

## **Příloha E – Doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů**

Současný stav je vyhodnocen a doložen na základě dostupných mapových podkladů, získaných informací od objednatele ZP, vlastní pochůzky po trati, geodetického doměření, průzkumů a archivní dokumentace.

### **Jedná se především o následující průzkumy:**

- Geotechnický průzkum: V rámci přípravné dokumentace byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží a geotechnice a stavebně technický průzkum inženýrských objektů a pozemních objektů.
- Základní korozní průzkum

### **Archivní dokumentace**

Archivní dokumentaci poskytl správce dopravní cesty a to jednotlivé složky OŘ Olomouc, zejména správa SMT.

### **Stávající síť**

Pro účely projektu byli osloveni všichni drážní i mimodrážní správci sítí v lokalitě ovlivněné projektem. Na základě jejich vyjádření byl sestaven výkres st.sítě.dgn se kterým pracují všichni projektanti

### **Geodetické zaměření**

Pro účely zpracování přípravné dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření 2017 Ing Smetana a další.

### **Podrobně:**

#### **Geotechnický průzkum**

Na základě smlouvy o dílo č. 17-002-232-PD-K06 dle objednatele provedla firma GeoTec – GS a.s. ve výlukách průzkum pražcového podloží a vybraných umělých staveb v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Vsetín“.

Průzkum pražcového podloží byl zaměřen na ověření stávající skladby pražcového podloží, geotechnických vlastností zemin tvořících zemní pláš a ověření úrovně hladiny podzemní vody. Průzkum spočíval v provedení kopaných sond, statických zatěžovacích zkoušek, dynamických penetrací a odběru vzorků zemin ze zemní pláně. Kopané sondy a k nim příslušející dokumentace o provedených zkouškách jsou v textové části a přílohách označovány stávajícím staničením a číslem koleje.

Celkem bylo provedeno:

- 45 ks ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně a jejich dokumentace. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat příslušné zkoušky (šířka ve směru osy koleje minimálně 0,4 m, ve směru kolmém pak min. 1,0 m). Ze dna sondy byl proveden vrt ruční soupravou a odběr porušených vzorků charakteristických zemin železničního spodku pro laboratorní rozbor.
- 6 ks ručně kopaných sond mimo stávající osu a jejich dokumentace

- 43 ks statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m.
- 51 ks dynamických penetračních zkoušek ze dna kopaných sond
- 23 ks laboratorních zkoušek odebraných vzorků zemin železničního spodku. U všech odebraných vzorků byl proveden základní klasifikační rozbor (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze) a následně zařazení podle příslušných norem. Odebrané vzorky zemin byly zpracovány v akreditované laboratoři.

Dále byly provedeny průzkumy pro mosty v km 37.349, 38.242, 38.302, 35.370, podchody k nástupištím a podchod u Křivačkářny, opěrnou zeď Vsetín – Vsetín Bečva vpravo.

### **Základní korozní průzkum**

Cílem korozního průzkumu bylo zjistit intenzitu stejnosměrných bludných proudů a stanovit měrné odpory hornin v prostoru následujících mostních objektů:

- železniční most přes potok Rokytanka v km 43.563 bod BP1 (Příl. č. 1)
- podchod pod nádražím bod BP2 (Příl. č. 2)
- železniční most přes říčku Senice v km 34.986 bod BP3 (Příl. č. 3)

### **Geodetické zaměření**

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly využity následující geodetické podklady:

- Digitální rastrové mapy a údaje z katastru nemovitostí, katastrální území Vsetín, Rokytnice, Ústí u Vsetína. Původně byly používány i katastrální mapy k.ú. Jablůnka, Ratiboř, Leskovec, Valašská Polanka, ale v průběhu projekčních prací se od zásahu do těchto katastrálních území upustilo.

Nemovitosti jsou vedeny na Katastrálním úřadě pro Zlínský kraj, Katastrální pracoviště Vsetín Smetanova 810, 75501 Vsetín

Soubor geodetických informací, který zahrnoval katastrální mapu (včetně jejího číselného vyjádření ve stanoveném katastrálním území).

Soubor popisných informací zahrnoval údaje o katastrálním území, o parcelách, o stavbách, o bytech a nebytových prostorech, o vlastnicích a jiných oprávněných, o právních vztazích a právech a skutečnostech, stanovených zákonem.

Geodetické zaměření staveniště a objektů stavby provedla geodetická kancelář Ing. Jan Smetana, Kotlářská 547/1, 602 00 Brno. Geodet provedl geodetické zaměření v podrobnostech potřebných pro zpracování přípravné dokumentace v roce 2017. Měřena byla celá lokalita pro potřeby kolejových úprav. Postupně bylo zaměření doplněno dle potřeb jednotlivých zpracovatelů. Před samotným zaměřením byly v dané lokalitě k dispozici tyto podklady.

#### **a) vsetín-mapové podklady 3d**

1) **železniční bodové pole** (z dokumentace SŽG Olomouc), které bude následně sloužit jako vytyčovací síť stavby

2) **účelová mapa pro projektování**, která byla zpracována z dostupných využitelných mapových podkladů

- 3D osa koleje Horní Lideč – Vsetín (z dokumentace SŽG Olomouc)
- 3D osa koleje Vsetín – Velké Karlovice (z dokumentace SŽG Olomouc)
- mapování žst. Vsetín (z dokumentace SŽG Olomouc)

- mapové podklady z projektu stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati č. 308 (Lúky pod Makytou) – st.hr. CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, v úseku Valašské Meziříčí (mimo) – Jablůnka

(mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo)“

- mapové podklady z přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Vsetín – Velké Karlovice“ a doplněna potřebným doměřením (Ing. Jan Smetana, zeměměřická kancelář), zpracována byla jako digitální 3D účelová mapa v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv

### **b) vsetín-mapovépodklady2d**

situace 2D ze „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“, MCO, 06/2016

### **c) rastry JŽM**

z roku 1982

*Body železničního bodového pole a účelové mapy pro projektování jsou určeny polohově v souřadnicovém systému S-JTSK (souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální) a výškově v systému Bpv (baltský výškový systém - po vyrovnání).*

*Zpracovaná přípravná dokumentace stavby je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).*

### **Podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové:**

Jako geometrický základ vytyčovací sítě stavby bude sloužit železniční polohové a výškové bodové pole, které bylo použito pro vyhotovení mapových podkladů pro projektování.

Pokud bude toto stávající železniční bodové pole v průběhu stavby zničeno, bude nahrazeno novou vytyčovací sítí.

Nová vytyčovací síť se navrhuje jako primární systém pro vytyčení polohy a výškových úrovní stavby podle příslušné normy (ČSN 730420-1 Přesnost vytyčování – Část 1: Základní požadavky, červenec 2002). Body vytyčovací sítě musí svojí polohou a přesností umožnit vytyčovací, kontrolní a dokumentační práce po dobu výstavby, dále po ukončení stavby umožní užívání a údržbu stavby.

Nová vytyčovací síť musí zároveň zachovat geometrickou návaznost na původní železniční bodové pole, ze kterého byly zaměřeny mapové podklady pro projektování. Proto není možné pro vybudování vytyčovací sítě stavby a pro vytyčení stavby použít žádné jiné bodové pole, které není uvedeno v projektu stavby.

Zpracoval: Ing. Jiří Malina  
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.  
tel.: 605 439 937  
email: [malina@moravia.cz](mailto:malina@moravia.cz)

*Vyřizuje: Ing. Jiří Malina, mobil:605439937, e-mail:malina@moravia.cz*