je potrebné aby si projektant ozrejmil (zrekapituloval) podľa STN 736201, ktoré zmeny voči MPP v priamej koľaji rozširujú MPP R v smerovom oblúku, resp. prechodnici (o hodnoty Δxy). Určite to nie je rezerva 125 mm a nie je to ani zväčšenie vzdialenosti zábradlia kvôli nakloneniu MPP R pri koľaji s prevýšením – tie nerozširujú MPP R ale zväčšujú vzdialenosť zábradlia na moste od osi koľaje a kótujú sa od vykresleného (zväčša nakloneného) MPP R.
- 3) Pri každom moste (mimo priamej koľaje) je potrebné v priečnom reze doplniť polomer smerového oblúka koľaje na moste a prevýšenie (pri prechodnici na moste je potrebné dôsledne určiť, ktorú hodnotu prevýšenia je potrebné brať do úvahy). Po konzultácii s Ing. Hlavatým je potrebné aj v prechodnici uplatniť taký MPP R ako v smerovom oblúku, ku ktorému prechodnica prináleží.
4. Rekapitulácia zásad a požiadaviek O230 GR ŽSR k doriešeniu mostov:
 - 4.1. Pri akomkoľvek zásahu na moste (v úrovni koľaje) je potrebné dosiahnuť aspoň stupeň 3 PP podľa predpisu ŽSR TS 5 - t. j. MPP 2,2 resp. MPP 2,2 R s potrebnou polohou zábradlia na moste podľa STN 73 6201.
 - 4.2. Ak by stavebné úpravy mosta za účelom dosiahnutia vyššieho stupňa priestorovej priechodnosti vyžadovali rozsiahlejšie stavebné úpravy (napr. rozšírenie nosnej konštrukcie mosta), je potrebné dosiahnuť MPP 2,5 resp. MPP 2,5 R taktiež s potrebnou polohou zábradlia na moste – to však môže rozhodnúť iba správca (Mostný obvod) na základe aktuálneho stavebnotechnického stavu mosta a jeho zaťažiteľnosti.
 - 4.3. Odporúčame zväziť dosiahnutie MPP 2,5 resp. MPP 2,5 R v tých prípadoch, ak súčasný stav mostných ríms, aktuálny stavebnotechnický stav celého mosta a jeho zaťažiteľnosť umožňuje ich rozšírenie v tomto rozsahu – toto je taktiež na rozhodnutí správcu - Mostného obvodu.
 - 4.4. Pri mostoch s povrchom ríms v nižšej polohe voči hornému povrchu koľajového lôžka, je potrebné okrem nutného rozšírenia doriešiť aj polohu ríms v súlade s STN 73 6201 - t. j. 50 mm nad povrchom koľajového lôžka. (Netýka sa klenbových mostov s výraznou presypávkou).
 - 4.5. U klenbového mosta v žkm 89,799 by mal správca rozhodnúť buď o zvýšení priestorovej priechodnosti na moste (aspoň na stupeň 3 podľa predpisu ŽSR TS 5), resp. o ponechaní súčasného priestorového usporiadania - avšak zábradlie je potrebné v každom prípade riešiť podľa bodu 4.6. Po informácii od Ing. Novotného je aj tu správcom požadovaná úprava priestorového usporiadania na stupeň 3.
 - 4.6. Ak zábradlie na ktoromkoľvek moste nie je tvarovo (napr. počet vodorovných prvkov) a rozmerovo (napr. výška) v súlade požiadavkami STN 73 6201, je potrebné ho v zmysle požiadaviek tejto STN doriešiť.
 - 4.7. U klenbových mostov s výraznou presypávkou v rekonštruovanom úseku žel. trate v súčasnosti chýba ochranné zábradlie na rímach čiel a krídel, čo predstavuje určité bezpečnostné riziko a STN 73 6201 takéto zábradlie požaduje. Je na rozhodnutí správcu, t. j. Mostného obvodu aby aj tento nedostatok uvedených mostov bol spolu s úpravami ostatných mostov tejto stavby doriešený a odstránený. Alternatívne uvažovanie zábradlia na okrajoch pláne železničného spodku nemá oporu v STN 73 6201.
 - 4.8. Návrh izolácii je potrebné prehodnotiť z hľadiska ich ochrany voči mechanickému poškodeniu. K návrhu v tejto PD - nie je preukázané, že by ochrana izolácie 100 mm hrubou vrstvou štrkopiesku bola účinná a spoľahlivá počas celej životnosti izolácie. Taktiež nie je známe, že by O430 schválil tento systém izolácie s takýmto spôsobom ochrany izolácie, ako pravidelne používaný. Dá sa predpokladať, že kamenivo KL po čase prenikne do tejto vrstvy a môže poškodiť samotnú hydroizolačnú vrstvu (fóliu). Žiadame navrhnúť izoláciu s dostatočne spoľahlivou ochranou voči mechanickému poškodeniu a odporúčame doriešenie tejto problematiky konzultovať a odsúhlasiť aj s O430 GR ŽSR.
 - 4.9. Sklon tých povrchov konštrukcií mostov na ktorých je navrhovaná izolácia nie je overený a projektant vo výkresoch vykreslil pravdepodobne ich predpoklad. Vzhľadom na túto skutočnosť je potrebné, aby hneď v začiatkoch realizácie stavby - po odstránení KL - boli tieto sklony povrchov dostatočne presne zamerané a ak nevyhovujú požadovaným sklonom podľa STN 73 6201, bola táto problematika operatívne riešená v spolupráci správcu, projektanta a prípadne zhotoviteľa stavby (ak to nebude Mostný obvod). Projektanta žiadame aby v rámci riešenia izolácii zväžil a odporučil najvhodnejší (časovo najmenej náročný) spôsob úpravy sklonu izolovaného povrchu (pred obnovením izolácie), ak

by sa na stavenisku zistilo, že je nedostatočný a že vytvorenie sklonu pre dostatočnú účinnosť izolácie a ochranu mosta sa javí ako nevyhnutné. Záleží od správcu, či dokáže získať údaje v tejto problematike v dostatočnom predstihu (napr. stavebnotechnickým prieskumom) pred realizáciou stavby, ak by sa získanie týchto údajov v predstihu javilo ako obzvlášť potrebné.

O230 GR ŽSR považuje stanovisko k doriešeniu pripomienok OP DSPRS a zvlášť problematiky stavebných úprav mostov tejto stavby za finálne a je potrebné skonštatovať, že nie je úlohou O230 vykonávať podrobnú technickú kontrolu jednotlivých výkresov PD z hľadiska presnosti ich dopracovania. Projektant má nadštandardne podrobné inštrukcie pre dopracovanie PD a s oporou technických predpisov a noriem je jeho úlohou a zodpovednosťou plnohodnotne dopracovať požiadavky pripomienok OP DSPRS ako aj požiadavky zo strany zástupcov ŽSR dané aj v rámci týchto dvoch rokovanií.

Odporúčame aby Mostný obvod z pozície jednak správcu týchto mostných objektov, ako aj z pozície uvažovaného zhotoviteľa navrhnutých stavebných úprav uvedených mostných objektov (v rámci tejto stavby) zaujal stanovisko k navrhnutým stavebným úpravám (v rámci tejto DSPRS) z hľadiska ich vhodnosti a možnosti realizácie v nadväznosti na súčasný stavebnotechnický stav uvedených mostov, ako aj z hľadiska ich dostatočne podrobného a kompletného vypracovania.

Zároveň počas realizačných prác bude potrebné, aby návrh PD bol postupne podrobne preverený z hľadiska jeho presného zachytenia skutkového stavu a v prípade potreby aby boli na mieste operatívne spresnené návrhy stavebných úprav jednotlivých mostov tak, aby požadovaná a potrebná úroveň priestorovej priechodnosti jednotlivých mostov bola dosiahnutá a aby aj ostatné požiadavky technických noriem a predpisov boli dodržané.

Odpoveď projektanta na dodatočné pripomienky a požiadavky Zástupcu O230 GR ŽSR:

- 1) Klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, dovysvetlenie požiadaviek noriem a predpisov,
- 2) Klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, dovysvetlenie požiadaviek noriem a predpisov,
- 3) Upravené výkresové prílohy tieto informácie obsahujú,
- 4.1), 4.2), 4.3 Priestorové usporiadanie dotknutých mostov je v rámci PD DSPRS v SO 04 Mosty riešené ako MPP 2,2 R. Pri návrhu priestorových úprav mosta projektant postupuje v zmysle požiadavky Zástupcu O230 zo vstupnej porady.

Ing. Kráľ,
Ing. Hukel
Valbek SK

11.	- požaduje sa návrh zábradlí na min. MPP 2,2, O230 v súčinnosti O44 v opačnom prípade PD neschválí, - nepredpokladá sa, že rekonštrukcia zábradlí na MPP 2,2 bude mať zvýšený finančný dopad na stavbu, - technický návrh rozšírenia zábradlí projektant prerokuje s MO KE, - v rámci miestneho šetrenia, resp. pracovných porád sa rozhodne či realizácia rozšir. zábradlí prebehne v rámci tejto stavby, resp. samostatnou stavbou (pred KRŽZ)	Ing. Grič O230
-----	---	----------------

a záverov ZoD dodatok č.1

- 1.16 V Prílohe č. 1 „Špecifikácia predmetu plnenia“, Investičné zadanie, časť B. Súhrnné riešenie stavby sa v bode 3.4 SO 04: Mosty, v podbode 3.4.2 Navrhovaný stav za tretí odsek dopĺňa text s nasledovným znením:

„Na klenbových mostoch v km 88,018; 88,876 a 91,241 bude navrhnuté zaizolovanie z priestoru mostného otvoru prostredníctvom chemickej iniektáže konštrukcie mosta s návrhom rozmiestnenia vrtov. Mostné objekty s nevyhovujúcim priestorovým usporiadaním budú upravené pre dosiahnutie MPP 2,2 s príslušným návrhom vhodného technického riešenia (odsun zábradlia, prípadne rímsový nosník). Rozsah prác bude koordinovaný s Mostným obvodom Košice.“

teda návrhom priestorového usporiadania MPP 2,2 R.

4.4) Technickým návrhom projektanta nedochádza pri žiadnom z predmetných mostov k presypávaniu koľajového lôžka cez povrch rímasy. Pri mostných objektoch v km 88,422 a km 90,517 projektant navrhuje ich nadbetónovanie (nadvýšenie).

4.5) Pri návrhu priestorových úprav mosta projektant postupuje v zmysle požiadavky Zástupcu O230 zo vstupnej porady a záverov ZoD dodatok č.1, teda návrhom priestorového usporiadania MPP 2,2 R.

Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS.

4.6) Priestorové usporiadanie dotknutých mostov je v rámci PD DSPRS v SO 04 Mosty riešené ako MPP 2,2 R. Pri návrhu priestorových úprav mosta projektant postupuje v zmysle požiadavky Zástupcu O230 zo vstupnej porady.

4.7) Máme zato, že riešenie chýbajúcich zábradlí pri mostných objektoch s výraznou presypávkou, situované na rímсах čiel a krídel (proti pádu do mostného otvoru) je v kompetencii správcu, mimo

požiadaviek IZ a ZoD. Úlohou projektant nie je zabezpečovať bezpečnosť doteraz chýbajúcich bezpečnostných prvkov. Predpokladáme, že IZ bolo posúdené z hľadiska riadenia rizík a teda toto riziko nebolo vyhodnotené na jeho odstránenie.

Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke.

4.8) Pri návrhu ochrany izolácií (100mm hrubou vrstvou štrkopiesku) postupoval projektant v zmysle požiadavky IZ (požiadavka správcu).

Na základe schválenej GPK koľají na mostných objektoch a samotného priestorového usporiadania mostov je možné uvažovať s návrhom ochrany izolácií za pomoci podštrkových rohoží GETZNER hrúbky 19mm (umiestnených na samotnú hydroizoláciu mostov, v oblasti dosahu roznosu zaťaženia od koľajového roštu, nevyžadujú dodatočnú ochrannú vrstvu kamenivom zvršku), ktorých použitie požaduje správca (viď Dodatok MO KE po rokovaní 31.07.2023). Projektant tieto skutočnosti prerokoval s dodávateľom rohoží (aktuálne prebieha doplnenie TDP o parameter „požítie podštrkových rohoží ako možná alternatíva ochrany izolácií umelých stavieb“) ako aj Zástupcami O430 (ktorí s použitím rohoží súhlasia).

Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS.

4.9) Vzhľadom k skutočnostiam, že pre väčšinu predmetných mostov neexistuje pôvodná PD, správca objektov nemá vedomosť o geometrických parametroch nosných konštrukcií a stave samotných povrchov projektant nevie zabezpečiť vhodný spôsob návrhu úprav povrchov a samotných sklonov. Máme zato, že túto problematiku je možné doriešiť až v čase realizácie samotných prác na mostných objektoch (v čase, po odstránení KR a odťazení koľajového lôžka) a to v rámci výkonu AD projektanta.

Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, a teda či sú úvahy projektant správne.

Dodatok MO KE (Ing. Novotný, p. Timko) po rokovaní 31. 07. 2023.

Masívny klenbový most v km 88,018

- doprojektovať detaily návrhu zábradlia na parapetoch nad klenbou a na parapetoch krídel s nadbetónovaním,
- doplniť cenové položky o koľko by to bolo navýšené uviesť to aj do TS (technickej správy)
- doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku

Masívny doskový most v km 88,422

- riešiť návrh zábradlia a detaily zábradlia podľa predpisu TS5 minimálne na stupeň 3, s možným rozšírením parapetu s prilepením k nosnej doske
- doplniť cenové položky o koľko by to bolo navýšené uviesť to aj do TS(technickej správy)
- doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku
- doplniť riešenie a viac detailov uchytenia izolácie

Masívny klenbový most v km 88,796

- doprojektovať detaily návrhu zábradlia na parapetoch nad klenbou a na parapetoch krídel s nadbetónovaním.
- doplniť cenové položky o koľko by to bolo navýšené uviesť to aj do TS (technickej správy)
- doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku

Masívny troj klenbový most v km 89,799

- riešiť návrh zábradlia podľa predpisu TS5 minimálne na stupeň 3, s možným rozšírením parapetu s prilepením k nosnej doske
- doplniť cenové položky o koľko by to bolo navýšené uviesť to aj do TS(technickej správy)
- doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku
- doplniť riešenie a viac detailov uchytenia izolácie

<p>Masívny doskový most v km 90,517</p> <ul style="list-style-type: none"> - riešiť návrh zábradlia a detaily zábradlia podľa predpisu TS5 minimálne na stupeň 3, s možným rozšírením parapetu s prilepením k nosnej doske - doplniť cenové položky o koľko by to bolo navýšené uviesť to aj do TS(technickej správy) - doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku - doplniť riešenie a viac detailov uchytenia izolácie <p>Masívny doskový most v km 91,208 nad štátnou cestou</p> <ul style="list-style-type: none"> - súhlasíme s návrhom rozšírenia pomocou zabudovaných rímsových prefabrikátov - doplniť cenové položky o navýšenie uviesť to aj do TS(technickej správy) a rozpočtu - doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku - doplniť riešenie a viac detailov uchytenia izolácie <p>Masívny klenbový most v km 91,241 nad vodným tokom</p> <ul style="list-style-type: none"> - doprojektovať detaily návrhu zábradlia na parapetoch nad klenbou a na parapetoch krídel s nad betónovaním. - doplniť cenové položky o koľko by to bolo navýšené uviesť to aj do TS(technickej správy) - doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku <p>Masívny doskový most v km 91,987 nad vodným tokom</p> <ul style="list-style-type: none"> - navrhnuť posunutie zábradlia podľa predpisu TS5 na stav vyhovujúci na ľavej strane - doplniť cenové položky o navýšenie uviesť to aj do TS(technickej správy) a rozpočtu - doplniť do projektu a TS návrh podštrkových rohoží (ochrana izolácie) na moste podľa platných noriem, tak isto spracovať cenovú položku doplniť riešenie a viac detailov uchytenia izolácie <p>Odpoveď projektanta na dodatočné pripomienky a požiadavky Zástupcov MO KE: Máme zato, že sa jedná o opakujúce sa požiadavky a pripomienky, ktoré nadväzujú na dodatočné pripomienky Zástupcu O230.</p> <p>Masívny klenbový most v km 88,018, masívny klenbový most v km 88,796 a masívny klenbový most v km 91,241 nad vodným tokom</p> <ul style="list-style-type: none"> - riešenie chýbajúcich zábradlí pri mostných objektoch s výraznou presypávkou, situované na rímсах čiel a krídel (proti pádu do mostného otvoru) je v kompetencii správcu, mimo požiadaviek IZ a ZoD. Úlohou projektanta nie je zabezpečovať bezpečnosť doteraz chýbajúcich bezpečnostných prvkov. Predpokladáme, že IZ bolo posúdené z hľadiska riadenia rizík a teda toto riziko nebolo vyhodnotené na jeho odstránenie. <p><u>Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - na základe schválenej GPK kofajú na mostných objektoch a samotného priestorového usporiadania mostov je možné uvažovať s návrhom ochrany izolácií za pomoci podštrkových rohoží GETZNER hrúbky 19mm (umiestnených na samotnú hydroizoláciu mostov, v oblasti dosahu roznosu zaťaženia od koľajového roštu, nevyžadujú dodatočnú ochrannú vrstvu kamenivom zvršku). Projektant tieto skutočnosti prerokoval s dodávateľom rohoží (aktuálne prebieha doplnenie TDP o parameter „požitie podštrkových rohoží ako možná alternatíva ochrany izolácií umelých stavieb“) ako aj Zástupcami O430 (ktorí s použitím rohoží súhlasia). <p><u>Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke.</u></p> <p>Masívny doskový most v km 88,422, masívny troj klenbový most v km 89,799, masívny doskový most v km 90,517 a masívny doskový most v km 91,208 nad štátnou cestou</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci predloženej PD projektant navrhuje rekonštrukciu zábradlí odsunom zábradlí do požadovaných polôh MPP 2,2R (podľa záverov ZoD dodatok č.1, ako aj pracovných porád) na existujúcich rímсах (s týmto riešením súhlasí zástupca O 430, viď stanovisko vyššie). - Pretrvávajúce požiadavky na dopracovanie „čistého riešenia“ (za potreby odbúrania existujúcich rímsov teda rozšírenie parapetov s ich prisunutím k nosnej doske znamená vypracovať novú PD (požiadavky mimo IZ, mimo dohodnutých riešení z miestneho šetrenia za účasti Zástupcov MO KE, je možné riešiť novou Zmluvou). Z dôvodu nevyhnutnosti založenia odsadených nosníkov a potreby realizácie úložných prahov by bolo potrebné spracovať podrobný IG prieskum vrátane dynamických penetračných sond. 	<p>Ing. Kráľ, Ing. Hukel Valbek SK</p>
---	--

	<p><u>Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – na základe schválenej GPK koľají na mostných objektoch a samotného priestorového usporiadania mostov je možné uvažovať s návrhom ochrany izolácií za pomoci podštrkových rohoží GETZNER hrúbky 19mm (umiestnených na samotnú hydroizoláciu mostov, v oblasti dosahu roznosu zaťaženia od kolajového roštu, nevyžadujú dodatočnú ochrannú vrstvu kamenivom zvršku). Projektant tieto skutočnosti prerokoval s dodávateľom rohoží (aktuálne prebieha doplnenie TDP o parameter „požitie podštrkových rohoží ako možná alternatíva ochrany izolácií umelých stavieb“) ako aj Zástupcami O430 (ktorí s použitím rohoží súhlasia). – detaily uchytení použitých izolácií vychádzajú z TDP použitých materiálov, na ktoré sa projektant odvoláva v PD, <p>Masívny doskový most v km 91,987 nad vodným tokom</p> <ul style="list-style-type: none"> – úpravu zábradlia na ľavej strane navrhujeme riešiť obdobne ako rieši projektant rekonštrukciu zábradlí na iných mostoch, teda odsunom zábradlí do požadovaných polôh MPP 2,2R na existujúcich rímsach, – Pretrvávajúce požiadavky na dopracovanie „čistého riešenia“ teda rozšírenie parapetov ich pribetónovaním (potreba dopracovania statického prepočtu) na vonkajšiu stranu znamená vypracovať novú PD (požiadavky mimo IZ, mimo dohodnutých riešení z miestneho šetrenia za účasti Zástupcov MO KE, je možné riešiť novou Zmluvou), pre ktorú je nevyhnutné dopracovať stavebno technický prieskum. <p><u>Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – na základe schválenej GPK koľají na mostných objektoch a samotného priestorového usporiadania mostov je možné uvažovať s návrhom ochrany izolácií za pomoci podštrkových rohoží GETZNER hrúbky 19mm (umiestnených na samotnú hydroizoláciu mostov, v oblasti dosahu roznosu zaťaženia od kolajového roštu, nevyžadujú dodatočnú ochrannú vrstvu kamenivom zvršku). Projektant tieto skutočnosti prerokoval s dodávateľom rohoží (aktuálne prebieha doplnenie TDP o parameter „požitie podštrkových rohoží ako možná alternatíva ochrany izolácií umelých stavieb“) ako aj Zástupcami O430 (ktorí s použitím rohoží súhlasia). – detaily uchytení použitých izolácií vychádzajú z TDP použitých materiálov, na ktoré sa projektant odvoláva a ktoré opisuje v TS, 	
E.	<p>4.3 Železničné zabezpečovacie zariadenie, železničné oznamovacie zariadenie</p> <p>4.3.1 Zoznam použitých skratiek (časť A dokumentácie) sa uvádza ŽSR GR-OTaIB Odbor telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti. Nakoľko prišlo k transformácii GR-OTaIB so Železničnými telekomunikáciami Bratislava, uvedený odbor GR v zozname použitých skratiek nepoužívať.</p> <p>Odpoveď projektanta: akceptuje sa, v čístopise PD dôjde k úprave zoznamu použitých skratiek</p>	Ing. Popik Valbek SK
F.	<p>Stav IČ:</p> <ul style="list-style-type: none"> – žiadosť o vydanie stavebného povolenia v zmysle §55 a §58 Zákona č. 50/1976 a §8 Vyhlášky č.453/2000 (k stavbe „Margecany – Červená Skala, KRŽZ km 87,437 – 92,272, dl. 4,835 km“ navrhovanej v stupni DSPRS) zo dňa 20.03.2023, – Začatie stavebného konania stavby dráhy, vydané MD SR pod č. 15936/2023/SŽDD/37711 zo dňa 17.04.2023, – Rozhodnutie MD SR, po preskúmaní žiadosti stavebníka Železnice Slovenskej republiky, v zastúpení Valbek SK spol. s r.o. (pre stavbu „Margecany – Červená Skala, KRŽZ km 87,437 – 92,272, dl. 4,835 km“) stavebné konanie prerušuje a súčasne v súlade s ustanovením §60 ods. 1 stavebného zákona vyzýva predloženú žiadosť doplniť do 30 dní (od doručenia tohto rozhodnutia (25.04.2023)) o potrebné doklady, – žiadosť o predĺženie lehoty na doplnenie podania – oznámenia zo strany stavebníka Železnice Slovenskej republiky, v zastúpení Valbek SK spol. s r.o. (pre stavbu „Margecany – Červená Skala, KRŽZ km 87,437 – 92,272, dl. 4,835 km“), – Rozhodnutie MD SR, po posúdení žiadosti a v nej uvedeného dôvodu, MD SR vyhovuje Vašej žiadosti a predlžuje pôvodnú lehotu na doplnenie podkladov o 30 dní (od doručenia tohto rozhodnutia (19.06.2023)) o potrebné doklady, – Predpokladaný termín doplnenia žiadosti o vydanie stavebného povolenia o požadované doklady 2.dekáde júl 2023, – aktuálne ku dňu 08.08.2023 proces stavebného konania na Dráhovom úrade prebieha, proces pred podpisom Oznámenia. 	Ing. Popik Valbek SK

	<p><u>Poznámka projektant: vzhľadom k skutočnostiam, že ani podľa záverov dodatočne konaných porád nie je možné uzavretie technického riešenia (viď dodatočné pripomienky Zástupcu O 230 a Zástupcov MO KE) mostov predmetnej stavby, na čo projektant upozorňuje aj Zástupcov Dráhového úradu, je nevyhnutné podľa ich pokynu vypracovanie žiadosti o prerušenie samotného stavebného konania do doby vyriešenia týchto problémov.</u></p>	
--	---	--

4. Úlohy, závery:

P. č.	Predmet	Zodpovedá / termín
A.	<p>Na základe horeuvedených skutočností (ani podľa záverov dodatočne konaných porád nie je možné uzavretie technického riešenia) projektant žiada o rozhodnutie O 220 GR ŽSR vo veciach:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odpovede a otázky projektanta k dodatočnej pripomienke a požiadavke Zástupcu O 230 GR ŽSR (stanovenie paušálnej časti – návrh sanačných vrstiev) po rokovaní 31.07.2023 (podrobnejšie viď str. 3 tohto zápisu) <p>Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto požiadavke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS.</p> <ul style="list-style-type: none"> – odpovedí a otázkach projektanta k dodatočným pripomienkam a požiadavkám Zástupcu O 230 GR ŽSR po rokovaní 31.07.2023 (podrobnejšie viď str. 7 až str. 9 tohto zápisu) <p>4.5) Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto požiadavke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS. Pretrvávajúce požiadavky na zvýšenie stupňa priechodnosti mostov, teda dosiahnutie MPP 2,5R je možné riešiť novou Zmluvou.</p> <p>4.7 Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke. Pretrvávajúce požiadavky chýbajúcich zábradlí proti pádu do mostného otvoru je možné riešiť novou Zmluvou.</p> <p>4.8 Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS.</p> <p>4.9 Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke, a teda či sú úvahy projektant správne.</p> <ul style="list-style-type: none"> – odpovedí a otázkach projektanta k dodatočným pripomienkam a požiadavkám Zástupcov MO KE po rokovaní 31.07.2023 (podrobnejšie viď str. 9 až str. 11 tohto zápisu) <p>Masívny doskový most v km 88,422, masívny troj klenbový most v km 89,799, masívny doskový most v km 90,517, masívny doskový most v km 91,208 nad štátnou cestou, masívny doskový most v km 91,987 nad vodným tokom.</p> <p>Žiadame O220 o rozhodnutie, zaujatie stanoviska k tejto pripomienke (návrh stavebnotechnických úprav zábradlí) , teda ktorá z alternatív má byť uvažovaná v PD DSPRS. Pretrvávajúce požiadavky na zvýšenie stupňa priechodnosti mostov, je možné riešiť novou Zmluvou.</p>	<p>O 220 GR ŽSR 30.09.2023</p>

B.

Usmernenie / vyjadrenie k technickému riešeniu

O220 zo dňa
28.11.2023

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

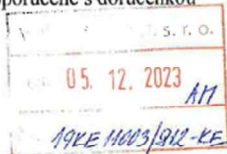


GENERÁLNE RIADITEĽSTVO

Odbor investorský

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

Doporučene s doručenkou



Valbek SK, spol. s r.o.
Eurovea Central 1, Pribinova 4
811 09
Bratislava 1

Váš list číslo/zo dňa

/

Naše číslo

39008/2023/O220-1

Vybavuje/linka

Ing. Daniel
Vašek/02/20297701

Bratislava

28. 11. 2023

**Margecany - Červená Skala, KR železničného zvršku km 87,437 - 92,272, dl.4,835 km, KRDS
materiál užitý**

- Vyjadrenie k technickému riešeniu

Dňa 21.9.2023 sme od Vás mailovou poštou dostali zápis z pracovných porád konaných v dňoch 20.7.2023, 31.7.2023 a 24.8.2023 vo veci prerokovania pripomienok Odborného posudku (OP) a Schvaľovacieho rozhodnutia vyššie uvedenej stavby.

K záverom uvedeným v časti 4. Úlohy, závery predmetného zápisu Vám Odbor investorský (O220) Generálneho riaditeľstva (GR) Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) zasiela nasledovné stanovisko.

1. Stanovenie paušálnej časti – návrh sanačných vrstiev

Požadujeme preukázateľné splnenie pripomienok zástupcu GR ŽSR, odboru expertízy, Ing. Koššútha uvedených v zápise /str. 3, body a),b)/.

2. Ostatné požiadavky o rozhodnutie

Požadujeme zapracovať tie pripomienky vyplývajúce z Odborného posudku (OP) a Schvaľovacieho rozhodnutia, ktoré sú v súlade s investičným zadáním, ktoré je súčasťou Zmluvy o dielo (ZoD) č. 4938/2019/5400/029 zo dňa 25.7.2019 v znení jej dodatkov. Zároveň Vás žiadame o zaslanie všetkých dokumentov v ktorých bude jednoznačne preukázané splnenie požiadaviek OP a Schvaľovacieho rozhodnutia podľa predchádzajúcej vety, ako aj odporúčaní O230 vznesených na poradách konaných v dňoch 20.7.,31.7. a 24.8.2023 a to najmä tých, ktoré sa týkajú odsúhlasenia jednotlivých technických riešení príslušnými zložkami ŽSR. (MO, O430).

K vyššie uvedeným požiadavkám zároveň uvádzame, že máme zato, že tieto nemajú vplyv na dohodnuté zmluvné termíny a ani dohodnutú cenu projektových prác podľa ZoD.

Požadované dokumenty Vás žiadame predložiť na adresu O220 v lehote do 14 dní od doručenia tohto listu.

S pozdravom



C.

Rekapitulácia / spôsob zapracovania pripomienok do čistopisu PD DSPRS

Ing. Popik
Valbek SK

B

4.1.1 klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, technický návrh a samotná PD rešpektujú tieto požiadavky

4.1.2 Nakoľko predmetom IZ tejto stavby nie je riešenie komplexnej rekonštrukcie dotknutých umelých stavieb ale len náležitosti týkajúce sa úprav GPK ((potvrdené v rámci odpovedí spracovateľov súťaže pre výber Projektanta, vstupná porada, závery, ZoD dodatok č.1) a zároveň vzhľadom k skutočnosti, že v rámci pracovných profesných porád došlo k odsúhlaseniu (MO KE) a schváleniu MPP 2,2 R + potrebné rozšírenia) nie je možné rešpektovať Vami uvedené šírky koľajového lôžka min. 2,2m od osi koľaje. Podrobnejšie geometrické parametre koľajového lôžka (vychádza z priestorového usporiadania mostov) Požadovaná hrúbka koľajového lôžka je dodržaná.

4.1.3 klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, navrhované PS a SO predmetnej PD rešpektujú tieto požiadavky

C

4.2.1

- a) Parametre násypového materiálu, ktorý bude použitý na dobudovanie okrajov železničného telesa je možné definovať nasledovne:
Priepustný nenamrzavý materiál vhodný do násypov. Podsytná frakcia (recyklovaný materiál z čistenia KL) fr.0-22mm, uhol vnútorného trenia min.20 °.

Zapracované do PD.

- b) Spodná plocha výkopu podkladnej vrstvy L prefabrikátov je zároveň zemnou pláňou, priečny sklon bude upravený (v rámci výkresových príloh priečne rezy a vzorové priečne rezy) na hodnotu 5%.

Zapracované do PD.

- c) Paušálna časť – železničný spodok

Po prekonzultovaní s priamym správcom (SŽTaS OR KE) vzhľadom na stav a miestne pomery navrhujeme 20% plochy pláne železničného spodku.

Zapracované do PD.

4.2.2

Klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, výkresová príloha je spracovaná v súlade s požiadavkami predpisu ŽSR TS 4 a TNŽ 73 6312.

D

4.2.3 až 4.2.10 pripomienky Ing. Koššutha, ktoré sa po ďalšej diskusii a argumentácii oboch strán pretavili do pripomienok „po rokovaní 31.07.2023“:

- 1) Klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, dovysvetlenie požiadaviek noriem a predpisov,
- 2) Klasifikujeme to ako všeobecnú požiadavku, dovysvetlenie požiadaviek noriem a predpisov,
- 3) Požadované parametre GPK, vrátane zadefinovania MPP 2,2 R + delty,

Zapracované do PD.

4.1), 4.2), 4.3) 4.5) a 4.6)

Priestorové usporiadanie dotknutých mostov je v rámci PD DSPRS v SO 04 Mosty riešené ako MPP 2,2 R. Pri návrhu priestorových úprav mosta projektant postupuje v zmysle požiadavky Zástupcu O230 zo vstupnej porady a záverov ZoD dodatok č.1,

Zapracované do PD.

4.4) Technickým návrhom projektanta nedochádza pri žiadnom z predmetných mostov k presypávaniu koľajového lôžka cez povrch rímsy. Pri mostných objektoch v km 88,422 a km 90,517 projektant navrhuje ich nadbetónovanie (nadvýšenie).

Zapracované do PD.

4.7) Máme zato, že riešenie chýbajúcich zábradlí pri mostných objektoch s výraznou presypávkou, situované na rímach čiel a krídel (proti pádu do mostného otvoru) je v kompetencii správcu, mimo požiadaviek IZ a ZoD. Úlohou projektant nie je zabezpečovať bezpečnosť doteraz chýbajúcich bezpečnostných prvkov. Predpokladáme, že IZ bolo posúdené z hľadiska riadenia rizík a teda toto riziko nebolo vyhodnotené na jeho odstránenie.

4.8) Na základe schválenej GPK koľají na mostných objektoch a samotného priestorového usporiadania mostov je možné uvažovať s návrhom ochrany izolácií za pomoci podštrkových rohoží GETZNER hrúbky 19mm (umiestnených na samotnú hydroizoláciu mostov, v oblasti dosahu roznosu zaťaženia od koľajového roštu, nevyžadujú dodatočnú ochrannú vrstvu kamenivom zvršku), ktorých použitie požaduje správca (viď Dodatok MO KE po rokovaní 31.07.2023). Projektant tieto skutočnosti prerokoval s dodávateľom rohoží (aktuálne prebieha doplnenie TDP o parameter „požitie podštrkových rohoží ako možná alternatíva ochrany izolácií umelých stavieb“) ako aj Zástupcami O430 (ktorí s použitím rohoží súhlasia).

Zapracované do PD.

4.9) Vzhľadom k skutočnostiam, že pre väčšinu predmetných mostov neexistuje pôvodná PD, správca objektov nemá vedomosť o geometrických parametroch nosných konštrukcií a stave samotných povrchov projektant nevie zabezpečiť vhodný spôsob návrhu úprav povrchov a samotných sklonov. Máme zato, že túto problematiku je možné doriešiť až v čase realizácie samotných prác na mostných objektoch (v čase, po odstránení KR a odťažení koľajového lôžka) a to napr. v rámci PD DVP „dokumentácia na vykonanie prác“ (položka VV s ktorou projektant uvažuje v rámci VV predmetného SO.

Zapracované do PD.

<p>Dodatočné pripomienky MO KE po rokovaní 31.07.2023</p> <p>Masívny klenbový most v km 88,018, masívny klenbový most v km 88,796 a masívny klenbový most v km 91,241 nad vodným tokom</p> <ul style="list-style-type: none"> - viď stanovisko projektanta 4.7) - viď stanovisko projektanta 4.8) <p>Masívny doskový most v km 88,422, masívny troj klenbový most v km 89,799, masívny doskový most v km 90,517 a masívny doskový most v km 91,208 nad štátnou cestou</p> <ul style="list-style-type: none"> – v rámci predloženej PD projektant navrhuje rekonštrukciu zábradlí odsunom zábradlí do požadovaných polôh MPP 2,2R (podľa záverov ZoD dodatok č.1, ako aj pracovných porád) na existujúcich rímsach (s týmto riešením súhlasí zástupca O 430, viď stanovisko vyššie). <p><u>Zapracované do PD.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – pretrvávajúce požiadavky na dopracovanie „čistého riešenia“ (za potreby odbúrania existujúcich ríms) teda rozšírenie parapetov s ich prisunutím k nosnej doske znamená vypracovať novú PD. O220 nariaďuje vypracovanie PD v zmysle IZ teda pre riešenie MPP 2,2 R + delty, – viď stanovisko projektanta 4.8), <p><u>Zapracované do PD.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – detaily uchytení použitých izolácií vychádzajú z TDP použitých materiálov, na ktoré sa projektant odvoláva v PD, <p><u>Zapracované do PD.</u></p> <p>Masívny doskový most v km 91,987 nad vodným tokom</p> <ul style="list-style-type: none"> – úprava zábradlia na ľavej strane je riešená obdobne ako rieši projektant rekonštrukciu zábradlí na iných mostoch, teda odsunom zábradlí do požadovaných polôh MPP 2,2R na existujúcich rímsach, <p><u>Zapracované do PD.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – pretrvávajúce požiadavky na dopracovanie „čistého riešenia“ (za potreby odbúrania existujúcich ríms) teda rozšírenie parapetov s ich prisunutím k nosnej doske znamená vypracovať novú PD. O220 nariaďuje vypracovanie PD v zmysle IZ teda pre riešenie MPP 2,2 R + delty, – viď stanovisko projektanta 4.8), <p><u>Zapracované do PD.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – detaily uchytení použitých izolácií vychádzajú z TDP použitých materiálov, na ktoré sa projektant odvoláva v PD, <p><u>Zapracované do PD.</u></p> <p>E</p> <p>4.3.1 Zoznam použitých skratiek (časť A dokumentácie) sa uvádza ŽSR GR-OTaIB Odbor telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti. Nakoľko prišlo k transformácii GR-OTaIB so Železničnými telekomunikáciami Bratislava, uvedený odbor GR v zozname použitých skratiek nepoužívať.</p> <p><u>Zapracované do PD.</u></p>	
---	--

5. Zápis vyhotovil:

Meno:	Ing. Marek Popik a kolektív	Telefón:	0917 633 468
Funkcia:	Hlavný inžinier projektu	Dátum:	15.12.2023

6. Schválil:

Meno:	Ing. Jaroslav Luterán
Funkcia:	riaditeľ strediska Košice
Dátum:	15.12.2023
Podpis:	

Prílohy:

- 1) prezenčná listina Valbek SK, stredisko Košice (20.07.2023 a 31.07.2023)
- 2) prezenčná listina stredisko Valbek SK, stredisko Bratislava (20.07.2023)
- 3) prezenčná listina videohovor – ostatní účastníci (20.07.2023)
- 4) prezenčná listina stredisko Valbek SK, stredisko Bratislava (31.07.2023)
- 5) prezenčná listina videohovor – ostatní účastníci (31.07.2023)
- 6) prezenčná listina Valbek SK, stredisko Košice + videohovor Valbek Ba (24.08.2023)