

# Stavba „Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD“ (dále jen **obnova**)

## Zápis ze vstupní mostařské porady konané online přes MS Teams

Termín konání: 26.5.2025

Důvod: Schválení koncepce mostních objektů

Zúčastnění viz prezenční listina

Poř.čís	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titul)	Telefon (prioritně mobilní)	e-mail
1	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Kasaj Michal, Ing.	604 455 353	kasaj@moravia.cz
2	SUDOP BRNO	Jiří Podhradský	730 934 101	jpodhradsky@sudop-brno.cz
3	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Čech Petr	605 229 034	cech@moravia.cz
4	Správa železnic s.o. SSV	Petr Krejčí, Ing.	725 090 576	krejcip@spravazeleznic.cz
5	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Ing. Jiří Malina	605 439 937	malina@moravia.cz
6	Správa železnic, s.o., SŽG	Vachutka, Tomáš	702 131 161	vachutka@spravazeleznic.cz
7	Správa železnic, GR O13	Lenka Seidlová	606 708 805	seidlova@spravazeleznic.cz
8	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Jordan Kamil, Ing.	605 776 623	jordan@moravia.cz
9	Správa železnic s.o GR O12	Bursa Mojmír	607 968 945	bursa@spravazeleznic.cz
10	Správa železniční geodézie	Pavel Rygel	607 244 075	rygel@spravazeleznic.cz
11	MSS-projekt	Jaroslav Liška	774 443 059	liska@mss-projekt.cz
12	MSS-projekt	Lukáš Machálek	774 443 795	machalek@mss-projekt.cz
13	Správa železnic, s.o., OR Ostrava. SMT	Antonín Glauder	602 642 227	glauder@spravazeleznic.cz
14	Správa železnic s.o OR OVA, ST Olomouc	Šatánek Jan	606 706 518	satanekj@spravazeleznic.cz
15	MSS-projekt	Chalupa Tomáš	606 764 747	chalupa.t@seznam.cz
16	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Kouřil Patrik	774 151 543	kouril@moravia.cz
17	Správa železnic, s.o., OR Ostrava. SMT	Kamil Špaček, Ing.	606 720 424	spacek@spravazeleznic.cz
18	MSS-projekt	Juřica Petr	774 443 759	jurica@mss-projekt.cz
19	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Martin Zbořil	734 391 574	zboril@moravia.cz
20	MSS-projekt	Hříbek Jan	774 443 364	hribek@mss-projekt.cz

Projektant stavby Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. svolal toto jednání k odsouhlasení technické koncepce technického řešení objektů mostů a propustků v rámci stavby.

### **Umístění stavby**

Zlínský kraj

Trať 280 - Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě

TU 2362 Horní Lideč (včetně) – Vsetín (včetně)

DU 02 - Horní Lideč – Valašská Polanka

DU 04 - Valašská Polanka - Vsetín-Bečva

## Navazující stavby

- a) Investiční stavba „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná“. Předpoklad dokončení do roku 2030.
- b) Zpracovává se projektová dokumentace ke stavbě „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“. Termín dokončení projektových prací do 12/2025.
- c) „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“. Předpoklad realizace 1/2026–5/2027.

## Projektový stupeň

DSP + PDPS včetně zpracování žádosti o povolení stavebního záměru. Nezahrnuje AD

Zpracování dle vyhl. 227/2024 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace a dle SM011. Označení objektů dle manuálu struktury dokumentace a popisové pole verze 05.1 díl 3.11 zadávací dokumentace

Součástí cyklické obnovy bude 14 mostních objektů z toho 8 mostů a 6 propustků viz rozeslaná tabulka.

Součástí stavby bude dále výměna kolejového roštu v úseku 21,6-34,1, nástupiště v zastávkách Lužná a Leskovec a úpravy zárubních zdi 21,92-22,15. **Tyto části projekčně zpracovává SŽG a budou začleněny jako samostatné SO do stavby cyklické obnovy. Projekt je zahrne do souhrnných částí A, B, C dokumentace.**

**Řešení koordinace obou staveb v zastávkách je předmětem koordinace mezi SUDOPem Brno a SŽG a není náplní této porady.**

Projekt Cyklické obnovy vychází ze záměru projektu zpracovaného SŽ Odbor přípravy staveb 2024.

## Postup výstavby

Stavba mostů stejně jako kolejové úpravy bude probíhat v termínu 03-10/2026. Přičemž mosty i propustky budou stavěny po polovinách. 03/2026 začne výluka 1.koleje, která potrvá cca do konce 06/2026, po výstavbě mostů a nového svršku začne výluka 2.koleje 07 - konec 10/2026.

V úseku km 22,7-24,1 je možné uvažovat s kratší výlukou v délce cca 1-2 měsíců v obou kolejích, kdy by bylo možné zrealizovat v jedné výluce objekty mostu 22,791 a propustky 23,122 a 24,095.

Podklad: zápis z porady 23.4.2025

## Dosavadní projednání

- Místní šetření 10.3.2025 – Potvrzení základní koncepce záměru projektu případně její úpravy, rozsah průzkumných prací
- Porady k ZOV – 27.3.2025 a 23.4.2025 – koordinace se stavbou konverze.

## Dostupné podklady

- Záměr projektu 2024
- Mapové podklady SŽG
- Projekt úpravy kolejí (Schválené GPK)
- Projekt sanace svahu
- Projekt konverze
- Projekt ETCS I. etapa – zpracovatel IXprojekta 06/2024 stupeň DUSL
- Archivní dokumentace
- Protokoly o prohlídkách
- Hydrotechnické výpočty
- Průzkumy (ve zpracování). Provádíme pouze průzkumy IG a spodní stavby, neprovádíme průzkumy pražcového podloží

## Shrnutí rozsahu

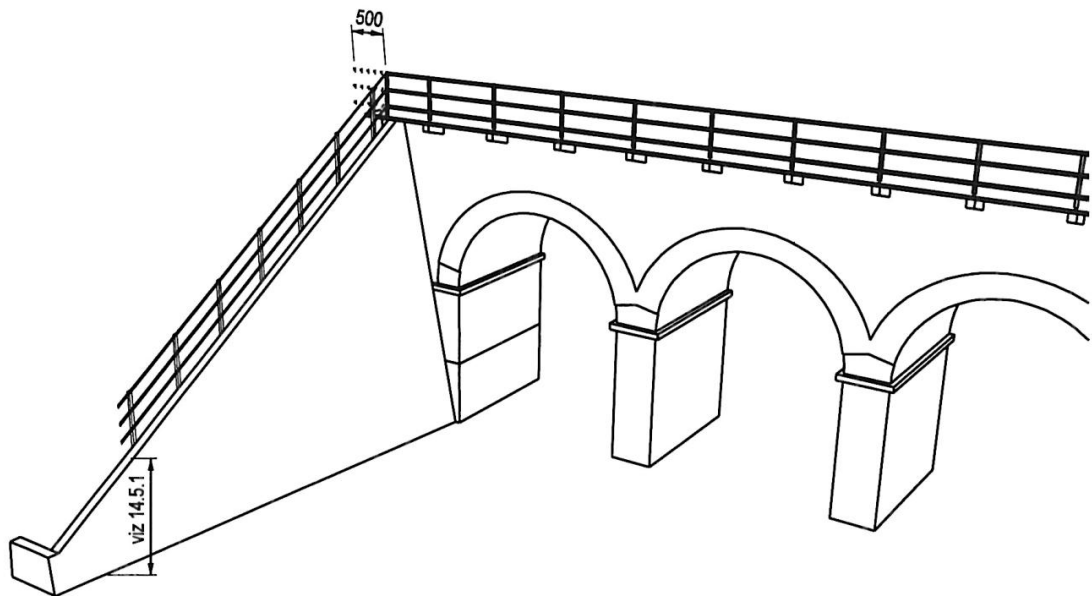
- 6\* propustek – vždy celková náhrada za novou troubu nebo rám
- 2\* sanace klenby, nadbetonování říms, nové zábradlí, sanace klenby, sanace spodní stavby

- 1\* Nasazená deska na klenbu, nová izolace, nadbetonování říms, nové zábradlí, sanace klenby, sanace spodní stavby, přepočet, průzkum
- 1\* nová ŽB deska na nových úložných prazích, podchycení spodní stavby
- 2\* nový žb uzavřený rám
- 2\* nová deska ZBN, nové úložné prahy, sanace spodní stavby

## Všeobecné zásady

- K propustkům bude zpracován ve všech případech Hydrotechnický výpočet
- Na všech objektech bude zajištěn průchod VMP2,5
- Zatížení: Nové konstrukce dle EN1991-2 LM71\*a (2. třída trati  $a=1,21$ ). Při výměně nosné konstrukce musí spodní stavby splnit  $Z_{lm-71} > 1$  dle SM16/2025.
- U prefabrikovaných propustků (u schválených výrobků) se statický výpočet pro nosnou konstrukci nezpracovává. V TZ požadavek na zatížitelnost  $Z_{lm71} > 1,21$ .  
Požaduje se však statický výpočet pro založení každého propustku.
- Rámové propustky – správce mostů upozorňuje na potřebu projednání úpravy otvorů rekonstruovaných rámových propustků s orgány ochrany životního prostředí. (Především tam, kde projektant nepředpokládá zřízení vestavby pro soustředění menších průtoků /kynety a bermiček/.)
- U mostů zůstávají zachovány světlé rozměry otvorů.
- Na mostech s kolejovým ložem bez přesypávky bude nejmenší tloušťka šterkového lože od ložné plochy pražce min.  $(t+r) = 330$  mm. (výjimky nejsou)
- Hydroizolace mostů: vodorovná proti stékající vodě: penetrace, NAIP, tvrdá ochrana, svislé: penetrace, NAIP, měkká ochrana. V místě kamenných rovinanin preferovat 50 mm XPS + geotextilie 500 g/m<sup>2</sup>
- Ochrana proti zemní vlhkosti u všech nových prefabrikátů rekonstruovaných propustků: Rámové i trubní prefabrikované propustky budou na rubu opatřeny asfaltovými nátěry 1x asfaltovým penetračním nátěrem + 2x asfaltový nátěr. Rubové povrchy prefabrikátů nebudou kryty geotextilií.
- Za svahovými křídly (kolmými i šikmými) a nad průčelními římsami přesypaných klenbových mostů bude provedeno odláždění dle MVL 102 (v šířce 1,0 vč. obruby).
- Podélné sklony mostovky na deskách mostů 2%.
- Pohledové betony budou navrhovány dle TKP kap. 17 v kategorii PB1 pro části konstrukcí kryté zásypem a PB2 dle TKP kap. 18 (podchody a všechny pohledové plochy mostů).
- Zábradlí bude dle MVL720. V rámci stavby se uplatní pouze zábradlí z úhelníků.  
Ochrana proti odlétajícímu šterku bude na mostech v km 30,084 a 22,791. Ochrana bude navržena z materiálu GFRP dle MVL 725. (Kompozitní materiál Glass Fiber Reinforced Polymer - polymer vyztužený skleněnými vlákny).
- V projektech jednotlivých mostních objektů bude u nových železobetonových konstrukcí zajištěna ochrana proti působení bludných proudů podle předpisu S13.

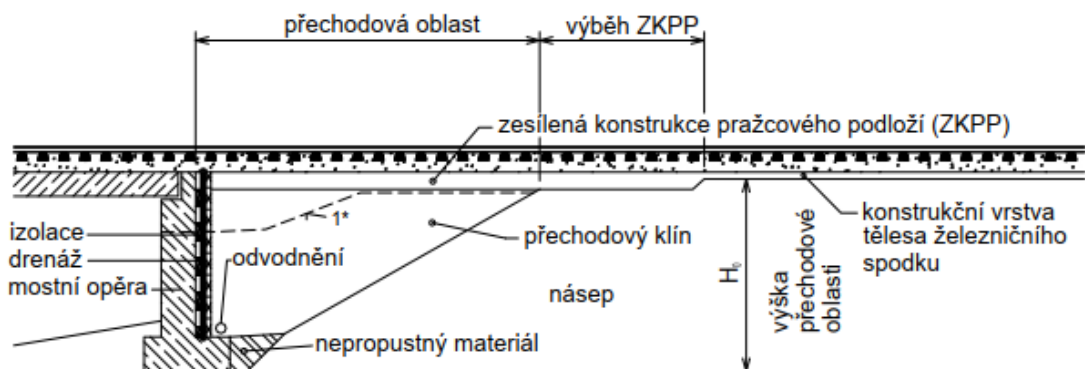
- Zábradlí na mostech s kolmými nebo šikmými křídly



- Přechodové oblasti (průzkum pražcového podloží se nerealizuje)

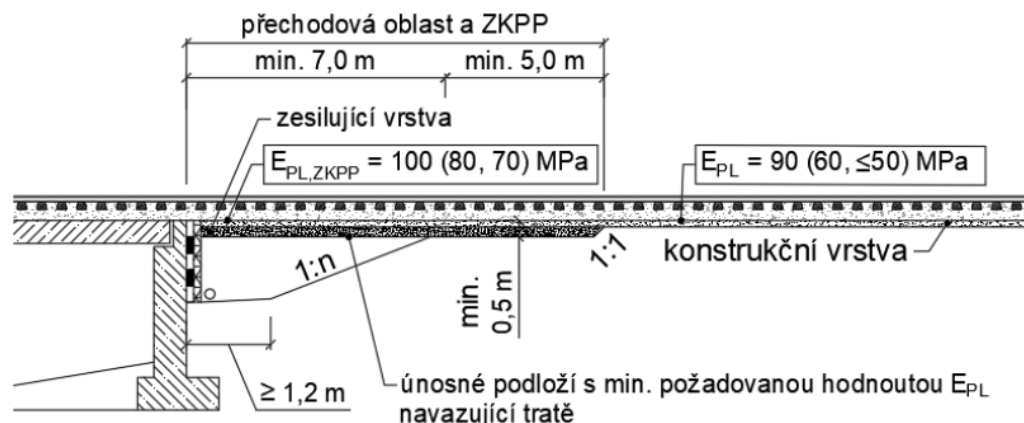
Navržená skladba ZKPP - ŠL 350 mm, ŠD 0/63kv 300 mm, stabilizace cementem 400 mm.

- 24.** ZKPP se neprovádí u trubních propustků. ZKPP se neprovádí u přesypaných objektů v případech, kdy jejich nosná konstrukce je ve vzdálenosti větší než 1,5 m od TK (viz obrázek 8).



**Obr. 1a** Návosloví konstrukčního uspořádání přechodové oblasti

1\* v případě opravy úložného prahu resp. izolace závěrné zídky



Pro projektování přechodových oblastí správce mostů požaduje akceptovat vzorový list S4 – přílohu 24 (platnost od 15.3.2025).

## K jednotlivým objektům

### 1. SO141.11.01 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, MOST V KM 21.684

(Zpracovatel: Ing. Alice Navrátilová – MSS-projekt s.r.o.)

#### Stávající stav:

Jedná se o stávající přesýpaný klenutý most o jednom otvoru o světlosti 5,0 m převádějící 2 koleje v širé trati přes Matochův potok a místní komunikaci obce Lidečko. Výška násypu v místě kolejového lože je 6,5m. Most byl v minulosti budován postupně, původní most (1925, nyní kolej č. 2) tvoří betonová klenba s kamennou spodní stavbou včetně šikmých svahových křídel a průčelními zdmi. Následovalo rozšíření mostu ve stejném konstrukčním řešení jako původní most (1936).

Most je kolmý s délkou přemostění 5,0m, vzepětí klenby je 2,01m, tloušťka klenby ve vrcholu je 700 mm a v patě 850 mm. Celková šířka opěr je 28,8m. Minimální podjezdová výška je 3,7m. Na líci klenby je umístěn a připevněn metalický sdělovací kabel CETIN.

MK pod mostem je v majetku obce Horní Lideč. Vodoteč je ve správě Povodí Moravy (IDVT 10192981).

#### Návrh nového stavu:

Před započítáním stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovisek včetně kořenového systému.

Stávající konstrukce klenby i spodní stavby zůstanou zachovány, nebude se zasahovat do přesypávky mostu.

Rub klenby bude opatřen těsnicí injektáží polyuretanovou pryskyřicí.

Sanační práce budou provedeny na betonových plochách i kamenném zdivu opěr, křídel a průčelních zdí. Sanace betonových ploch spočívá v reprofilaci povrchů do 20 mm nebo 50 mm, injektáží trhlin, aplikací sjednocujících stěrky a provedení ochranného nátěru betonové konstrukce. Sanace kamenných konstrukcí spočívá v očištění a přespárování kamenného zdiva křídel a průčelních zdí, na části opěr bude provedena ochranná obetonávka z provzdušněného betonu odolného proti CHRL do výšky 800 mm nad obrubníkem komunikace pod mostem. Na stávajících průčelních zdech a stávajících šikmých svahových křídlech mostu budou zřízeny nové monolitické železobetonové římsy. Na nové římsy bude osazeno nové zábradlí. Za průčelními zdmi a křídly bude proveden pás odláždění o šířce 1,0m dle MVL 102.

Metalický sdělovací kabel CETIN bude po předchozí dohodě se správcem pravděpodobně v průběhu sanačních prací vyvěšen a po dokončení přikotven zpět na líc klenby.

V místě přemostěvané místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a osazeny dopravní značky B16.

Na objektu není prováděn průzkum a nebude proveden přepočet zatížitelnosti

#### Závěry z porady 26.5.2025:

Správce mostu požaduje:

- V rozpočtu SO budou položky pro měření útlumu metalického kabelu CETINu před a po rekonstrukci mostu.
- Projektant od správce kabelové sítě (CETIN) vyžádá doklad o tom, jak bylo současné křížení dráhy kabelovým vedením v otvoru mostu a jeho připevnění ke konstrukci mostu projednáno se správcem mostu.
- V okolí dilatačních spár (spár vzniklých při postupném rozšiřování mostu) bude těsnicí injektáž zhuštěna proti ostatní betonové ploše.
- Požaduje se kvalitní permanentní řešení výplní a komplexních sanací dilatačních spár.

Koncepce návrhu byla schválena.

## **2. SO141.11.02 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, MOST V KM 22.399**

(Zpracovatel: Ing. Alice Navrátilová – MSS-projekt s.r.o.)

### Stávající stav:

Jedná se o stávající přesýpaný klenutý most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m převádějící 2 koleje v širé trati přes místní komunikaci obce Lidečko. Výška přesypávky je 5,1-6,8m. Most byl v minulosti budován postupně, původní most (1925, nyní kolej č. 2) tvoří betonová klenba s kamennou spodní stavbou včetně šikmých svahových křídel a průčelních zdí. Následovalo rozšíření mostu ve stejném konstrukčním řešení jako původní most (1936).

Most je kolmý s délkou přemostění 3,0m, vzepětí klenby je 1,06 m, tloušťka klenby ve vrcholu je 600 mm a v patě 700 mm. Celková šířka opěr je 24,5m. Pod mostem je z velké části zachovaná původní kamenná dlažba.

### Návrh nového stavu:

Před započítáním stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovisek včetně kořenového systému.

Stávající konstrukce klenby i spodní stavby bude zachována, nebude se zasahovat do přesypu konstrukce.

Rub klenby bude opatřen těsnicí injektáží polyuretanovou pryskyřicí.

Sanační práce budou provedeny na betonových plochách i kamenném zdivu opěr, křídel a průčelních zdí.

Sanace betonových ploch spočívá v reprofilaci povrchů do 20 mm nebo 50 mm, injektáží trhlin, aplikaci sjednocující stěrky a provedení ochranného nátěru betonové konstrukce. Sanace kamenných konstrukcí spočívá v očištění a přespárování kamenného zdiva opěr, křídel a průčelních zdí.

Na stávajících průčelních zdech a stávajících šikmých svahových křídlech mostu budou přibetonovány nové monolitické římsy. Na nové římsy bude osazeno zábradlí. Za průčelními zdmi a křídly bude proveden pás odláždění o šířce 1,0m dle MVL 102.

Stávající kamenná dlažba pod mostem bude očištěna, doplněna a sanována.

V místě přemostované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdná výška a bude umístěno dopravní značení B16.

Na objektu není prováděn průzkum a nebude proveden přepočet zatížitelnosti.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Správce mostu požaduje:

- Pro značné lokální degradace zdiva mostu u dilatačních a konstrukčních spár budou do řádně očištěných spár osazeny svodnice, které budou vyústěny volně těsně nad kamennou vozovkou účelové komunikace pod mostem.  
Požaduje se kvalitní permanentní řešení výplní a komplexních sanací dilatačních spár.

Koncepce návrhu byla schválena.

### **3. SO141.11.03 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, MOST V KM 22.791**

(Zpracovatel: Lukáš Machálek – MSS-projekt s.r.o.)

#### Stávající stav:

Jedná se o stávající klenutý most o jednom otvoru o světlosti 10,0 m převádějící 2 koleje v širé trati přes Pulčinský potok a silnici III třídy. Most byl budován postupně, původní most (nyní kolej č. 2) tvoří kamenná klenba s kamennou spodní stavbou včetně šikmých svahových křídel a čela. Následovalo rozšíření mostu ve stejném konstrukčním řešení jako původní most, vyjma kamenné klenby, ta je provedena jako betonová.

Most je kolmý s délkou přemostění 10,0m, vzepětí klenby je 5,0m. Celková šířka opěr je 16,0m. Dilatační spára oddělující obě konstrukční části motu se nachází 4,5 m od líce vtokové průčelní zdi mostu.

Stávající konstrukce mostu nesplňuje požadavky na přechodnost v širé trati VMP2,5.

#### Návrh nového stavu:

Před započítáním stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovisek, za rubem křídel musí být provedeno včetně odstranění kořenového systému.

V novém stavu je požadováno splnění přechodnosti v širé trati VMP2,5. Na mostě bude provedeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP 2,5 bude provedeno rozšířením mostu v rámci průčelních zdí a jejich říms. Vně koleje č.2 v kolejovém loži bude vytvořena rezerva pro vedení případných nových kabelových žlabů.

V rámci stavebních prací dojde k odbourání části stávajících průčelních zdí do úrovně osazení nové ŽB desky. Nová železobetonová deska s konzolovitou čelní zídou a římsou bude do odbourané průčelní zdi přikotvena. Železobetonová deska byla zvolena z důvodu opatření proti překlopení konzolovité nástavby průčelních zdí. Přechod mezi uzavřeným a otevřeným ložem bude proveden pomocí přechodových zídek. Celá nová konstrukce žlabu kolejového lože pro obě koleje bude přesahovat přes boční obrys původního mostu.

Horní hrana desky bude v podélném směru vyspádována střežovitě, od osy mostu ve spádu 2%. Na konci NK bude ve stejném spádu navázaná mezilehlá izolace ve stejném spádu, která bude končit v drenážním příčném žeburu. Drenáž bude umístěna na konci celého SVI. Přesné umístění drenáže je určeno sklonem 1:1 od paty opěry na rubové straně mostu po průsečík s SVI. Vyústění drenáže bude provedeno jednostranně na vtokovou stranu mostu a bude svedeno (napojeno) do odvodnění železničního spodku u koleje č.2 (do nového prefabrikovaného žlabu). Svod bude odlážděn.

V prostoru ohraničeném sklonem 1:1 od paty opěry bude svah žel. spodku těsněn bentonitovou rohoží s geobuňkovým systémem navazující na volně ložený SVI.

Stávající konstrukce mostu (NK, opěry a křídla) zůstane zachována, v rámci stavebních prací dojde k sanaci stávajících kamenných částí zdiva (k očištění a přespárování zdiva) a k sanaci povrchů betonových konstrukcí (reprofilací a sjednocením vzhledu). U nových železobetonových konstrukcí bude uplatněn požadavek na pohledový beton ve kvalitě PB2 v celém rozsahu.

Na stávajících svahových křídlech bude přibetonována nová římsa. Za křídly bude proveden pás odláždění dle MVL 102 v šířce 1,0 m vč. obruby.

Na římsách bude osazeno zábradlí dle MVL 720.

V místě přemostované silnice III. třídy bude geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška.

Odláždění břehů koryta vodoteče (opevnění kamennou dlažbou) pod mostem a v jeho bezprostředním okolí bude v rozsahu dle projektu opraveno doplněním a řádným přespárováním.

V rámci projektové dokumentace bude vyřešeno DIO po dobu prováděných prací na mostě (včetně možnosti omezení autobusové dopravy)

V platnosti zůstává požadavek, že nad rámec ZTP bylo dohodnuto že zde bude proveden stavebně technický i IG průzkum. Vzhledem k tomu že je každá kolej realizovaná v jiné době budou provedeny 2 vrty do spodní stavby pod každou kolejí z toho jeden vodorovný a jeden šikmý. Další dva vrty budou provedeny do klenby pod oběma kolejemi. Celkem tedy 6 vrtů.

Objekt bude proveden za výluky obou kolejí.

#### Závěry z porady 26.5.2025:

Správce mostu požaduje:

- Na nové železobetonové desce žlabu kolejového lože bude provedena hydroizolace z plnoplošně natavených izolačních pásů.

- Provedení výplňové injektáže kamenného zdiva navrhnout na základě výsledků stavebně technického průzkumu.
- Na základě výsledků stavebně technického průzkumu bude navrženo ošetření (výplň) dilatační spáry mezi klenbami (konstrukcemi z různých časových období).
- Projektantem navrženou opravu odláždění koryta vodoteče projednat se správcem Pulčinského potoka (Lesy ČR – IDVT 10200622).
- Výška průjezdního prostoru v otvoru mostu. Hodnota uvedená v současnosti na dopravní značce B16 je 4,3 m je nesprávná. Nově bude podjezdná výška stanovena v souladu s ČSN 73 6266 po projednání se správcem silniční komunikace. (Dopraní značku B16 je případně možné doplnit informativním textem. Například „jediné vozidlo středem mostu“.)
- Zábradlí na římsách desky bude doplněno ochranou proti odlétajícímu štěrku. Ochrana bude navržena z materiálu GFRP dle MVL 725.

Koncepce návrhu byla schválena.



#### **4. SO141.11.04 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, MOST V KM 27.354**

(Zpracovatel: Ing. Ondřej Hofrichter – MSS-projekt s.r.o.)

##### Stávající stav:

Jedná se o stávající most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m. Most předvádí 2 koleje přes účelovou komunikaci, která slouží především pro správu výtlačného vodovodního řadu a přístupu k němu. Další využití této účelové komunikace je prakticky možné jen pro pěší. Výtlačný vodovodní řad a s ním související další kabelové sítě jsou v otvoru mostu situovány pod účelovou komunikací, která měla být při zřízení křížení vodovodu (po roce 1980) vytvořena kamennou dlažbou. Vodovodní řad je v ocelové chrániče a kabelová vedení podél vsetínské opěry jsou pod ochrannou deskou (zřejmě ŽLB prefabrikátem). Dlažba kopanou sondou nebyla zjištěna. Současný stav v mostním otvoru prakticky znemožňuje jakékoli jiné využívání komunikace pod mostem. K účelové komunikaci v mostním otvoru není přístup silničních vozidel ze strany od obce (ke koleji č.1) po sérii několika pozemků, které jsou v soukromém vlastnictví fyzických osob. Obec Lužná neplánuje ani výhledově napojit účelovou komunikaci v mostním otvoru na místní komunikace ve správě obce. Z pohledu obce slouží objekt pro křížení sítí ve správě VaK Vsetín s dráhou a pro pěší. Úhel křížení s přemostňovanou komunikací 90 °. Min. podjezdová výška je 2,5 – 2,8 m. (Původní podjezdová výška na vtokovém lici při zdvoukolejnění trati byla 2,85 m.) Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové, líc opěr vyzděn z kamene. Most je na obou stranách ukončen rovnoběžnými křídly s římsami, křídla betonová, líc vyzděn z kamene, na římsách je osazeno ocelové zábradlí.

##### Návrh nového stavu:

Před započítáním stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovin včetně kořenových systémů. Most je navržen na profil VMP 2,5 v obou kolejích, vně koleje č.2 v kolejovém loži je navržen prostor pro uložení kabelových žlabů o šířce 380 mm. Na mostě bude zřízeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP 2,5 bude provedeno rozšířením mostu. Úložné prahy na obou opěrách budou oboustranně konzolovitě vyloženy přes líc dosavadních průčelních zdí o 0,65 m. V úrovni dolní hrany nových úložných prahů dojde také ke konzolovému vyložení zdiva rovnoběžných křídel o stejnou hodnotu tak, aby nový líc zdiva křídel navazoval na líc rozšíření úložných prahů (a také čelní plochu nosné desky).

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová deska. Dosavadní NK se odbourá. Celková délka desky bude 5,20 m. Boční zajištění žlabu kolejového lože na desce bude čelními zídками šířky 310 mm, na kterých budou nadbetonovány římsy šířky 450 mm. Horní povrch desky bude v podélném směru spádovaný střechovitě s oboustranným sklonem 2,0 % za rub úložných prahů. Tloušťka desky bude ve středu rozpětí 400 mm, v místě uložení 370 mm. Deska bude končit v podélném směru zkosením 100/100. Dolní povrch desky bude vodorovný. Celková šířka úložných prahů a desky v úrovni uložení desky bude 10,06 m. Římsy s vnějším přesahem 0,08 m přes líc zídek na desce i rovnoběžných křídlech. Přestože je nová železobetonová deska navrhována v minimální tloušťce, dojde ke snížení dolního líce desky proti dosavadnímu stavu, ke snížení podchodné výšky NK. Bude projednáno s obcí i s VaK Vsetín.

Původní opěry a křídla mostu pod úrovní nových úložných prahů zůstanou zachovány především proto, že zakládáním nových opěr i odbouráním původních by došlo k ohrožení vodovodního řadu. Po jednání s VaK Vsetín bylo zjištěno, že provoz vodovodního výtlačku nesmí být ohrožen. Přerušení provozu je možné jen v řádu několika hodin. Navíc je most prakticky nepřístupný pro těžkou mechanizaci z pozemních komunikací. Nosná konstrukce ŽB desky bude uložena na úložných prazích, ty budou provedeny po odbourání původních úložných prahů a části opěr do požadované výšky. Do stejné úrovně se odbourají i rovnoběžná křídla. Každý úložný práh bude podporován 11-ti mikropilotami. Také každé rovnoběžné křídlo bude na konci (směrem do trati) podporováno 1 mikropilotou. Mikropiloty budou zřízeny v potřebné délce dle statického výpočtu, budou provrtány přes dřívky původních opěr a křídel. Délkový rozměr úložných prahů od líce po rub bude 1,9 m. Výška úložných prahů bude v lici opěr 0,59 m. Horní povrch úložných prahů bude vytvarován tak, aby nosná deska byla osazena do ozubů (s rozpěrákovým účinkem, tvar uložení desky do ozubů dle MVL 511). Za konci křídel budou osazeny úhlové zídky v délce cca 2,0 m pro umožnění zřízení přechodu kolejového lože z mostu do širé trati dle MVL 102. Na úhlových zídkách bude provedena římsa, která bude navazovat na tvar římsy na křídlech. Na římsách bude instalováno nové třímadlové ocelové zábradlí.

Na stávajících zachovaných opěrách a křídlech budou provedeny sanační práce včetně výplňové injektáže. Za rubem opěr budou provedeny výkopy pro uložení rubové drenáže s návazností na nové konstrukce spodní stavby.

Pod mostem bude provedena dlažba z lomového kamene do betonového lože proto, aby bylo umožněno bezproblémové převedení odvodnění koleje č.2 otvorem mostu.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude použito záporové pažení zřízené cca v ose os pro rozdělení výstavby do jednotlivých etap.

Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena.

## 5. SO142.11.01 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, PROPUSTEK V KM 23.122

(Zpracovatel: Bc. Jaroslav Martinec – MSS-projekt s.r.o.)

### Stávající stav:

Stávající obdélníkový propustek se světlostí otvoru š. 1,5 x v. 2,0 m, křížení s tratí 88°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové s kamenným obkladem, betonové úložné prahy, na obou stranách je propustek ukončen kolmými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a příkopu podél koleje č.2. Šířka propustku 8,8 m. Podélný spád dna propustku 3,0 %. Na vtokové straně (u koleje č.2) se nachází stávající přemostění vtokového úžlabí ocelovou chráničkou pro kabelové sítě. Propustek v širé trati. Původní konstrukce propustku bude vybourána.

Pohled na vtok:



Pohled na výtok:



### Návrh nového stavu dle hydrotechnického posouzení:

Nový propustek z prefabrikovaných ŽB patkových trub DN 1200 s těsněním proveden dle MVL 649. V obou kolejích navržen profil VMP 2,5. Úhel křížení s tratí 90°, založen plošně na monolitické ŽB desce tl. 200 mm na výtoku se zesíleným základem a s podkladní vrstvou z betonu tl. 100 mm. Ukončení propustku na vtoku kolmým ŽB čelem š. 800 mm na ŽB základu š. 1,1 m. Čelní zeď a s monolit. ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí (zdůvodnění do TZ). Římsa bude částečně součástí drážní stezky. Ukončení na výtokové straně prefabrikovanou ŽB koncovou troubou se šikmým čelem. Vtokový a výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován betonovým obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Na vtokové straně bude navázání odvodňovací příkopu podél koleje č.2 na odláždění provedeno pomocí betonových žlabovek š. 600 mm v délce 3,0 m od konce dlažby směrem do trati. Šířka nového propustku 13,0 m. Podélný spád dna propustku bude 3,0 %. Propustek bude proveden v jedné etapě za výluky obou kolejí.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- Nutná koordinace návaznosti odvodnění železničního spodku na vtokové i výtokové straně propustku s projektem této části projektové dokumentace

Správce mostu požaduje:

- Ukončení dlažeb ve směru odtoku a přítoku k propustku bude provedeno dle textu. Ukončení dlažby na svazích kynet osazením obrubníku.
- Část příkopu na výtokové straně propustku v celé délce na pozemku dráhy bude pročištěna a obnovena do původního stavu.

## 6. SO142.11.02 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, PROPUSTEK V KM 24.095

(Zpracovatel: Bc. Jaroslav Martinec – MSS-projekt s.r.o.)

### Stávající stav:

Dosavadní propustek s obdélníkovým světly průřezem otvoru š. 0,8 x v. 1,2 m. Úhel křížení s tratí 89°, nosné betonové desky, opěry masivní betonové, betonové úložné prahy, na obou koncích propustek ukončen kolmými betonovými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Na výtokové straně je čelní zeď doplněna kolmými betonovými svahovými křídly včetně říms. Výškový rozdíl TK dosavadní (na výtokové straně přilehlé) koleje č.1 a dna na výtoku je cca 10 m. Propustek odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a odvodňovací příkopu podél koleje č.2 trati. Šířka propustku 22,8 m. Podélný spád propustku je 24,0 %. Otvorem propustku je vedeno dosavadní kabelové vedení NN. Propustek v širé trati. Konstrukce dosavadního propustku bude z části odstraněna, z části ponechána.

Pohled na vtok:



Pohled na výtok:



### Návrh nového stavu dle hydrotechnického posouzení:

Stávající propustek bude odbourán do požadované úrovně pro zřízení nového propustku z rámových prefabrikátů. Rekonstruovaný propustek bude obecně ve stejném místě (ve stejné ose) s tím, že úhel křížení nového propustku bude 90°. Vzhledem k tomu, že spád dna nových rámových prefabrikátů je omezen (do 5-ti %), bude výtok z koncového prefabrikátu mnohem výše proti dosavadnímu stavu (výška propustku bude proti původnímu stavu menší). Značná část zdiva původního propustku především na výtokové straně zůstane zachována. Na původní dlažbu ponechané části propustku bude uložena drenážní trouba (min. DN 150) pro oddrenážování prosaků. Trouba ve spádu původního dna bude vyústěná následně do odtokového koryta. Otvor v původní čelní zdi na výtoku bude zaslepen (zdí) a zbylá část ponechaného prostoru otvoru původního propustku bude vyplněna betonem C16/20. Prostor na výtoku mezi svahovými křídly vně původní výtokové čelní zdi bude zasypána hutněným zásypem z nového materiálu dle předpisu S4 příloha 24. Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustí s těsněním se světlostí otvoru š. 1,0 x v. 2,0 m, křížení s tratí 90°. Průjezdni profil obou kolejí VMP 2,5. Prefabrikáty nového propustku budou uloženy plošně na monolit. ŽB desce tl. 300 mm s podkladním betonem tl. 100 mm. Ukončení desky na obou koncích monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Ukončení propustku na vtoku i výtoku prefabrikovanými ŽB koncovými svahovými prefabrikáty (se šikmým ukončením). Na obou prefabrikátech koncových rámových propustí bude provedena monolit. ŽB římsa š. 450 mm se zábradlím z úhelníků dle MVL 720. Vtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm bude lemován obrubníkem š. 100 mm. Výtoková část bude tvořena 23 výškovými stupni z dlažby z lomového kamene tl. 200 mm v bet. loži tl. min. 100 mm. Tyto stupně budou oboustranně lemovány betonovými pasy š. 200 mm vyvýšenými o 100 mm nad stupni. Za rubem pasů lemuujících stupně v podélném směru do trati bude provedeno odláždění z dlažby z lomového kamene v betonovém loži lemováno ukončujícím betonovým obrubníkem š. 100 mm. (Odláždění odtokového koryta po jeho obou stranách pásem odláždění o šířce 1,0m dle MVL 102. V postupných vzdálenostech po 3,0 m za výtokovým prefabrikátem bude proveden příčný stabilizační betonový práh odtokového koryta. Kaskáda bude ukončena betonovým čelem š. 200 mm s koncovým betonovým prahem š. 400 mm. Výtok z čela bude navazovat na stávající terén s 100 mm vyvýšeným přelivem. Všechny stupně a plochy dna výtokové části, které budou ve styku s odtékající vodou, budou provedeny ve sklonu 5,0 %. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Na vtokové i výtokové straně bude upravena návaznost příkop odvodnění železničního spodku na odláždění. Šířka propustku 23,0 m. Podélný spád dna nového propustku bude 5,0 %. Propustek bude proveden v jedné etapě za výluky obou kolejí.

Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- Nutná koordinace návaznosti odvodnění železničního spodku na vtokové i výtokové straně propustku s projektem této části projektové dokumentace.
- Na šikmých svahových stěnách koncových prefabrikátů propustku bude nadbetonována monolitická ŽB římsa, která bude opatřena zábradlím ukončeným ve výšce 2,0 m nade dnem. Zábradlí na římse stropní příčle bude na toto zábradlí bezprostředně navazovat.

Správce mostu požaduje:

- Součástí projektu bude řešení křížení dráhy kabelovým vedením NN, které je v současném stavu situováno v otvoru dosavadního propustku.
- Do projektu rekonstrukce propustku požadujeme zpracovat ZKPP dle přílohy č. 24 předpisu SŽ S4.



## 7. SO142.11.03 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, PROPUSTEK V KM 27.621

(Zpracovatel: Bc. Jaroslav Martinec – MSS-projekt s.r.o.)

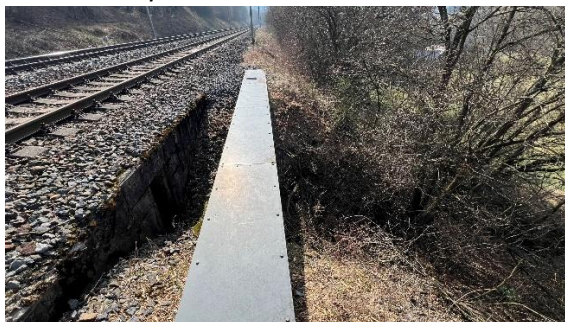
### Stávající stav:

Stávající propustek obdélníkového světlého průřezu š. 0,6 x v. 1,4 m, úhel křížení s tratí 88°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové, betonové úložné prahy, na obou koncích propustek ukončen kolmými betonovými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Na propustku není, dodržena minimální tl. štěrkového lože, na výtokové straně je situováno ve vzdálenosti 1,0 m od čelní zdi přemostění odtokového úžlabí ocelovou konstrukcí kabelovodu. Propustek odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a odvodňovací příkopu podél koleje č.2 trati. Šířka propustku 8,7 m. Podélný spád dna propustku je 5,0 %. Propustek v širé trati. Dosavadní konstrukce propustku bude odstraněna.

Pohled na vtok:



Pohled na výtok:



### Návrh nového stavu dle hydrotechnického posouzení:

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustí s těsněním se světlostí otvoru š. 2,0 x v. 1,0 m, křížení s tratí 90°. Průjezdni profil obou kolejí navržen VMP 2,5. Propustek bude založen plošně na monolit. ŽB desce tl. 300 mm s podkladním betonem o vrstvě tl. 100 mm. Deska bude ukončena na obou koncích monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Ukončení propustku na vtoku i výtoku monolitickými ŽB kolmými čely š. 800 mm na monolit. ŽB základu š. 1,1 m. Na čelních zdech budou monolit. ŽB římsy š. 450 mm bez zábradlí. Na výtoku bude rub římsy čelní zdi vně drážní stezky (otevřené kolejové lože), na vtokové straně bude podélný průběh drážní stezky výškově plynule navázán na římsu pomocí ramp ve sklonu max. 12,0 %, protože část povrchu římsy bude součástí drážní stezky (polouzavřené kolejové lože). Vtokový i výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm. Dlažba bude lemována obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Na vtokové i výtokové straně budou odvodňovací příkopy železničního spodku napojeny na odláždění. Na výtokové straně bude za rubem římsy pod drážní stezkou podél čela uložen rezervní kabelový žlab. Návrh počítá se zachováním dosavadního přemostění odtokového úžlabí ocelovým kabelovodem. Šířka rekonstruovaného propustku bude 10,0 m. Podélný spád dna propustku bude 5,0 %. Bude provedeno ZKPP. Propustek bude proveden ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení cca v ose os pro umožnění etapizace výstavby.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- Nutná koordinace návazností s projektem pro úpravu odvodnění železničního spodku trati (napojení na vtoku i výtoku propustku).
- Nutná koordinace se stavbou Konverze z důvodu potřeby možného převedení nových sítí přes propustek. Je třeba zjistit, zda bude zachován dosavadní ocelový kabelovod vedený paralelně před výtokovou čelní zdí.

## 8. SO142.11.04 HORNÍ LIDEČ - VALAŠSKÁ POLANKA, PROPUSTEK V KM 27.909

(Zpracovatel: Bc. Jaroslav Martinec – MSS-projekt s.r.o.)

### Stávající stav:

Stávající propustek se světlým obdélníkovým průřezem š. 0,6 x v. 0,9 m, úhel křížení s dráhou 89°, nosné desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové, betonové úložné prahy, na obou koncích propustek ukončen kolmými betonovými čely s betonovými římsami bez zábradlí, v dosavadním stavu nedodržena minimální tl. kolejového lože, propustek zanesen (především v odtokovém korytě). Z tohoto důvodu je propustek částečně trvale zatopen. Zřejmým důvodem zanesení a zatopení propustku je nedostatečná kapacita a výškové umístění dalšího (na odtoku navazujícího) propustku, který je situován na sousedním soukromém pozemku (za oplocením dančí obory). Propustek odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a příkopu odvodnění železničního spodku podél koleje č.2 trati. Šířka propustku 8,8 m. Podélný spád dna původního propustku je 0,5 %. Propustek v širé trati. Dosavadní konstrukce propustku bude odstraněna.

Pohled na vtok:



Pohled na výtok:



### Návrh nového stavu dle hydrotechnického posouzení:

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustí s těsněním se světlostí š. 1,5 x v. 1,0 m. Na dolní příčel rámu každého prefabrikátu bude provedena nadbetonovaná vrstva tl. 100 mm, takže světlý průřez propustku bude š. 1,5 x v. 0,9 m, úhel křížení s dráhou 90°. V obou kolejích navržen průjezdní profil VMP 2,5. Propustek bude založen plošně na monolit. ŽB desce tl. 300 mm s podkladním betonem tl. 100 mm. Podkladní deska bude na obou koncích ukončena monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Ukončení propustku na vtoku i výtoku monolitickými ŽB kolmými čely š. 800 mm na monolit. ŽB základu š. 1,1 m. Čelní zdi budou opatřeny ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí. Podél obou říms čel propustku bude polouzavřené kolejové lože (část povrchu římsy průčelní zdi na propustku bude součástí drážní stezky). Podélný výškový průběh drážní stezky bude plynule navázán pomocí ramp ve sklonu max. 12,0 %. Vtokový i výtokový prostor vně nových čelních zdí bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Na vtokové i výtokové straně bude provedena návaznost odvodňovacích příkop drážního spodku na odláždění. Na vtokové straně bude provedeno rozšíření vtokové části před propustkem směrem do přilehlého svahu pomocí zídky z kamenného zdiva na betonovém základu. Zídka bude oboustranně plynule navazovat na odvodňovací příkopu podél koleje č.2 trati. Z důvodů vyplývajících z hydrotechnického posouzení a z důvodu potřeby dodržet minimální tl. kolejového lože pod pražci bude dno nového propustku situováno o 105 mm níže proti úrovni dna původního propustku. Nová úroveň vyústění dna železničního propustku při minimálním podélném sklonu dna propustku 0,5 % tak vychází o 335 mm níže proti dosavadní (zanesené) úrovni dna. V současnosti zanesené dno prakticky beze spádu plynule navazuje na vtok nevyhovujícího propustku na soukromém pozemku parc. č. 1612/13. Šířka propustku 10,0 m. Podélný spád dna propustku bude 0,5 %. Bude provedeno ZKPP. Propustek bude proveden ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení na rozhraní jednotlivých etap výstavby.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- Nutná koordinace návazností s projektem pro úpravu odvodnění železničního spodku trati (napojení na vtoku i výtoku propustku).
- Nutná koordinace se stavbou Konverze z důvodu potřeby možného převedení nových sítí přes propustek.
- Součástí projektu rekonstrukce drážního propustku bude jednoduchá rekonstrukce návazného propustku (výměna trouby za dostatečně kapacitní a její výškové umístění do vyhovující polohy) na pozemku parc. č. 1612/13 za oplocením. Bude geodeticky doměřeno a technicky správně vyprojektováno. Úprava bude součástí nákladů rekonstrukce drážního objektu. (Projektant za tímto účelem oslovil soukromého vlastníka. Vlastník dle ústní dohody povolí vstup na pozemek a provedení nezbytných úprav.)

Správce mostu požaduje:

- Zřejmě jedinou možností vyřešení problematiky za výtokem z drážního propustku je úprava navazujícího odtokového koryta a rekonstrukce propustku na pozemku Cizího Právního Subjektu. *(Argumenty k projednání s CPS: Rekonstrukce drážního propustku je vodním dílem ve smyslu § 55 vodního zákona. Stavbou, která usměrňuje koryto vodního toku. Vlastníkem vodního díla je majitel pozemku, který se o vodní dílo musí starat dle § 59 vodního zákona. Majitel pozemku (s navazujícím soukromým propustkem) tak musí být srozuměn s tím, že vybudovaný propustek nebude ve vlastnictví SŽ a SŽ jej nebude udržovat, to bude nadále povinností vlastníka pozemku.)*



## **9. SO141.12.01 VALAŠSKÁ POLANKA - VSETÍN, MOST V KM 29.724**

(Zpracovatel: Ing. Jaroslav Liška – MSS-projekt s.r.o.)

### Stávající stav:

Jedná se o stávající most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m. Most předvádí 2 koleje přes účelovou komunikaci (pozemek) ve vlastnictví obce, úhel křížení s přemostňovanou překážkou 90°. Min. podjezdná výška je 3,20 m. Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové. Most je na obou koncích ukončen rovnoběžnými křídly s římsami, na římsách je osazeno ocelové zábradlí. Vzhledem ke stavu spodní stavby pod kolejí č. 2 (hodnocena správcem objektu jako nevyhovující =3) uvažovalo se nejprve o náhradě celé mostní konstrukce. To bylo po důkladném zvážení celé problematiky na jednání se správcem mostu přehodnoceno.

### Návrh nového stavu:

Před započítáním stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovin včetně kořenových systémů. Most je navržen na profil VMP 2,5 v obou kolejích, na pravé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.2) je navržen prostor pro umístění kabelového žlabu o šířce 380 mm. V novém stavu je zachován průjezdný průřez účelové komunikace. Na mostě bude zřízeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP 2,5 bude provedeno rozšířením mostu. Úložné prahy na obou opěrách budou oboustranně konzolovitě vyloženy přes líc dosavadních průčelí. V úrovni dolní hrany nových úložných prahů dojde také ke konzolovému vyložení zdiva rovnoběžných křídel o stejnou hodnotu tak, aby nový líc zdiva křídel navazoval na líc rozšíření úložných prahů (a také čelní plochu nosné desky).

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová deska. Dosavadní NK se odbourá. Celková délka desky bude cca 5,20 m. Boční zajištění žlabu kolejového lože na desce bude čelními zídками (š cca 300 mm), na kterých budou nadbetonovány římsy. Horní povrch desky bude v podélném směru spádovaný střechovitě s oboustranným sklonem 2,0 % za rub úložných prahů. Tloušťka desky bude ve středu rozpětí cca 400 mm, v místě uložení cca 370 mm. Deska bude končit v podélném směru zkosením 100/100. Dolní povrch desky bude vodorovný. Celková šířka úložných prahů a desky v úrovni uložení desky bude přes 10,0 m. Římsy s vnějším přesahem 0,08 m přes líc zídek na desce i rovnoběžných křídlech. Přestože je nová železobetonová deska navrhována v minimální tloušťce, dojde ke snížení dolního líce desky proti dosavadnímu stavu, ke snížení průjezdní výšky NK. Snížení průjezdního profilu (o malé hodnotě) bude projednáno s obcí.

Původní opěry a křídla mostu pod úrovní nových úložných prahů zůstanou zachovány. V současnosti je nevyhovující pouze zdivo kamenného obkladu horní části dřívku hornolidečské opěry pod původním úložným prahem jen v lokálním rozsahu pod kolejí č.2. Zde bude proveden stavební průzkum k ověření kvality zdiva opěry za obkladem. Při rekonstrukci se nevyhovující obkladové kamenné zdivo odstraní a nahradí se novým kamenným zdivem. Jestliže se zjistí nevyhovující kvalita dřívku opěry za obkladem, bude zde lokálně nový úložný práh podepřen mikropilotami vrtanými svisle přes betonové zdivo původní opěry.

Nosná konstrukce ŽB desky bude uložena na úložných prazích, ty budou provedeny po odbourání původních úložných prahů a části opěr do požadované výšky. Do stejné úrovně se odbourají i rovnoběžná křídla.

(Případné mikropiloty budou zřízeny v potřebném počtu a délce dle statického výpočtu na základě stavebnětechnického průzkumu.) Horní povrch úložných prahů bude vytvářen tak, aby nosná deska byla osazena do ozubů (s rozpěrákovým účinkem, tvar uložení desky do ozubů dle MVL 511).

Za konci křídel budou osazeny přechodové úhlové zídky potřebné délky pro umožnění zřízení přechodu kolejového lože z mostu do širé trati dle MVL 102. Na římsách bude instalováno nové třímadlové ocelové zábradlí.

Na dosavadních zachovaných opěrách a křídlech budou důkladně provedeny sanační práce včetně výplňové injektáže.

Za rubem opěr budou provedeny výkopy pro uložení rubové drenáže s návazností na nové konstrukční části mostu (s vyvedením vně rovnoběžných křídel).

Pod mostem bude provedena (doplněna, obnovena) dlažba z lomového kamene do betonového lože, budou instalovány šterbinové žlaby (podél VS opěry a napříč vozovkou účelové komunikace před a za mostem). Do žlabu na vtoku budou zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku u koleje č.2.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude použito záporové pažení zřízené cca v ose os pro rozdělení výstavby do jednotlivých etap.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Správce mostu požaduje:

- Součástí realizace nového mostu bude zaměření podjezdové výšky, na základě tohoto zaměření bude z obou stran objektu osazena dopravní značka B16.

## 10. SO141.12.02 VALAŠSKÁ POLANKA - VSETÍN, MOST V KM 30.084

(Zpracovatel: Bc. Petr Juřica – MSS-projekt s.r.o.)

### Stávající stav:

Jedná se o stávající most o jednom otvoru o světlosti 9,12 m. Most předvádí 2 koleje přes místní komunikaci a vodní tok potok Veřečný, úhel křížení s přemostňovanou překážkou 60°. Min. podjezdná výška je 3,54 – 3,68 m. Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové, líc vyzděn z kamene. Most je na obou koncích ukončen šikmými svahovými křídly s římsami, křídla betonová, líc vyzděn z kamene, na římsách nosné desky je osazeno ocelové zábradlí. Na římsách křídel zábradlí osazeno není.

### Návrh nového stavu:

V rámci obnovy dojde k nahrazení stávající NK a rozšíření mostu na průjezdní profil VMP 2,5. Budou navrženy nové úložné prahy na stávajících opěrách. Budou provedeny nové římsy a zábradlí na mostě i na zídkách vyložených z úložných prahů pro boční ochranu žlabu kolejového lože ve směru do trati. Budou zřízeny nové římsy na dosavadních svahových křídlech (3 šikmá a jedno kolmé).

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení na rozhraní jednotlivých etap výstavby.

Stávající průjezdní profil na místní komunikaci pod mostem bude zachován (nedojde k jeho snížení).

Most je navržen na průjezdní profil VMP 2,5 v obou kolejích, na pravé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.2) je navržen prostor pro uložení nového kabelového žlabu o šířce 380 mm. Na mostě bude provedeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP 2,5 bude provedeno rozšířením mostu. Z důvodu rozšíření mostu budou úložné prahy na opěrách konzolovitě vyložené o cca 0,50 – 0,80 m přes dosavadní dřívky opěr. Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová deska se zabetonovanými nosníky, jako u konstrukce dosavadní. Horní povrch desky bude v podélném směru spádovaný střechovitě s oboustranným sklonem 2,0 %. Tloušťka desky bude ve středu rozpětí 630 mm a klesne na hodnotu 540 mm v místě uložení. Deska bude končit v podélném směru zkosením 100/100. Spodní povrch desky bude vodorovný.

Nosná konstrukce bude uložena na úložných prazích. Nové úložné prahy budou provedeny po odbourání stávajících úložných prahů a horní části dřívků opěr na požadovanou výškovou úroveň. Povrchy úložných prahů budou v podélném řezu vytvářeny tak, aby na prahy bylo možno osadit nosné konstrukce desky s ozuby (tvar uložení desky do ozubů dle MVL 511). Z úložných prahů budou vyloženy konzolové zídky pro boční ochranu kolejového lože ve směru koleje za uložení. Na NK a navazujících zídkách budou osazeny římsy se zábradlím. Na konce těchto zídek budou navazovat přechodové zídky pro řádné vytvoření přechodů z mostu do trati. Přechodové zídky budou v podélném směru klesat v max. sklonu 12,0 % pro plynulé napojení drážní stezky. Na římsách bude provedeno nové třímadlové ocelové zábradlí dle MVL 720 se zábranou proti odlétávajícímu šterkovému loži.

NK v jednotlivých kolejích budou samostatné s dilatací v ose os kolejí, úložné prahy budou provedeny pouze s pracovní spárou.

Na stávajících zachovaných opěrách a křídlech mostu budou provedeny sanační práce. Na vsetínské opeře, která pod mostem vytváří pravý břeh vodoteče, bude do výšky cca 1,0m od odláždění dna provedeno vysekání zvětralého kamenného obložení a bude provedena dobetonávka vyztužena kari sítí. Dno koryta toku bude v místě opěry vydlážděno lomovým kamenem do betonového lože. Bude projednáno se správcem toku.

V rámci zachování provozu na místní komunikaci po dobu výstavby pod mostem dojde k rozšíření stávající komunikace směrem ke vsetínské opeře mostu, aby mohly probíhat stavební práce a sanační práce na opěrách. Současně dojde k zatrubnění potoka a zřízení přesypu tohoto zatrubnění podél opěrné zídky místní komunikace. Ze zídky bude současně po dobu rekonstrukce mostu demontováno původní zábradlí. Po skončení stavebních prací bude na stávající opěrné zdi provedeno nové zábradlí.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- Nutná koordinace návaznosti s projektem opravy tratě na nově navržené odvodnění

Správce mostu požaduje:

- Nosná konstrukce bude uložena na nových úložných prazích, jejichž povrch bude vytvářen zřízením úložných žlábků, do kterých bude osazen zub desky tak, aby bylo zajištěno rozpěrákové působení uložené desky (MVL 511).
- V popisu v TZ bude uveden úhel uložení na úložných prazích.

- Z úložných prahů budou vyloženy zídky pro vytvoření boční ochrany žlabu kolejového lože za uložení. Tyto zídky budou opatřeny římsami a zábradlím v návaznosti na stejné prvky na bočních průčelích nové desky. Na tyto zídky budou navazovat přechodové zídky které zajistí plynulý přechod z mostu do trati. (přechodové zídky dle MVL).
- Zábradlí na římsách desky a na římsách navazujících konzolových zídek připojených k úložným prahům bude doplněno ochranou proti odlétajícímu šterku. Ochrana bude navržena z materiálu GFRP dle MVL 725.
- Na dosavadních šikmých křídlech budou nové římsy a nové zábradlí.
- Za šikmými křídly bude provedeno odláždění dle MVL 102 (š. včetně obruby 1,0m).
- Součástí rekonstrukce mostu bude zaměření skutečné podjezdové výšky pro osazení dopravní značky B16.
- Bude řešeno a vyprojektováno příčné odvodnění (za opěrami; odvedení vody svedené z desky za úložné prahy).

## **11. SO141.12.03 VALAŠSKÁ POLANKA - VSETÍN, MOST V KM 30.324**

*(Zpracovatel: Bc. Petr Juřica – MSS-projekt s.r.o.)*

### Dosavadní stav:

Původní most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m. Most předvádí 2 koleje přes polní cestu, úhel křížení s přemostňovanou překážkou 90 °. Min. podjezdná výška je 2,61 m. Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové obložené kamenným zdivem. Most je na obou průčelích ukončen rovnoběžnými křídly s římsami, levá římsa (u koleje č.1) je podepřena ocelovou podpěrnou konstrukcí, aby se nezřítila. Na římsách je osazeno ocelové zábradlí. Vzhledem ke stavu spodní stavby pod kolejí č. 2 (hodnoceno správcem jako nevyhovující stav =3) bylo rozhodnuto o náhradě celé mostní konstrukce.

### Návrh nového stavu:

Nová nosná konstrukce je navržena jako ŽB uzavřený rám.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné z obou kolejí. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení na rozhraní jednotlivých etap výstavby.

Nová konstrukce rámu se předpokládá monolitická bez dilatačních spár navzdory etapizaci výstavby. Způsob provedení a ošetření pracovních spár bude představen na další poradě.

Výška dosavadního průjezdního prostoru pod mostem zůstane zachována (nedojde k jejímu snížení).

Nový most je navržen pro průjezdní profil VMP 2,5 v obou kolejích. Na pravé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.2) je navržen prostor pro uložení kabelového žlabu o šířce 380 mm. Dosavadní nosná konstrukce a spodní stavba mostu budou zcela odbourány. Nová nosná konstrukce je navržena jako uzavřený ŽB rám o světlosti 3,1 m. Tloušťka příčle navržena 380 mm ve vrcholu, tloušťka stojek (stěn, opěr) navržena 400 mm, tl. základové příčle navržena na 400 mm, výška stojek (stěn, opěr) 3,50 m. Šířka mostu 10,11 m. Založení nového mostu se předpokládá plošné. Na vtokové i výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými zavěšenými křídly, na která budou navazovat přechodové zídky (úhlové zdi). Povrch komunikace pod mostem bude uveden do původního stavu odlážděním. Do otvoru mostu bude zaústěno odvodnění trati podél koleje č.2, které bude pod mostem při vsetínské opěře převedeno ve šterbinovém žlabu.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- Nutná koordinace návaznosti s projektem opravy tratě na nově navržené odvodnění
- Komunikace pod mostem je účelová na pozemku Správy železnic. V tomto případě s použitím nosné konstrukce ve tvaru uzavřeného rámu správce mostu souhlasí.
- Navržený průjezdní prostor pod mostem bude projednán s obcí, jeho šířka bude min.3,00 m.

## **12. SO142.12.01 VALAŠSKÁ POLANKA - VSETÍN, PROPUSTEK V KM 30.751**

(Zpracovatel: Bc. Jan Hříbek – MSS-projekt s.r.o.)

### Stávající stav:

Stávající obdélníkový propustek se světlostí otvoru š. 1,0 x v. 1,3 m, křížení s tratí 90°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové s kamenným obkladem, betonové úložné prahy. Na vtoku je propustek vybaven vtokovou jímkou a je ukončen kolmými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Odvodňuje přilehlý strmý svah a příkop podél trati. Šířka propustku 8,7 m. Podélný sklon dna propustku je 1,0 %. Nachází se v širé trati, ve směrovém oblouku. Stávající konstrukce propustku bude kompletně odstraněna. Na výtoku cca 7,0 m dále po směru toku se nachází vtokový objekt do meliorace.

### Návrh nového stavu dle hydrotechnického posouzení:

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustů s těsněním se světlostí otvoru š. 1,40 x v. 1,00 m, křížení s tratí 90°, navržen na průjezdní profil VMP 2,5 v obou kolejích, založen plošně na monolit. ŽB desce tl. 300 mm na podkladním betonu tl. 100 mm ukončenou monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Na vtoku je navržena vtoková jímka o vnitřním půdorysném rozměru 1,60 x 1,20 m, hl. 1,76 m, s kompozitní mříží na horní hraně jímky, v úrovni drážní stezky +0,05 m. Z bočních a čelní strany jímky je navrženo zaústění odvodnění. Na výtoku bude propustek ukončen kolmým čelem s monolit. ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí, vedle drážní stezky. Podél římsy bude drážní stezka a v prostoru stezky je uvažováno s umístěním kabelového žlabu, pro umístění kabelových vedení. Vtokový a výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován betonovým pásem nebo obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Šířka propustku je 10,50 m. Sklon dna propustku bude 1,0 %. Propustek bude proveden ve dvou etapách, mezi kolejemi bude provedeno pažení. Prefabrikované dílce budou na rubu opatřeny asfaltovými nátěry 1x asfaltovým penetračním nátěrem + 2x asfaltový nátěr SA12 proti zemní vlhkosti. Není uvažováno s ochranou izolace pomocí geotextilie, ani přeizolováním spár NAIP.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- nutná koordinace návaznosti s projektem opravy tratě na nově navržené odvodnění na vtokové i výtokové straně propustku. Na vtoku bude ze směru od Horního Lidče do vtokové jímky zaústěno odvodnění, které je navrženo z monolitických žlabů typu UCB – jímka bude upravena. Ze směru od Vsetína není zaústění vzhledem k podélnému spádu potřeba.

### **13. SO142.12.02 VALAŠSKÁ POLANKA - VSETÍN, PROPUSTEK V KM 30.994**

(Zpracovatel: Bc. Jan Hříbek – MSS-projekt s.r.o.)

#### Stávající stav:

Stávající obdélníkový propustek se světlostí otvoru š. 1,0 x v. 1,0 m, křížení s tratí 90°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové s kamenným obkladem, betonové úložné prahy. Na vtoku je propustek vybaven vtokovou jímkou a je ukončen kolmými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Odvodňuje přilehlý strmý svah, vodoteč a příkop podél trati. Šířka propustku 8,7 m. Podélný spád propustku je 1,0 %. Nachází se v širé trati, v přímém úseku. Stávající konstrukce propustku bude kompletně odstraněna. Na výtoku cca 7,0 m dále po směru toku se nachází vtokový objekt do meliorace.

#### Návrh nového stavu dle hydrotechnického posouzení:

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustů s těsněním se světlostí otvoru š. 2,00 x v. 1,20 m, křížení s tratí 90°, navržen na profil VMP 2,5 na obou kolejích, založen plošně na monolit. ŽB desce tl. 300 mm na podkladním betonu tl. 100 mm ukončenou monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Na vtoku je navržena vtoková jímka o vnitřním půdorysném rozměru 2,40 x 1,20 m, hl. 1,69 m, s kompozitní mříží na horní hraně jímky, v úrovni drážní stezky +0,05 m. Z bočních a čelní strany jímky je navrženo zaústění odvodnění. Na výtoku bude propustek ukončen kolmým čelem s monolit. ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí, vedle drážní stezky. Podél římsy bude drážní stezka navýšena a dosypána do úrovně -0,05 m od horní hrany římsy, v prostoru stezky je uvažováno s umístěním kabelového žlabu, pro umístění kabelových vedení. Vtokový a výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován betonovým pásem nebo obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Šířka propustku 10,50 m. Sklon dna propustku bude 1,0 %. Propustek bude proveden ve dvou etapách, mezi kolejemi bude provedeno pažení. Prefabrikované dílce budou na rubu opatřeny asfaltovými nátěry 1x asfaltovým penetračním nátěrem + 2x asfaltový nátěr SA12 proti zemní vlhkosti. Není uvažováno s ochranou izolace pomocí geotextilie, ani přeizolováním spár NAIP.

#### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- nutná koordinace návaznosti s projektem opravy tratě na nově navržené odvodnění na vtokové i výtokové straně propustku. Na vtoku bude ze směru od Horního Lidče do vtokové jímky zaústěno odvodnění, které je navrženo z monolitických žlabů typu UCB – jímka bude upravena. Ze směru od Vsetína není zaústění vzhledem k podélnému spádu potřeba.

## 14. SO141.12.04 VALAŠSKÁ POLANKA - VSETÍN, MOST V KM 32.469

(Zpracovatel: Bc. Petr Juřica – MSS-projekt s.r.o.)

### Dosavadní stav:

Jedná se o dosavadní most o jednom otvoru o světlosti 6,82 m. Most předvádí 2 koleje přes místní komunikaci a vodoteč, úhel křížení s přemostňovanou překážkou 60°. Min. podjezdová výška je 3,40 m. Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové, líc vyzděn z kamene. Křídla u koleje č.2 jsou rovnoběžná, u koleje č.1 je vsetínské svahové křídlo kolmé, lidečské šikmé. Křídla betonová, líc vyzděn z kamene, na římsách mostu a rovnoběžných křídlech je osazeno ocelové zábradlí. Na svahových křídlech u koleje č.1 zábradlí není.

### Návrh nového stavu:

V rámci obnovy dojde k nahrazení dosavadní NK a rozšíření mostu na průjezdní profil VMP 2,5. Budou navrženy nové úložné prahy na dosavadních opěrách. Budou provedeny nové římsy a zábradlí na mostě, nové římsy a zábradlí na křídlech.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení mezi kolejemi, pro oddělení jednotlivých etap výstavby.

Výška dosavadního průjezdního profilu pod mostem bude zachována (nedojde k jejímu snížení).

Most je navržen na průjezdní profil VMP 2,5 v obou kolejích. Na levé straně ve směru rostoucí kilometráže (podél koleje č.1) je navržen prostor pro kabelový žlab šířky až 380 mm. Na mostě bude provedeno uzavřené kolejové lože. Aby mohl být splněn požadavek na VMP 2,5 bude most rozšířen. Nové úložné prahy budou konzolovitě vyloženy o 0,5-08 m přes boční líc opěry.

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová deska se zabetonovanými nosníky, jako u konstrukce dosavadní. Horní povrch desky bude v podélném směru střechovitě vyspádován s oboustranným sklonem 2,0 %. Tloušťka desky bude ve středu rozpětí 540 mm a sníží se na hodnotu 500 mm v místě uložení. Deska bude končit v podélném směru zkosením 100/100. Dolní povrch desky bude vodorovný.

NK desky pod každou kolejí budou samostatné, dilatační spára v ose os kolejí, úložné prahy budou provedeny monolitické (pouze s pracovní spárou vyvolanou etapizací výstavby).

Nosná konstrukce bude uložena na úložných prazích. Nové úložné prahy budou provedeny po odbourání dosavadních úložných prahů a horní části dřívku opěr na požadovanou výškovou úroveň. Úložné prahy budou v podélném řezu vytvářeny tak, aby umožnily osazení nosné konstrukce pomocí ozubů (tvar uložení desky do ozubů dle MVL 511). Na konec úložných prahů budou navazovat zídky pro boční ochranu kolejového lože vyloženy z nových úložných prahů, na ty budou následně navazovat v přechodové úhlové zídky pro normové vytvoření přechodů z mostu do trati. Na deskách NK a navazujících zídkách budou zřízeny římsy opatřené zábradlím dle MVL 720.

Na původním zdivu zachovaných opěr a křídel budou provedeny sanační práce. Na vsetínské opěře, která je současně pravým břehem vodoteče pod mostem, bude provedeno ode dna do výšky cca 1,0 m hloubkové přespárování, případně doplnění a sanování kamenného zdiva. Dno koryta toku bude podél opěry vydlážděno lomovým kamenem do betonového lože, přednostně bude doplněna a řádně vyspádována dosavadní zachovaná dlažba. Úprava bude projednána se správcem toku.

V rámci zachování provozu na místní komunikaci pod mostem patrně dojde v jednotlivých etapách výstavby k rozšíření dosavadní komunikace směrem ke vsetínské opěře a zatrubnění vodoteče pod mostem s přesypávkou tak, aby byly umožněny stavební i sanační práce na opěrách.

### Závěry z porady 26.5.2025:

Koncepce návrhu byla schválena. Byly vzneseny tyto připomínky:

- Nutná koordinace návaznosti s projektem opravy tratě na nově navržené odvodnění
- Na poradě upozorněno na možnost umístit na zídku pod mostem zábradlí. Dle informace správce není zídka v majetku OŘ OVA SMT, zábradlí na zídku umístěno nebude. Zídka bude po stavbě pouze uvedena do původního stavu.
- Zábradlí bude provedeno na šikmém a kolmém svahovém křídle u kol. č.1 dle ČSN 73 6201
- V popisu mostu bude uveden úhel uložení NK.
- Předpokládáme stejný stavební počín, jako na mostě v km 30,084, tedy nové úložné prahy s konzolovým vyložení přes dosavadní průčelí, zábradlí na římsách mostu a navazujících zídkách. Přechodové zídky z mostu do trati, nová zábradlí na svahových křídlech.



- Sanační práce budou navrženy dle provedeného stavebně technického průzkumu.

Zapsal: Ing Jiří Malina MORAVIA CONSULT Olomouc

605439937

malina@moravia.cz