

Příloha E – Doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů

Stavba: „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo)“

Současný stav je vyhodnocen a doložen na základě dostupných mapových podkladů, získaných informací od objednatele ZP a vlastní pochůzky po trati.

Jedná se především o následující průzkumy:

- **Geotechnický průzkum**
V rámci přípravné dokumentace byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží a geotechnice a stavebně technický průzkum inženýrských objektů a pozemních objektů.
- **Základní korozní průzkum**
Předmětem měření byly plynovody v okolí trati Šumperk – Uničov dle TKP kapitola 25 A.
- **Geodetické zaměření**
Pro účely zpracování přípravné dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření.

Seznam použitých mapových podkladů:

- Jednotné železniční mapy v rastrové podobě 1:1000
- Geodetické zaměření tratě
- Katastrální mapy pro dotčené lokality
- Rastrové mapy 1: 10 000

Geotechnický průzkum

Na základě smlouvy o dílo č. 15-085-232-PD-K02 (číslo objednatele), resp. CZ116.000002.0120 (číslo zhotovitele) provedla ve výlukách ve dnech 2.2.2016 – 12.2.2016 firma ARCADIS CZ a.s., divize Geotechnika geotechnice průzkum pražcového podloží a vybraných umělých staveb v rámci stavby „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Uničov“.

Byly provedeny terénní práce pro účely stavebnětechnického a inženýrskogeologického průzkumu u vybraných inženýrských objektů v následujícím rozsahu:

- přípravné práce (studium archivních materiálů o geologických poměrech území, rekognoskace lokality, vypracování prováděcího projektu geologicko – průzkumných prací, evidence geologických prací, ověření vedení podzemních inženýrských sítí, zajištění vstupů na pozemky a výluky kolejových tratí)
- vrtné práce
- dynamické penetrační zkoušky
- odběry a laboratorní zkoušky vzorků zemin zastižených, jak v kopaných sondách, tak vrtech
- měřičské práce

Praktickým výsledkem průzkumných prací je návrh konstrukce pražcového podloží a vyhodnocení průzkumu pro umělé stavby.

Základní korozní průzkum

Cílem měření bylo zjistit, zda tyto plynovody nejsou ohroženy korozí bludnými proudy.

Geodetické zaměření

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly využity následující geodetické podklady:

- Digitální rastrové mapy a údaje z katastru nemovitostí, katastrální území Horní Libina, Obědné, Hrabšíin, Nový Malín, Víkřřovice a Šumperk.

Nemovitosti jsou vedeny na Katastrálním úřadě pro Olomoucký kraj, Katastrální pracoviště Olomouc, Vejdovského 1148/2a, 772 00 Olomouc - Hodolany a Katastrální pracoviště Šumperk, Americká 479/2, 787 91 Šumperk.

Soubor geodetických informací, který zahrnoval katastrální mapu (včetně jejího číselného vyjádření ve stanoveném katastrálním území).

Soubor popisných informací zahrnoval údaje o katastrálním území, o parcelách, o stavbách, o bytech a nebytových prostorech, o vlastnících a jiných oprávněných, o právních vztazích a právech a skutečnostech, stanovených zákonem.

- Geodetické zaměření staveniště a objektů stavby pro celou trať Olomouc – Šumperk provedlo SŽDC, s.o., SŽG Olomouc, pracoviště Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc. Geodet provedl geodetické zaměření v podrobnostech potřebných pro zpracování přípravné dokumentace.

Zaměření žst. Olomouc je z roku 2009, bylo již odevzdáno pro stavbu "Rekonstrukce žst. Olomouc". Obsahuje část trati 1361, ovšem vzhledem k probíhající stavbě nebude tato část aktuální k r. 2015. Některé prvky byly doměřeny do výkresu 1361_001-006.dgn. Úsek km 103,1 až 104,3 je dokonce zaměřen 2x, poprvé ve výkrese Olomouc pro rekonstrukci (r. 2009) a podruhé v rámci mapování 1361 ML 1 až 6 (r. 2012). V prvním měření je větší rozsah od kolejí zaměřen (ploty, ochranné tyče) a je měřeno výhradně terestricky, kdežto v druhém měření je již využita fotogrammetrie. Další části již tvoří mapové listy TÚ 1361 ML 1 až 19 a TÚ 1362 ML 1 až 73. Terénní útvary viditelné shora byly vyhodnoceny fotogrammetricky v roce 2011. Dále bylo mapováno v průběhu let 2011 až 2015, v červenci až listopadu 2015 byla celá trať reambulována, doměřeno šterkové lože, přejezdy, všechna křižující nadzemní vedení (v km 32,5 probíhá výstavba nového VVN). Doměření v roce 2015 bylo ukončeno v km 42,950, kde jsou již trakční stožáry v žst. Šumperk. Byly doměřeny i nové trakční stožáry směr Kouty nad Desnou. Při měření osy koleje bylo použito urovnávací rozchodky s libelou, tzn. že výška osy koleje se vztahuje k temeni nepřevýšeného kolejnicového pásu. Osa koleje byla zaměřena ve 2. třídě přesnosti a ostatní prvky ve 3. třídě přesnosti dle ČSN 01 3410. Úseky jsou rozděleny podle mapových listů, tak jak je odevzdali jednotliví pracovníci odpovědní za jim přidělené úseky. Všechny zaměřené body byly spočítány v programu Kokeš a kresleny v Microstationu s nadstavbou MGEO v souladu s Opatřením pro zaměřování objektů železniční dopravní cesty. Souřadnicový systém je S-JTSK a výškový systém je Balt po vyrovnání. Drážní hranice není zcela aktuální, jednotlivé úseky byly odevzdávány v průběhu let 2013 až 2015, přičemž mohlo dojít ke změně operátu v některých katastrálních územích (Horní Libina, Hrabšíin, atd.). V některých výkresech drážní hranice zcela chybí. Body jsou číslovány v rámci mapového listu, první 4 cifry je číslo TÚ, 5až7 cifra je číslo mapového listu, 8 cifra je číslo měřické skupiny, 9až12 cifra je vlastní číslo bodu. Např. 136101961234 - TÚ je 1361, mapový list 19, měřila skupina 6, vlastní číslo bodu 1234. Skupina 1 je fotogrammetrie.

V červnu 2016 bylo provedeno doměření přejezdů P4233, P4234, P4237, P4238, P4239



a křižujícího vedení vn.

Zpracovatel geodetické dokumentace dodal projektantovi v digitální podobě zaměření, seznam zaměřených bodů a katastrální mapu.

Body železničního bodového pole a účelové mapy pro projektování jsou určeny polohově v souřadnicovém systému S-JTSK (souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální) a výškově v systému Bpv (baltský výškový systém - po vyrovnání).

Zpracovaná přípravná dokumentace stavby je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

Podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové:

Jako geometrický základ vytyčovací sítě stavby bude sloužit železniční polohové a výškové bodové pole, které bylo použito pro vyhotovení mapových podkladů pro projektování.

Pokud bude toto stávající železniční bodové pole v průběhu stavby zničeno, bude nahrazeno novou vytyčovací sítí.

Nová vytyčovací síť se navrhuje jako primární systém pro vytyčení polohy a výškových úrovní stavby podle příslušné normy (ČSN 730420-1 Přesnost vytyčování – Část 1: Základní požadavky, červenec 2002). Body vytyčovací sítě musí svojí polohou a přesností umožnit vytyčovací, kontrolní a dokumentační práce po dobu výstavby, dále po ukončení stavby umožní užívání a údržbu stavby.

Nová vytyčovací síť musí zároveň zachovat geometrickou návaznost na původní železniční bodové pole, ze kterého byly zaměřeny mapové podklady pro projektování. Proto není možné pro vybudování vytyčovací sítě stavby a pro vytyčení stavby použít žádné jiné bodové pole, které není uvedeno v projektu stavby.

Zpracoval: Ing. Lumír Holešovský
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
tel.: 571 615 850, mobil: 603 451 048
email: holesovsky@mcovm.cz



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1085/8
779 00 OLOMOUČ
IČ: 64610357 DIČ: CZ64610357
stř. 232 Valašské Meziříčí ⑨

Vyřizuje: Ing. Lumír Holešovský, mobil: 603 451048, e-mail: holesovsky@mcovm.cz