

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

Zápis ze závěrečné mostařské porady konané online přes MS Teams

Termín konání: 23.7.2025

Důvod: Schválení koncepce mostních objektů

Zúčastnění viz prezenční listina

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon* (priorita mobilní)	Email
1	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Malina Jiří	605 439 937	malina@moravia.cz
2	SŽG	Pavel Rygel	607 244 075	rygel@spravazeleznic.cz
3	SŽ OŘ Ostrava ST Olomouc	Jan Šatánek	606 706 518	satanejk@spravazeleznic.cz
4	SUDOP BRNO	Jiří Podhradský	730 934 101	jpodhradsky@sudop-brno.cz
5	Správa železnic s.o., SMT	Kamil Špaček	606 720 424	spacek@spravazeleznic.cz
6	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Jordan Kamil	605 776 623	jordan@moravia.cz
7	SŽG	Tomáš Vachutka	702 131 161	vachutka@spravazeleznic.cz
8	SŽ O13	Ing Podlipný	602708991	Podlipny@spravazeleznic.cz
9	SŽ, odbor předpisů a technologie (O11)	Stehlík Milan	972 734 143	stehlikM@spravazeleznic.cz
10	Správa železnic s.o. GŘ O12	Bursa Mojmír	607 968 945	bursa@spravazeleznic.cz
11	SŽ OŘ Ostrava SSZT Olomouc	Ščuglík Ota	606 038 352	scuglik@spravazeleznic.cz
12	Mss-projekt	Jaroslav Liška	774 443 059	liska@mss-projekt.cz
13	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Čech Petr	605 229 034	cech@moravia.cz
14	Mss-projekt	Petr Juřica	774 443 759	jurica@mss-projekt.cz
15	Mss-projekt	Ondřej Hofrichter	774 443 760	hofrichter@mss-projekt.cz
16	Mss-projekt	Lukáš Machálek	774 443 795	machalek@mss-projekt.cz
17	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Kováč František	736 514 006	kovac@moravia.cz
18	Mss-projekt	Alice Navrátilová	731 885 045	navratilova@mss-projekt.cz
19	Mss-projekt	Jaroslav Martinec	775 441 206	martinec@mss-projekt.cz
20	SŽ OŘ Ostrava SMT	Ing Dobiáš	724039287	Dobias@spravazeleznic.cz

Projektant stavby Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. svolal toto jednání k uzavření 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.**

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.

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.
- Vstupní porada 26.5.2025

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/m². Svislá měkká ochrana pouze geotextilie –bude s gramáží 1200 g/m². Druh geotextilie bude dle schváleného systému vodotěsných izolací.
- 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%, s výjimkou desek ZBN kde je ze statických důvodů podélný sklon 1%
- 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.
- Přečody z mostu do trati (z uzavřeného kolejového lože do otevřeného) budou dle MVL 102- sklon max. 12 %.
- Pod kamennou dlažbou v podkladním betonu nebudou používány kari sítě dle požadavku správce.
- Zábradlí na mostech se provede v odstínu DB602 zelená, dolní pásnice ZBN v odstínu DB701 šedá.
- **Investor požaduje nad rámec zadání zpracovat náklady stavby u mostů v cenové soustavě URS.**

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 bude zachována, nebude se zasahovat do násypu nad objektem. Průjezdový profil je zachován.

Rub klenby bude opatřen těsnicí injektáží polyuretanovou pryskyřicí, v místě dilatačních a pracovních spár bude těsnicí injektáž zhuštěna.

Sanační práce budou provedeny na betonových plochách i kamenném zdivu opěr, křídel a průčelních zdí. Sanace betonových ploch spočívá v reprofilaci povrchů do 20mm nebo 50mm, 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 cementovou maltou, na opěrách bude provedena ochranná obetonávka z provzdušněného betonu odolného proti CHRL do výšky 800mm nad obrubou. Na stávajících průčelních zdech a stávajících šikmých svahových křídlech mostu budou přibetonovány nové monolitické římsy. Na nové římsy bude osazeno nové úhelníkové zábradlí. Za křídly bude proveden pás odláždění v šířce 1,0m dle MVL 102, za průčelními zdmi bude proveden pás odláždění v šířce 2,0m.

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

V místě přemostované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a osazeno značení B16.

Závěry z porady 23.7.2025:

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nad klenbou prochází kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Kabely nejsou s mostem v kolizi. Sítě budou zakresleny do dokumentace.

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 násypu.

Rub klenby bude opatřen těsnící 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 20mm nebo 50mm, injektáží trhlin, aplikací sjednocujících stěrky a provedení ochranného nátěru betonové konstrukce. Sanace kamenných konstrukcí spočívá v očištění a přespárování kamenného zdiva opěr, křídel a průčelních zdí cementovou maltou. V místě dilatačních a pracovních spár budou za účelem odvedení vody osazeny svodnice, které budou vyústěny na kamennou dlažbu komunikace pod mostem.

Na stávajících průčelních zdech a stávajících šikmých svahových křídlech mostu budou přibetonovány nové monolitické římsy. Na nové římsy bude osazeno úhelníkové zábradlí. Za průčelními zdmi bude proveden pás odláždění v šířce 2,0m a za křídly bude proveden pás odláždění o šířce 1,0m dle MVL 102.

Stávající kamenná dlažba pod mostem bude očištěna a sanována. Sanací se

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

Závěry z porady 23.7.2025:

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nad klenbou prochází kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Kabely nejsou s mostem v kolizi. Sítě budou zakresleny do dokumentace.

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, místě křídel provést včetně odstranění kořenového systému).

V novém stavu je požadováno splnění přechodnosti v širé trati VMP2,5. Na mostě bude provedeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP2,5 bude provedeno rozšířením mostu v rámci nasazené desky s čelními zdmi a římsami. Vpravo vedle koleje č. 2 bude umístěn rezervní kabelový žlab typu TK2. Veškeré nové i stávající kabelové vedení v místě mostního objektu bude vedeno v přilehlé stávající kabelové lávce na vtokové straně mostu (kolej č. 2).

V rámci stavebních prací dojde k odbourání části stávajících čel po úroveň nové ŽB desky. Nová železobetonová deska s čelní zídou a římsou bude do zbytku čelních zdí přikotvena. Železobetonová deska byla zvolena z důvodu opatření proti překlpení čelních zdí. Přechod mezi uzavřeným a otevřeným ložem bude proveden pomocí přechodových zídek. Celá nová konstrukce bude přesahovat přes obrys stávajícího mostu.

Horní hrana desky bude v podélném směru vyspádována střežovitě, od osy mostu ve 2%. Na konci NK bude ve stejném spádu navázaná mezilehlá izolace ve stejném spádu, která bude končit v drenážním příčném žebro. 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 výtakovou stranu mostu v žel. spodku. Toto vyústění bude odlážděno.

V prostoru ohraničeném sklonem 1:1 od paty opěry bude svah žel. spodku těsně 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 (očistění a přespárování zdiva) a betonových konstrukcí (reprofilace a sjednocení vzhledu) v celém rozsahu.

Na stávajících svahových křídlech bude přibetonována nová římsa. Za křídly bude proveden pás odláždění dle MVL 102.

Na římsách na mostě a svahových křídlech bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dle MVL 720. Zábradlí na mostě bude opatřeno výplní proti odletujícímu šterku.

V místě přemostované silnice III. třídy je ve stávajícím stavu označena podjezdna výška klenby. Koknrétně se jedná o svislé dopravní značení B16 – „4,3m“, A6a a značení P7 a P8 určující přednost v jízdě. Toto značení bude případně upraveno v rámci stavebních prací, na základě požadavků vznesených správcem silnice III. třídy (ŘSZK, p. o.).

V rámci projektové dokumentace bude vyřešeno DIO po dobu prováděných prací na mostě, včetně omezení autobusové dopravy a průjezdnosti IZS.

Byl proveden stavebně technický průzkum i IG průzkum, které jsou součástí PD a jejichž výsledky jsou zahrnuty ve statickém výpočtu stavebního objektu.

Závěry z porady 23.7.2025:

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Přes most prochází kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení u koleje č.2. Do šterkového lože lze umístit kabelový žlab max šířky 200mm tzn ve šterkovém loži lze vést pouze jeden kabel. Ostatní kabely musí vést po stávající ocelové lávce vedle koleje 2. V případě potřeby se u tohoto objektu nebudou zřizovat provizorní převedení kabelů, v případě potřeby bude provizorní stav vyvěšen na stávající kabelovou lávku.

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. podjezdná výška je 2,5 – 2,8 m. (Původní podjezdná 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 cca 0,65 m.

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 470 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 0,10 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 opěry cca 0,70 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. Podchodná výška pod mostem bude min. 2,5 m.

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 23.7.2025:

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Přes most prochází kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení u koleje č.2. Do štěrkového lože lze umístit kabelový žlab max šířky 400mm tzn ve štěrkovém loži lze vést pouze kabely sděl.zař i zabzař.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby pokud to bude potřeba.

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:

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°. Propustek bude 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 vtok kolmým ŽB čelem š. 800 mm na ŽB základu š. 1,1 m. Čelní zeď s monolitickou 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.

Návaznost vtokové části propustku na odvodnění podél koleje č.2, které je navrženo ze žlabů typu UCB 0, bude provedeno ukončením UCB žlabu a následným zatrubněním z korugovaných trub PP SN8 DN 400 vyústěných v odlážděné části svahování vtokové části, kde budou trouby seříznuty dle průběhu svahování. Podélný spád zatrubnění bude směřován směrem k propustku. Ukončení žlabů UCB 0 bude cca 5 m na obě strany od ukončení nové římsy. Čela žlabů budou zabetonována betonovou stěnou tl. 200 mm s kari sítí. Na vtokové straně bude mezi koncem odláždění vtokové části a ukončením UCB žlabů (nad zatrubněním) provedeno navázání odvodnění podél koleje č.2 na odláždění pomocí příkopy z betonových žlabovek š. 600 mm v délce 3,0 m od konce dlažby směrem do trati. Následně budou příkopy plynule vysvahovány k horní hraně ukončení UCB žlabů (do úrovně drážní stezky). Na výtokové straně bude provedeno vyústění trativodů v odláždění.

Šířka nového propustku bude 13,0 m. Podélný spád dna propustku bude 3,0 %. Propustek bude proveden v jedné etapě za výluky obou kolejí. Při výkopových pracích bude na vtokové straně provedeno pažení z larzen IIIIn stávajících betonových základů kabelové lávky.

Závěry z porady 23.7.2025:

Byly vzneseny tyto připomínky:

- Na vtokové straně budou zrušeny navazující odvodňovací příkopy včetně žlabovek mezi koncem odláždění vtokové části a ukončením UCB žlabů (nad zatrubněním). Prostor bude dosypán do úrovně drážní stezky, odláždění vtokové části bude dotaženo až do úrovně drážní stezky a bude ukončeno s koncem římsy.
- Na římsě na vtokové straně bude doplněno zábradlí.

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Veškeré nové i stávající sítě vedou po kabelové lávce u koleje č.2. Objekt propustku do nich nezasáhne.
V dokumentaci propustku budou sítě zakresleny do přehledných výkresů

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 světlým 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:

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 průsaků. Trouba drenáže 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 monolitické 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. Na šikmých svahových stěnách koncových prefabrikátů propustku bude nadbetonována monolitická ŽB římsa š. 300 mm, která bude opatřena zábradlím z úhelníků dle MVL 720 ukončeným ve výšce 2,0 m nade dnem. Zábradlí na římsu stropní příčle bude na toto zábradlí bezprostředně navazovat. Vtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm a bude lemován obrubníkem š. 100 mm. Výtoková část bude tvořena 20-ti 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 lemujících 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. Vpravo ve směru staničení tratě, podél koleje č.2, bude nad propustkem uložen nový kabelový žlab š. 380 mm pro vedení kabelů. Šířka

propustku 23,0 m. Podélný spád dna nového propustku bude 5,0 %. Bude provedeno ZKPP. Stávající kabelové vedení NN vedoucí propustkem bude zrušeno a nahrazeno v rámci stavby Konverze. Propustek bude proveden v jedné etapě za výluky obou kolejí. Při výkopových pracích bude provedeno pažení z larzen IIIIn nově umístěných sloupů trakčního vedení.

Závěry z porady 23.7.2025:

Byly vzneseny tyto připomínky:

- Na vtokové straně propustku bude odebrán 1 ks rámové propusti. Tím dojde ke zkrácení propustku o 2,0 m. Celková šířka propustku po úpravě bude 21,0 m. Tím dojde k mírné úpravě rozsahu odláždění vtokové části propustku.
- Bylo upozorněno na možný výskyt chráněných rostlin na vtokové straně propustku.
- Je nutné zajistit koordinaci realizace nových sítí vedoucích nad propustkem tak, aby nebyly prováděny dříve než samostatná stavba propustku.

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.2. V rámci propustku budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby pokud to bude potřeba.

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:

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 monolitické 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 straně budou odvodňovací prvky železničního spodku (žlab J velký a příkopová tvárnice TZZ4) plynule napojeny na odláždění. Na výtokové straně bude za rubem římsy pod drážní stezkou podél čela uložen rezervní kabelový žlab š. 380 mm. Vzhledem k rozsahu výkopových prací návrh počítá s rozebráním a dočasným odstraněním stávajícího přemostění odtokového úžlabí ocelovým kabelovodem včetně odstranění jeho stávajících základových patek. Stávající kabelová vedení budou provizorně vyvěšena a po dokončení stavby propustku zpětně uložena do nového ocelového přemostění kabelovodu. Budou také provedeny nové základové patky přemostění kabelovodu. 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 kolejí pro umožnění etapizace výstavby.

Závěry z porady 23.7.2025:

Bez připomínek. Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.1 ve štěrkovém loži. V rámci propustku budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy u k.č.1. po dobu výstavby, pokud to bude potřeba.

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 parc. č. 1612/13 (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:

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 průjezdni profil VMP 2,5. Propustek bude založen plošně na monolitické 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 monolitickém 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 prvků (příkopový žlab J velký a příkopová tvárnice TZZ4) a 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 či prvky podél koleje č.2 trati.

Šířka drážního 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.

Z důvodů vyplývajících z hydrotechnického posouzení a z důvodu potřeby dodržet minimální tl. kolejového lože pod pražci bude dno nového propustku situováno níže oproti úrovni dna původního propustku. Nová úroveň vyústění dna železničního propustku při navrženém podélném sklonu dna propustku 2,5 % tak vychází o 600 mm níže proti dosavadní (zanesené) úrovni dna. Minimální podélný sklon propustku nebyl navržen z toho důvodu, protože se již počítá se souběžnou realizací nového navazujícího propustku na soukromém pozemku parc. č. 1612/13. Ten bude proveden z korugované PE trouby DN 1200 SN12 na pískovém loži tl. min. 100 mm, celková délka propustku cca 9,0 m, podélný spád dna 2,5 % - plynule navazující na drážní propustek. Čela trouby budou na obou stranách seříznuty dle průběhu šikmého svahování, která nebudou odlážděny, pouze dosypány. Trouba bude přesypána vrstvou tl. min. 300 mm a překryta dvojicí silničních ŽB panelů o rozměrech 2x3 m tl. 210 mm (jedná se o manipulační komunikaci pro vozidla). Navazující rampové napojení bude provedeno

dosypáním ve spádu 6,0 %. Po realizaci soukromého propustku bude obnoveno původní oplocení. Provizorní oplocení nutné pro zhotovení propustku (jedná se o dančí oboru) bude provedeno samotným majitelem soukromého pozemku na výzvu hlavního investora akce. Úprava bude součástí nákladů rekonstrukce drážního objektu. S výše popsáním návrhem byl majitel soukromého pozemku již seznámen bez připomínek z jeho strany. S majitelem bude sepsána smlouva nutná pro zhotovení díla. Majitel pozemku bude srozuměn s tím, že vybudovaný propustek nebude ve vlastnictví SŽ a SŽ jej nebude udržovat, to bude nadále povinností vlastníka pozemku.

Závěry z porady 23.7.2025:

Bez připomínek. Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou vedle objektu u kolej č.1 mimo. Stavba konverze upraví hloubku uložení a směr trasy tak aby vyhovovaly definitivnímu stavu dna propustku a míjely nové odláždění u výtoku.

9. SO141.13.01 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 jak šířkově, tak výškově. Z tohoto důvodu bude upravena niveleta účelové komunikace pod mostem v nezbytném rozsahu. 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.

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová deska. Dosavadní NK se odbourá. Celková délka nové desky bude přizpůsobena stávajícím parametrům spodní stavby a bude činit přibližně 5,20 m. Boční zajištění žlabu kolejového lože na desce bude čelními zídками, na kterých budou nadbetonovány římsy. Horní povrch desky bude v podélném směru spádovaný střechovitě s oboustranným sklonem 2,0 % za rub úložných prahů. Deska bude končit v podélném směru zkosením 100/100. Dolní povrch desky bude vodorovný.

Původní opěry a křídla mostu pod úrovní nových úložných prahů zůstanou zachovány. 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 mikropilotami. Také každé rovnoběžné křídlo bude na konci (směrem do trati) podporováno mikropilotami. Mikropiloty budou zřízeny v potřebné délce dle statického výpočtu, budou provrtány přes dříky původních opěr a křídel. 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 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 nová dlažba z lomového kamene do betonového lože, budou instalovány šterbinové žlaby (napříč vozovkou účelové komunikace před a za mostem s trubním propojením). 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 23.7.2025:

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.2. V rámci objektu budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby, pokud to bude potřeba.

10. SO141.13.02 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. podjezdová výška je 3,65 – 3,72 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:

Nosná konstrukce bude vzhledem ke svému špatnému stavebnímu stavu zdemolována a bude provedena nová NK s novými ÚP. Nové prostorové uspořádání bude vyhovovat VMP2,5.

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

Most je navržen na průjezdní profil VMP 2,5 (rychlost na objektu 90km/h) 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.

Nová NK bude ŽB monolitická deska se zabetonovanými válcovanými nosníky HEB450. Římsy budou ŽB monolitické, zábradlí třímadlové. V podélném směru bude NK ve střechovitém spádu 1%, v příčném směru v rovině. NK v jednotlivých kolejích budou samostatné s dilatací v ose os kolejí, úložné prahy budou provedeny pouze s pracovní spárou. Izolace bude NAIP s tvrdou ochranou. Odvodnění mostovky podélným spádem za opěry do příčné drenáže. NK bude uložena na ozub na nový ŽB monolitický úložný práh. Úložný práh bude v příčném směru vykonzolidovaný přes bok opěry. Kotvení do ponechané původní spodní stavby bude vlepenými trny. Stávající křídla budou nadbetonována a v podélném směru bude nadbetonávka vykonzolidována tak, aby bylo možné provést přechody do trati na délce křídel. Rampa tzn. přechod do trati bude ve sklonu 12%. Na svahových křídlech bude provedena nová ŽB monolitická římsa.

Kamenná křídla a opěry budou otryskány a přespárovány. Podél křídel bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu olemováno betonovou obrubou. 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.

V rámci zachování provozu na místní komunikaci po dobu výstavby pod mostem dojde k rozšíření stávající komunikace směrem ke vsetínské opěře mostu, aby mohly probíhat stavební práce a sanační práce na opěrách. Současně dojde k zatrubnění potoka a přesypání 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.

V místě přemostňované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a bude umístěno značení B16.

Závěry z porady 23.7.2025:

Bez připomínek. Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.2. V rámci objektu budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby, pokud to bude potřeba.

11. SO141.13.03 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. podjezdová 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.

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 380-405 mm, tloušťka stojek (stěn, opěr) navržena 400 mm, tl. základové příčle navržena na 400 mm, výška stojek (stěn, opěr) 3,70 m. Šířka mostu 10,15 m. Založení nového mostu se předpokládá plošné. Na vtokové i výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými křídly (křídla budou tvořit částečně úhlové zdi). Přejechod do trati bude ve sklonu 12%. Povrch komunikace pod mostem bude jako v původním stavu odlážděn. Do otvoru mostu bude zaústěno odvodnění trati podél koleje č.2, které bude pod mostem při vsetínské opěře převedeno ve žlabu.

V místě přemostňované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a bude umístěno značení B16.

Závěry z porady 23.7.2025:

Bez připomínek. Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.2. V rámci objektu budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby, pokud to bude potřeba.

12. SO142.13.01 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:

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.

Je zajištěna 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 prefabrikovaných příkopových žlabů typu J velký. Ze směru od Vsetína není zaústění vzhledem k podélnému spádu potřeba a žlab J velký bude pouze doražen k rubové straně jímky.

Závěry z porady 23.7.2025:

Byly vzneseny tyto připomínky:

- Konec odláždění bude dotaženo k horní hraně příkopového žlabu J velký a bude plynule navazovat na horní hranu vtokové jímky.
- Koncové žlaby u jímky budou provedeny rovnoběžně s kolejí (kolmo na jímku), napojení bude provedeno v rámci projektu odvodnění železničního spodku.

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.1. V rámci objektu budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby, pokud to bude potřeba.

13. SO142.13.02 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:

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.

Je zajištěna 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 prefabrikovaných příkopových žlabů typu J velký. Ze směru od Vsetína není zaústění vzhledem k podélnému spádu potřeba a žlab J velký bude pouze doražen k rubové straně jímky.

Závěry z porady 23.7.2025:

Byly vzneseny tyto připomínky:

- Konec odláždění bude dotaženo k horní hraně příkopového žlabu J velký a bude plynule navazovat na horní hranu vtokové jímky.
- Koncové žlaby u jímky budou provedeny rovnoběžně s kolejí (kolmo na jímku), napojení bude provedeno v rámci projektu odvodnění železničního spodku.

Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.1. V rámci objektu budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby, pokud to bude potřeba.

14. SO141.13.04 VALAŠSKÁ POLANKA - VSETÍN, MOST V KM 32.469

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

Stávající 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. podjezdná 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:

Nosná konstrukce bude vzhledem ke svému špatnému stavebnímu stavu zdemolována a bude provedena nová NK s novými ÚP. Nové prostorové uspořádání bude vyhovovat VMP2,5 v oblouku.

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

Most je navržen na průjezdní profil VMP 2,5 (rychlost na objektu 90km/h) v obou kolejích, na levé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.1) je navržen prostor pro uložení nového kabelového žlabu o šířce 380 mm.

Nová NK bude ŽB monolitická deska se zabetonovanými válcovanými nosníky HEB400 S355. Nosníky jsou voleny s výškou cca L/20. Projektant upozornil na vyšší hodnoty zatížitelnosti v podélném směru, které jsou způsobeny potřebou vyšší konstrukční výšky pro příčný směr, který je vlivem velké šikmosti výrazně namáhán kroucením a příčným ohybem. Na jednání byla shoda, že není vhodné uměle snižovat zatížitelnost nižší třídou oceli případně úpravou ocelových válcovaných nosníků, ani jedno z řešení by v důsledku nepřineslo úspory.

Římsy budou ŽB monolitické, zábradlí třímadlové. V podélném směru bude NK ve střežovitém spádu 1%, v příčném směru v rovině. NK bude v podélném směru rozdílatována na 2 díly. Izolace bude NAIP s tvrdou ochranou. Odvodnění mostovky podélným spádem za opěry do příčné drenáže. NK bude uložena na ozub na nový ŽB monolitický úložný práh. Úložný práh bude v příčném směru vykonzolovaný přes bok opěry. Kotvení do ponechané původní spodní stavby bude vlepenými trny. Stávající křídla budou nadbetonována a v podélném směru bude nadbetonávka vykonzolována tak, aby bylo možné provést přechody do trati na délce křídel. Rampa tzn. Přechod do trati bude ve sklonu 12%. Na svahových křídlech bude provedena nová ŽB monolitická římsa. Kamenná křídla a opěry budou otryskány a přespárovány. Podél křídel bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu olemováno betonovou obrubou. Území pod mostem tj. lesní komunikace a koryto s opěrnou zdí bude bez úprav stávající – nejedná se o majetek SŽ.

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

Závěry z porady 23.7.2025:

Bez připomínek. Definitivní řešení objektů bylo schváleno a slouží jako podklad pro zpracování podrobných příloh PDPS.

Závěry z porady 30.7.2025 – koordinace mostů a kabelů konverze

Nové sítě konverze vedou nad objektem u kolej č.1. V rámci objektu budou pro definitivní sítě do nákladů započítány kabelové žlaby.

Do mostu budou začleněny náklady na provizorní převedení kabelové trasy po dobu výstavby, pokud to bude potřeba.

Zapsal: Ing Jiří Malina MORAVIA CONSULT Olomouc

605439937

malina@moravia.cz