

## **Zápis z kontroly problematických míst železničního spodku v obvodu ST Liberec – 26. září 2018**

### **Úsek č. 1 – Horní Police – Stružice**

Zúčastnění: Ing. Petr Břešťovský, Ph.D. GŘ, Odbor O13  
Robert Bayer, DiS. ST Liberec – vedoucí provozního oddělení

Úsek: Horní Police - Stružnice; km 11,700 – 11,800; TUDU 087106

Popis úseku: Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať, která je v problematickém místě v přímé bez převýšení (v km 11,8 začíná levostranný oblouk). Trať je v inkriminovaném úseku v odřezu. Výška násповé části dosahuje až 10m. Vlevo ve směru staničení je trať tvořena zářezovým svahem o výšce cca 4 m. Vpravo ve směru staničení se terén svažuje k řece Ploučnici, která je ihned pod patou násповé části. Svahy levé i pravé strany tratě jsou porostlé vzrostlými stromy. V km 11,795 se nachází trubní propustek rekonstruovaný v roce 2004. Na levé straně se nachází nezpevněný příkop, který je zaústěný do propustku. Nezpevněný příkop a jeho okolí je porostlé přesličkou.

Řeka Ploučnice přitéká kolmo k náspu a v těsné blízkosti náspu dochází k prudkému zalomení toku řeky a dále voda pozvolně směřuje pryč od náspu proti směru staničení.

V roce 1979 a 2012 proběhla sanace násповého tělesa pomocí horizontálních odvodňovacích vrtů.

Vada: Dochází k výškovému poklesu koleje. Svah násповé části nevykazuje žádné poškození.

Možná příčina: Násповé těleso vykazuje zvýšenou vlhkost, která je prezentována výskytem vlhkomilné přesličky. Její výskyt zejména okolo nezpevněného příkopu poukazuje na nefunkční odvod srážkových vod a na jejich zasakování do násповé části.

I přes provedené sanační opatření je těleso náspu (dle vyjádření ST) v poklesu. Problematické tedy bude nejspíše napojení násповého tělesa na původní povrch terénu a jeho pohyb po smykové ploše. Tento pohyb bude umocněn blízkou polohou řeky Ploučnice a zasakováním srážkových vod.

Doporučení: 1. Provést pročištění horizontální vrtů a případnou úpravu poškozených čel. Pročistit nezpevněný příkop a obnovit jeho funkci.

2. Georadarové měření nejenom v ose ale i za hlavami pražců. Nejlépe provedení také měření příčných řezů (optimálně tři řezy na úsek). Pokud již nebyl vyhodnocen georadar z MV, tak vyhodnocení naměřených dat z TÚDC.

3. V úseku provést dvě kopané sondy se SZZ pro ověření stavu pláně tělesa železničního spodku a zemní pláně. V kopaných sondách provést dynamické penetrace a odběr vzorků pro indexové zkoušky zemin. V náspové části provést IG vrt min. 1,5 m pod úroveň původního terénu pro stanovení smykové plochy.

Fotodokumentace:



Obr. 1 Pohled po směru staničení



Obr. 2 pohled proti směru staničení



Obr. 3 Porost nezpevněného příkopu přesličkou