

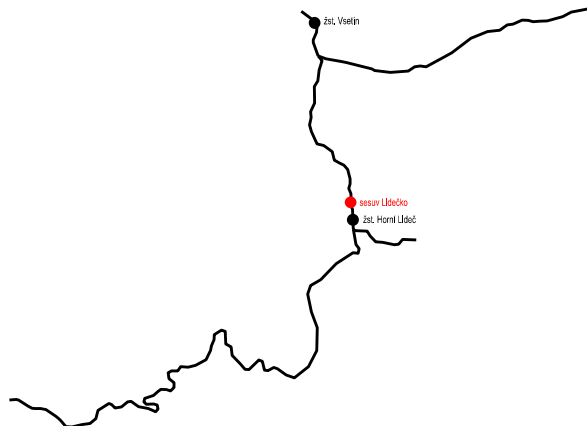


EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a Investiční fondy  
Operační program Doprava

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

Zhotovitel díla:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>	
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Zhotovitel objektu:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>	
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:	<b>Záměr projektu Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka - Horní Lideč v km 20,019 21,248</b>		Označení investora: S622100167
Název části:	Záměr projektu - příloha		Označení zhotovitele: 22-026-232-ZP
Název objektu/dílčí části:	<b>Doklady objednatele</b>		Označení části: <b>K.10</b>
Název přílohy:			Označení objektu/komplexu: -
Název dílčí části přílohy:			Číslo přílohy: <b>1. 013</b>
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -	Stupeň dokumentace:
Ing. Michal Kasaj	Ing. Michal Kasaj	Formáty: -	<b>ZP</b>
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Zlínský	Lidečko [683671]	2362 02	<b>04.03.2023</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 1 0 0 1 6 7	-	Z P X X -	K 1 X X X	-	X X X X X X X X X	-
					X X X	-
					1 -	0 1 3 -
						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.

## **Záznam ze vstupního jednání**

**ke zpracování Záměru projektu a inženýrsko geologického průzkumu**

### **„Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“**

která se uskutečnila dne 31. 5. 2022 formou online konference přes MS Teams

Přítomní: dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: Ing. Martin Formáček, SŽ s.o., O6

#### **Úvod:**

Generální projektant stavby „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“ svolal v souladu s všeobecnými technickými podmínkami vstupní všeprofesní poradou. Porada byla svolána pozvánkou ze dne 20.5.2022

#### **Záznam:**

Cílem jednání bylo seznámení s rozsahem stavby a prací v jednotlivých dotčených profesích. Ten by měl vycházet z požadavků ZTP a reflektovat jiné plánované investiční akce v dané lokalitě. Dle zpracovatele části IGP a HISe stavby by se měla největší pozornost věnovat úseku „červených“ oblastí č. 75 a 63 viz *obrázek 1*, tzn. km cca 20,450 – 20,800 a IGP se především zaměří na nestabilní zemní těleso ve staničení cca km 20,550 – 21,248 (k.ú.).

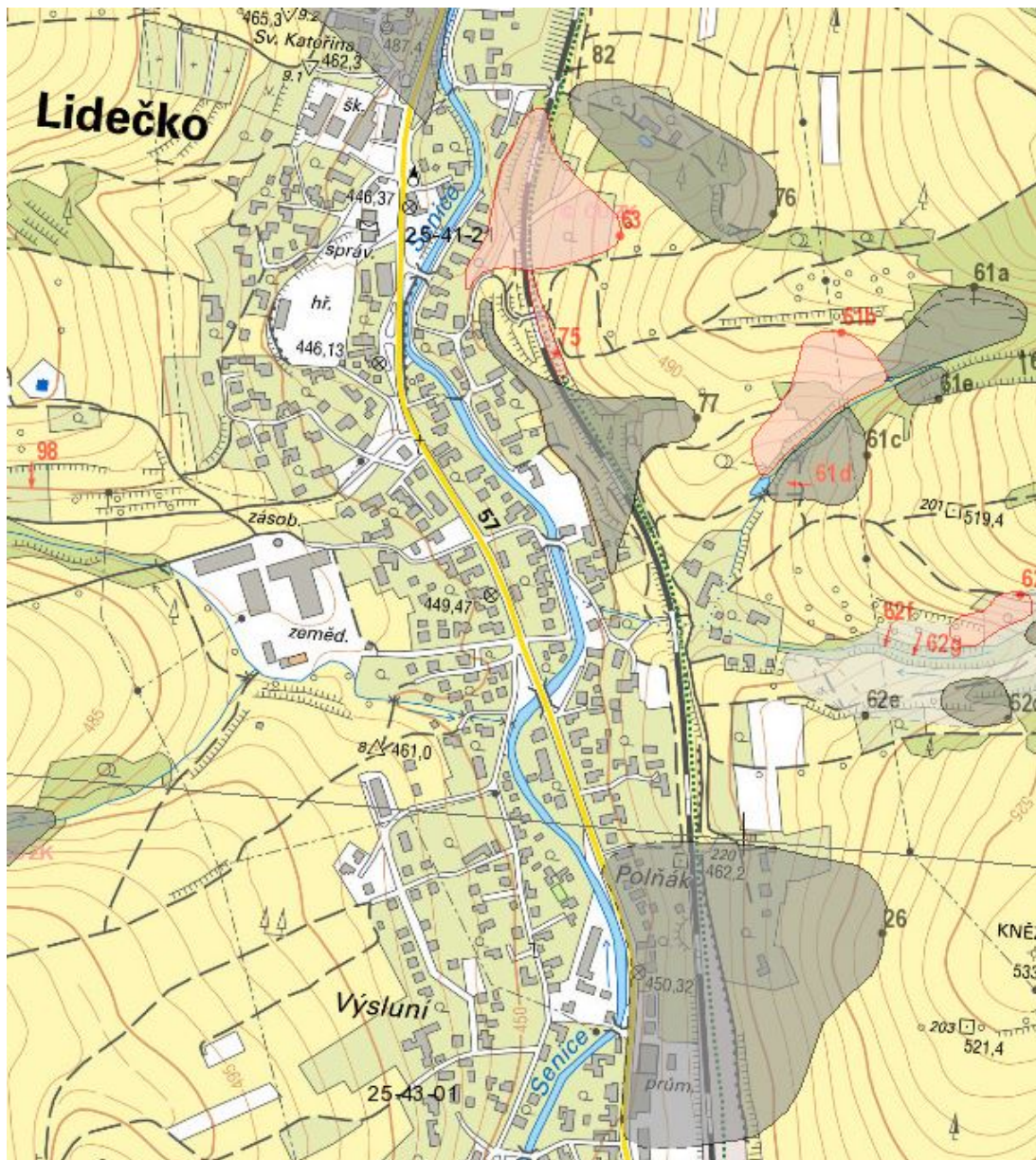
Činnosti spol. GeoTec-GS, a.s. v rámci IGP

- byla provedena rekognoskace terénu s cílem vhodného umístění plánovaných vrtů,
- v rámci rešerše bylo zjištěno, že dostupná archivní dokumentace jsou 3 vrty a 6 dynamických penetrací z dubna 2021 a 1 vrt z května letošního roku, všechny provedené firmou KOLEJ CONSULT & servis.
- zpracovává se projekt inženýrskogeologického průzkumu, který bude předložen zadavateli k posouzení,
- v rámci etapy záměru projektu se průzkumné práce zaměří hlavně na zjištění IG poměrů železničního náspu s dokumentovanými poruchami GPK a s aktivním sesuvem ve staničení 20,550 – 21,248 km. Ostatní část trasy bude posouzen ve standardním režimu pro záměr projektu

Zástupce investora GR O13 p. Ing. Bernatík požaduje věnovat pozornost i „šedé“ oblasti č. 77 viz *obrázek 1*, tzn. km 20,200 – 20,450. Po návštěvě lokality zástupce firmy Geotec s panem Bernatíkem z O13 dne 6.6. 2022 byl zhodnocen stav "šedé" oblasti č. 77 (dle CGS označeno jako dočasně uklidněné) jako stabilní (nejsou zde pozorovány poruchy) a rozšíření monitorovací oblasti v podobě přesunu jedné IN + HG sondy zaměříme na východní stranu od železnice cca ve staničení km 20,9 (kde jsou aktuální poruchy v zemním tělese a sanace archivního sesuvu z roku 1984/1985).

Činnosti spol. GeoTec-GS, a.s. v rámci monitoringu

- V souběžné akci „Geotechnický monitoring“ bude provedena instrumentace 6-ti ks inklinometrických vrtů doplněných o 6 ks hydrovrtů dle zadání.
- Monitorovací vrty budou umístěny do prostoru aktivního sesuvu ve staničení cca 20,600-20,820.



obr. 1 – Svahové nestability

Zdroj: [https://mapy.geology.cz/svahove\\_nestability/](https://mapy.geology.cz/svahove_nestability/)

Zpracovatel objektu trakčního vedení, Ing. Odehnal, upozornil, že dle ZTP je zadána kompletní rekonstrukce TV celého úseku km 20,019 – 21,248. HIS stavby, Ing. Hryzbil, konstatoval, že toto by mělo být součástí jiné investiční akce „Statní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“ zpracovaný fy. SUDOP Brno, spol. s r.o., kde aktuálně probíhají projektové práce ve stupni DÚR. Podle HISE je **nutná časová koordinace** obou těchto



staveb „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“ a „Statní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“, které musí proběhnout zároveň.

### **Trakční vedení:**

#### **Stávající stav**

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 v dotčeném úseku 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 mm<sup>2</sup> Cu a nosné lano 120 mm<sup>2</sup> Cu, nástavky ke kotvení jsou provedeny lanem 70mm<sup>2</sup> 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 mm<sup>2</sup> AlFe. Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím je zde provedena pomocí individuálního ukolejnění, které je taktéž původní a na hranici své životnosti. V současné době byl z důvodu zachování provozuschopnosti řešen havarijný stav zadáním a realizací dílčí opravné práce, jejímž účelem byla výstavba dvou nových trakčních podpěr s krakorci u kol. č.2, ozn. 36 a 36A, na kterých jsou zavěšeny sestavy TV obou kolejí v nejvíce kritickém úseku sváženiny vč. úpravy systému TV.

#### **Nový stav**

V ZTP stavby je požadováno zpracovat v celém dotčeném úseku kompletní rekonstrukci a modernizaci uvedeného úseku TV v obou traťových kolejích (nové základy, stožáry, vodiče), dle vzorové sestavy TV pro elektrizaci železničních tratí SŽ proudovou soustavou 2 DC 3kV/IT. V projektové dokumentaci má být také zohledněn výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV AC, veškeré nové zařízení bude navrženo tak, aby následné přepnutí (není součástí stavby) mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů. Nové trakční vedení bude navrženo v izolační hladině pro trakční systém 1x 25kV AC, 50 Hz. Projektant zajistí návaznost na stávající kotevní úseky a jejich provedení. Součástí projektu je také samozřejmě ukolejnění. Uložení a řešení základů trakčních podpěr bude řešeno v koordinaci s geologickými průzkumy a navrženým řešením samotné sanace sváženiny pro zajištění dlouhodobé statické stability a funkčnosti systému TV versus niveleta traťové koleje a poloha svahu. Budou se respektovat stávající síť a umělé stavby, vyřeší případné přeložky kabelizace nebo stavební úpravy vynucené realizací rekonstrukce a modernizace TV dotčeného úseku.

Projektant navíc upozorňuje na nevyhovující podjezdnou výšku silničního nadjezdu v km 20,545 a navrhuje zrušení nadjezdu a zajištění příjezdu jiným způsobem (např. úprava podjezdů a přístupových cest) nebo náhradu nadjezdu jinou konstrukcí která umožní zvýšení podjezdné výšky zahrnout do stavby „Sanace ..“. Dále se na dotčeném úseku nacházejí dvě nadzemní křížení linky



nízkého napětí, to bude nutné řešit přeložkou do kabelu, stavbou budou dotčeno i elektrické dělení TV žst. Horní Lideč včetně úpravy kabelů DOUO.

Dle vyjádření HIS v průběhu porady nevyhovující nadjezd i nové trakční vedení v dotčeném úseku bude řešit stavba „Statní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“, která bude realizována v souběhu se stavbou „Sanace ..“, a tedy ve stavbě „Sanace ..“ by se měla řešit jen nejnutnější oblast aktivního sesuvu v km cca 20,7-21,2. Projektant tedy požádá o podklady od stavby „Konverze“ Sudop Brno, z našeho projekčního pohledu by ale bylo vhodnější tento úsek trakčního vedení včetně úpravy nadjezdu vypustit ze stavby „Konverze“ a řešit celý úsek v km 20,019 – 21,248 v souladu se ZTP ve stavbě „Sanace“. Ve stavbě „Sanace“ doplnit v rámci geotechnického průzkumu penetrace v místech stožárů TV a případně i vrty tak, aby bylo možné posoudit geologické poměry v celém úseku a již v rámci ZP určit oblast ve které budou základy trakčního vedení kvůli snížené únosnosti doplněné o piloty. Tento pohled na poradě podpořil i zástupce správce SEE, i z jejich pohledu je velmi rizikové oddělení úprav TV dotčeného úseku a vyřešení nevyhovující podjezdové výšky do jiné stavby.

*Zapsal: Ing. Pavel Odehnal*

**OR Ostrava, SEE**, zastoupená Ing. Zítkou, **požaduje** dodržení ZTP, tzn. modernizace TV celého navrženého kotevního úseku ve stavbě „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“. Vysvětlení:

Ing. Odehnal konstatoval objektivní skutečnosti a důvody proč je nutné tuto profesi TV řešit dle rozsahu uvedeném v ZTP.

Současně upozornil na nevyhovující výšku TV u nadjezdu v km 20.545 a kolizi řešení s tímto nadjezdem.

Rozumíme pohledu investora, aby náklady na modernizaci TV nebyly součástí dvou staveb, tedy této stavby a současně stavby konverze.

Za logické považujeme řešení nezbytné modernizace a konverze TV ve stavbě Sanace nestabilního svahu - kde to přímo navazuje na úpravy sváženiny, spodku, svršku.

**Za velmi rizikové považujeme oddělení těchto úprav a řešení jinou stavbou.**

**Problematické mohou být technologické návaznosti vč. investičních a smluvních. Stávající stav TV neumožňuje provizorní úpravu dle polohy stabilizovaného spodku, svršku a případných úprav koleje.**

**Jak bylo konstatováno také Ing. Odehnalem (zkušenost z přípravy jiné stavby v regionu), je nutné prověřit únosnost svahů pro založení stožárů, protože je dosti možné, že skončíme se základy TV na mikropilotáži.**

**Stavba by měla být komplexní, také s ohledem na následné záruky provedení stavebních prací. I toto je nutné vzít v potaz.**

Na profesní poradu TV stavby Sanace nestabilního úseku Val. Polanka – H. Lideč v km 20,019 – 21,248 požadujeme přizvat také hlavního inženýra stavby Konverze (Ing. Pelc, Sudop Brno), za účelem koordinace obou staveb. Na poradě by měl být také řešitel zajištění svahů a kolejář.

Upozornění:

Cílem tohoto vyjádření není nabourávat koncepci řešení stavby Sanace dle představy investora, ale poukázat na nutnost řešení nezbytně nutných kroků a zejména na stav TV na mezi životnosti. Proto jsme dali takové podklady do ZTP Sanace .., jaké jsou uvedeny.

### **Železniční svršek a spodek:**

Rekonstrukce žel. svršku musí být minimálně nad sanací a úpravou žel. spodku, nesmí končit ani začínat ve vzetupnici a přechodnici, výjimečně může být začátek a konec v prostém oblouku, nejlépe však v přímé.

Ing. Formáček z O6 sděluje – pro nové GPK vycházejte z úprav GPK a rychlostních profilů dle ASP trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, kterou v roce 2019 zpracovala firma MCO Olomouc a.s., pokud to bude možné s ohledem na konečný rozsah sanace a navázání na přilehlé úseky trati.

*Zapsal: Ing. Michal Kasaj*

Zpracovatel zab. zař. Ing. Pavlík upozornil na související stavbu s názvem „**GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč - Střelná**“, která nebyla mezi stavbami pro koordinaci v ZTP uvedena. Náplní profese sdělovací a zabezpečovací zařízení bude zejména zpracování úpravy stávajících kabelových tras (přeložky nebo ochrana kabelů) dotčených pracemi navrženými v části železniční svršek a spodek, případně jiných profesí.

Ze strany správce zabezpečovacího zařízení není požadováno doplnění nových prvků nebo kabelů. Podklady ke stávajícím kabelovým trasám a venkovním prvkům zabezpečovacího zařízení budou po domluvě poskytnuty správcem zpracovateli PD.

**Závěr: Je nutné dořešit rozsah prací v některých profesích, především v koordinaci s akcí „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“ a do obou projektů uvést nezbytnou časovou koordinaci.**

Ve Valašském Meziříčí dne 20.6.2022

Zapsal: Ing. Michal Kasaj a kolektiv  
tel.: 604 455 353  
e-mail: kasaj@moravia.cz

### ***Přílohy :***

#### ***Prezenční listina***

Poznámka: Účastníci porady byli poučeni o pravidlech uvedení osobních údajů v prezenční listině. Podpisem účastníci potvrzují, že byli seznámeni s účely a způsobem zpracování osobních údajů zde uvedených a se svými právy.

\* Uvedení údaje je dobrovolné, neuvedením žádaného kontaktního údaje se účastník zbavuje možnosti získání aktuálních informací o postupu prací na zakázce.

## **Zápis z pracovního jednání**

**ke zpracování Záměru projektu a inženýrsko geologického průzkumu**

### **„Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“**

která se uskutečnila dne 6. 10. 2022 formou online konference přes MS Teams

Přítomní: dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: -

#### **Úvod:**

Generální projektant stavby „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“ svolal pracovní všeprofesní poradu. Porada byla svolána pozvánkou ze dne 26.9.2022

#### **Zápis:**

Cílem jednání bylo seznámení s postupem prací v jednotlivých dotčených profesích.

#### **Geotechnický průzkum:**

Činnosti spol. GeoTec-GS, a.s. v rámci IGP

- Veškeré plánované terénní práce, jsou hotové. Bylo zhotoveno 18 ks IG sond, z toho 2 ks byly vystrojeny jako hydrogeologické pozorovací a 38 ks dynamických penetrací.
- Probíhá zpracování finální dokumentace IGP
- Byly představeny 3 ideové návrhy technického řešení sanačních prací a upozorněno na jejich výhody a nevýhody a jejich případný zásah do mimodrážních pozemků
- Samostatné jednání k návrhu technického řešení stability drážního tělesa se svolává na 14.10. 2022 na SSV Správy železnic, ze kterého bude samostatný zápis.

Činnosti spol. GeoTec-GS, a.s. v rámci monitoringu

- V souběžné akci „Geotechnický monitoring“ byla provedena instrumentace 6-ti ks inklinometrických vrtů doplněných o 6 ks hydrovrtů dle zadání.
- Monitorovací vrty byly umístěny do prostoru aktivního sesuvu ve staničení cca km 20,600-20,820
- Probíhá měření archivních i nově zbudovaných pozorovacích sond (IN a HG)
- Poznatky a informace z těchto 12ti sond budou využity v rámci IGP

#### **Trakční vedení:**

##### **Stávající stav**

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 v dotčeném úseku 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 přídavného lana. Trolejový drát je použit průřezu 150 mm<sup>2</sup> Cu a nosné lano 120 mm<sup>2</sup> Cu, nástavky ke kotvení jsou provedeny lanem 70mm<sup>2</sup> 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 mm<sup>2</sup> AlFe. Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím je zde provedena pomocí individuálního ukolejnění, které je taktéž původní a na hranici své životnosti. V současné době byl z důvodu zachování provozuschopnosti řešen havarijní stav zadáním a realizací dílčí opravné práce, jejímž účelem byla výstavba dvou nových trakčních podpěr s krakorci u kol. č.2, ozn. 36 a 36A, na kterých jsou zavěšeny sestavy TV obou kolejí v nejvíce kritickém úseku sváženiny vč. úpravy systému TV.

## Nový stav

V celém dotčeném úseku bude provedena kompletní rekonstrukce a modernizace trakčního vedení od staničních stožárů 79-80 žst. Horní Lideč (km 20,040, celé elektrické dělení) po traťové stožáry 51-52 (km 21,203, navázání na realizovanou stavbu Odstranění propadu rychlosti ...). Budou navrženy nové základy, stožáry, vodiče dle vzorové sestavy TV pro elektrizaci železničních tratí SŽ proudovou soustavou 2 DC 3kV/IT. V návrhu bude zohledněn výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV AC, veškeré nové zařízení bude navrženo tak, aby následné přepnutí (není součástí stavby) mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů. Nové trakční vedení bude navrženo v izolační hladině pro trakční systém 1x 25kV AC, 50 Hz. Projektant zajistí návaznost na stávající kotevní úseky a jejich provedení. Součástí projektu je také ukolejnění.

Základy trakčních podpěr budou na základě provedeného geotechnického průzkumu navrženy na vrtaných pilotách DN 1220 (pažené), délky na náspu až 12m, do svahu až 8m.

Na koordinační poradě staveb Konverze a Sanace konané 21.6.2022 bylo dohodnuto, že v rámci akce Sanace bude řešena i nevyhovující podjezdná výška silničního nadjezdu v km 20,545. Bude převzato řešení ze stavby Konverze – náhrada nadjezdu jinou konstrukcí, která umožní zvýšení podjezdné výšky na 6,48 m nad TK včetně úpravy příjezdové komunikace. Dále se na dotčeném úseku nacházejí dvě nadzemní křížení linky nízkého napětí, to bude řešeno přeložkou do kabelu, stavbou budou dotčeno i elektrické dělení TV žst. Horní Lideč včetně úpravy kabelů DOUO. Stavba Sanace se předpokládá buď před anebo v souběhu se stavbou Konverze.

*Připomínky OŘ Ostrava:*

*Souhlasíme s navrženým řešením úprav TV. Technicky je nutná koordinace se stavbou konverze (Sudop Brno, s.r.o.), aktuálně ve stadiu DUR k připomínkám.*

*Zapsal: Ing. Pavel Odehnal*

### **Zabezpečovací zařízení:**

#### **Stávající stav:**

V předmětném úseku jsou ve stávajícím stavu položeny kabely ZZ pro propojení stávajících venkovních prvků TZZ (návěstidel a KO AB) se SÚ, jejichž trasa je vedena od cca km 20,000 ze ŽST Horní Lideč po levé straně železniční trati ve směru kilometráže do cca km 20,425 – za most v km 20,385; kde přechází na pravou stranu železniční trati a pokračují k návěstnímu bodu v km 21,275. V km 20,247 je z této kabelové trasy proveden přechod kolejiště k vjezdovému návěstidlu v km 20,247 a v km 21,146 a 21,275 jsou provedeny další přechody kolejiště k návěstidlům AB.

Současně je ze ŽST Horní Lideč (opět od cca km 20,000) vedena společná kabelová trasa kabelu 6 kV, kabelů SZ a ZZ (zabezpečovací kabel č. 872 v provedení TCEPKPFLEZE 30p 1,0), která je vedena po pravé straně železniční trati ve směru kilometráže do cca km 20,380; kde před mostem v km 20,385 přechází těleso železniční trati na levou stranu, pokračuje do cca km 20,655; kde přechází vpravo a v souběhu s kabely AB pokračuje do cca km 21,185; kde je proveden protlakem přechod tělesa železniční trati na levou stranu a v cca km 21,570 se vrací zpět na pravou stranu a pokračuje směrem k Valašské Polance.

Po pravé straně ve směru kilometráže je vedena ze ŽST Horní Lideč ve směru Valašská Polanka samostatná kabelová trasa kabelu TKK, a to ve větším odstupu od tělesa železniční trati.

#### **Navrhované řešení:**

Kabely ZZ popsané v předchozím textu bude po dobu provádění stavebních prací popisované stavby nutno ochránit před poškozením s ohledem na navržený způsob a rozsah stavebních prací a na navržený postup výstavby a po dokončení stavebních prací umístit do nové – definitivní kabelové trasy.

V případě nickolejného provozu a možnosti kabely po tuto dobu vypnout z činnosti by bylo možné je v potřebném rozsahu demontovat, v případě požadavku na jejich stálou činnost bude nutné je přeložit mimo oblast stavebních prací.

Na poradě bylo dohodnuto umístit kabely ZZ v definitivním stavu v rozsahu oblasti provedených stavebních úprav spolu s kabely SZ do společné hlavní kabelové trasy, provedené z pochozích betonových kabelových žlabů, připravené v profesi železniční svrsek po jedné straně železniční trati, přičemž po druhé straně by byly v obdobném kabelu vedeny kabely silové – 6 kV, případně jiné potřebné kabely.

Na tomto místě je potřeba se zmínit, že projednávanou stavbou souvisí další plánované investiční akce – konverze TV a výstavba systému ETCS, se kterými je nutno tuto stavbu koordinovat, v ideálním případě realizovat současně, a to s ohledem na možnost pokládky dalších kabelů mimo kabelů stávajících ve všech technologických profesích.

*Připomínky OŘ Ostrava:*

*V uvažovaném úseku požadujeme doplnit dle nové směrnice SŽ třetí HDPE trubku, která je položena, nebo navrhována v sousedních úsecích v rámci jiných staveb.*

*Zapsal: Ing. Petr Pavlík*

## **Sdělovací zařízení:**

### **Stávající stav**

V traťovém úseku (dále jen t.ú.) Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248 je provozována dvoukolejná elektrifikovaná trať. V současné době je jedna kolej vyloučena a provoz je veden pouze po druhé koleji. V t.ú. je ve stávajícím stavu provozována sdělovací kabelizace, která je tvořena sdělovacími metalickými kabely TK 2,5XN0,8 TCEKEY, TKK8 DCKQxxxx (4XPi1,2+12DM0,9+15XPi1,2) a DK15 (3DM1,3+4XV1,3+6DM1,3+22DM0,9). V t.ú. jsou vedeny i dvě ochranné HDPE trubky 40/33mm modré a černé barvy. Vedení optické kabelizace v tomto úseku není potvrzené. Metalická sdělovací kabelizace a ochranné HDPE trubky budou v rámci této stavby dotčeny stavebními úpravami železničního spodku a svršku.

### **Navrhované řešení**

Vzhledem k dotčení stávající kabelizace stavebními úpravami, je nutné sdělovací kabelizaci stranově přeložit mimo upravované území stavby. Vzhledem k úpravám t.ú. bude kabelizace upravována ve dvou stavech. První stav bude provizorní, který vymístí kabelizaci mimo stavbu a minimalizuje tak dotčení přeložených kabelů, a tím negativní ovlivnění přenášených dat. Druhý stav je definitivní. Po dokončení stavebních prací se kabelizace umístí do definitivní trasy. Kabely sdělovacího zařízení musí být v provozu po celou dobu stavby, přijatelné jsou pouze sekundové výpadky při přepojování kabelizace.

#### *Provizorní stav*

Stávající sdělovací metalická kabelizace TK 2,5XN0,8 TCEKEY, TKK8 DCKQxxxx (4XPi1,2+12DM0,9+15XPi1,2), DK15 (3DM1,3+4XV1,3+6DM1,3+22DM0,9) a ochranné HDPE trubky 40/33mm modré a černé barvy budou mimo dotčená území stavbou naspojována na novou kabelizaci a HDPE trubky, které budou vedeny v nové provizorní obchozí trase mimo staveniště tak, aby nedošlo k neúmyslnému poškození provizorní kabelizace, a tím ke ztrátě přenášených dat. Provizorní trasa bude uložena do výkopu a dostatečně na povrchu označena, aby nedošlo k jejímu poškození. Pro naspojení metalické sdělovací kabelizace budou využity spojky pro určitý typ kabelu. Ochranné HDPE trubky 40/33mm budou naspojovány pomocí průběžných optotrubkových spojek na velikost ochranné HDPE trubky 40/33mm. Provizorní kabelizace a ochranné HDPE trubky 40/33mm budou vždy stejného profilu a typu jako kabelizace a trubky stávající.

#### *Definitivní stav*

Po dokončení stavebních prací na železničním spodku a svršku bude položena nová kabelizace do definitivní polohy. Provizorní sdělovací metalická kabelizace TK 2,5XN0,8 TCEKEY, TKK8 DCKQxxxx (4XPi1,2+12DM0,9+15XPi1,2), DK15 (3DM1,3+4XV1,3+6DM1,3+22DM0,9) a ochranné HDPE trubky 40/33mm modré a černé barvy budou v místech provizorních spojek opět naspojovány na novou již definitivní trasu. Na poradě byl prezentován návrh na definitivní kabelovou trasu kabelů sdělovacích, zabezpečovacích a kabelů elektro. Uvažuje se s vybudováním nových betonových kabelových pochozích žlabů umístěných v tělese drážní stezky. Jeden pochozí žlab vedený po jedné ze stran železničního spodku by byl určen pro potřeby SZ a ZZ. Druhý žlab by byl pro potřeby elektro a výhledově i pro potřeby SZ. Definitivní trasa kabelů SZ bude vedena v pochozím žlabu v tělese drážní stezky.

Na stávajících kabelech SZ musí být před započítáním stavebních prací provedeno měření. Další měření budou provedena po pokládce provizorní kabelizace a následně po uložení definitivní kabelizace. Na ochranných HDPE trubkách 40/33 musí být provedena hermetizace a kalibrace.

#### *Připomínky OR Ostrava:*

*V uvažovaném úseku požadujeme doplnit dle nové směrnice SŽ třetí HDPE trubku, která je položena, nebo navrhována v sousedních úsecích v rámci jiných staveb.*

*Zapsal: Ing. Filip Rozsypal*



### **Silnoproudá zařízení:**

V rámci řešení kabeláže silnoproudu bude uvažováno s novým rozvodem kabelu 6kV v celém rozsahu stavby. Toto je řešeno nad rámec zadání, které bylo definováno pouze pro nutné přeložky kabelů. Projektční řešení uvažované pro nový rozvod bylo na poradě navrženo: uložení kabelu 6kV do pochozích betonových žlabů umístěných podél koleje pod drážní stezkou. Žlab může být i společný s kabeláží ostatních profesí s podmínkou dodržení normových odstupových vzdáleností. Podmínkou tohoto řešení nutnou pro umožnění realizace je dostatečné rozšíření kolejového svršku a spodku pro vytvoření dostatečného prostoru pro uložení žlabu. Toto řešení bude mít vliv na finanční náklady stavby, které budou vyšší než u prostých přeložek. Naopak spolehlivost rozvodu bude tímto zvýšena, protože dojde k eliminaci budoucích problémových míst jako jsou kabelové spojky. Toto řešení nevylučuje nutnost zhotovení provizorních přeložek kabelu 6kV. Tyto přeložky vzhledem k rozsahu sanačních prací budou ve větší míře uloženy na mimodrážních pozemcích. V rámci navržené varianty příjezdových komunikací k místu stavby – místo jedné hlavní koleje je uvažováno také s nutnými přeložkami sítí SŽ v místech příjezdu od žst. Valašská Polanka. Sítě ostatních správců silových kabelů budou dle potřeby přeloženy mimo ohrožení stavebními pracemi.

*Připomínky OŘ Ostrava:*

*Co se týká úprav kabelového rozvodu 6kV, požadujeme samostatné jednání s projektantem. Na úseku Horní Lideč - Valašská Polanka proběhla před nedávnem opravná práce SEE Olomouc v rozsahu kompletní opravy kabelizace 6kV, pokládky trubek HDPE pro budoucí optiku a připolozce sdělovacích a zabezpečovacích kabelů. V části trasy byl vybudován (část úseku H. Lideč - Lidečko) nadzemní kabelovod, který slouží pro uložení výše uvedené kabelizace podél kolejiště nad povrchem (umístění v žárově zinkovaných žlabech s vyložení na sloupcích, odstup po 3m), z důvodu terénu se skalnatým podložím a omezenou šířkou drážního tělesa. Na jednání požadujeme představit nové uspořádání s ohledem na zajištění koleje, polohu navrhovaných základů TV. Chceme projednat přeložku (úpravu) kabelizace 6kV. S ohledem na provozní podmínky napájení zab. zařízení je žádoucí zachovat napájení zab. zařízení po dobu výstavby.*

*Připomínky GR O6:*

*Nesouhlasíme s přeložkou kabelu 6kV v délce cca 1,2km. A to z důvodu zmařené investice následujícími stavbami „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč – Střelná“ a „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“.*

*Je nutné postupovat dle ZTP, která hovoří o přeložkách kolizních míst se sanací.*

*Zapsal: Ing. Tomáš Hodina (734 391 475)*

### **Železniční svršek a spodek:**

Rozsah sanačních prací je uvažován v úseku od stávajícího silničního nadjezdu v km 20,545 do km cca 21,0. Obě tato místa se nachází ve směrových obloucích. Je tedy navržena úprava žel. svršku a spodku do nejbližších přímých úseků, tzn. km 20,350 – 21,100. Návrh GPK vychází z projektu ideální osy a aktualizace SP „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“. Poloměry směrových oblouků kopírují stávající osy kolejí a jsou navrženy na rychlostní profily v100 = 80 km/h, v130 = v150 = 90 km/h a vk = 100 km/h. Osová vzdálenost kolejí je navržena 4 – 4,2 m. Max. podélný sklon je 7,132 ‰. Žel. svršek je navržen tv. 60E2 na betonových pražcích dl. 2,6 m s rozdělením „u“. V rámci rekonstrukce žel. spodku je uvažováno s návrhem nových konstrukčních vrstev a funkčního odvodnění.

*Zapsal: Ing. Michal Kasaj*

### **Mosty a propustky:**

Návrh úpravy silničního nadjezdu v km 20,545 je v tomto stupni převzat z akce Konverze.

Most v km 20,814 nebude sanačními pracemi dotčen.

Zapsal: Ing. Michal Kasaj

### ZOV:

Termín realizace akce bude dodatečně upřesněn, předpoklad **03/2024-05/2025**.

### **Varianta: Drážní těleso řešené jako novostavba s odstraněním stávajícího tělesa.**

Stavební postup č.1	15.03.24	28	11.04.24
Stavební postup č.2	12.04.24	240	07.12.24
Stavební postup č.3	15.03.25	35	18.04.25

### **Varianta: Zajištění stávajícího drážního tělesa zpevněním podloží šterkovými pilíři a zajištění stability geobuňkovou sestavou.**

Stavební postup č.1	15.03.24	28	11.04.24
Stavební postup č.2	12.04.24	360	06.04.25
Stavební postup č.3	15.04.25	35	19.05.25

### **Obě varianty.**

**Stavební postup č.1, 28 dnů**, rekognoskace předmětného území, přípravné práce, provedení přeložek kabelových tras, příprava přístupových cest pro těžkou stavební techniku z obou stran stavby, tyto uvažovány v ose TK1

- V úseku od místa stavby po ŽST Horní Lideč. V úseku cca 1500 m bude snesena kolej a po urovnání šterku bude provedeno vypanelování silničními panely tl. 22 cm s podsypem. Nájezd do osy TK1 přes pozemky parc.č.2202/2 (k.ú. Lidečko, vlastnické právo Krabica Pavel, č. p. 226, 75612 Horní Lideč), parc.č.2202/1 (k.ú. Lidečko, vlastnické právo Krabica Pavel, č. p. 226, 75612 Horní Lideč), parc.č.2161/2 (k.ú. Lidečko, vlastnické právo Krabica Pavel, č. p. 226, 75612 Horní Lideč).
- V úseku od místa stavby směrem na Lidečko po úroveň ČOV. V úseku cca 1750 m bude snesena kolej a po urovnání šterku bude provedeno vypanelování silničními panely tl. 22 cm s podsypem. Nájezd do osy TK1 z pozemku parc.č.4152/5 (katastrální území Lidečko, vlastnické právo obec Lidečko, č. p. 467, 75612 Lidečko)

Výluka: TK1+TV Valašská Polanka-Horní Lideč nepřetržitě na 28 dnů.

### **Varianta: Drážní těleso řešené jako novostavba s odstraněním stávajícího tělesa.**

**Stavební postup č.2, 240 dnů**, provádění zemních prací a provádění vlastní sanace svahu. Pro dopravu sypkých materiálů pracovními vlaky možné využít vyloučené úseky TK1 a TK2 na manipulační plochy v dopravních Horní Lideč, Valašská Polanka, Lidečko. Pro vlastní odtěžování materiálu v množství 250 000 m<sup>3</sup> je třeba cca 3,5-4,0 měsíce.

V závěru stavebního postupu zprovoznění TK2 Valašská Polanka-Horní Lideč.

Výluka: TK1,2+TV Valašská Polanka-Horní Lideč nepřetržitě na 240 dnů (**zastavení provozu**).

Zde problém se prostorovou potřebou na uskladnění a zlepšení 250 000 m<sup>3</sup> materiálu.

**Technologická přestávka zimního období 2024-2025**, po tuto dobu TK1 Valašská Polanka-Horní Lideč nepřetržitě vyloučena.

### **Varianta: Zajištění stávajícího drážního tělesa zpevněním podloží šterkovými pilíři a zajištění stability geobuňkovou sestavou.**

**Stavební postup č.2, 270+90 dnů**, nejprve provádění odvodňovacího drénu v délce cca 400 m, následně předvrtávaných šterkových pilířů včetně ostatních prací.

V závěru stavebního postupu zprovoznění TK2 Valašská Polanka-Horní Lideč.

Výluka: TK1,2+TV Valašská Polanka-Horní Lideč nepřetržitě na 360 dnů (**zastavení provozu**).

### **Obě varianty.**

**Stavební postup č.3, 35 dnů**, uvedení TK1 Valašská Polanka-Horní Lideč do konečného stavu a její zprovoznění, ostatní dokončovací práce.

Výluka: TK1+TV Valašská Polanka-Horní Lideč nepřetržitě na 35 dnů.

V řešení je zajištění druhého příjezdu na místo stavby, které projektant považuje za důležité.

Před zahájením stavby bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu okolních budov, zejména jejich průčelních stěn zvenku i zevnitř (aby byly jasně odděleny poruchy těchto objektů, které zde byly před zahájením prací a poruchy, které vznikly vlivem stavební činnosti, zejména zemních prací; toto bude provedeno pomocí fotodokumentace, zákresů, měření, zřízení terčů pro odhalení pohybu konstrukcí, popisů budov tj. počet podlaží, typ založení budovy, druh použitého zdiva či jiné svislé nosné konstrukce, apod., v případě, že majitel nebude chtít tyto údaje poskytnout, tak zajištění svědků). Fotodokumentace bude také průběžně pořizována při odkrývání základových konstrukcí a inženýrských sítí v místě stavby.

Dále před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby vytýčeny, v průběhu stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby chráněny pomocí silničních panelů s podsypem cca 150 mm. Během realizace přeložek inženýrských sítí, resp. před jejich provedením, bude na místo samé vždy zhotovitelem přizván jejich příslušný správce.

**Veškeré práce musí být prováděné z horní partie náspu, neboť pata náspu není vzhledem k zástavbě přístupná!**

Podle zástupce odboru O12, p. Bursy, je z hlediska výluk vhodnější varianta s odtěžením stávajícího náspu, protože je odhadována kratší doba omezení provozu. V r. 2025 by měla probíhat stavba BC Suchdol – Polom a dotčená trať by měla sloužit jako náhradní trasa s průjezdnou alespoň jednou traťovou kolejí.

*Zapsal: Ing. Petr Čech*

### **Závěr:**

**14.10.2022 proběhla schůzka zpracovatele PD se zástupci investora ohledně vyjasnění znění ZTP v rozsahu zajištění sesuvného území. Z tohoto jednání byl vyhotoven zvláštní zápis.**

**Všechna předložená řešení vyžadují trvalý zábor mimodrážních pozemků, který je nutné začít bezprostředně řešit.**

**Dále musí být před realizací zajištěna pasportizace objektů podél trati kvůli předpokládanému šíření vibrací, kde hrozí nebezpečí vzniku trhlin na domech a poškození příjezdových komunikací těžkou technikou.**

Ve Valašském Meziříčí dne 01.11.2022

Zapsal: Ing. Michal Kasaj a kolektiv  
tel.: 604 455 353  
e-mail: kasaj@moravia.cz



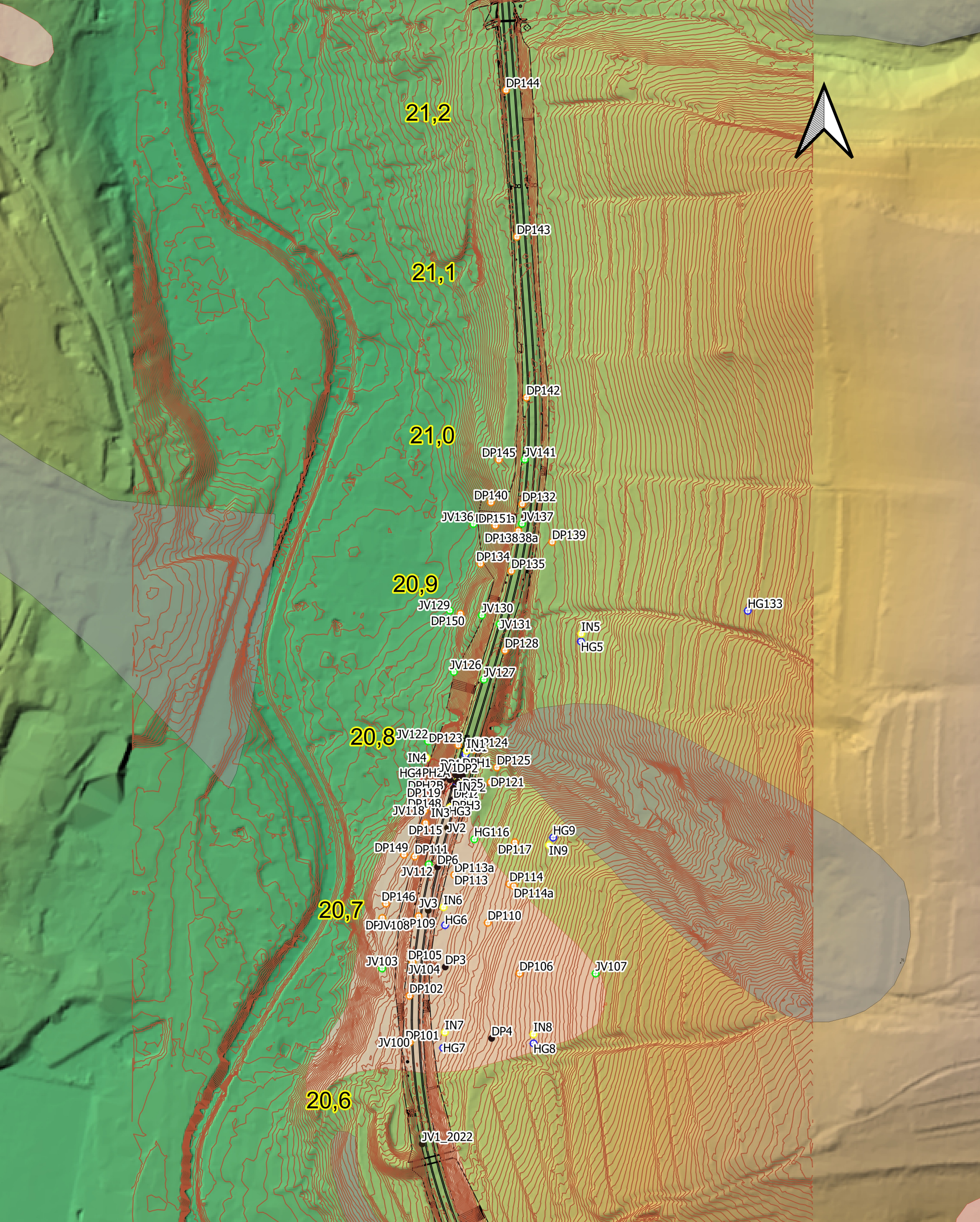
***Přílohy :***

- 1. Prezenční listina***
- 2. Situace úprav žel. svršku a spodku***
- 3. Situace provedených vrtů***
- 4. Ideové návrhy řešení***

Poznámka: Účastníci porady byli poučeni o pravidlech uvedení osobních údajů v prezenční listině. Podpisem účastníci potvrzují, že byli seznámeni s účely a způsobem zpracování osobních údajů zde uvedených a se svými právy.

\* Uvedení údaje je dobrovolné, neuvedením žádaného kontaktního údaje se účastník zbavuje možnosti získání aktuálních informací o postupu prací na zakázce.





- sondy dynamické penetrace
- hydrogeologické sondy
- inklinometrické sondy
- jádrové inženýrskogeologické vrty
- archivní sondy (DP, JV, IN, HG)
- sesunutá část náspu

- Aktivní
- Dočasně uklidněné
- Uklidněné

0 50 100 m

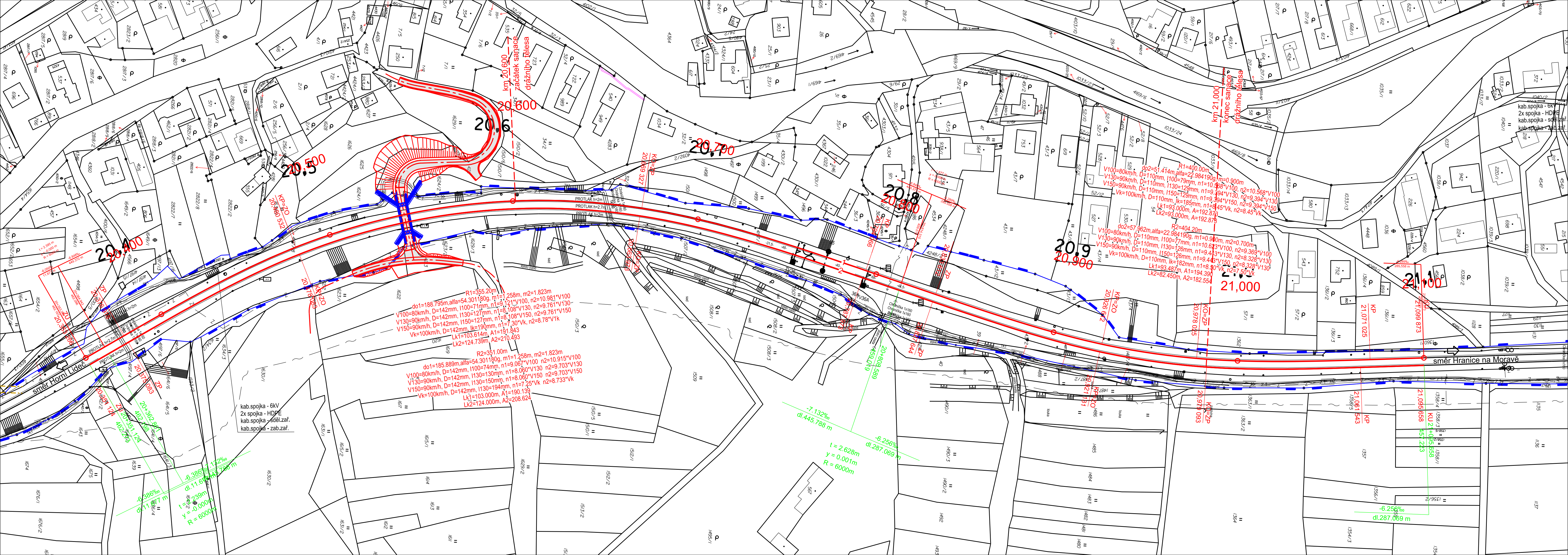




- Aktivní
- Dočasně uklidněné
- Uklidněné

0 10 20 m

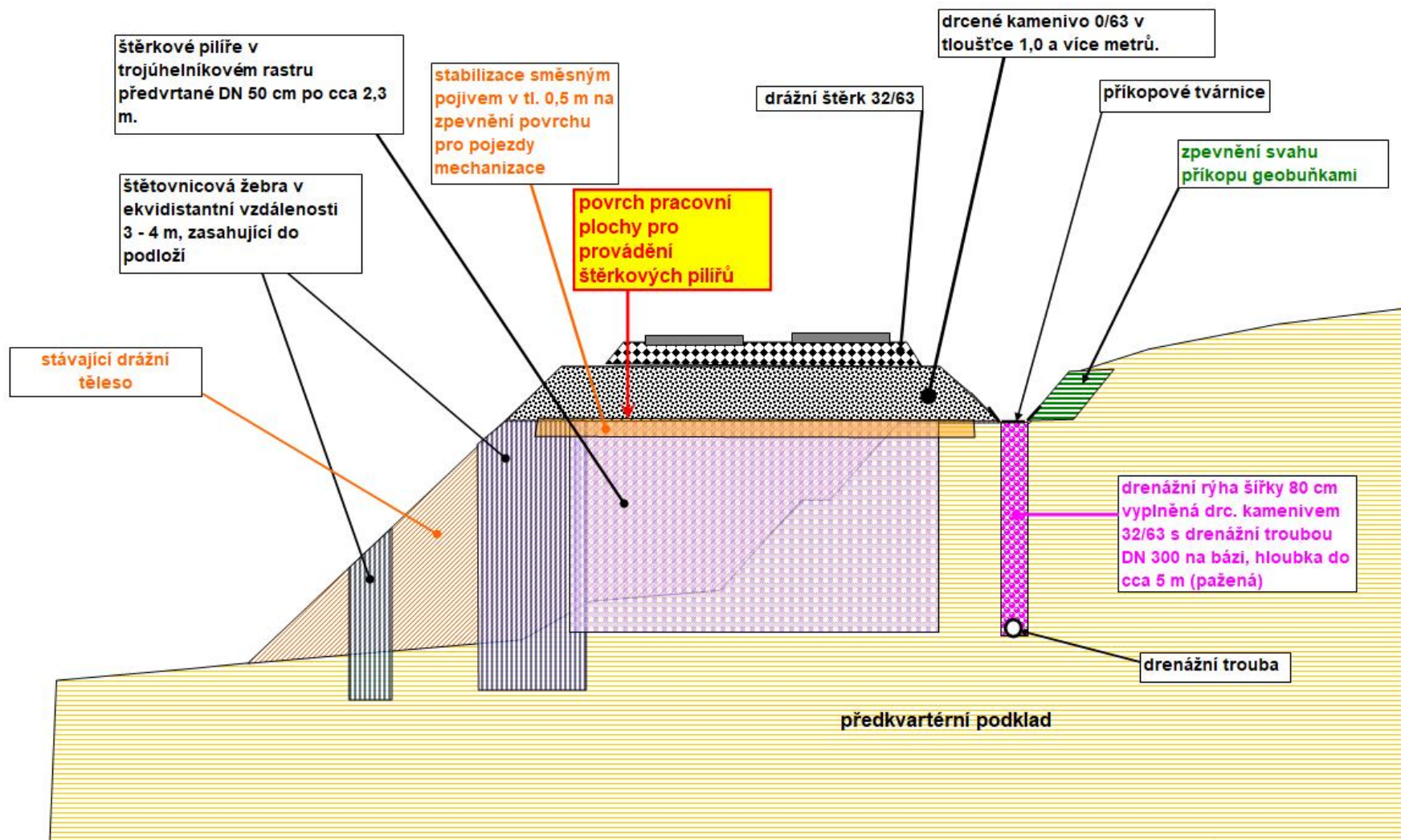






## Ideová řešení s komentářem.

Zajištění stávajícího drážního tělesa zpevněním podloží štěrkovými pilíři a zajištění stability svahu štětovnicovými žebry.



## Předběžné návrhy technických opatření pro zajištění stability drážního tělesa v Lidečku

### Postup budování:

1. Provede se odstranění kolejových polí.
2. Odtěží se část spodku na úroveň pracovní plochy, ze které se budou provádět štěrkové pilíře.
3. Provede se stabilizace pracovní plochy a nasype se na ní cca 20 cm drceného kameniva, na zpevněné pojížděného povrchu.
4. Zahájí se práce na hluboké drenážní rýze s dřevěným pažením, položením drenážní trouby a zásypem kamenivem 32/63 mm.
5. Svah podél drenážní rýhy se zpevní geobuňkovou sestavou a na dno, respektive povrch zásypu kamenivem se položí příkopové tvárnice.
6. Provedou se fortifikační štětovicová žebra v ekvidistanční vzdálenosti, ale ne větší jak 4,0 m! **Z posouzení stability plyne, že připovrchová partie svahu náspu bez saturace má stupeň stability cca 1,10. To jsme ve stavu labilní rovnováhy! Při navýšení saturace nastává kolaps, což už nastalo v místě sanovaného úseku.**
7. Jako další se zahájí práce na štěrkových pilířích s předvrtáním každého pilíře.
8. Následně se naveze drcené kamenivo 0/63 mm do projektované výšky pláně spodku.
9. Naveze se drážní štěrk 32/63 mm a položí se kolejová pole.

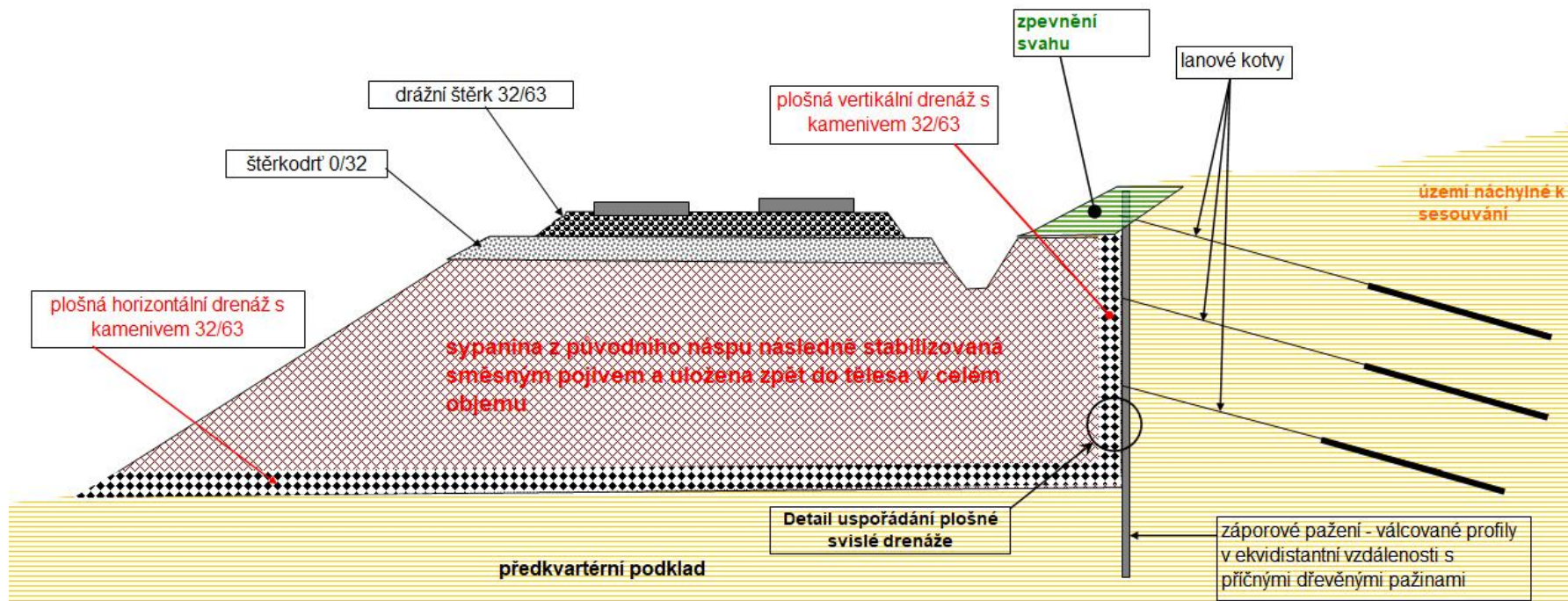
### **UPOZORNĚNÍ:**

**Veškeré práce musí být prováděné z horní partie náspu, neboť pata náspu není vzhledem k zástavbě přístupná.**

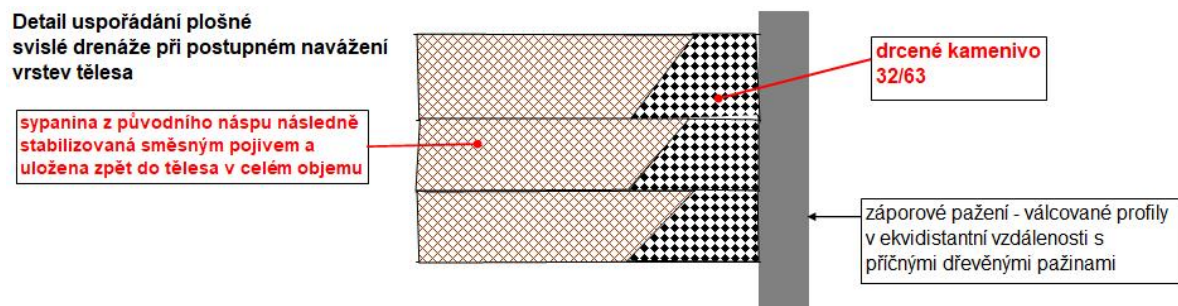
Předběžné návrhy technických opatření pro zajištění stability drážního tělesa v Lidečku

**Drážní těleso je řešené jako novostavba s odstraněním stávajícího tělesa.**

**Alternativní návrh nového drážního tělesa s odstraněním stávajícího**



Detail uspořádání plošné svislé drenáže při postupném navázání vrstev tělesa





## Předběžné návrhy technických opatření pro zajištění stability drážního tělesa v Lidečku

### Postup budování:

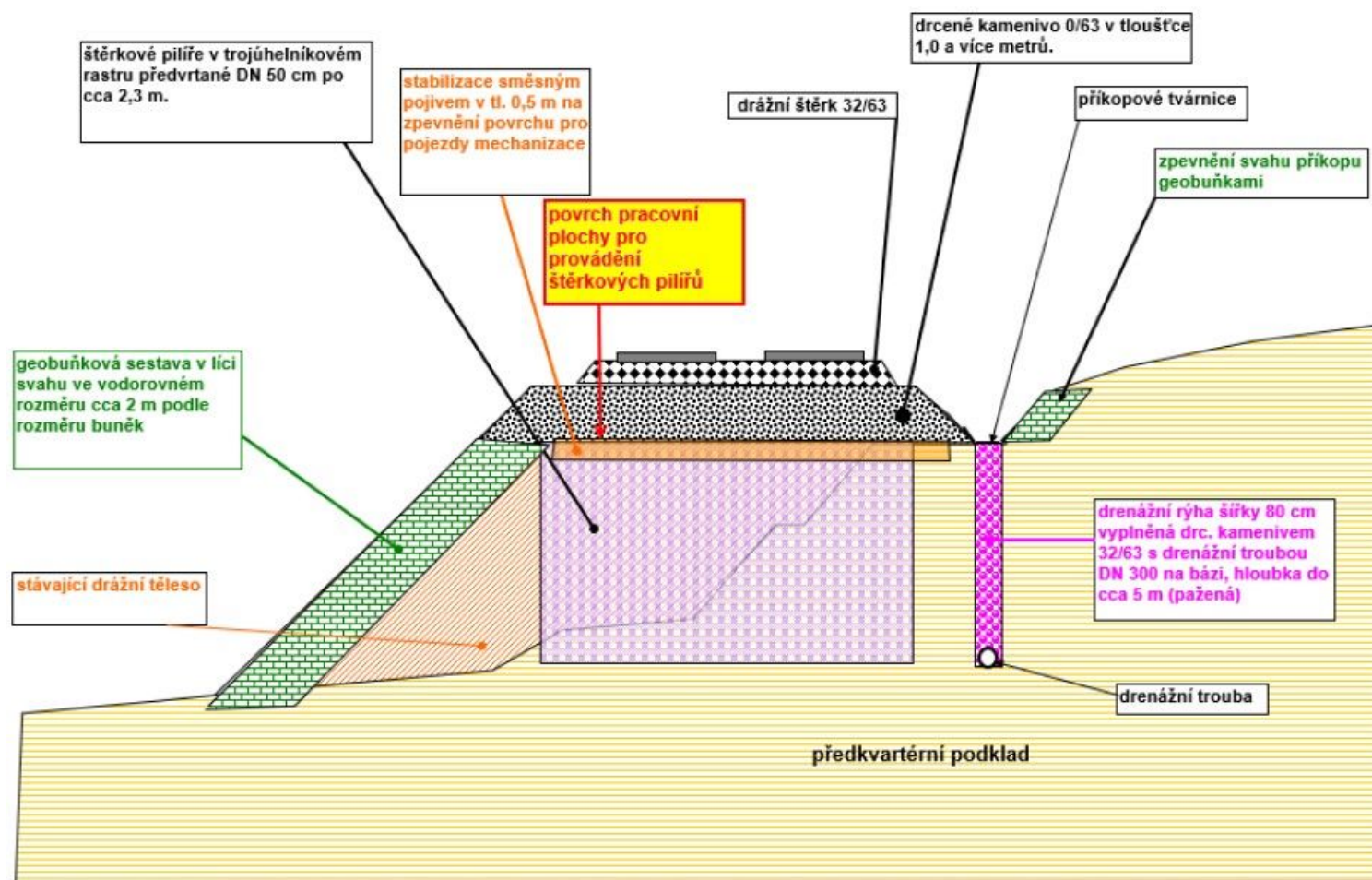
1. Provede se odstranění kolejových polí.
2. Odtěží se část spodku na úroveň pracovní plochy, ze které se budou vrtat a osazovat válcované profily záporového pažení. Paty budou zalité betonem a následně se ponechají.
3. S odtěžováním se budou do válcovaných profilů osazovat dřevěné pažiny, trámce.
4. Současně s odtěžováním stávajícího tělesa se budou vrtat otvory a osazovat lanové kotvy. Při práci na kotvách musí být pracovní plocha zpevněná panely. Ta se budou podle potřeby přesouvat. Po dosažení spodní úrovně kotev se odvezou.
5. Po dosažení základové spáry se povrch zpevní stabilizací směsným pojivem. Čímž vznikne manipulační plocha pro pohyb techniky.
6. Položí se separační geotextílie. Na ní se rozprostře drcené kamenivo 32/63 mm v tloušťce min. 60 cm.
7. Dříve odtěžená zemina z tělesa náspu se na vybraném místě bude stabilizovat a postupně navážet zpět, až vytvoří nové těleso.
8. S postupem sypání se budou dřevěné pažiny odstraňovat a současně bude prováděna svislá plošná drenáž viz detail výše.
9. Jako poslední bude provedení vrstvy štěrkodrti 0/32 mm, zřízení vrstvy drážního štěrku 32/63 mm a položení kolejových polí.

### **UPOZORNĚNÍ:**

**Veškeré práce musí být prováděné z horní partie náspu, neboť pata náspu není vzhledem k zástavbě přístupná.**

Předběžné návrhy technických opatření pro zajištění stability drážního tělesa v Lidečku

**Zajištění stávajícího drážního tělesa zpevněním podloží štěrkovými pilíři a zajištění stability líce svahu geobuňkovou sestavou.**



## Předběžné návrhy technických opatření pro zajištění stability drážního tělesa v Lidečku

### Postup budování:

1. Proveďte se odstranění kolejových polí.
2. Odtěží se část spodku na úroveň pracovní plochy, ze které se budou provádět štěrkové pilíře.
3. Proveďte se stabilizace pracovní plochy a nasype se na ní cca 20 cm drceného kameniva, na zpevněné pojížděného povrchu.
4. Zahájí se práce na drenážní rýze s dřevěným pažením, položením drenážní trouby a zásypem kamenivem 32/63.
5. Svah podél drenážní rýhy se zpevní geobuňkovou sestavou a na dno, respektive povrch zásypu kamenivem se položí příkopové tvárnice.
6. Zahájí se postupné odtěžování svahu v šířce cca 2,0 m podle skladebného formátu geobuněk. Musí se detailně řešit založení celé geobuňkové sestavy vyplněné drceným kamenivem 16/32 mm a 0/32 mm. Výplň je hutněná.
7. Jako další se zahájí práce na štěrkových pilířích s předvrtáním každého pilíře.
8. Následně se naveze drcené kamenivo 0/63 do projektované výšky pláně spodku.
9. Naveze se drážní štěrk 32/63 mm a položí se kolejová pole.

### Poznámka:

*Vše, co se navrhne musí být posouzeno bez ohledu na vybrané řešení! V úseku, kde je stabilita náspu zajištěna přítěžovací lavicí s hlušiny, budou geobuňky pouze v tělese náspu. Zřizování dalších přítěžovacích lavic při patě náspu, jako jedno z běžně používaných efektivních řešení, předpokládá trvalý zábor pozemků v soukromém vlastnictví.*

### UPOZORNĚNÍ:

**Veškeré práce musí být prováděné z horní partie náspu, neboť pata náspu není vzhledem k zástavbě přístupná.**

### Rekapitulace a upozornění:

Stávající těleso vykazuje nízký stupeň stability, obzvláště v místech, úsecích, kde je zemina s vysokou saturací. Pokud se použije u štětovnic vibroberanění, musí být použita mechanizace **bezrezonanční!** Jinak hrozí vážné poškození objektů pod náspem a případně taky zhoršení geotechnické kvality vlastního náspu a jeho okolí. **Bez pasportizace objektů podél trati nesmí být práce zahájené! Je to v zájmu investora.**

## **Zápis z pracovního jednání**

**ke zpracování Záměru projektu a inženýrsko geologického průzkumu**

### **„Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“**

která se uskutečnila dne 7. 11. 2022 formou online konference přes MS Teams

Přítomní: dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: -

#### **Úvod:**

Na základě požadavku OŘ Ostrava generální projektant stavby „**Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248**“ svolal koordináční všeprofesní poradu. Porada byla svolána pozvánkou ze dne 1.11.2022

#### **Zápis:**

Cílem jednání bylo představení nového uspořádání kabelových tras (vedení 6 kV, zab. zař. a sděl. zař.) vyvolaná stavbou **Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248** a koordinace s dalšími stavbami „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč – Střelná“ a „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“ a již před nedávnem provedenou opravnou prací SEE Olomouc.

#### **Trakční vedení:**

V celém dotčeném úseku bude provedena kompletní rekonstrukce a modernizace trakčního vedení od staničních stožárů 79-80 žst. Horní Lideč (km 20,040, celé elektrické dělení) po traťové stožáry 51-52 (km 21,203, navázání na realizovanou stavbu Odstranění propadu rychlosti ...). Budou navrženy nové základy, stožáry, vodiče dle vzorové sestavy TV pro elektrizaci železničních tratí SŽ proudovou soustavou 2 DC 3kV/IT. V návrhu bude zohledněn výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV AC, veškeré nové zařízení bude navrženo tak, aby následné přepnutí (není součástí stavby) mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů. Nové trakční vedení bude navrženo v izolační hladině pro trakční systém 1x 25kV AC, 50 Hz. Projektant zajistí návaznost na stávající kotevní úseky a jejich provedení. Součástí projektu je také ukolejnění.

Základy trakčních podpěr budou na základě provedeného geotechnického průzkumu navrženy na vrtaných pilotách DN 1220 (pažené), délky na náspu až 12m, do svahu až 8m. Základy TV ve výše uvedeném rozsahu je nutné kvůli správnému založení s ohledem na sníženou únosnost zeminy realizovat vrtací soupravou vyžadující snesení železničního svršku, proto musí být v tomto úseku realizovány již v rámci akce Sanace a není možné je realizovat v následné akci Konverze, pokud by ta probíhala až po dokončení stavby Sanace (po položení nového železničního svršku).

V rámci akce Sanace bude řešena i nevyhovující podjezdová výška silničního nadjezdu v km 20,545. Bude převzato řešení ze stavby Konverze – náhrada nadjezdu jinou konstrukcí která umožní zvýšení podjezdové výšky na 6,48 m nad TK včetně úpravy příjezdové komunikace. Dále se na



dotčeném úseku nacházejí dvě nadzemní křížení linky nízkého napětí, to bude řešeno přeložkou do kabelu, stavbou budou dotčeno i elektrické dělení TV žst. Horní Lideč včetně úpravy kabelů DOUO. Stavba Sanace se předpokládá buď před anebo v souběhu se stavbou Konverze.

*Zapsal: Ing. Pavel Odehnal*

### **Zabezpečovací zařízení:**

Stávající stav a navržené řešení jsou popsány v záznamu z pracovního jednání dne 6. 10. 2022 a zůstávají v platnosti. Na dnešní poradě bylo navržené řešení upřesněno v následujících bodech:

V úvodu bylo konstatováno, že PD projednávané stavby bude zpracována ve všech profesích samostatně s tím, že bude umožňovat napojení souvisejících staveb – „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná“ (dále ETCS + GSM-R), která je zpracovávána v současné době ve stupni ZP a „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“ (dále konverze TV), která je zpracovávána ve stupni DÚR.

S ohledem na koordinaci se souvisejícími stavbami konverze TV a výstavby systému ETCS + GSM-R bude v úseku, který je řešen popisovanou stavbou (stavební úpravy železničního svršku a spodku začínají v km 20,353 a končí v km 21,100; úprava TV je plánovaná mezi km 20,045 a 21,203 a úprava nové kabelové trasy kabelů 6kV, SZ (traťový kabel ZE 25 XN 0,8 a 2x HDPE trubka) a ZZ (kabel č. 872 ZE 30p 1,0) je navržena mezi km 20,375 a 21,185 v místech přechodů tělesa železniční trati protlakem) bude řešená stavba koordinována se stavbou ETCS + GSMR, ve které je řešeno TZT v úseku Valašská Polanka - Horní Lideč. V rámci této stavby bude v 1. etapě vybudován v úseku Vsetín (mimo) – st. hranice ČR/SK v profesi ZZ systém ETCS L2 ve smíšeném provozu, tedy zůstanou ponechána oddílová návěstidla a budou KO nahrazeny PočN. Uvedené kabely 6kV, SZ a ZZ budou v definitivním stavu uloženy do nové trasy provedené z pochozích betonových kabelových žlabů, připravené v profesi železniční svršek po obou stranách železniční trati – v jednom žlabu kabel 6kV a HDPE trubka a ve druhém kabely ZZ, TK a dvě HDPE trubky. Stožáry TV budou umístěny s ohledem na umístění žlabů podél kolejí.

Provizorní kabelová trasa kabelu 6kV – bude-li potřebná a kabelů SZ bude navržena na místním šetření, které je předběžně svoláno na 16. 11. 2022. Kabely ZZ nebude nutné v případě realizace v době nickolejného provozu překládat a budou uloženy až jako definitivní.

Stávající kabely TZT - v tomto úseku kabely č. 850 EY 24p 1,0; 480 EY 12p 1,0 položené mezi SÚ v Horní Lidči a KO u oddílových návěstidel 1-211 a 2-211 v km 21,146 a vazební kabel AB kabel č. 870 EY 16p 1,0 mezi SÚ v Horní Lidči a TO v Lidečku – budou, jak již bylo uvedeno, položeny jako definitivní do pochozích kabelových žlabů. Kabelizace bude navržena podle zásad pro trať s AC trakční soustavou 25 kV/50 Hz a po dobu provozu na DC trakční soustavu 3 kV budou navržena odpovídající opatření. Náhrada kabelů bude provedena mezi km 20,260 (u vjezdových návěstidel bude umístěna nová kabelová skříň pro zapojení kabelů s ohledem na změnu typu kabelu) a 21,146 (obdobně i zde bude umístěna KS).

*Zapsal: Ing. Petr Pavlík*

### **Sdělovací zařízení:**

Na poradě ze dne 7.11.2022 byla primárně probírána problematika koordinace sdělovacího zařízení se souvisejícími stavbami na t.ú. Z porady vyplynulo potvrzení technického řešení definitivního uložení kabelových tras v t.ú. Na poradě bylo též dohodnuto místní šetření, na kterém se budou řešit kabelové trasy provizorního stavu.

#### **Stávající stav**

V traťovém úseku (dále jen t.ú.) Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248 je provozována dvoukolejná elektrifikovaná trať. V současné době je jedna kolej vyloučena a provoz

je veden pouze po druhé koleji. V t.ú. je ve stávajícím stavu provozována sdělovací kabelizace, která je tvořena sdělovacími metalickými kabely TK 25XN0,8 TCEKEY, TKK8 DCKQxxxx (4XPi1,2+12DM0,9+15XPi1,2) a DK15 (3DM1,3+4XV1,3+6DM1,3+22DM0,9). V t.ú. jsou vedeny i dvě ochranné HDPE trubky 40/33mm modré a černé barvy – HDPE ochranné trubky jsou neobsazené. Metalická sdělovací kabelizace a ochranné HDPE trubky budou v rámci této stavby dotčeny stavebními úpravami železničního spodku a svršku.

#### Navrhované řešení

Vzhledem k dotčení stávající kabelizace stavebními úpravami, je nutné sdělovací kabelizaci stranově přeložit mimo upravované území stavby. Vzhledem k úpravám t.ú. bude kabelizace upravována ve dvou stavech. První stav bude provizorní, který vymístí kabelizaci mimo stavbu a minimalizuje tak dotčení přeložených kabelů, a tím negativní ovlivnění přenášených dat. Druhý stav je definitivní. Po dokončení stavebních prací se kabelizace umístí do definitivní trasy. Kabely sdělovacího zařízení musí být v provozu po celou dobu stavby, přijatelné jsou pouze sekundové výpadky při přepojování kabelizace.

#### Provizorní stav

Bude ještě upřesněn na místním šetření se složkami SŽ.

Stávající sdělovací metalická kabelizace TK 25XN0,8 TCEKEY, TKK8 DCKQxxxx (4XPi1,2+12DM0,9+15XPi1,2), DK15 (3DM1,3+4XV1,3+6DM1,3+22DM0,9) a ochranné HDPE trubky 40/33mm modré a černé barvy budou mimo dotčená území stavbou naspojována na novou kabelizaci a HDPE trubky, které budou vedeny v nové provizorní obchozí trase mimo staveniště tak, aby nedošlo k neúmyslnému poškození provizorní kabelizace, a tím ke ztrátě přenášených dat. Provizorní trasa bude uložena do výkopu a dostatečně na povrchu označena, aby nedošlo k jejímu poškození. Pro naspojování metalické sdělovací kabelizace budou využity spojky pro určitý typ kabelu. Ochranné HDPE trubky 40/33mm budou naspojovány pomocí průběžných optotrubkových spojek na velikost ochranné HDPE trubky 40/33mm. Provizorní kabelizace a ochranné HDPE trubky 40/33mm budou vždy stejného profilu a typu jako kabelizace a trubky stávající. Na začátku a na konci obchozí trasy bude umístěna kabelová komora.

#### Definitivní stav

Po dokončení stavebních prací na železničním spodku a svršku bude položena nová kabelizace do definitivní polohy. Provizorní sdělovací metalická kabelizace TK 2,5XN0,8 TCEKEY, TKK8 DCKQxxxx (4XPi1,2+12DM0,9+15XPi1,2), DK15 (3DM1,3+4XV1,3+6DM1,3+22DM0,9) a ochranné HDPE trubky 40/33mm modré a černé barvy budou v místech provizorních spojek opět naspojovány na novou, již definitivní trasu. Na poradě byl odsouhlasen návrh na definitivní kabelovou trasu kabelů sdělovacích, zabezpečovacích a kabelů elektro. Uvažuje se s vybudováním nových betonových kabelových pochozích žlabů umístěných v tělese drážní stezky. Jeden pochozí žlab vedený po jedné ze stran železničního spodku by byl určen pro potřeby SZ a ZZ. Druhý žlab by byl pro potřeby elektro a výhledově i pro potřeby SZ. Definitivní trasa kabelů SZ bude vedena v pochozím žlabu v tělese drážní stezky.

Na stávajících kabelech SZ musí být před započítím stavebních prací provedeno měření. Další měření budou provedena po pokládce provizorní kabelizace a následně po uložení definitivní kabelizace. Na ochranných HDPE trubkách 40/33 musí být provedena hermetizace a kalibrace.

*Zapsal: Ing. Filip Rozsypal*

#### Silnoproudá zařízení:

V rámci řešení kabeláže silnoproudu bude uvažováno s novým rozvodem kabelu 6kV v celém rozsahu stavby. Toto je řešeno nad rámec zadání, které bylo definováno pouze pro nutné přeložky kabelů. Projekční řešení uvažované pro nový rozvod bylo na poradě navrženo a odsouhlaseno: uložení kabelu 6kV do pochozích betonových žlabů umístěných podél koleje v kolejovém svršku,

žlab bude součástí profese kolejí. Žlab může být i společný s kabeláží ostatních profesí s podmínkou dodržení normových odstupových vzdáleností. Podmínkou tohoto řešení nutnou pro umožnění realizace je dostatečné rozšíření kolejového svršku a spodku pro vytvoření dostatečného prostoru pro uložení žlabu. Toto řešení bude mít vliv na finanční náklady stavby, které budou vyšší než u prostých přeložek. Naopak spolehlivost rozvodu bude tímto zvýšena, protože dojde k eliminaci budoucích problémových míst jako jsou kabelové spojky. Toto řešení nevylučuje nutnost zhotovení provizorních přeložek kabelu 6kV. Tyto přeložky vzhledem k rozsahu sanačních prací budou ve větší míře uloženy na mimodrážních pozemcích. Pro zachování napájení z rozvodu 6kV bude po dobu výstavby navržena provizorní obchozí trasa u paty náspu žel. tělesa. Provizorní trasa bude prověřena pochůzkou v celém rozsahu stavby. Navržené termíny pochůzky projektanta se správcem je 16.11.2022. V rámci navržené varianty příjezdových komunikací k místu stavby – místo jedné hlavní koleje je uvažováno také s nutnými přeložkami sítí SŽ v místech příjezdu od žst. Valašská Polanka. Sítě ostatních správců silových kabelů budou dle potřeby přeloženy mimo ohrožení stavebními pracemi. V rámci koordinace souvisejících staveb a s ohledem, že stavba sanace bude předcházet ostatním stavbám je možné převzít řešení provizorní trasy v okolí mostu v km 20,550 ze související stavby konverze a tuto přeložku v související stavbě poté vypustit.

Navrhovaná objektová skladba pro část silnoprůdu část D.E.3.6:

Žst. Valašská Polanka přeložky kabelů nn

Žst. Valašská Polanka – Horní Lideč, přeložky kabelů 6kV

Žst. Valašská Polanka – Horní Lideč, kabelový rozvod 6kV

Navrhovaná objektová skladba pro část silnoprůdu část D.E.3.9:

ČEZ přeložka nn km 20,807

*Zapsal: Ing. Tomáš Hodina (734 391 475)*

### **Závěr:**

**Je snaha o časovou koordinaci staveb „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“, „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč – Střelná“ a „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“. Ale ZP bude zpracován tak, aby „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“ byla realizovatelná jako samostatná stavba.**

**Předpokládaný rozsah úprav v jednotlivých profesích:**

- úprava TV km 20,050 – 21,200
- úprava kabelů km 20,375 – 21,185

**V těchto úsecích bude navržena taková úprava, která bude respektovat požadavky souvisejících investic a nedojde tak ke zmaření investic při časovém nesouběhu všech staveb.**

Ve Valašském Meziříčí dne 11.11.2022

Zapsal: Ing. Michal Kasaj a kolektiv  
tel.: 604 455 353  
e-mail: kasaj@moravia.cz

**Přílohy :**

- 1. Prezenční listina**
- 2. Situace úprav**

Poznámka: Účastníci porady byli poučeni o pravidlech uvedení osobních údajů v prezenční listině. Podpisem účastníci potvrzují, že byli seznámeni s účely a způsobem zpracování osobních údajů zde uvedených a se svými právy.

\* Uvedení údaje je dobrovolné, neuvedením žádaného kontaktního údaje se účastník zbavuje možnosti získání aktuálních informací o postupu prací na zakázce.







## Záznam

z místního šetření ke zpracování dokumentace ZP a DDP,  
konaného dne 16. 11. 2022, stavby

**„Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“**

### Železniční zabezpečovací zařízení

Účastníci místního šetření se po pochůzce úseku železniční trati, ve kterém bude realizována projednávaná stavba, dohodli na následujícím:

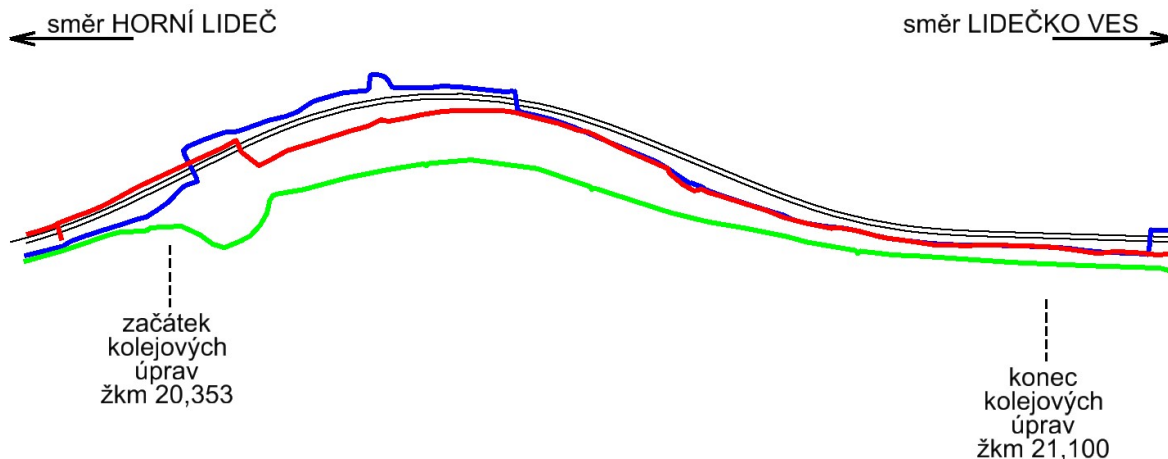
- Kabelová trasa provizorních kabelů 6kV a sdělovacích kabelů bude vedena po pravé straně tělesa železniční trati ve směru kilometráže mezi žkm 20,353 a 21,100.
- Bude provedena s ohledem na svůj charakter (provizorní trasa) a stavební úpravy v rámci sanace nestabilního úseku s minimální potřebnou hloubkou uložení kabelů a uložení kabelů ve stávajícím výkopku (prosáté zemině) podle požadavků příslušné technologie.
- Definitivní kabel 6kV bude umístěn na trakčních podpěrách.
- Po obou stranách kolejí budou umístěny pochozí, betonové kabelové žlaby – po levé straně ve směru kilometráže bude uložena jedna HDPE trubka pro umístění optického kabelu a ve žlabu bude ponechána rezerva pro případné umístění kabelu 6kV, po pravé straně pak kabely ZZ a kabely a trubky HDPE SZ.
- Nově pokládané kabely ZZ budou ukončeny v kabelových skříních u vjezdových návěstidel ŽST Horní Lideč a u prvního oddílového návěstidla AB ve směru do Vsetína, kde budou napojeny na stávající kabely.

*Zapsal: Ing. Petr Pavlík*

### Železniční sdělovací zařízení

Předmětem porady bylo za profesi sdělovacího zařízení upřesnění kabelového vedení a tras a určení proveditelné provizorní kabelové trasy SZ a elektro. Místní šetření bylo za účasti zástupců SŽ (elektro) a zástupce ČD-Telematika a.s.

Na poradě byl upřesněn rozsah stávající sdělovací kabelizace. V dotčeném úseku se nachází tři kabelové trasy obsahující sdělovací vedení (viz schéma níže).



V **modře** označené kabelové sdělovací trase je veden traťový sdělovací metalický kabel TK 15XN0,8 TCEPKPFLEZE a dvě ochranné HDPE trubky 40/33mm. Jedna ochranná HDPE trubka je modré barvy a druhá černé barvy. Obě ochranné HDPE trubky 40/33mm jsou neobsazeny. Kabelová trasa bude dotčena stavebními pracemi a je nutné trasu ochránit přeložením do nové polohy po dobu stavby.

V **červeně** označené kabelové trase jsou vedeny kabely ZZ a kabel SZ. Jedná se o sdělovací metalický kabel TK 2,5XN0,8 TCEKEY. Tato kabelová trasa bude z velké části dotčena stavebními úpravami spojenými s úpravami nestabilního svahu, železničního spodku a svršku a dalších stavebních prací. Sdělovací metalický kabel TK 2,5XN0,8 TCEKEY bude po dobu stavby veden v provizorní kabelové trase s kabelem TK 15XN0,8 TCEPKPFLEZE a ochrannými HDPE trubkami.

**Zeleně** označená kabelová trasa SZ obsahuje staré sdělovací kabely, které jsou však stále funkční a musí na nich být zachován provoz i po dobu stavby. Jedná se o traťový kombinovaný kabel TTK8 DCKQxxxx (4XP1,2+12DM0,9+15XP1,2) a dálkový kabel DK15 (3DM1,3+4XV1,3+6DM1,3+22DM0,9). Kabelová trasa

těchto dvou sdělovacích kabelů je vedena v dostatečné vzdálenosti od kolejí a kolejových úprav. Z důvodu dostatečné vzdálenosti nebudou sdělovací kabely TTK8 a DK15 překládány.

Na místním šetření byla prověřena proveditelnost realizace provizorní kabelové trasy. Provizorní kabelová trasa se bude realizovat po pravé straně ve směru staničení v dostatečné vzdálenosti od kolejových a zpevňovacích prací, tak aby nedošlo k poškození kabelové trasy. Sdělovací kabely musí být funkční po celou dobu stavby, povoleny jsou pouze krátké časové výpadky spojené s přespojováváním sdělovacích kabelů. Do provizorní kabelové trasy budou uloženy sdělovací metalické kabely TK 25XN0,8 TCEPKPFLEZE, TK 2,5XN0,8 TCEKEY a dvě ochranné HDPE trubky. HDPE ochranné trubky budou překládány z důvodu, který zazněl na minulém poradě konané dne 7.11.2022. Kde bylo řečeno, že stavba "Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248" bude samostatnou stavbou, ale že může jít dříve nebo současně se stavbou konverze. Pokud by byla stavba "Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248" realizována dříve, není potřeba ochranné HDPE trubky překládat do provizorní kabelové trasy, postačí uložení až do definitivní kabelové trasy. Pokud však obě stavby půjdou zároveň je nutné ochranné HDPE trubky přeložit, aby bylo možné v rámci stavby konverze do HDPE trubek zafouknout novou optickou kabelizaci.

*Zapsal: Ing. Filip Rozsypal*

## **Železniční silnoproudá zařízení**

Byla provedena pochůzka v rozsahu stavby se zástupci jednotlivých kabelových správ. Na pochůzce byla prověřena společná provizorní trasa kabelizací po dobu výstavby po pravé straně kolejiště.

*Prověřeno dodatečně po pochůzce s geotechniky:*

*Problém vedení v místě sanace svahu by nastal v případě kabelové rýhy hlubší než cca 1m a vyplněné propustným materiálem. Pokud bude rýha provedena mělce cca 1m a proveden pouze nutný obsyp štěrkem nebo pískem a zbytek rýhy vyplněn původním nepropustným materiálem je vedení provizorní trasy v exponovaných místech proveditelné.*

Provizorní kabel 6kV bude uložen do betonových žlabů z důvodu dodatečné ochrany při uložení pod polními cestami. Definitivní uložení kabelu 6kV bude na pravé straně kolejiště na trakčních podpěrách. Kabel 6kV bude při výstavbě zachován funkční.

*Zapsal: Ing. Tomáš Hodina  
Dne: 23.11.2022*

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 7109/2023-SŽ-GR-O13

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Radek Bernatík

Telefon +420 972 762 485

Mobil +420 725 050 148

E-mail bernatik@spravazeleznic.cz

Datum 24. ledna 2023

**Správa železnic, státní organizace**

**Stavební správa východ**

Ing. Martin Hryzbil

Nerudova 773/1

779 00 Olomouc

## **Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248**

Na základě vaší výzvy k odbornému posouzení, ze strany GR O13, jedné z variant záměru projektu výše uvedené stavby, sdělujeme následující.

### **1. Porovnání rizik a přínosů variant řešení sanace úseku**

#### **a) Sanace pomocí šterkových pilířů - varianta 1**

- CIN cca 500 mil. Kč;
- nižší geotechnické riziko v jednotlivých stavebních krocích při provádění stavby;
- vyšší geotechnické riziko opětovného pohybu svahu anebo území;
- menší omezení provozu (lze vystavět za provozu jedné koleje);
- bez vlivu na údržbu;
- pouze dočasné zábory;
- vyšší rizika spojená s vlivem vibrací a hluku při zřizování pilot na okolní zástavbu;
- menší přesuny zemních hmot atd.

#### **b) Nový násep (kompletní snesení náspu a jeho opětovné vybudování) – varianta 2**

- CIN cca 1000 mil. Kč;
- vyšší geotechnické riziko v jednotlivých stavebních krocích při provádění stavby;
- nižší geotechnické riziko opětovného pohybu svahu anebo území;
- velké omezení provozu (nickolejný provoz);
- bez vlivu na údržbu;
- pouze dočasné zábory;
- nižší rizika spojená s vlivem vibrací a hluku při zřizování pilot na okolní zástavbu;
- větší přesuny zemních hmot atd.

### **2. Vyhodnocení variant a návrh řešení**

Jak již bylo zmiňováno na předchozích poradách, s ohledem na celkově nestabilní území, žádná z variant úplně nevyloučí opětovný výskyt poruch a deformací. V předmětném území probíhá geotechnický monitoring, který bude ještě rozšířen o další problematická místa. Toto považujeme za zásadní s ohledem na sanaci pouze paty nestabilního území v místě trasy železniční tratě.

Při porovnání přínosu obou variant, pro celkové řešení bezpečnosti úseku, s jejich finančními náklady, se jeví varianta 2 jako zbytečně nákladné řešení, jehož přínos oproti variantě jedna není vyvážen vynaloženými prostředky.

**Z výše uvedeného doporučujeme sledovat variantu 1, tj. se štěrkovými pilíři a hlubokým drénem nad tratí.**

Ani jedna z variant sanace však nemůže nezabránit riziku pohybů zemních hmot v přilehlém území. Data, které máme k dispozici z nově vybudovaného monitorovacího systému, nejsou dostačující pro zjištění těchto pohybů. Musíme upozornit na riziko, kdy případný výskyt poruch zjištěných z monitoringu může mít za následek požadavek na úpravu technického řešení v dalších fázích přípravy stavby a vyvolat tak zvýšení CIN v řádech několika desítek procent původně navržené varianty.

S pozdravem

**Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.**  
ředitel odboru traťového hospodářství



**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 3341954

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 40da8434-bc52-4a11-b3ca-9df17eab9a34

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Radek BERNATÍK)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 30.01.2023 08:43:00



19463b83-bc9b-4ffe-87db-2b72ec55bb74