

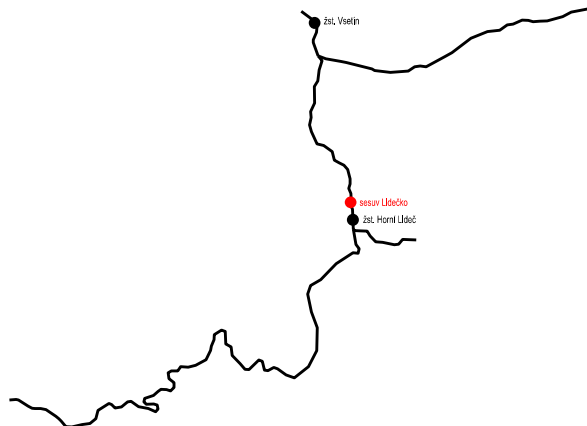


EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a Investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Orientační schéma:



Paré:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	04.03.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Michal Kasaj

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Zhotovitel objektu:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Michal Kasaj	Specialista: Ing. Michal Kasaj

Název stavby/akce:	Záměr projektu Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka - Horní Lideč v km 20,019 21,248		Označení investora: S622100167
Název části:	Záměr projektu - příloha		Označení zhotovitele: 22-026-232-ZP
Název objektu/dílní části:	Doložení stávajícího stavu		Označení části: F.2
Název přílohy:			Označení objektu/komplexu: -
Název dílní části přílohy:			Číslo přílohy: 1. 006
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -	Stupeň dokumentace:
Ing. Michal Kasaj	Ing. Michal Kasaj	Formáty: -	ZP
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Zlínský	Lidečko [683671]	2362 02	04.03.2023

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 1 0 0 1 6 7	-	Z P X X - F 2 X X X	- X X X X X X X X X	- X X	- 1 - 0 0 6	- 0 0 0

DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BÝT DLE ZÁKONA č.121/2000 Sb. KOPIJOVÁNA NEBO JINAK ROZŠÍŘOVÁNA BEZ SOUHLASU MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Příloha F – 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.

1) Podklady pro zpracování

Průzkumy:

Pro záměr projektu byl zpracován inženýrsko-geologický průzkum.

Archivní dokumentace

Archivní dokumentace nebyla vyžádána.

Stávající sítě

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

Geodetické zaměření

Pro účely zpracování záměru projektu byly dodány podklady od SŽG Olomouc

Mapové podklady

TÚ	NÁZEV AKCE	ROK VYHOTOVENÍ	TKP	POZN.
2362	JŽM	1982	NE	JŽM
2362	žst. Horní Lideč, modernizace	1998	NE	DSPS
2362	Zaměření propustku v km 21,245	2004	NE	DSPS
2362	Měření osy koleje a vybraných objektů drážní infrastruktury mapováním na TÚ 2362, Horní Lideč - Vsetín	2015	ANO	účelová mapa
2362	Zaměření kabelů - Oprava rozvodu 6kV	2020	ANO	DSPS

2362	Trat' 308 (Lúky pod Makytou) - St. Hranice CZ/SK - Horní Lideč - Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) - Jablůnka (mimo) a Vsetín (mimo) - Horní Lideč (mimo)	2015	NE	účelová mapa
------	---	------	----	-----------------

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).

Zpracovaný záměr projektu je navržen v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

2) Stávající stav tratě

Zabezpečovací zařízení

V traťovém úseku Horní Lideč – Valašská Polanka je traťové zabezpečovací zařízení z roku 1990, jedná se o obousměrný autoblok AB 3-82 s dvoupásovými kolejovými obvody KO 75 Hz s relé DSŠ 12P.

Kabelové trasy zabezpečovacích kabelů autobloku z roku 1990 a nová kabelová trasa – přípořek kabelů 6kV z roku 2019 jsou v příloze č. 1 a č. 2

Sdělovací zařízení

V místě sanačních prací jsou uloženy v trase se zabezpečovacími kabely i sdělovací traťový a dálkový kabel a HDPE trubky.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Trakční vedení

Dotčený traťový úsek vymezený žkm 20,019 – 21,248 je elektrizován stejnosměrnou proudovou soustavou 2 DC 3 kV/IT, trakční vedení je provedeno dle parametrů vzorové sestavy „J“. Jedná se o dvoukolejnou celostátní trať. Předmětný úsek systému TV byl zařazen do sestavy dlouhodobého majetku správce OŘ Ostrava, SEE Olomouc v roce 1960. Dotčený úsek TV je v působnosti OTV Vsetín.

Energetické napájení TV je zajištěno z TNS Ústí u Vsetína a TNS Střelná. Trakční vedení je technicky zastaralé a v současné době na hranici své životnosti. Stávající trakční stožáry jsou krátké (nemožná výšková regulace TV), silně zkorodované, na mnoha místech mají velký náklon (pospojováno lany a provizorními břevny). Lze konstatovat, že trolejové vedení již nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky kladené na trakční vedení. Zároveň dochází ke kritickému poklesu výšky trolejového drátu v důsledku klesání základových patek na nestabilním podloží sváženiny. V dotčeném úseku je tedy evidováno statické narušení podpěr TV.

Obě traťové koleje TK č. 1 a 2 v jsou předmětném úseku trati zatrolejovány hlavní sestavou bez přídatného lana. Trolejový drát je použit průřezu 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu, nástavky ke kotvení jsou provedeny lanem 70mm² Bz. Systém trakčního vedení je na hlavních

kolejích plně kompenzovaný se stálým tahem v troleji a nosném laně 15kN. Podél obou kolejí je nataženo zesilovací vedení 1x240 mm² AlFe. Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím je zde provedena pomocí individuálního ukolejnění, které je taktéž původní a na hranici své životnosti. V současné době je z důvodu zachování provozuschopnosti řešen havarijní stav zadáním a realizací dílčí opravné práce, jejímž účelem je výstavba dvou nových trakčních podpěr s krakorci u kol. č.2, ozn. 36 a 36A, na kterých budou zavěšeny sestavy TV obou kolejí v nejvíce kritickém úseku sváženiny (zároveň také demontáž původních stožárů č. 35, 36) vč. úpravy systému TV. V rámci opravné práce dojde také k dílčí úpravě odvodnění a sanaci vlastního násypového tělesa koleje č. 2.

Sílnoproudá elektrotechnika a energetika

V rámci řešeného úseku jsou dotčeny tyto stávající sítě ve správě SEE OŘ:

- a) Kabelové rozvody NN žst Horní Lideč
- b) Kabelové rozvody NN zast. Lidečko Ves
- c) Kabelový rozvod VN 6kV liniového systému energetického napájení zabezpečovacího zařízení, jehož zdrojem jsou TNS Střelná a TNS Ústí u Vsetína

Železniční svršek a spodek

Nestabilní úsek se nachází v přímé a částečně v přechodnici přilehlého oblouku ve směru na H. Lideč. V km 20,750 docházelo opakovaně k rozpadu GPK v koleji č. 1 v místě přechodu tělesa z odřezu do vysokého náspu. 7. 1. 2022 se začalo propadat kolejové lože pod 1. TK, kolej byla vyloučena. Následně s ohledem na vývoj sesuvu byl zastaven provoz i v 2. TK. V rámci opravných prací proběhla realizace horizontálních odvodňovacích vrtů. V době zpracování ZP je TK č. 1 vyloučena, TK č. 2 je v provozu s omezením rychlosti na 30 km/h.

Železniční svršek je z roku 1981, tvar kolejnic S49, na betonových pražcích SB6, je zřízena BK. Rychlost v daném úseku je 80 km/h.



Mosty, propustky, zdi

V úseku od km 20,151 – 21,248 trati Horní Lideč – Vsetín se nachází tyto mostní objekty:

- Most v km 20,151 trati o jednom otvoru. Betonová klenba o délce přemostění 4,0m z roku 1926 a 1936. Opěry a svahová křídla kamenná. Výstavba 1926 a 1936. Šířka mostu 25,23m. Most převádí žel. trať přes účelovou komunikaci a občasný vodní tok. Hodnocení mostu K/S = 1/1.
- Propustek v km 20,385 trati z roku 1968 přes občasný vodní tok. Trubní propustek o světlosti 1,0m, šířce 23,80m a výšce 5,0m. Stavební stav hodnocen správcem dle S5 = 2.



- Silniční nadjezd v km 20,545

Jedná se o stávající silniční nadjezd silniční komunikace přes železniční trať. Mostní objekt je ve vlastnictví a správě obce Lidečko.

Stávající komunikace je jednopruhová, obousměrná. Mostní objekt-nadjezd je ŽB monolitická oblouková konstrukce s horní mostovkou. Vozovka je živičná, římsy ŽB monolitické, bezpečnostní zařízení ocelové zábradlí + protidotykové sítě. Podjezdná výška resp. výška pro trakci je 5,3m.



- Most v km 20,814 trati o jednom otvoru. Betonová klenba o délce přemostění 3,0m z roku 1925 a 1936. Opěry a svahová křídla kamenná. Šířka mostu 18,40m. Most převádí žel. trať přes účelovou komunikaci a občasný vodní tok. Hodnocení mostu K/S = 1/1.



- Propustek v km 21,245 trati z roku 2003 přes občasný vodní tok. Trubní propustek o světlosti 1,0m, šířce 9,9m a výšce 2,05m. Hodnocení stavu dle předpisu S5 = 1

Zpracoval: Ing. Michal Kasaj
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
tel.: 604 455 353
email: kasaj@moravia.cz