

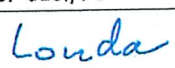
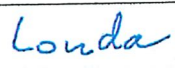



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	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	 SPRÁVA ŽELEZNIC	Správa železnic, státní organizace v zastoupení: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ PARMA 	VEDOUcí TÝMU: ING. JIŘÍ PARMA	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTRLOVAL	
ING. JAN LONDA 	ING. JAN LONDA 	ING. MARIAN HOLLÝ 	
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: UHERSKÉ HRADIŠTĚ	OBEC: KUNOVICE	
Oprava trati v úseku Kunovice - Veselí nad Moravou ----- SO 11-20-05 Most v km 100,665		ZAK. ČÍSLO MCO	20 - 109 - 231- US
		ÚČEL	DUSP
		DATUM	SRPEN 2021
		FORMÁT	A4
Technická zpráva		MĚŘÍTKO	-
		ČÁST	POŘ.Č.
		D.2.1.4	1.

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	4
2	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	5
2.1	ZDŮVODNĚNÍ A OBSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ	5
3	PODKLADY	5
4	PROSTOR VÝSTAVBY	5
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
5	STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU	6
5.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
5.2	POPIS OBJEKTU	6
5.3	ZJIŠTĚNÝ TECHNICKÝ STAV OBJEKTU	6
6	NOVÝ STAV OBJEKTU	7
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	7
6.5	DILATAČNÍ SPÁRY	9
6.6	IZOLACE	9
6.7	PROTIKOROZNÍ OCHRANA – DOLNÍ PÁSNICE ZABETONOVANÝCH NOSNÍKŮ	10
6.8	ZÁBRADLÍ	10
6.9	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK NA MOSTNÍM OBJEKTU	10
6.10	PŘECHODY DO TRATI	11
6.11	TERÉNNÍ ÚPRAVY	11
6.12	KABELOVÉ TRASY A INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	11
6.13	VYTYČENÍ OBJEKTU	11
7	PROVÁDĚNÍ STAVBY	11
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	12
7.5	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	12
7.6	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	12
7.7	HAVARIJNÍ A POVODŇOVÝ PLÁN	12
7.8	ÚVEDENÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU DO PROVOZU	12
7.9	BEZPEČNOST PRÁCE	12

8	DOTČENÉ PŘEDPISY A LITERATURA	12
9	PODROBNÁ PROHLÍDKA	14
10	ZÁPISY Z PORAD	22
11	VYJÁDRĚNÍ GR O13 – NEDOSTATEČNÁ TLOUŠŤKA KOLEJOVÉHO LOŽE	25

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Stavba:	" Oprava trati v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou "
Objekt:	SO 11-20-05 Propustek v km 100,665
Stupeň dokumentace:	DUSP – Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město v zastoupení: Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Správce mostního objektu:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Vlastník mostního objektu:	Správa železnic, státní organizace
Projekt stavby:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s
Odpovědný inženýr projektu:	Ing. Jiří Parma
Projekt stavebního objektu:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Jan Londa
Kraj:	Zlínský
Obec:	Kunovice [550744]
Katastrální území:	Kunovice u Uherského Hradiště [677345]
Pověřený obecní úřad	Uherské Hradiště
Trat' SŽDC:	340 Brno – Uherské Hradiště
Trat'ový úsek:	2302 Kunovice – Veselí nad Moravou
Definiční úsek:	58 Kunovice zastávka - Kunovice
Staničení:	evidenční km: 100,665 nový km: 100,672 610
Poloha objektu:	Šírá trat'
Účel objektu:	Inundační most
Dotčené parcely:	3870 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 a spodních pásnic zabetonovaných nosníků
- sanaci odhalené výztuže
- sanaci kamenné dlažby
- pročištění koryta na pozemku dráhy od odpadů a nečistot v otvoru mostu
- úprava stávajícího 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 Kunovice zastávka a Uherské Hradiště. V těsné blízkosti se nachází úrovnový přejezd a jiný inundační ocelový most. Území mimo železniční násep je rovinaté, mírně svažité směrem na západ.

Přístup k objektu je možný po silnici třetí třídy, která ústí z ulice Obchodní v Kunovicích, nebo po pláni železničního spodku.

4.2 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ V BLÍZKOSTI MOSTU

- Po pravé straně (vtokové) vede kabel zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- V patě vlárské opěry je vedena kabelová trasa, vlastník neznámý

4.3 PARCELY DOTČENÉ STAVBOU

3870 Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

4.4 SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PS A SO

SO 11-11-01.1	Kolejový spodek km 95,905 – km 100,699
SO 11-10-01.1	Kolejový svršek km 95,905 – km 100,699
SO 11-20-04	Most v km 100,630
PS 11-01-21.1	TZZ Veselí nad Moravou – Kunovice, úprava zabezp. zařízení
PS 11-14-01.1	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

Charakteristika objektu:	ŽB opěry, křídla, zabetonované ocelové nosníky\
Statické působení:	Rozpěrákové
Rok výstavby:	1924
Rekonstrukce a opravy:	Neznámé
Údaje o mostním objektu:	
úhel křížení:	90°
výška objektu:	2.630 m
volná výška:	~1.570 m
stavební výška:	1.065 m
světlost otvoru:	5.000 m
délka přemostění:	5.000 m
rozpětí objektu:	5.500 m
délka objektu:	11.200 m
šířka objektu:	4.600 m
volná šířka od osy koleje:	4.440 m
Počet otvorů:	1
Šikmost:	není
Min. tloušťka kolejového lože:	0,224 mm
Počet kolejí na objektu:	1
Železniční svršek:	60 E2 + betonové pražce
Poloměr oblouku:	V přímé
Převýšení:	0 mm
Sklonové poměry:	+ 0.5‰ - dle zaměření
Traťová rychlost:	100 km/h
Kategorie železniční tratě:	3.
Traťová třída zatížení:	C3
Zatížitelnost mostu:	Nebyla zjišťována
Trakce:	není

5.2 POPIS OBJEKTU

Jedná se o ŽB inundační most rozpěrákového typu. Most se skládá ze zabetonovaných ocelových nosníků na ŽB opěrách. Součástí mostu jsou ŽB křídla. Křídla tvoří svahové kužele opatřené kamenným odlážděním. Rubové odvodnění chybí. Na mostě je šterkové lože výšky 190mm. Na mostě jsou ŽB římsy, na kterých je umístěno 2-madlové zábradlí výšky 1080mm. Vedle objektu se nachází železniční přejezd.

5.3 ZJIŠTĚNÝ TECHNICKÝ STAV OBJEKTU

Zabetonované nosníky jsou zasažené korozí. V trhlinách desky jsou stopy po průsaccích vody s výluhy pojiva. Římsy jsou porostlé mechem, odlážděné svahové kužele jsou taktéž zarostlé vegetací. Nánosy a vegetace se nachází i uvnitř mostu.

Hodnocení správce je 2/1.

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: **11 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: 240 mm

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) SŽDC. 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 přepočet a nebyla ani zjišťovaná zatížitelnost objektu.

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 neuplatní VMP 2,5, zábradlí zasahuje do postranní plochy průjezdného profilu. Z toho důvodu bude zábradlí natřeno výstražnými barvami.

6.2.3 Rozměry kolejového lože

Na objektu není dodržen obrys nutného kolejového lože, který je dán normou ČSN 73 6201 (2008). Šířka NKL je vlevo 1881 mm a vpravo 1819 mm od osy koleje. Výškově pak 432 mm od ložné plochy kolejnice nebo 261 mm pod ložnou plochou pražce.

6.2.4 Prostorové uspořádání pod mostem

Objekt překonává občasný 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

Sanovány budou betonové plochy:

- | | |
|-----------|--------------------------------|
| 1) ZBN | předpoklad 40% |
| 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 započatím prací budou provedeny kontrolní zkoušky dle TKP 23.

SANACE A

Na ŽB římsách, dilatačních spárách a pohledových plochách opěr a křídel je hloubka porušení od 0 do 15 mm. Na základě toho je zde navržena tato skladba sanační úpravy:

- Odstranění zkarbonatovaného betonu otryskáním vodním paprskem 100-300MPa (hloubka cca 5-15mm)
- Dočištění ručními kladivy/vodním paprskem 20MPa
- (Impregnace nátěrem s inhibitory koroze v případě zastižení výztuže
- Aplikace adhezního-spojovacího můstku
- Provedení reprofilace povrchu sanační maltou
- Vyrovnání a uzavření povrchu stěrkou
- Sjdnocující nátěr odolávající vodě

POZNÁMKA:

U dilatačních spár dojde jen k odstranění vegetace a nečistot. Stávající asfaltová vložka zůstane zachována.

SANACE B

Sanace se týká rubu desky, opěr a křídel. Je zde navržena tato skladba sanační úpravy:

- Zrušení stávající izolace
- Odstranění zkarbonatovaného betonu otryskáním vodním paprskem 100-300MPa (hloubka cca 5-15mm)
- Dočištění ručními kladivy/vodním paprskem 20MPa
- Impregnace nátěrem s inhibitory koroze v případě zastižení výztuže
- Aplikace adhezního-spojovacího můstku
- Provedení reprofilace povrchu sanační maltou
- Vyrovnání a uzavření povrchu stěrkou
- Aplikace izolace dilatačních spár/bezešvé izolace

SANACE C

Viz bod 6.10. Teréní úpravy

SANACE D

Sanace se týká podhledu desky zabetonovaných ocelových nosníků. Je zde navržena tato skladba sanační úpravy:

- Odstranění omítky otryskáním vodním paprskem 100-300MPa nebo ručními kladivy
- Dočištění betonových ploch ručními kladivy/vodním paprskem 20MPa
- Ošetření spodních pásnic zabetonovaných nosníků otryskáním. Stupeň přípravy SA2 1/2 .
- Aplikace PKO dle ONS 15 (viz předpis SŽDC S5/4) – viz bod 6.7
- Aplikace adhezního-spojovacího můstku na betonové plochy
- Provedení reprofilace povrchu sanační maltou
- Vyrovnání a uzavření povrchu stěrkou
- Aplikace sjdnocujícího a ochranného nátěru odolávajícího vodě na betonové povrchy

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 karbonatce 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 CO₂ do konstrukce.
- Výsledný barevný odstín bude odpovídat přírodnímu betonu, tzn. šedý (bezbarvý).

6.5 DILATAČNÍ SPÁRY

Stávající dilatační spáry jsou (dle archivní dokumentace) vyplněny asfaltovou vložkou. Tato zůstane zachována. Dilatační spáry se pročiští od vegetace a nánosů a z čel mostů budou spáry uzavřeny těsnicím profilem a zatřeny trvale pružným tmelem

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

Výplň dilatační spáry – Skladba S3:

- Stávající asfaltová vložka tl.20mm
- Těsnící profil Ø25mm (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.

1 Bude provedena izolace asfaltovými, natavovanými pásy.

Bude použit systém vodotěsné izolace, který by schválen k použití u Správy železnic.

Lokalizace

Povrchy dle výkresové dokumentace.

Popis operací

- Přípravná vrstva: Penetračně adhezivní nátěr
- Izolační vrstva: Asfaltový natavovaný pás
- Ochranná vrstva: Litý asfalt MA 16, MA 11 v min. tloušťce 30 mm, na svislých plochách bude použita ochrana měkká, geotextilie 1200g/m²

Izolace dilatačních spár – NAIP

Lokalizace:

Dilatační spáry mezi deskou a křídly

Popis operací

- Přípravná vrstva: Penetračně adhezivní nátěr
- Izolační vrstva: 1.vrstva - NAIP volně ložený
2.vrstva – NAIP natavený
- Ochranná vrstva: Geotextilie 1200g/m³

Poznámka:

Detaily 1 a 2 přílohy 2.3. budou zhotovitelem vykresleny v technologickém předpise dle Technických podmínek dodacích konkrétního systému vodotěsné izolace z natavovaných asfaltových pásů (způsob překrytí dilatační spáry) a budou předloženy ke schválení TDS. Způsob překrytí dilatační spáry musí být zvolen tak, aby dilatační spára zůstala uzavřena vůči vniknutí vody a předešlo se porušení trvale pružného tmelu a těsnícího profilu při pokládání kamenné rovnániny nad rubové odvodnění.

6.7 PROTIKOROZNÍ OCHRANA – DOLNÍ PÁSNICE ZABETONOVANÝCH NOSNÍKŮ

Pro protikorozi ochranu je navržen systém ONS 02 dle předpisu SŽ S5/4 z roku 2019:

- Podklad – kovový povlak žárově stříkaný
- Základní dvousložkový nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s obsahem železoslídy 80µm
- Nátěrový systém 120 µm

Jednotlivé vrstvy nátěrů musí mít odlišný barevný odstín. Barva vrchního nátěru bude DB 703 – šedá.

6.8 ZÁBRADLÍ

Stávající zábradlí je dvoumadlové a jeho výška je 1,080m. Na zábradlí je na konzole umístěna chránička s kabely zabezpečovacího zařízení. PKO zábradlí je nevyhovující a je nutné jej obnovit.

Aby zábradlí vyhovovalo ČSN 73 6201 a MVL 720, jsou navržena následující opatření:

- Odstraní se výstražné značky na zábradlí
- Chránička se sejme a posune do provizorní polohy mimo most tak, aby nebyly poškozeny kabely umístěné v ní
- Ze zábradlí se demontuje ocelová konzola spolu s chráničkou kabelových tras. Kabely v ní budou přeloženy do nové trasy, viz objekty „PS 11-01-21 TZZ Veselí nad Moravou – Kunovice, úprava zabezp. zařízení“ a „PS 11-14-01 TZZ Veselí nad Moravou – Kunovice – oprava dálkové kabelizace“
- Celé zábradlí se zbaví rzi otryskáním dle požadavku stupně přípravy SA 2 ½, napřímí se ohnuté části zábradlí
- Doplní se dolní příčel 150mm nad povrch římsy. Příčel je z profilu L60/60/8
- Horní madlo se odpálí a zpětně přivaří do polohy 1100mm nad povrch římsy
- Přivaří se dolní příčel 150mm nad povrch římsy. Příčel je z profilu L60/60/8
- Zábradlí se zbaví nečistot, zbytků po svařování, případné koroze a odmastí se na stupeň přípravy SA 2 ½. Obnoví se PKO zábradlí nátěrovým systémem ONS 14 dle předpisu SŽDC S5/4:
 - o Základní dvousložkový nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s obsahem železoslídy 80-240µm
 - o Podkladní dvousložkový nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s obsahem železoslídy 100µm
 - o Vrchní dvousložkový nátěr na bázi polyuretanu s obsahem železoslídy 100µm
 - o Tloušťka celkem 280µm
- Jednotlivé vrstvy nátěrů musí mít odlišný barevný odstín.
- Vrchní nátěr krajních sloupků je kombinace žluto-černých pruhů šířky 5cm (RAL 1003 – žlutá signální; RAL 9004 – černá signální). Barva vrchního nátěru ostatních částí zábradlí bude DB 602 - zelená.

6.9 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK NA MOSTNÍM OBJEKTU

Železniční svršek na mostě je předmětem SO 11-10-01.1. Bude použitý železniční svršek 49E1 (S49) na dřevěných prazčích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, šířka prazců je 2,6 m. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej.

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

- štěrk fr. 31.5/63, tloušťka 240 mm

Za opěrami je navrženo ZKPP 5.1 v tomto složení:

- štěrk fr. 31.5/63, tloušťka min. 350 mm

- drcené kamenivo tloušťka 450 mm
- drcené kamenivo tloušťka 300 mm

6.10 PŘECHODY DO TRATI

V rámci SO žel. svršku a spodku se proveden ZKPP. Ze strany od Uherského Hradiště je omezeno železničním přejezdem. Ze strany od Veselí n./Moravou je na délku mezi tímto SO a ocelovým mostem SO 11-20-04. Nad objektem proběhne drážní stezka dle normou daného tvaru – součást SO 11-11-01.1 Železniční spodek.

6.11 TERÉNNÍ ÚPRAVY

Vzhledem k okolnímu terénu se nebude čistit dno koryta od naplavenin. V případě jejího odstranění naplavenin by nedocházelo k volnému odtoku vody z prostoru pod mostem pryč do terénu. Prostor otvoru mostu a terén na pozemku dráhy se vyčistí od odpadů a nečistot. Terénní úpravy a úpravy odláždění se proto budou týkat jen odláždění svahů. Terénních úprav se týká **SANACE C**.

V rámci terénních úprav dojde:

- 1) K pročištění svahů od nánosů vegetace a odpadů
- 2) 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.

6.12 KABELOVÉ TRASY A INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Vpravo trati v drážním příkopu se nachází kabely zabezpečovacího (PS 11-01-21.1) a sdělovacího zařízení (PS 11 -14-01.1), které budou přeloženy do nové polohy mimo most (viz příloha 2.1 Situace).

Kabelové chráničky nejsou součástí tohoto objektu.

V patě vlárské opěry je vedena kabelová trasa, vlastník neznámý. Tato kabelová trasa bude ochráněna pro poškození po celou dobu sanačních úprav mostu.

6.13 VYTYČENÍ OBJEKTU

Nejsou požadavky na vytýčení.

7 PROVÁDĚNÍ STAVBY

7.1 ZEMNÍ PRÁCE

Před prováděním výkopových a pažicích 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 sklony 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“.

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 havarijní 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 SŽDC 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
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Směrnice SŽDC Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

8 DOTČENÉ PŘEDPISY A LITERATURA

Předpisy a normy SŽDC a ČD:

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

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

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

SŽDC S 3 Železniční svršek,

SŽDC S 4 Železniční spodek,

SŽDC S 5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí

SŽDC (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

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 SŽDC S5 Správa mostních objektů

TÚ 2302	Brno-Černovice zhl. Tábořská - Vlářský průmysk st.hr.	DÚ 58	Aircraft Industries – Kunovice-výhybka 19	evd. km	100,665
Objekt	Most	šířá trať	Vžitý název: Zátopové území		
délka mostu	11,30 m	počet otvorů	1	počet kolejí na mostě	1
elektrizace		ne			
Objednatel: SŽDC, s.o., OŘ Olomouc		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 60/100		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-100	
návrh hodnocení stavebního stavu	2/1	Vedoucí regionálního pracoviště	Zoltán Horváth	Rok podrobné prohlídky	2018



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



ČRS je členem a signatářem Evropského sdružení (EN) a mezinárodní organizace (ISO).
Tato logo potvrzuje, že TUDC má zavedený integrovaný systém manažerských systémů
soudrž s normou ISO 9001 a ISO 27001. Neustálý se na důvěryhodnosti a bezpečnosti.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 2302	Brno-Černovice zhl.Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km 100,665
---------	--	-----------------

I. Celkový popis objektu

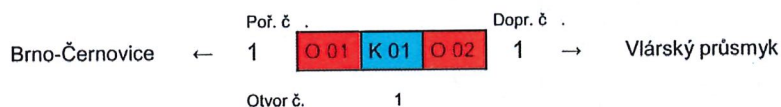
Základní údaje o mostu:

Souřadnice středu objektu: **GPS:** 49°2'58.523"N, 17°27'46.400"E
Délka mostu: 11,30 m (MES)
Šířka mostu: 4,80 m; 4,70 m (MES)
Výška objektu (niveleta nad terénem): 3,05 m (MES)
Délka přemostění: 4,95 m (MES)
Úhel křížení: 90°
Objekt: kolmý
Počet kolejí: 1
Počet nosných konstrukcí: 1
Počet otvorů: 1
Přemostěná překážka: inundace (MES)

Podmínky při podrobné prohlídce:

Teplota: 5 °C Počasí: zataženo

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Ocelobetonová desková mostní konstrukce, zabetonované nosníky, ukončení kolmé, římsy betonové, povrchová úprava omítkou.
- Délka konstrukce 5,76 m (MES); rozpětí 5,50 m (MES); šířka 4,80 m.
- Rok výstavby 1925 (MES).
- Uložení konstrukce nelze ověřit.

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál beton.
- Šířka opěry 4,65 m, viditelná výška 1,95 m.
- Rok výstavby 1925 (MES).
- Křídla rovnoběžná, betonové, s římsami.
- Povrchová úprava omítkou.
- Svahové kužely sypané, s kamenným opevněním.

Opěra O 02

- Materiál beton.
- Šířka opěry 4,65 m, viditelná výška 1,95 m.
- Rok výstavby 1925 (MES).
- Křídla rovnoběžná, betonové, s římsami.
- Povrchová úprava omítkou.
- Svahové kužely sypané, s kamenným opevněním.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

Strana: 3 z 8

TU	2302	Brno-Černovice zhl.Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	100,665
----	------	--	---------	---------

3. Železniční svršek

- Směrové uspořádání koleje č. 1 po délce objektu: v přímé
- Výškové uspořádání koleje délce objektu: niveleta klesá
- Tvar kolejnic: R65
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: betonové a dřevěné pražce
- Kolejnicové styky: nad opěrami vstřicné svarové
- Dilatační zařízení: nad K 01 KMDZ
- Kolejové lože: průběžné uzavřené

4. Vybavení mostu:

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily, spoje nýtové a šroubové
- Dilatace zábradlí: vzduchovou mezerou
- Rozložení madlo/příčle : 1/1
- Výška zábradlí nad římsou: 1080 mm
- Počet sloupků: oboustranně 8
- Upevnění sloupků: zalité v římse
- Půdorysný tvar: přímý

Bezpečnostní nátěry a tabulky

- Krajiní zábradelní sloupky jsou opatřené plechem s výstražným žlutočerným nátěrem.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vpravo je na sloupcích zábradlí pozinkovaná kabelová chránička.
- Za objektem je železniční přejezd P7961 chráněný výstražnými kříži, oboustranně rychlostník, vlevo telefon, vpravo trpasličí seřazovací návěstidlo.
- Před objektem mostní objekt km 100,630.
- Za O 02 je nad přejezdem el. vedení VN.
- Podél O 02 vede v otvoru kabel v chráničce.
- Přejezd automobilem je možný, v U. Hradišti po ulici Obchodní.

5. Přechody do trati

- Štěrkovým náběhem.

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	2220 mm	2170 mm	2170 mm
vpravo	2140 mm	2100 mm	2120 mm

- Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru

Strana: 4 z 8

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	2302	Brno-Černovice zhl.Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	100,665
----	------	--	---------	---------

- Vzdálenost vnitřní hrany římsy od osy koleje

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1920 mm	1840 mm	1860 mm
vpravo	1820 mm	1780 mm	1810 mm

- Římsy zasahují do obrysu nutného kolejového lože

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:

- Kolmá světlost: 4,95 m
- Volná výška: 2,08 m, měřená uprostřed otvoru.

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- V podhledu konstrukce vede v betonu velké množství trhlin šířky do 1 mm, se stopami po průsacích vody, s výluhy pojiva, místy se tvoří křusta a krápníky. Omítka je téměř na celé ploše podhledu konstrukce opadaná, beton je místy degradovaný do hloubky až 50 mm. V těchto místech prostupují zabetonované nosníky, které korodují (foto č. 1). Podhled je pravděpodobně celoplošně ožehnutý od ohně a kouře, beton se vydouvá a dále zvětrává a opadáva.
- V úložné spáře nad O 02 je beton degradovaný do hloubky až 50 mm, ze spáry místy roste vegetace. Z úložných spár nad opěrami prostupují výluhy pojiva (foto č. 2).
- V obou bočních stranách vedou trhliny až na celou délku konstrukce šířky do 1 mm, část trhlin je sanovaných, ale znovu se projevují (foto č. 3). Z trhlin místy prostupují stopy po průsacích vody. Levá dolní hrana konstrukce je ve střední části vydrolená do hloubky až 50 mm, v délce 1100 mm.
- V obou římsách vedou v bočních stranách trhliny až na celou délku, beton je v okolí trhlin degradovaný, vlevo do hloubky až 50 mm. Mezi zábradelními sloupky vedou trhliny po celém viditelném obvodu šířky až 5 mm, vlevo 4x, vpravo 5x.
- Stav korozního napadení PKO viditelných částí zabetonovaných nosníků dle předpisu SŽDC S5/4 (ČD): 100% (Ri 5).

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01:

- V opěře vede velké množství trhlin šířky do 1 mm, se stopami po průsacích vody a výluhy pojiva.
- U terénu je vydutá omítka na ploše cca 1 m², místy opadáva.

Křídlo vlevo

- Beton římsy je degradovaný, místy do hloubky až 50 mm.

Křídlo vpravo

- V římsě vedou trhliny šířky do 0,3 mm, místy s výluhy pojiva.

Svahové kužely

- Nelze celkově prohlédnout, zanesené zeminou a porostlé vegetací.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

Strana: 5 z 8

TU	2302	Brno-Černovice zhl.Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	100,665
----	------	--	---------	---------

Opěra O 02:

- V opěře vede velké množství trhlin šířky do 1 mm, se stopami po průsacích vody a výluhy pojiva.
- Omítka je místy vydutá, v levé části opadává.
- Na opěře jsou stopy po průsacích vody s výluhy pojiva.
- Svahové kužely: zanesené zeminou, zarůstají vegetací.

Křídlo vlevo

- V křídle i v římse vedou trhliny šířky do 0,5 mm.

Křídlo vpravo

- V římse vedou trhliny šířky do 0,5 mm, místy s výluhy pojiva.

Svahové kužely

- Nelze celkově prohlédnout, zanesené zeminou a porostlé vegetací.

3. Stav železničního svršku

- Podkladnice jsou zamačkané, vrtule jsou místy povytažené až o 35 mm.
- Svěrky jsou z cca 30% volné.
- MKDZ bez zjevných závažných závad a poruch.

4. Stav vybavení

Zábradlí

- Vlevo je deformovaný 6. sloupek u madla, 7. sloupek mezi madlem a příčlím.
- Všechny sloupky vpravo jsou deformované, 1. sloupek u příčle, 2. sloupek 300 mm od římsy, 3. sloupek u madla, 4. a 5. sloupek mezi příčlím a madlem, 6. sloupek těsně nad římsou a u madla, 7. sloupek u madla i příčle, 8. sloupek nad římsou a u madla.
- Nátěr zábradlí je sešlý, popraskaný a olupuje se. Stav korozního napadení PKO dle předpisu SŽDC S5/4 (ČD): 20% (Ri 5).

Bezpečnostní nátěry a tabulky

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- V otvoru a kolem objektu je navršený komunální odpad.
- Chránička u O 02 koroduje.

5. Přechody do trati

- Chybí drážní stezky.

Strana: 6 z 8

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	2302	Brno-Černovice zhl.Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km	100,665
----	------	--	---------	---------

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

Hodnocení nosných konstrukcí:

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů :

- koroze zabetonovaných nosníků
- trhliny s výluhy pojiva
- stopy po průsacích vody s výluhy pojiva

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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

Strana: 7 z 8

TU 2302	Brno-Černovice zhl.Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km 100,665
---------	--	-----------------

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 2**

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: 10.04.2018

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

Přílohy protokolu:

Příloha č. 1 – fotodokumentace poruch a závad

Strana: 8 z 8

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - příloha č. 1

TU 2302	Brno-Černovice zhl.Táborská - Vlárský průsmyk st.hr.	Evd. km 100,665
	<p>Foto č. 1 Konstrukce K 01 – podhled, obnažené nosníky</p>	
	<p>Foto č. 2 Konstrukce K 01 nad O 01 - průsaky s výluhy pojiva z úložné spáry</p>	
	<p>Foto č. 3 Konstrukce K 01 – pravá boční strana, trhliny s výluhy pojiva, opadaná sanace</p>	

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 100.665

Jedná se o ZBN most za Kunovicemi před odbočkou na Vlárský průsmyk. Za
 mostem se nachází silniční přejezd. Most přemostňuje inundační území. Opěry jsou
 betonové, křídla rovnoběžná. Délka přemostění je 4.95 m, celková délka mostu činí 11.3
 m. Nosná konstrukce je z roku 1925, spodní stavba z roku 1925. Hodnocení správce je
 K2/1. Tloušťka kolejového lože je na tomto mostě nedostatečná, pod pražcem
 (betonovým) je cca 12 cm. Zdvih je zde kvůli blízkosti přejezdu, ocelovému mostu a konci
 úseku téměř nemožný.

Návrh úprav:

- Sanace betonových ploch a dilatačních spár, sjednocující nátěr
- Výměna izolace za stříkanou bezešvou, tloušťka kolejového lože zde vychází
 bez zdvihu
- Nové PKO spodních pásnic zabetonovaných nosníků
- Nové PKO zábradlí a doplnění druhé příčle
- Odstranění vegetace a pročištění koryta pod mostem

Závěry z porady:

- Omítka na spodní straně nosné konstrukce bude odstraněna, beton mezi
 pásnicemi sanován, pásnice opatřeny novou PKO
- Izolace bude obnovena i na horní části spodní stavby do úrovně úložných prahů
- Vzhledem k nedostatečné tloušťce kolejového lože bude prověřena možnost
 získání výjimky z normy pro uložení bezстыkové koleje na dřevěných pražcích a
 pro nenormovou tloušťku nového kol. lože na mostě
- Dále bude s PMO projednána možnost zrušení mostu nebo jeho nahrazení
 propustkem o světlosti 2m

Zapsal: Ing. Marian Hollý

Záznam z pracovní všeprofesní porady ke zpracovávání projektové dokumentace

„Oprava trati v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou“

kteřá 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 100.665

(Zapsal: Ing. Jan Londa)

Stávající stav:

Jedná se o inundační ZBN most za Kunovicemi před odbočkou na Vlárský průsmyk. Za mostem se nachází silniční přejezd. Most přemostňuje inundační území. Opěry jsou betonové, křídla rovnoběžná. Délka přemostnění je 4.95 m, celková délka mostu činí 11.3 m. Nosná konstrukce je z roku 1925, spodní stavba z roku 1925. Hodnocení správce je K2/1. Tloušťka kolejového lože je na tomto mostě nedostatečná, pod pražcem (betonovým) je cca 12 cm. Zdvih je zde kvůli blízkosti přejezdu, ocelovému mostu a konci úseku téměř nemožný.

Na rubu opěry se nachází kamenná rovinanina, která je dále dosypána zeminou shodnou s železničním násypem. Rubové odvodnění ve formě drenážní trubky chybí. Římsy dle zaměření jsou šířky 500mm a výšky 340-350mm s tím, že římsa na výtoku by měla být mírně vyšší. Na římsách je osazené zábradlí výšky 1,1m s jedním madlem a jednou příčlím. Stav korozního napadení PKO dle předpisu SŽDC S5/4 (ČD):20% (Ri5).

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

V současné době je pod spodní hranou pražce 190mm šterkového lože.

Dno mostu je silně zaneseno vrstvou nánosů výšky cca 0,5m.

Popis technického stavu vychází z podrobné prohlídky z roku 2018. Podhled desky je tvořen rabičovou omítkou. V celém podhledu je omítka ohořelá od ohně, u některých ocelových nosníků chybí omítka vůbec a u těchto pak dochází k silné korozi. Na čelech prosakuje voda skrze již dříve provedenou sanační omítku. Omítka římsy je degradovaná, místy chybí, slabě pokryta vegetací.

Výplň dilatační spáry asfaltovou vložkou zůstane zachována.

Návrh úprav:

Kolejové lože se snese, obnaží se kompletně rub desky a rub opěr v místech stávající izolace. Dosavadní izolace se vytrhává. Betonové povrchy se otryskají vodním paprskem, omyjí se a nanese se správková malta. Přes dilatační spáry budou instalovány natavované pásy. Na takto upravené rubové povrchy by se pak nanese bezešvá izolace s ochrannou geotextilií.

Pohledové plochy mostu budou otryskány, očištěny, nanesen adhezní můstek, správková malta a sjednocující nátěr. Na podhledu desky bude stará omítka shozena, spodní pásnice ocelových nosníků ošetřena, nanesena PKO. Betonové části pohledu očištěny a sanovány.

Odláždění bude přespárováno a vypadlé kameny nahrazeny novými. Dno koryta bude vyčištěno.

Bude provedeno nové zábradlí tak, aby vyhovovalo ČSN 73 6201 a MVL 720. Výstražná značka bude zrušena a její funkci i grafickou podobu nahradí zábradlí v barevné kombinaci výstražné značky. Kabelová chránička umístěná na zábradlí zůstane zachována. Kabely nebudou přesunuty do kolejového lože z důvodu nedostatku prostoru.

Na mostě budou kvůli nedostatečnému kolejovému použity dřevěné pražce. Osa trati půdorysně kopíruje stávající stav. Osa koleje se zvedne o 30mm, štěrkového lože bude mít nově tloušťku 260mm. Obrys kolejového lože zde v žádném případě nevyhovuje, do něj zasahují obě římsy. Stejně tak zde nevyhovuje ani zábradlí z hlediska zásahu do volného schůdného a manipulačního prostoru.

Závěr z porady:

Takto navržené řešení bylo na poradě odsouhlaseno.

11 VYJÁDŘENÍ GŘ O13 – NEDOSTATEČNÁ TLOUŠŤKA KOLEJOVÉHO LOŽE



Váš dopis zn. 0426-231-2021
Ze dne 26. 4. 2021
Naše zn. 36488/2021-SŽ-GŘ-O13
Listů/příloh

Vyřizuje Ing. Jan Čihák
Telefon +420 972 244 488
Mobil +420 724 924 174
E-mail cihak@szdc.cz

Datum 24. května 2021

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Ing. Jiří Parma
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Na vědomí: OŘ Olomouc, ST Zlín

Souhlas s řešením nedostatečné tloušťky kolejového lože v rámci opravy trati Kunovice - Veselí nad Moravou

Odbor traťového hospodářství v souladu s předpisem SŽDC S3 „Železniční svršek“, Díl X, čl. 38 souhlasí s řešením konstrukce železničního svršku na mostním objektu v TUDU 230258 km 100,665 trati 811 00 Kunovice – Veselí nad Moravou podle Vašeho návrhu zaslaného dopisem čj. 0426-231-2021 ze dne 26. 4. 2021.

Na tomto mostním objektu bude zřízen železniční svršek s dřevěnými pražci, upevněním s ocelovými distančními kroužky a tloušťkou kolejového lože 240 mm po ložnou plochou pražce.

S pozdravem

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.
ředitel odboru traťového hospodářství
(Podepsáno elektronicky)

