

Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna

Příloha E

Současný stav, výsledky průzkumů

Obsah

1. Stručný popis současného stavu	3
1.1 Železniční zabezpečovací zařízení	3
1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení	3
1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení	4
1.2 Železniční sdělovací zařízení	5
1.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	5
1.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení	5
1.2.3 Informační zařízení	5
1.2.4 Rádiové spojení	6
1.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení	6
1.3 Silnoproudá technologie	6
1.3.1 Dispečerská řídicí technika	6
1.3.2 Technologie rozvodu VVN/VN	6
1.4 Železniční svršek a spodek	6
1.5 Nástupiště	7
1.6 Výpravní budova	7
1.7 Železniční přejezdy	9
1.8 Mosty, propustky a zdi	9
2. Výsledky průzkumů	10
2.1 Výsledky geotechnického průzkumu	10
2.2 Výsledky stavebnětechnického průzkumu	10
2.3 Výsledky biologického průzkumu	11
2.4 Výsledky měření hluku	11

1. Stručný popis současného stavu

ŽST Slavkov u Brna je součástí železniční trati Veselí nad Moravou – Blažovice. Trať Veselí nad Moravou – Blažovice je dráha celostátní, nezařazená do sítě TEN-T, nezařazená do sítě Evropských nákladních koridorů. Trať je dvoukolejná, neelektrizovaná, traťová třída zatížení C3. Podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální účinné od 1. 12. 2016 má trať číslo 805 00. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii do cílových kategorií P5/F3. Do ŽST Slavkov u Brna jsou zaústěny 2 vlečky - vlečka č. 5215 „CHEMIS ENGINE a. s.“ a vlečka č. 5214 „ACHP Slavkov, a. s.“.

Počet všech vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2017/2018, udává následující tabulka. Vzhledem k omezení jízdy vlaků na určité dny v týdnu a řadu vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty.

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD											Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	
Bučovice Slavkov u Brna	2	T	prav			11	18			1	1		31	29	2	0	31	31	59	4	0	63	
			pp									0	0	0	0	0	0		0				
	1	Z	prav			9	20	1		1	1		32	30	2	0	32	32				63	
			pp										0	0	0	0	0						

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD											Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	
Slavkov u Brna Blažovice	2	T	prav			11	18			1	1		31	29	2	0	31	31	59	4	0	63	
			pp										0	0	0	0	0		0				
	1	Z	prav			9	20	1		1	1		32	30	2	0	32	32				63	
			pp										0	0	0	0	0						

Stávající rozsah vlakové dopravy na řešených úsecích trati

Níže je uveden stručný popis současného stavu objektů a zařízení hlavních profesí.

1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

V ŽST Slavkov u Brna je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 - elektromechanickým zabezpečovacím zařízením, které tvoří řídicí přístroj RANK a dvě závislá stavědla St 1 a St 2 se stavědlovými přístroji vzor 5007, doplněné kolejovými deskami. V obvodu stanice nejsou prvky pro zjišťování volnosti kolejí. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku slouží izolované kolejnice (soubory ASE4). Návěstidla PŘS, PŘL, S, a L jsou světelná, návěstidla S1, S2-4, S3, L1-3, L2 a L4 jsou mechanická. Hlavní návěstidla jsou závislá na poloze všech pojížděných i odvratných výhybek a výkolejek. Zabezpečovací zařízení je ovládáno místně z DK a stavědel. Základní napájení je provedeno ze síťové přípojky ze staničního rozváděče 3x400 V/50 Hz. Náhradní napájení je umožněno z pojízdného dieselagregátu, nouzové napájení z baterie a měničů UPS. Přejezd P7910 na blažovickém zhlaví v km 23,059 je zabezpečen zařízením PZM2 podle ČSN 34 2650 ed.2 s kontrolním stanovištěm na St.2.



Obrázek 1: Mechanická návěstidla
na bučovickém zhlaví

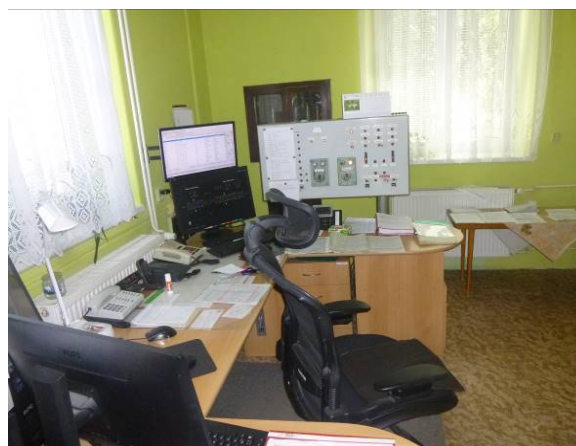


Obrázek 2: Mechanická návěstidla na bučovickém zhlaví

Stávající staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Slavkov u Brna je za morální a technickou životností a neumožňuje zavedení moderních systémů řízení a zabezpečení jízdy vlaku včetně dálkového ovládání a výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS. Bezpečnost jízdy vlaku je zde do velké míry ponechána na lidském faktoru.



Obrázek 3: Řídící přístroj elektromechanického
zabezpečovacího zařízení



Obrázek 4: Pohled na stanoviště výpravčího

1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Bučovice — Slavkov u Brna je traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – jednosměrný hradlový poloautomatický blok (HPB) - bez oddílových návěstidel. Vlak se vypravuje v mezistaničním oddíle. Volnost mezistaničního úseku je dána odhláškou došlou poloautomatickým blokem. V mezistaničním úseku Slavkov u Brna — Blažovice je traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – jednosměrný hradlový poloautomatický blok (HPB) - bez oddílových návěstidel. Volnost mezistaničního úseku je dána odhláškou došlou poloautomatickým blokem. Vlak se vypravuje v mezistaničním oddíle.

1.2 Železniční sdělovací zařízení

V území řešeném touto stavbou byla již realizována stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště“ (dokončeno 2016). V rámci ní byla již malá část zařízení vybudována, samotné stanice Slavkov u Brna se to však příliš netýká, tam je většina zařízení původní. Platí pro všech 5 podkapitol, podrobněji je uvedeno u každé z nich.

1.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

V úseku Blažovice – Slavkov u Brna je položen stávající traťový kabel TCEKEZE 15XN0,8 a dálkový optický kabel, avšak pouze dvanáctiváknový. V úseku Slavkov u Brna – Bučovice je položen stávající traťový kabel TCEPKPFLE 10XN0,8. V ŽST Slavkov je stávající místní metalická kabelizace z roku 1995, která však neodpovídá požadavkům na elektrifikovanou trať.

Přenosové zařízení je IP na bázi SHDSL a ethernet switchů (ve Slavkově 24 portový) s rozhraními E1. V rámci předchozí stavby byly na všech zastávkách realizovány technologické domky, jejichž součástí jsou 19" skříně, v každé je modemový pár SDHSL, switch a zdroj záložního napájení 48V DC včetně střídače. Ve Slavkově je shodné zařízení umístěno ve sdělovací místnosti výpravní budovy.

1.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

Stávající vybavení stanice je zastaralé. Byla realizována pouze nejnutnější zařízení pro dopravní provoz, a i ta jsou většinou na hranici životnosti.

1.2.3 Informační zařízení

Pro informování cestujících je používáno již nové rozhlasové zařízení DCOM RU-IP-60 z r. 2015 v IP provedení. Ústředna je ovládána přes nové ovládací zařízení umístěné v dopravní kanceláři a z počítače automatického hlášení, umístěného v dopravní kanceláři stanice. Systém automatického hlášení, který poskytuje informace o jízdě vlaků, ale není propojen se systémem graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení (GTN), protože to stávající zabezpečovací zařízení na této trati neumožňuje.



Obrázek 5: Pohled na vstup do výpravní budovy s hodinami



Obrázek 6: Informační panel s odjezdy vlaků a autobusů

V ŽST Slavkov u Brna jsou hlavní hodiny provedení MOBATIME s přijímačem DCF. Venkovní zařízení, tj. podružné hodiny, reproduktory a kabeláže, jsou staré.

1.2.4 Rádiové spojení

Na trati je provozován stávající traťový rozhlasový systém TRS a místní rozhlasové systémy. Ve Slavkově je základnová radiostanice TRS umístěna v místnosti sdělovacích zařízení spolu s ostatními systémy.

1.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

V rámci stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště“ bylo provedeno napojení technologických systémů (TLS) ze zastávek do DDTS ŽDC (osvětlení, dálkové odečty spotřeb elektrické energie, analyzátorů sítě, rozhlas a monitoring PZZ) pomocí přenosového zařízení (viz část 2.1). Data z těchto připojených zařízení jsou připojována do InK, umístěného v 1.NP výpravní budovy ŽST Blažovice ve sdělovací místnosti. Tyto komponenty tvoří lokální technologickou datovou síť (LTDS).

1.3 Silnoproudá technologie

1.3.1 Dispečerská řídicí technika

Ve stávajícím stavu není v celém úseku zařízení DŘT vybudováno.

1.3.2 Technologie rozvodu VVN/VN

ŽST Slavkov u Brna je napájena z trafostanice 22/0,4kV CPS, která je umístěna v jejím areálu. Z rozvodny CPS je přiveden kabel nn do výpravní budovy. Z hlavního rozváděče je napájena celá ŽST včetně osvětlení a zabezpečovacího zařízení. Technický stav zařízení je na hranici životnosti.

1.4 Železniční svršek a spodek

ŽST Slavkov u Brna je mezilehlá stanice na dvoukolejné trati, která se nachází v km 22,971 – km 24,013. Délka stanice mezi krajními výhybkami je přibližně 1 km. Směrově je stanice v přímé s jedním směrovým obloukem v blízkosti bučovického zhlaví. Největší podélný sklon ve stanici je 5,50‰.

Stanice disponuje čtyřmi hlavními dopravními kolejemi, třemi průběžnými manipulačními kolejemi a dalšími kusými a vlečkovými kolejemi. Maximální traťová rychlost v hlavních kolejích je 80 km/h, v ostatních kolejích je rychlost 40 km/h. Na začátku blažovického zhlaví se nachází dvojitá kolejová spojka před úrovnovým přejezdem P7910 v km 23,059. Na druhém, bučovickém zhlaví, jsou mezi hlavními dopravními kolejemi dvě jednoduché kolejové spojky. Do stanice jsou zaústěny dvě vlečky firem CHEMIS ENGINE a ACHP Slavkov u Brna.

Železniční svršek je v hlavních dopravních kolejích z roku 1991. Kolejnice jsou tvaru S49 a leží na betonových pražcích SB8. Ve stanici se nachází celkem 26 kusů výhybek s tvarem kolejnice S49 na dřevěných pražcích. Poslední rekonstrukce blažovického zhlaví proběhla v roce 1991 a bučovického zhlaví v roce 1992. Stanice je vybavena celkem třemi úrovnovými nástupišti typu SUDOP s hranou výšky 250 mm nad TK.

Zhlaví stanice jsou odvodněna převážně zpevněnými příkopy a odřezy na terén, samotná stanice je pak odvodněna trativody.



Obrázek 7: Dvojitá kolejová spojka v bučovickém zhlaví



Obrázek 8: Pohled směrem k blažovickému zhlaví

1.5 Nástupiště

V ŽST Slavkov u Brna se nacházejí 3 úroňová nástupiště, typu SUDOP, s výškou nástupní hrany 250 mm nad TK. Délka dvou nástupišť je 253 m, délka třetího nástupiště je 205 m, přístup na nástupiště je zajištěn úroňovými přechody z betonových panelů nebo pryžové konstrukce.



Obrázek 9: Nástupiště typu SUDOP



Obrázek 10: Nástupiště a začátek úroňového přechodu před výpravní budovou

1.6 Výpravní budova

Popis stávajícího stavu a využití prostor budovy

Zastavěna plocha výpravní budovy: 157 m², obestavěný prostor výpravní budovy: 1110 m³

Budova pochází z r. 1933. Budova má střední třípodlažní část, na niž navazují z obou stran přízemní křídla. Střední část je podsklepena. Nosný systém objektu je stěnový, obvodové stěny jsou tvořeny původním cihelným zdivem bez dodatečného zateplení. Obvodové zdivo v soklové části nad terénem je vlhké a jeví známky degradace. Střeška střední části objektu je sedlová s krytinou z keramických tašek. Střeška na nižších křídlech je plochá, se živícnou krytinou. Před několika lety byl vybudovaný bezbariérový vstup do budovy - vstup do čekárny. Střešní krytina střední části je z pálených krytin resp. z části plechová. Střešní krytina nižších částí je lepenková. Střešní krytina jeví známky značného poškození. Klempířské prvky jsou v dožitém stavu. Vnitřní prostory jsou převážně v původním stavu,

nebyly v minulosti nijak zásadně rekonstruovány, pouze byly prováděny nejnutnější opravy. Podlahové nášlapné vrstvy jsou tvořeny dle využití jednotlivých prostor vesměs z keramické dlažby nebo podlahového PVC. Okna a vstupní dveře jsou plastové s izolačním sklem.

V přízemí objektu se nachází čekárna, pokladny, dopravní kancelář se zázemím a místnost s telematikou. V části přízemí jsou prostory bufetu, které v současnosti nejsou pronajaty. ČD, a.s. využívají prostory o celkové výměře 29 m² (šatna, umyvárna, pokladna). V druhém podlaží jsou dvě pronajímané bytové jednotky 3+1 a 2+1.

WC pro cestující je v samostatném objektu vedle výpravní budovy s nevyhovujícím vytápěním a v dožitém stavu.

Objekt je napojen na inženýrské sítě, vytápění centrální s vlastním plynovým kotlem mimo byty, které mají vlastní ÚT s plynovými kotli.

Půdorysná schémata budovy s barevným rozlišením dle využití prostor jsou uvedena v příloze K.3.



Obrázek 11: Výpravní budova – pohled z kolejiště



Obrázek 12: Výpravní budova – přestupní uzel IDS

Frekvence cestujících

Dle SŽDC SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 se uvažuje pro stanice kategorie D s počtem cestujících 1050.

Kategorizace podle SM 122

Dle SŽDC SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 je stanice ve stávajícím stavu kategorie D.

Navazující dopravní infrastruktura

Železniční stanice Slavkov u Brna je zařazena do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. V rámci stavby „Přestupní uzel IDS Nádražní - Slavkov u Brna“ byla v letech 2013 - 2014 přímo u výpravní budovy vybudována zastávka autobusů, 2 přístřešky pro cestující a osazeny byly tabule informačního systému s odjezdy autobusů a vlaků. Vybudováno bylo parkoviště o kapacitě 20 osobních vozidel + 2 stání pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou. V bezprostřední blízkosti stanice se nacházejí další odstavné plochy, kde je možno vozidla odstavit. Kapacita parkovacích míst je plně využívána.

Pro cyklisty byla stanice v rámci stavby terminálu pro integrovanou dopravu Jihomoravského kraje vybavena 2 přístřešky pro kola, každý pro cca 10 kol a 1 přístřeškem s 10 uzamykatelnými boxy na kola, stojícími u objektu veřejných toalet. Nedaleko VB (cca 300 m) je po komunikaci I/54 (ul. Československé armády) vedena cyklostezka č. 5097 Prace – Slavkov u Brna – Bučovice – U Kříže.

Vztah k cestovnímu ruchu

Železniční stanice leží cca 1 km od centra města Slavkov u Brna, které je vyhlášenou turistickou destinací. Desetitisíce turistů láká nejen nádherný barokní zámek a park (cca 1,3 km od stanice), ale také desítky akcí, které se ve městě konají. V hlavní turistické sezóně není snad jediný víkend, kdy by se ve Slavkově nekonala speciální prohlídka, dětská či historická akce, rockový koncert nebo divadlo pod širým nebem.

Podél stanice prochází zelená turistická trasa Klubu českých turistů.

1.7 Železniční přejezdy

V ŽST Slavkov u Brna se nachází 1 železniční přejezd v ev. km 23,059.



Obrázek 13: Železniční přejezd ev. km 23,059

1.8 Mosty, propustky a zdi

Ve ŽST Slavkov u Brna se nacházejí tři propustky, v km 23,628, v km 23,758 a v km 23,909, které jsou tvořeny kamennými deskami. První 2 propustky jsou nefunkční, propustek km 23,909 u zárubní zdi převádí vodu z propustku pod komunikací ul. Nádražní a odvodnění ŽST.



Obrázek 14: Propustek km 23,909



Obrázek 15: Propustek km 23,909

2. Výsledky průzkumů

V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení byly provedeny následující průzkumné práce:

- geotechnický průzkum,
- stavebnětechnický průzkum VB,
- biologický průzkum,
- měření hluku,
- dendrologický průzkum,
- korozní průzkum,
- průzkum stávajících sítí technické infrastruktury.

2.1 Výsledky geotechnického průzkumu

Provedený geotechnický průzkum poskytl ucelené údaje o složení pražcového podloží ŽST Slavkov u Brna.

Na základě získaných informací je zřejmé, že v minulosti prošly kompletní sanací pouze hlavní staniční koleje č. 1 a č. 2. Prakticky ve všech sondách byla zastižena štěrkopísková konstrukční vrstva a geotextilie. Pouze v sondě, provedené u výhybky č. 28 byla pozorována větší mocnost kolejového lože. Koleje předjízdny byly zřejmě sanovány lokálně, tedy nahrazením nevhodných (neúnosných) zemin vysokopecní struskou, nebo dokonce navážkami stavebních sutí. Tyto materiály jsou dnes zcela nevhodné i pro navrhované zlepšení. Ostatní koleje v minulosti zřejmě neprošly v úrovni železničního spodku žádnými úpravami. V sondách nebyly zastiženy žádné původní konstrukční vrstvy. Mocnost kolejového lože značně kolísá, v některých sondách byly zastiženy zbytky geotextilie a rozložené vysokopecní strusky. Zemní plášť je tvořena převážně humózními hlínami v menším množství pak jílovitými až jílovotopísčitými hlínami.

Průzkum pro uvažovaný podchod poskytl základní informace o geologické stavbě, hladině podzemní vody a fyzikálně mechanických parametrech zemin z hloubkové úrovně předpokládané základové spáry podchodu.

2.2 Výsledky stavebnětechnického průzkumu

Výpravní budova ve Slavkově u Brna byla podrobena orientační vizuální prohlídce, která měla odhalit zjevné poruchy konstrukce a případně mechanismy porušení a vytipovat kritická místa konstrukcí, která mohou mít vliv na trvanlivost konstrukcí, nebo na možnost jejich plnohodnotného využití.

Jako zásadní se jeví vnikání vody do konstrukcí stěn v suterénu a do bezprostředního okolí budovy. Lze předpokládat, že vedle poruch, které jsou přímo spojeny s vlhkostí, jako jsou mokré mapy na stěnách, výkvěty ve vodě rozpustných solí, rozpad a delaminace omítky, případně mrazové porušení konstrukcí, nebo jejich povrchových úprav, je opakované vnikání vody do terénu v bezprostředním okolí budovy a její vysychání, také příčinou nerovnoměrných poklesů jednotlivých částí objektu.

Porušení zdiva trhlinami je dvojího druhu. Jedná se o oddělení přístaveb od hlavního objektu a pak o trhliny oddělující roh levé přístavby (při pohledu od kolejiště).

2.3 Výsledky biologického průzkumu

Biologický průzkum byl vyhotoven za účelem zjištění přítomnosti druhů rostlin a živočichů, které by mohly být dotčeny předmětnou stavbou, spočívající v úpravách železnice či jejího tělesa. Průzkum byl zaměřen na zjištění kvalitativního složení zde se nacházejících společenstev, přičemž zvýšený důraz byl kladen na přírodní či přírodě blízké biotopy, biotopy s přítomností zvláště chráněných druhů (dle vyhlášky č. 395/1992 Sb) či druhů ohrožených (druhů uvedených v červených seznamech pro jednotlivé taxony).

V daném území nebyla zjištěna přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin a bylo pozorováno 11 zvláště chráněných druhů živočichů (užovka obojková, vlašťovka obecná, ještěrka obecná, slepýš křehký, čmelák, zlatohlávek tmavý, veverka obecná, rorýs obecný, krutihlav obecný, páchník hnědý, otakárek ovocný). Vyšší míru ovlivnění jednotlivých populací lze předpokládat především u plazů, ale potenciálně nelze vyloučit ani u ostatních druhů.

Ze zjištěných výskytů lze vyzdvihnout především výskyt páchníka hnědého v parku u vily Austerlitz, ostatní zde zjištěné zvláště chráněné druhy jsou v územní bud' zcela běžné, nebo jsou dobrými migranty a území navštěvují jen občasně.

2.4 Výsledky měření hluku

Měření bylo provedeno za účelem stanovení hlukové zátěže z provozu drážní dopravy v obvodu žst. Slavkov u Brna, formou náměrů LAE (SEL) pro jednotlivé průjezdy vlakových souprav a následným výpočtem celkové ekvivalentní hladiny hluku pro hodnotící doby (den / noc) na stav dopravy aktuální v době měření, současně byl mezi průjezdy vlaků měřen měření hluk pozadí.

Měřeným zdrojem hluku byla železniční doprava na trati č. 318A Veselí nad Moravou - Brno probíhající v žst. Slavkov u Brna v km 22,967 až 24,019. Provoz na trati je rozhodujícím zdrojem hluku. Hluk z automobilové a letecké dopravy byl z náměrů vyloučen. Měření bylo provedeno ve 2 referenčních bodech.

Dle ustanovení §20, odstavec (3) Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se při hodnocení naměřených hodnot uplatňuje nejistota stanovená pro každý měřený bod a hodnotící dobu. Výsledná hodnota prokazatelně nepřekračuje hygienický limit, jestliže po odečtení hodnoty kombinované rozšířené nejistoty U je hygienickému limitu rovna nebo je nižší. Výsledné hodnoty měření nepřekračují hygienické limity pro den, ani noc.

2.5 Výsledky dendrologického průzkumu

Předpokládaný objem mimolesní zeleně rostoucí v těsné blízkosti železniční trati je 38 ks stromů (kmenů-některé stromy jsou vícekmeny) a cca 7 751 m² porostů mladých dřevin/keřů.

Na základě upřesnění plánovaných stavebních prací bude stanoven rozsah kácení těchto dřevin. U kácených dřevin je třeba žádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb.

2.6 Výsledky korozního průzkumu

Základní korozní průzkum slouží pro zjištění případného korozního ohrožení bludnými proudy této stavby. Korozní průzkum byl zaměřen zejména na úložná zařízení v okolí stavby a na vybrané stávající mosty. Souběžně byl měřen nejbližší potenciál u mostního objektu. V měřené trase se rovněž nacházejí vedení VN a VVN, které trať kříží.

Ve sledované oblasti byla podle ČSN 03 8375 převážně zjištěna agresivita prostředí ve stupni IV. a III. a IV. S touto skutečností je třeba počítat při návrzích stavebních konstrukcí a kovových vedení a zařízení.

Dle předpisu ČD SR5/7 (S) čl. 2.3.2, budou všechny železobetonové mostní konstrukce zařazeny do 4. stupně ochranných opatření. Stupeň č. 5 pro mostní objekty se nenavrhuje. Ochranná opatření podle stupně č. 4 budou obsažena ve stavební části dokumentace mostního objektu.

Doporučuje se navrhovat potrubí uložená do země přednostně z nekovového materiálu. Pro ochranu železobetonových konstrukcí pod úrovní terénu se doporučuje dbát na primární ochranu ve smyslu ČSN 03 8350 a v souladu s ČSN EN 206-1. Při výstavbě se doporučuje důsledně dodržovat technologické postupy stanovené pro pasivní ochranu a při stavebních kontrolách zajistit opravy případných vad.

Řešení ochrany stavby před účinky bludných proudů včetně výsledků a závěrečných doporučení základního korozního průzkumu musí být součástí dokumentace pro stavební povolení. Vyhodnocení základního korozního průzkumu podle druhu a rozsahu mostních staveb, upřesňuje potřebná korozní měření před zahájením, v průběhu a po dokončení stavby.

2.7 Výsledky průzkumu stávajících sítí technické infrastruktury

Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury byl proveden obesláním správců dotčených inženýrských sítí. Průběh stávajících sítí byl zakreslen do situací v měřítku 1:1000.