


			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**  
 LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444  
 IDS: kjee9md  
 e-mail: moravia@moravia.cz  
 http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 <b>Správa železnic, státní organizace</b> v zastoupení: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. IVO ZVEJŠKA <i>Zvejška</i>	VEDOUcí TÝMU: ING. IVO ZVEJŠKA <i>Zvejška</i>
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. JAN LONDA <i>Londa</i>	ING. JAN LONDA <i>Londa</i>	ING. MARIAN HOLLÝ <i>Holý</i>
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: UHERSKÝ OSTROH	OBEC: OSTROŽSKÁ NOVÁ VES
<b>Oprava trati v úseku Kunovice - Veselí nad Moravou - aktualizace PD</b>		ZAK. ČÍSLO MCO 23-026-231-TP
		ÚČEL AKTUALIZACE DUSP
		DATUM ČERVEN 2023
		FORMÁT 22xA4
SO 11-20-01 Most v km 98,290		MĚŘÍTKO -
Technická zpráva		ČÁST D.2.1.4 POŘ.Č. 1.



Obsah:	
<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY ..... 4</b>
<b>2</b>	<b>ZDŮVODNĚNÍ STAVBY ..... 5</b>
2.1	ZDŮVODNĚNÍ A OBSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ ..... 5
<b>3</b>	<b>PODKLADY ..... 5</b>
<b>4</b>	<b>PROSTOR VÝSTAVBY ..... 5</b>
4.1	ÚZEMNÍ PODMÍNKY ..... 5
4.2	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ V BLÍZKOSTI MOSTU ..... 5
4.3	PARCELY DOTČENÉ STAVBOU ..... 5
4.4	SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PS A SO ..... 5
4.5	GEOLOGICKÉ A GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY ..... 5
<b>5</b>	<b>STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU ..... 6</b>
5.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE ..... 6
5.2	POPIS OBJEKTU ..... 6
5.3	ZJIŠTĚNÝ TECHNICKÝ STAV OBJEKTU ..... 6
<b>6</b>	<b>NOVÝ STAV OBJEKTU ..... 7</b>
6.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NOVÉM STAVU ..... 7
6.2	NÁVRHOVÉ PARAMETRY ..... 7
6.2.1	Návrhové zatížení ..... 7
6.2.2	Prostorové uspořádání na mostě ..... 7
6.2.3	Rozměry kolejového lože ..... 7
6.2.4	Prostorové uspořádání pod mostem ..... 7
6.3	KONCEPCE NÁVRHU OPRAVY ..... 7
6.4	SANACE BETONOVÝCH PLOCH ..... 7
6.5	DILATAČNÍ SPÁRY ..... 9
6.6	IZOLACE ..... 9
6.7	ZÁBRADLÍ ..... 10
6.8	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK NA MOSTNÍM OBJEKTU ..... 10
6.9	PŘECHODY DO TRATI ..... 10
6.10	TERÉNNÍ ÚPRAVY ..... 10
6.11	KABELOVÉ TRASY A INŽENÝRSKÉ SÍTĚ ..... 11
6.12	VYTYČENÍ OBJEKTU ..... 11
<b>7</b>	<b>PROVÁDĚNÍ STAVBY ..... 11</b>
7.1	ZEMNÍ PRÁCE ..... 11
7.2	BOURACÍ PRÁCE ..... 11
7.3	OMEZENÍ PROVOZU A NARUŠENÍ CIZÍCH ZÁJMŮ ..... 11
7.4	SOUVISLOSTI S VÝSTAVBOU OBJEKTU ..... 11
7.5	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ..... 11
7.6	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY ..... 11
7.7	HAVARIJNÍ A POVODŇOVÝ PLÁN ..... 11
7.8	ÚVEDENÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU DO PROVOZU ..... 11
7.9	BEZPEČNOST PRÁCE ..... 11
<b>8</b>	<b>DOTČENÉ PŘEDPISY A LITERATURA ..... 12</b>

<b>9</b>	<b>PODROBNÁ PROHLÍDKA.....</b>	<b>13</b>
<b>10</b>	<b>ZÁPISY Z PORAD.....</b>	<b>19</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

<b>Stavba:</b>	" Oprava trati v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou – aktualizace PD "
<b>Objekt:</b>	SO 11-20-01 Propustek v km 98,290
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Aktualizace DUSP – Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy
<b>Objednatel:</b>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město v zastoupení: Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
<b>Správce mostního objektu:</b>	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
<b>Vlastník mostního objektu:</b>	Správa železnic, státní organizace
<b>Projekt stavby:</b>	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s
<b>Odpovědný inženýr projektu:</b>	Ing. Ivo Zvejška
<b>Projekt stavebního objektu:</b>	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
<b>Odpovědný projektant objektu:</b>	Ing. Jan Londa
<b>Kraj:</b>	Zlínský
<b>Obec:</b>	Ostrožská Nová Ves [592463]
<b>Katastrální území:</b>	Ostrožská Nová Ves [716201]
<b>Pověřený obecní úřad</b>	Uherský Ostroh
<b>Trat' SŽDC:</b>	340 Brno – Uherské Hradiště
<b>Trat'ový úsek:</b>	2302 Kunovice – Veselí nad Moravou
<b>Definiční úsek:</b>	30 Kunovice zastávka – Ostrožská nová Ves
<b>Staničení:</b>	evidenční km: 98,290 nový km: 98,296 000
<b>Poloha objektu:</b>	Širá trať
<b>Účel objektu:</b>	Most překonává vodní tok
<b>Dotčené parcely:</b>	7228 Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 4551/1 Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

## 2 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Stavbou dojde k úpravám nezbytným k zajištění dobré míry provozuschopnosti trati a dopravní obslužnosti kraje.

### 2.1 ZDŮVODNĚNÍ A OBSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ

Vzhledem k tomu, že:

- na mostě nedochází k výrazné změně vedení koleje ani ke zvyšování rychlosti nebo třídy zatížení

**Je navržena oprava objektu, která zahrne:**

- sanaci betonových ploch
- sanaci odhalené výztuže
- sanaci kamenné dlažby
- pročištění koryta
- drenáž rubu mostu
- nové zábradlí

## 3 PODKLADY

- Záměr projektu, Správa železnic, s.o., 2020
- Archivní dokumentace objektu, OŘ Olomouc
- Geodetické zaměření, SŽG, 2016 - 2017
- Geodetické doměření, Ing. Smetana 2021
- Měření a fotodokumentace zpracovatele, 2020 - 2021

## 4 PROSTOR VÝSTAVBY

### 4.1 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Objekt se nachází v širé trati mezi zastávkami Ostrožská Nová Ves lázně a Kunovice zastávka. V těsné blízkosti podél násypu trati vede cyklostezka. Území mimo železniční násep je rovinaté, mírně svažité směrem na západ.

Přístup k objektu je možný po cyklostezce nebo po pláni železničního spodku.

### 4.2 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ V BLÍZKOSTI MOSTU

- Po levé straně (výtokové) vede kabel zabezpečovacího zařízení
- Po pravé straně (vtokové) vede kabel Telematiky

### 4.3 PARCELY DOTČENÉ STAVBOU

7228	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
4551/1	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

### 4.4 SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PS A SO

SO 11-11-01	Kolejový spodek km 95,905 – km 100,699
SO 11-10-01	Kolejový svršek km 95,905 – km 100,699
PS 11-01-21	TZZ Veselí nad Moravou – Kunovice, úprava zabezp. zařízení
PS 11-14-01	TZZ veselí nad Moravou – Kunovice – oprava dálkové kabelizace

### 4.5 GEOLOGICKÉ A GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY

Geotechnický průzkum pro tento objekt nebyl proveden.

## 5 STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

### 5.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

<b>Charakteristika objektu:</b>	ŽB opěry, křídla a nosná deska
<b>Statické působení:</b>	Rozpěrákové
<b>Rok výstavby:</b>	1969
<b>Rekonstrukce a opravy:</b>	Neznámé
<b>Údaje o mostním objektu:</b>	
úhel křížení:	90°
výška objektu:	2.370 m
volná výška:	~1.810 m
stavební výška:	1.199 m
světlost otvoru:	5.000 m
délka přemostění:	4.800 m
rozpětí objektu:	5.800 m
délka objektu:	11.300 m
šířka objektu:	5.900 m
volná šířka od osy koleje:	2.916m
<b>Počet otvorů:</b>	1
<b>Šikmost:</b>	není
<b>Min. tloušťka kolejového lože:</b>	0,224 mm
<b>Počet kolejí na objektu:</b>	1
<b>Železniční svršek:</b>	60 E2 + betonové pražce
<b>Poloměr oblouku:</b>	V přímé
<b>Převýšení:</b>	0 mm
<b>Sklonové poměry:</b>	+ 0.5‰ - dle zaměření
<b>Trat'ová rychlost:</b>	100 km/h
<b>Kategorie železniční tratě:</b>	3.
<b>Trat'ová třída zatížení:</b>	C3
<b>Zatížitelnost mostu:</b>	Nebyla zjišťována
<b>Trakce:</b>	není

### 5.2 POPIS OBJEKTU

Jedná se o ŽB most rozpěrákového typu. Most se skládá ze ŽB desky na ŽB opěrách. Součástí mostu jsou ŽB křídla. Křídla tvoří svahové kužele opatřené kamenným odlážděním. Rubová drenáž je jednostranně vyvedena na povodňovou stranu mostu. Na mostě je minimální štěrkové lože výšky 221mm. Na mostě jsou ŽB římsy, na kterých je umístěno 2-madlové zábradlí výšky 1000mm. Most překonává potok Petříkovec. Vedle objektu se nachází cyklostezka.

### 5.3 ZJIŠTĚNÝ TECHNICKÝ STAV OBJEKTU

Římsy jsou porostlé mechem, odlážděné svahové kužele jsou také zarostlé vegetací. Nánosy a vegetace se nachází i uvnitř mostu.

Hodnocení správce je 1/1.

## 6 NOVÝ STAV OBJEKTU

### 6.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NOVÉM STAVU

Jedná se o opravné a sanační práce. Základní parametry objektu se tedy nemění. V rámci stavby dojde k výškovému a polohovému posunu koleje na objektu:

Výšková změna koleje: **89 mm** (vůči stávajícímu TK)

Polohová změna koleje: **0 mm** (vůči stávající ose koleje)

V důsledku čeho je nová tloušťka kolejového lože pod pražcem na objektu: 0,351 m

### 6.2 NÁVRHOVÉ PARAMETRY

#### 6.2.1 Návrhové zatížení

Daný traťový úsek je řazen do 4. třídy celostátních tratí normálního rozchodu dle ČSN EN 1991-2/Z4 a „Kategorie železničních tratí z hlediska mostů“ konvenčního železničního systému (CR) SŽ. Pro novostavby a nové části mostů na 3. třídě tratí se uplatní model zatížení LM71 s klasifikačním součinitelem  $\alpha=1,1$  dle ČSN EN 1991-2.

Pro tento objekt se nové zatížení neuplatní. V rámci stavby nedochází ke zvýšení rychlosti na trati, tudíž nebyl proveden statický přepočít a nebyla ani zjišťovaná zatížitelnost objektu.

Vzhledem ke zvýšení TK o 89mm dochází ke zvýšení zatížení od kolejového lože:

- deska je podle archivního statického výpočtu navržena na vlak A (tj. 250 kN/náprava) ,
- provozovaná třída je C3 (200 kN/náprava )
- roznášecí šířka je cca 3,80 m
- 50 kN rozdíl je po roznosu asi 7,0 kN/m<sup>2</sup>
- navýšení o 10 cm šterku je 2,0 kN/m<sup>2</sup>
- **z tohoto porovnání lze říct, že most zvýšené zatížení s přehledem unese**

#### 6.2.2 Prostorové uspořádání na mostě

Objekt se nachází v širé trati, kolej je v přímé, rychlost na trati je 100 km/h, objekt je se zábradlím. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

#### 6.2.3 Rozměry kolejového lože

Na objektu je dodržen obrys nutného kolejového lože, který je dán normou ČSN 73 6201 (2008). Šířka NKL je vlevo i vpravo 2200 mm od osy koleje s rezervou 60 mm. Výškově pak 510 mm od nivelety koleje s rezervou 40 mm nebo 330 mm pod ložnou plochou pražce dle vyhlášky č.177/1995 §18.

#### 6.2.4 Prostorové uspořádání pod mostem

Objekt překonává trvalý vodní tok. V rámci opravných prací se prostorové uspořádání v mostním otvoru nemění.

### 6.3 KONCEPCE NÁVRHU OPRAVY

V rámci navržené opravy dojde k sanaci viditelných betonových ploch, obnovení izolace a k terénním úpravám.

### 6.4 SANACE BETONOVÝCH PLOCH

Sanovány budou betonové plochy:

- |                |                                |
|----------------|--------------------------------|
| 1) Nosná deska | předpoklad 80%                 |
| 2) Opěra       | předpoklad 80%                 |
| 3) Křídla      | předpoklad 80%                 |
| 4) Říms        | předpoklad 100% celkové plochy |



Zhotovitel zpracuje technologický předpis provádění sanačních prací dle TKP 23. V předpisu bude specifikována skladba sanačního souvrství konkrétními materiály, způsob provádění, požadavky na přípravu povrchu, podmínky pro realizaci apod. Součástí budou také atesty jednotlivých hmot. Před započítím prací budou provedeny kontrolní zkoušky dle TKP 23.

### **SANACE A**

Na **ŽB římsách, opěrách a křídlech** je hloubka porušení **od 0 do 15 mm**. Na základě toho je zde navržena tato skladba sanační úpravy:

- Odstranění zkarbonatovaného betonu
- Očištění povrchu
- (spojovací můstek)
- Vyrovnání a uzavření povrchu stěrkou
- Sjednocující nátěr odolávající vodě bude proveden na 100% plochy

Hloubka porušení betonu na **podhledu nosné desky (SANACE A)** a lokálně na kunovické opěře se pohybuje **od 0 do 50 mm**. Na základě toho je zde navržena tato skladba sanační úpravy:

- Odstranění zkarbonatovaného betonu
- Očištění povrchu betonu
- Impregnace nátěrem s inhibitory koroze v případě zastižení výztuže
- (spojovací můstek)
- Nanesení sanační malty
- Vyrovnání a uzavření povrchu stěrkou
- Sjednocující nátěr odolávající vodě bude proveden na 100% plochy

### **SANACE B**

Rubové plochy konstrukce mostu vykazují poruchy. Tyto poruchy se projevují např. průsaky vody na lících plochách. Viz příloha „Podrobná prohlídka“ této TZ. Na základě toho je zde navržena tato skladba sanační úpravy:

- Zrušení stávající izolace
- Odstranění zkarbonatovaného betonu
- Očištění povrchu
- (spojovací můstek)
- Vyrovnání a uzavření povrchu stěrkou
- aplikace rubové izolace (**viz. 6.6**)

### **SANACE C**

Viz bod 6.10. Terénní úpravy.

#### Odstranění zkarbonatovaného betonu

- Veškeré nesoudržné části betonu musí být odstraněny odsekáním nebo otryskáním např. vodním paprskem tlakem 100-300MPa. Hloubka odstranění povrchových vrstev je závislá na hloubce karbonatace a stavu betonu.
- U povrchů, kde není karbonatací ovlivněna výztuž je rozhodující dodržení průměrné pevnosti v tahu 1,4 MPa, min 0,8 Mpa.

### Očištění povrchu

- Odstranění prachu a zbytků po očištění výztuže tlakovou vodou 20MPa.

### Provedení spojovacího můstku

- Provedení celoplošného nátěru pro zvýšení soudržnosti se starým betonem. Bude použit pouze v případě, když na stavbě nebude možné kvůli provozním podmínkám zajistit kvalitní předúpravu povrchu jinak. Bude použit pouze v případě dostatečné pevnosti podkladního materiálu v tahu – min. 1,5 MPa.

### Reprofilace sanační maltou

- Budou použity sanační malty třídy R2. Tloušťky vrstev, úprava podkladu a způsob nanášení dle technologických předpisů výrobce malt.

### Vyrovnání a uzavření povrchu stěrkou

- Finální vyrovnání povrchu jemnou cementovou maltou třídy R2.

### Sjednocující nátěr

- Po důkladném proschnutí sanačních malt bude povrch natřen sjednocujícím nátěrem omezujícím průnik vody a CO<sub>2</sub> do konstrukce.
- Výsledný barevný odstín bude odpovídat přírodnímu betonu, tzn. šedý (bezbarvý).

## **6.5 DILATAČNÍ SPÁRY**

Dilatační spáry budou vyčištěny dle zásad bodu „6.4 Sanace betonu“ **SANACE A**. Po sanaci betonu následuje vyplnění a uzavření spáry dle detailu v příloze 2.3 a sanační skladby S3. **Provedení dilatační spár musí proběhnout před prováděním izolací.**

### Výplň dilatační spáry – **Skladba S3:**

- Polystyren XPS tl.30mm
- Těsnicí profil Ø35mm (z obou stran spáry)
- Trvale pružný tmel (z obou stran spáry)

## **6.6 IZOLACE**

Sanovány budou všechny rubové izolace a budou zaizolovány dilatační spáry. Výměně izolace vždy předchází sanace podkladního betonu popsána v bodě 6.4 **SANACE B**.

### **S1,S4 – Izolace rubu nosné konstrukce a rubového odvodnění - NAIP+AB**

#### Lokalizace

Povrchy rubu nosné desky, opěr a křidel

#### Popis operací

- Přípravná vrstva: Penetračně adhezní nátěr
- Izolační vrstva: NAIP, tl. 5mm
- Ochranná vrstva: Asfaltobeton (AB), tl. 30mm

### **S2, resp. S2\* - Izolace dilatačních spár – NAIP**

#### Lokalizace:

Dilatační spáry mezi deskou a křídly

#### Popis operací

- Přípravná vrstva: Penetračně adhezní nátěr
- Izolační vrstva: 1.vrstva - NAIP volně ložený  
2.vrstva – NAIP natavený
- Ochranná vrstva: Geotextilie 1200g/m<sup>2</sup>

#### **Poznámka:**

V místech s nedostatečným prostorem pro natavení izolačních pásů bude bezešvá izolace dotažena až k dilatačním spárám a překryta geotextilií 1200g/m<sup>2</sup>. **Viz Detail 1 a 2 a Schema v příloze 2.3.** Geotextilie je zde navržena, aby dilatační spára zůstala uzavřena vůči vniknutí vody a předešlo se porušení trvale pružného tmelu a těsnícího profilu při pokládání kamenné rovinaniny nad rubové odvodnění.

## 6.7 ZÁBRADLÍ

Stávající zábradlí bude demontováno a nahrazeno novým.

Z důvodu nedostatku krytí pro kotvení zábradlí budou sloupky zábradlí přivařeny k plechu tl. 16mm, který je umístěn na vodorovné a zároveň svislé straně římsy. Sloupky jsou tvořeny z profilu L70/70/7 a madla jsou z L60/60/5. Plech bude podlit polymermaltou dle MVL 720. Z vrchu římsy jsou 2x chemická kotva M16 a z boku římsy 1x chemická kotva M10. **Je nutné, aby pro kotvu M10 otvor v plechu byl oválný**, z důvodu osazování plechu na římsu.

Materiál oceli S235 JR. Třída provedení EXC2 dle ČSN EN 10204.

Pro protikorozi ochranu je navržen systém ŘSP+ONS 02:

- Otryskání dle ČSN ISO 8501-1, tzv. „sweeping“
- Příprava povrchu v odmořovací lázni, stupeň Be
- Žárové zinkování ponorem min. 65μm
- Základní dvousložkový nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s obsahem železoslídy 80μm
- Podkladní dvousložkový nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s obsahem železoslídy 60μm
- Vrchní dvousložkový nátěr na bázi polyuretanu s obsahem železoslídy 60μm
- Tloušťka celkem 265μm
- Jednotlivé vrstvy nátěrů musí mít odlišný barevný odstín
- Odstín vrchního nátěru je zelená DB 602.

## 6.8 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK NA MOSTNÍM OBJEKTU

Železniční svršek na mostě je předmětem SO 11-10-01. Bude použitý železniční svršek 49E1 (S 49) na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, šířka pražců je 2,6 m. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej.

Železniční spodek je předmětem SO 11-11-01. Konstrukce pražcového na mostě:

- štěrky fr. 31.5/63, tloušťka 351 mm

Za opěrami je navrženo ZKPP 5.1 v tomto složení:

- štěrky fr. 31.5/63, tloušťka 351 mm
- drcené kamenivo tloušťka 450 mm
- drcené kamenivo tloušťka 300 mm

## 6.9 PŘECHODY DO TRATI

V rámci SO žel. svršku a spodku se proveden ZKPP v délce 7 +5 m na obě strany mostu. Nad objektem proběhne drážní stezka dle normou daného tvaru – součást SO 11-11-01 Železniční spodek.

## 6.10 TERÉNNÍ ÚPRAVY

### SANACE C

V rámci terénních úprav dojde:

- 1) K pročištění dna propustku a terénu na vtoku a výtoku v rámci hranice drážního pozemku od nánosů, odpadu a vegetace
- 2) K odstranění náletové vegetace v okolí propustku v rámci hranice drážního pozemku
- 3) K sanaci kamenného odláždění svahových kuželů, které bude obnášet očištění odláždění tlakovou vodou a obnovu spárování cementovou maltou. V případě silné degradace odláždění dojde k jeho lokální výměně. V případě výměny bude použit nový lomový kámen tl. 200 mm do betonu tl. 150 mm třídy C25/30 XF3. Minimální rozměr kamenů bude 150 mm, maximální šířka spár bude 30 mm, lokálně 45 mm. Pevnost v tlaku nového kamene bude min. 50 MPa, maximální

nasákavost bude 1.5% objemové hmotnosti, součinitel odolnosti proti mrazu bude 0.75. Použity budou kameny z vyvřelých hornin.

## **6.11 KABELOVÉ TRASY A INŽENÝRSKÉ SÍTĚ**

Vlevo trati v pochozím betonovém žlabu KZ3 se nachází kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Kabelové chráničky nejsou součástí tohoto objektu.

## **6.12 VYTÝČENÍ OBJEKTU**

Nejsou požadavky na vytýčení.

# **7 PROVÁDĚNÍ STAVBY**

## **7.1 ZEMNÍ PRÁCE**

Před prováděním výkopových a pažících prací je nutno provést vytýčení veškerých stávajících sítí.

Předpokládá se těžení zemin 2 až 4. třídy těžitelnosti dle ČSN 73 3050. Výkopy budou provedeny se sklonem svahů 1:1. Skutečný sklon svahů výkopů bude upřesněn přímo na stavbě přízvaným geologem. V projektu není uvažováno s čerpáním vody během výstavby. Okraje všech výkopů vyšších 2 m budou zabezpečeny provizorním dřevěným zábradlím.

Výkopová zemina, která nebude dále použita pro zásypy, bude odvezena na skládku odpadu určenou pro tento SO částí dokumentace „E.Doklady, část 2.5 Odpadové hospodářství“.

## **7.2 BOURACÍ PRÁCE**

V rámci tohoto SO může dojít k demolici částí kamenného odláždění. S veškerými odpady bude nakládáno dle části „E.Doklady, část 2.5 Odpadové hospodářství“.

Dojde k odstranění stávajícího zábradlí.

## **7.3 OMEZENÍ PROVOZU A NARUŠENÍ CIZÍCH ZÁJMŮ**

Během výstavby může být krátkodobě omezen provoz na blízké cyklostezce. Viz část „B.8 Zásady organizace výstavby“.

## **7.4 SOUVISLOSTI S VÝSTAVBOU OBJEKTU**

Nejsou.

## **7.5 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Je řešeno částí „Doklady – 2. Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí“.

## **7.6 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY**

Je řešeno v části „Doklady – 2.5 Odpadové hospodářství“.

## **7.7 HAVARIJNÍ A POVODŇOVÝ PLÁN**

Je součástí projektu v části „Doklady – 2.13 Povodňový a havarijný plán stavby“.

## **7.8 UVEDENÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU DO PROVOZU**

Požadavky nejsou.

## **7.9 BEZPEČNOST PRÁCE**

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s obecně platnými zákony, vnitřními předpisy zhotovitele stavby a provozovatele dráhy. Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle směrnice SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

Dotčené předpisy:

- Zákon č. 262/2006 Sb. - Zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Směrnice SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

## 8 DOTČENÉ PŘEDPISY A LITERATURA

Předpisy a normy SŽ a ČD:

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, 3. aktualizované vydání,

Směrnice generálního ředitele SŽ č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních,

SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

SŽ S 3 Železniční svršek,

SŽ S 4 Železniční spodek,

SŽ S 5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí,

SŽ (ČD) S 66 Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v České republice,

Evropské návrhové (Eurocode):

ČSN EN 1990 Eurokód : Zásady navrhování konstrukcí,

ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí,

ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí,

ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí,

ČSN EN 206 Beton: Specifikace vlastností, výroba a shoda

Normy ostatní:

ČSN 73 6200 Mosty - Terminologie a třídění,

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů,

ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí,

Zpracovala:

Ing. Jan Londa

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Tel: +420 585 570 486,

E-mail: [londa@moravia.cz](mailto:londa@moravia.cz)

## 9 PODROBNÁ PROHLÍDKA



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Technická ústředna dopravní cesty  
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň



### Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle Vyhlášky MD č. 177/95 Sb.,  
a předpisu SZDC S5 Správa mostních objektů

<b>TÚ 2302</b>	Brno-Černovice zhl. Tábořská - Vlářský průsmyk st.hr.	<b>DÚ 30</b>	Ostrožská Nová Ves - Aircraft Industries	<b>evd. km</b>	<b>98,290</b>
<b>Objekt</b>	Most	šířá trať	<b>Vžitý název:</b> Potok Petříkovec		
délka mostu	12,60 m	počet otvorů	1	počet kolejí na mostě	1
<b>Objednatel:</b> SZDC, s.o., OŘ Olomouc		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 100/100		elektrizace ne Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí <b>C3-100</b>	
<b>návrh hodnocení stavebního stavu</b>	<b>1/1</b>	Vedoucí regionálního pracoviště	Zoltán Horváth	<b>Rok podrobné prohlídky</b>	<b>2018</b>



Pohled zleva

**Obchodní firma:**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Sídlo: Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00  
Zápis v obch. rejstříku: Městský soud v Praze, spis. značka A 48384  
www.szdc.cz

**Doručovací adresa:**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Technická ústředna dopravní cesty,  
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň  
www.tudc.cz

**Technická ústředna založena 1957**





Strana: 2 z 6

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>2302</b>	Brno-Černovice zhl. Tábořská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	<b>98,290</b>
----	-------------	---	---------	---------------

### I. Celkový popis objektu

#### Základní údaje o mostu

**Souřadnice středu objektu:** GPS: 49°1'44.546"N, 17°27'21.050"E

Délka mostu: 12,60 m (MES)

Šířka mostu: 5,90 m (MES)

Výška mostu (niveleta nad terénem): 2,00 m (MES)

Délka přemostění: 5,00 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 1

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: trvalý vodní tok

Směr vodoteče: zprava

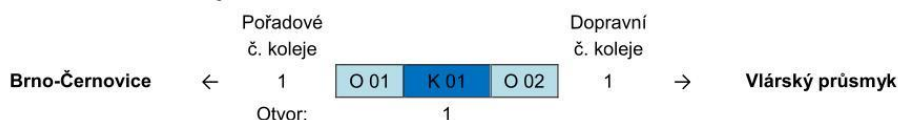
Výška kolejového lože a přesypávky: 0,60 m (MES)

#### **Podmínky při podrobné prohlídce:**

Teplota: 1°C

Počasí: oblačno

#### **Schéma mostního objektu:**



### 1. Nosná konstrukce

#### **Konstrukce K 01**

- Desková mostní konstrukce. Konstrukce kolmá.
- Materiál: železobeton. Bez povrchové úpravy. Římsa vlevo i vpravo železobetonová.
- Délka konstrukce 6,90 m (MES), rozpětí 5,80 m (MES), šířka 5,90 m (MES).
- Rok výstavby 1970 (MES).
- Uložení konstrukce - na kluzné vrstvě.

### 2. Spodní stavba

#### **Opěra O 01**

- Materiál: beton. Úložný práh železobetonový. Bez povrchové úpravy.
- Šířka opěry 4,80 m (MES). Viditelná výška opěry 0,80 m.
- Rok výstavby 1970 (MES).
- Křídlo - vlevo i vpravo - rovnoběžné, železobetonové, římsa železobetonová, bez povrch. úpravy.
- Svahový kužel - vlevo i vpravo - kamenný, spárovaný.

#### **Opěra O 02**

- Materiál: beton. Úložný práh železobetonový. Bez povrchové úpravy.
- Šířka opěry 4,80 m (MES). Viditelná výška opěry 0,80 m.
- Rok výstavby 1970 (MES).
- Křídlo - vlevo i vpravo - rovnoběžné, železobetonové, římsa železobetonová, bez povrch. úpravy.
- Svahový kužel - vlevo i vpravo - kamenný, spárovaný.

Strana: 3 z 6

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>2302</b>	Brno-Černovice zhl. Tábořská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	<b>98,290</b>
----	-------------	---	---------	---------------

### 3. Železniční svršek

- Směrové uspořádání koleje po celé délce: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po celé délce: niveleta stoupá ve směru staničení
- Tvar kolejnic: R65
- Tvar podkladnic: rozponové
- Svěrky: -
- Kolejnicové styky: svarový, nad opěrou O 02
- Velikost kolejnicových styků: -
- Kolejnicové podpory: betonové pražce SB-5
- Kolejové lože: štěrkové, uzavřené.

### 4. Vybavení mostu

#### Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily; spoje svarové
- Dilatace zábradlí: vzduchovou mezerou v přechodech
- Počet sloupků: oboustranně 9
- Počet madel/příčlů: oboustranně 1 / 1
- Délka zábradlí: oboustranně 12,60 m
- Výška zábradlí nad římsou: oboustranně **1020 mm**
- Upevnění sloupků: zalité v římse
- Půdorysný tvar: přímý.

#### Odvodňovací a odpadní zařízení

- V levých křídlech ústí odvodnění – ocelové trubky Ø 150 mm.

#### Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Na vnější straně levého zábradlí vede na konzolách plechová chránička.
- Vlevo vedle objektu je most s cyklostezkou.
- Terén v otvoru: bahnité břehy vodního toku.
- Příjezd automobilem je možný. Příjezd je po silnici I/55 z Kunovic do Ostrožské Nové Vsi, téměř na konci města odbočit vpravo do ulice Na zahrádkách přes železniční přejezd, za kterým odbočit vlevo kolem železniční zastávky a pokračovat po cyklostezce podél tratě až na úroveň objektu.

### 5. Přechody do trati

- Neřešeno.

### 6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

#### 6.1 Prostorové uspořádání na objektu:

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2790 mm	2820 mm	2810 mm
vpravo	2780 mm	2750 mm	2750 mm



Strana: 4 z 6

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>2302</b>	Brno-Černovice zhl. Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	<b>98,290</b>
----	-------------	---	---------	---------------

- Vzdálenost vnitřní hrany **římasy** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2690 mm	2690 mm	2680 mm
vpravo	2660 mm	2640 mm	2640 mm

### 6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:

- Kolmá světlost: 5,00 m (MES)
- Volná výška: 0,80 m měřeno vlevo k zamrzlé hladině vodního toku

## II. Popis závad a poruch

### 1. Stav nosné konstrukce

#### Konstrukce K 01

- Na podhledu konstrukce je beton povrchově degradovaný a vydrolený, místy prostupuje výztuž.
- Na levé i pravé boční straně konstrukce je beton povrchově degradovaný, mírně popraskaný a vydrolený místy prostupuje výztuž.
- V místech styčných spár s opěrami je beton vydrolený s patrnými průsaky vody.
- Beton římasy zleva i zprava je povrchově degradovaný a popraskaný, u opěr je vydrolený a tvoří mezeru šířky až 50 mm. Vlevo na konci římsa konstrukce nelícuje s římsou křídla.

### 2. Stav spodní stavby

#### Opěra O 01

##### Stav podpěry:

- Beton opěry je místy popraskaný smršťovacími trhlinami, v místě vodorovných pracovních spár jsou patrné stopy po mírných průsacích vody, v dolní části u terénu je zavlhlá.
- Opěra je porostlá slabou vrstvou mechu.

##### Křídlo vlevo:

- Beton římasy je povrchově degradovaný a mírně popraskaný.

##### Křídlo vpravo:

- Beton římasy je povrchově degradovaný a mírně popraskaný.

##### Svahový kužel vlevo i vpravo:

- Vlevo je v horní části rozrušený, odpojený od křídla a značně porůstá vegetací
- Vpravo jsou na celé ploše nánosy hlíny, v dolní části jsou kameny rozvolněné a jeden je vypadlý.
- Svahy jsou porostlé mechem a vegetací.

#### Opěra O 02

##### Stav podpěry:

- Beton opěry je místy popraskaný smršťovacími trhlinami, v místě vodorovných pracovních spár jsou patrné stopy po mírných průsacích vody, v dolní části u terénu je zavlhlá.
- Na úložním prahu vlevo je beton na ploše 250x160 mm vydrolený do hloubky až 50 mm
- Opěra je porostlá slabou vrstvou mechu.

##### Křídlo vlevo:

- Beton římasy je povrchově degradovaný a mírně popraskaný.

Strana: 5 z 6

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>2302</b>	Brno-Černovice zhl. Tábořská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	<b>98,290</b>
----	-------------	---	---------	---------------

### Křídlo vpravo:

- Beton římsy je povrchově degradovaný a mírně popraskaný.

### Svahový kužel vlevo i vpravo:

- Vlevo i vpravo je spárování hloubkově vydrolené a prorostlé vegetací.
- Svahy jsou porostlé mechem a vegetací.

### **3. Stav železničního svršku**

- Betonové pražce jsou mírně popraskané.
- Kolejové lože je porostlé, zejména u říms, travnatou vegetací.

### **4. Stav vybavení**

#### **Zábradlí**

- Nátěr je sešlý a prostupuje koroze.  
Stav korozního napadení PKO dle předpisu SŽDC S5/4 (ČD): 60% (Ri 5).
- Vlevo je 9. zábradelní sloupek deformovaný směrem od osy koleje až o 100 mm.
- Chybí dolní příčle

#### **Odvodňovací a odpadní zařízení**

- Trubky korodují.

#### **Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Bez zjevných závažných závad a poruch

### **5. Přechody do trati**

- Bez zjevných závažných závad a poruch

## **III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí**

### **Hodnocení nosných konstrukcí:**

#### **Konstrukce K 01 - hodnocení stupněm 1**

##### z těchto důvodů:

- bez zjevných závažných závad a poruch

### **Hodnocení spodní stavby:**

#### **Opěra O 01 - hodnocení stupněm 1**

##### z těchto důvodů:

- bez zjevných závažných závad a poruch

#### **Opěra O 02 - hodnocení stupněm 1**

##### z těchto důvodů:

- bez zjevných závažných závad a poruch

Strana: 6 z 6

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>2302</b>	Brno-Černovice zhl. Tábořská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	<b>98,290</b>
----	-------------	---	---------	---------------

### IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S5, částí druhou a na základě provedené podrobné prohlídky mostu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

⇒ **nosná konstrukce: K 1**

na základě hodnocení K 01

⇒ **spodní stavba: S 1**

na základě hodnocení O 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 06.03.2018

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Zoltán Horváth dne: 09.04.2018

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Technická ústředna dopravní cesty  
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
(19)

.....  
**Zoltán Horváth**  
**Vedoucí RP OLM**

## 10 ZÁPISY Z PORAD

# Záznam z výrobní všeprofesní porady ke zpracování projektové dokumentace

## „Oprava trati v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou“

***kteřá se uskutečnila ve čtvrtek dne 4.2.2021 v sídle MORAVIA CONSULT  
Olomouc a.s.***

Přítomni: viz prezenční listina

### Úvod

Předmětem porady bylo předložení návrhu kolejového řešení a upřesnění rozsahu řešení v ostatních profesích dle požadavků vyplývajících ze zadávacích podmínek a pochůzky trati.

### **Most v km 98.290**

Jedná se o most železobetonový deskový mezi zastávkou Ostrožská Nová Ves Lázně a Kunovicemi přes potok Petříkovec. Spodní stavba je tvořena tížnými betonovými opěrami. Křídla jsou rovnoběžná. Délka přemostění je 5.0 m, celková délka mostu činí 12.60 m. Rok výstavby je 1970. Hodnocení správce K1/S1.

#### Návrh úprav:

- Sanace betonových ploch a dilatačních spár
- Výměna izolace za stříkanou bezešvou, při současném zdvihu nivelety koleje o 9 cm
- Nové PKO zábradlí a doplnění druhé příčle
- Římky nebudou nadbetonovány, v případě jejich nedostatečné výšky bude na mostě zřízeno částečně uzavřené kolejové lože
- Obnova příčných rubových drenáží
- Očištění a spárování kamenného opevnění svahů
- Kamenné opevnění svahu vlevo směr Kunovice bude obnoveno v rozsahu 100%
- Pročištění koryta
- Odstranění vegetace
- Odláždění koryta bude sanováno
- Nivelační značka na římse vlevo směr Kunovice bude zachována

#### Závěry z porady:

- V případě, že odláždění koryta nebude na stavbě nalezeno, bude v rozpočtu pro tento případ vytvořena rezerva
- Izolace bude obnovena i na rubu opěr po spodní úroveň úložných prahů s překrytím pracovní spáry

## Záznam z pracovní všeprofesní porady ke zpracovávání projektové dokumentace

### „Oprava trati v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou“

která se uskutečnila dne 25.3.2021, prostřednictvím videokonference MSTeams

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

Úvod:

Předmětem porady bylo předložení a odsouhlasení návrhu technického řešení v jednotlivých profesích, v návaznosti na dříve projednané požadavky.

**Most v km 98.290**

(Zapsal: Ing. Jan Londa)

Stávající stav:

Most projektovaný roku 1969 překonává místní potok Petříkovec v železničním km 98,290. Jedná se o most tvořený dvěma betonovými křídly a opěrami a potok je překonán pomocí prosté desky uložené na vrubových kloubech. Hodnocení správce K1/S1.

Na rubu opěry se nachází nepropustný zásyp, který je pravděpodobně součástí hráze, kterou tady trať představuje. Je zde rubové odvodnění jednostranně vypádované na výtok mostu. Není známo, jestli se na rubu nachází pouze odvodňovací žlábek nebo i perforovaná trubka. Drenáž je vyvedena na líc pomocí litinové trubky. Dle archivní dokumentace je drenáž překryta kamennou rovnatinou, na kterou navazuje štěrkopísek a výše pak vrstvy kolejového lože. Římsy jsou šířky 300mm a výšky 250mm. Římsy jsou vypádované na líc mostu. Pod římsou se nachází zkosené čelo. Na římsách je osazené ocelové zábradlí výšky 1,0m s jedním madlem a jednou příčíl.

Na zábradlí na výtoku je osazená chránička, v níž se nachází kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V současné době je tloušťka kolejového lože 204mm.

V archivní dokumentaci se nachází dvě úrovně dna mostu. Jedna označuje úroveň dna a druhá úroveň dna po úpravách. Vzhledem k množství nánosů v korytě není možné zjistit, která z těchto dvou kót platí, ani jestli je dno v současné době opevněné.

Následující popis technického stavu vychází z podrobné prohlídky z roku 2018. Podhled desky je povrchově degradovaný a vydrolený, místy prostupuje výztuž. Stejně je tomu i na římsách a opěrách. Na opěrách se místy objevují místa až 50mm hluboká po vydroleném betonu. Na vodorovných pracovních spárách je beton vydrolený s patrnými průsaky vody. Dilatační spáry jsou taky zanesené různými nečistotami a zatéká do nich z vrchu a pravděpodobně i z rubu skrze porušenou izolaci. Zábradlí je zrezlé a jeden sloupek je vyosený až o 100mm. PKO zábradlí je dle předpisu SŽDC S5/4 (ČD) napadeno z 60% (Ri5). V opevnění okolo mostu jsou spáry do hloubky vydrolené, místy se odchlípuje od opěr.

Návrh úprav:

- Sanace betonových ploch a dilatačních spár
- Výměna izolace za stříkanou bezešvou, při současném zdvihu nivelety koleje o 9 cm
- Bude provedeno nové zábradlí tak, aby vyhovovalo ČSN 73 6201 a MVL 720.
- Římsy nebudou nadbetonovány, v případě jejich nedostatečné výšky bude na mostě zřízeno částečně uzavřené kolejové lože
- Obnova příčných rubových drenáží

- Očištění a spárování kamenného opevnění svahů
- Kamenné opevnění svahu vlevo směr Kunovice bude obnoveno v rozsahu 100%
- Pročištění koryta
- Odstranění vegetace
- Odláždění koryta bude sanováno
- Nivelační značka na římse vlevo směr Kunovice bude zachována

Kolejové lože se snese, obnaží se kompletně rub desky a dosavadní izolace se vytrhává. Výkop bude proveden až po úroveň ukončení staré izolace. Betonové povrchy se otryskají vodním paprskem, dočistí se, nanese se adhezní můstek, reprofilační malta. Dilatační spáry se vyčistí, vloží se do nich polystyren XPS, z líce se zmaže trvale pružným tmelem a na rubu jsou navržené natavované pásy. Na takto upravené rubové povrchy se nanese bezešvá izolace s ochrannou geotextilií.

Pohledové plochy budou otryskány, dočistěny, aplikován adhezní můstek, reprofilační malta a sjednocující nátěr.

Rubové odvodnění. Bude osazena perforovaná HDPE trubka. Vývod na líc opěry ve formě litinové trubky ponechán. Litinová trubka bude sanována a opatřena PKO. Nad HDPE trubkou bude vrácena pročištěná kamenná rovinanina.

Na rubu vytěžený nepropustný zásyp bude nahrazen hubeným betonem.

Odláždění bude přespárováno a vypadlé kameny nahrazeny novými. Dno koryta bude vyčištěno. Při čištění bude zjištěna i úroveň dna koryta. Koryto se předpokládá s rovným dlážděným dnem. Nově zde navrhuji profil koryta zúžit na 1,3m s hloubkou 350mm a bermami.

Zábradlí bude provedeno nové. Chránička bude zachována.

Most se nyní nachází na vrcholovém oblouku osy železniční tratě. Nově je tloušťka kolejového lože 360mm. Bude tedy realizován zdvih o 90mm. Do koryta potoku bude vyústěn jeden trativod a 3 drážní příkopy.

#### Závěr z porady:

- V případě, že odláždění koryta nebude na stavbě nalezeno, bude v rozpočtu pro tento případ vytvořena rezerva
- Bude prověřeno navýšení zatížení vlivem nového přesypání objektu o 9 cm v poměru k celkovému zatížení a na základě toho bude rozhodnuto o provedení přepočtu zatížitelnosti nebo přechodnosti mostu
- Prověří se možnost přesunout kabely z chráničky umístěné na zábradlí přímo do kolejového lože. V případě přesunu kabelů bude stávající zábradlí demontováno a nahrazeno novým.
- Úprava koryta navržená projektantem se opouští, jelikož toto nebylo součástí zadávací dokumentace. Investor požaduje pouze návrh pročištění koryta a sanace odláždění, příp. dodláždění

Takto navržené řešení bylo na poradě odsouhlaseno.