

Opravná a údržbová akce ST Zlín:

**Inženýrskogeologický průzkum traťového
úseku Valašská Polanka – Horní Lideč
km 21,000 - 20,550**

Technická zpráva

Olomouc,

Identifikační údaje

Objednatel:

Správa železnic, státní organizace,
IČ: 709 94 234,
se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Oblastní ředitelství Olomouc,
Správa tratí Zlín,
se sídlem Olomouc, Nerudova 1, PSČ 779 00

Zakázka:

- **Inženýrskogeologický průzkum traťového úseku Valašská Polanka – Horní Lideč km 21,000 - 20,550**
- **PA 633210011**
- **A -**

Místo plnění zakázky:

Vymezení traťového, popř. definičního úseku, údaje o katastrálních územích:

TÚ DÚ 2362 2 Horní Lideč - Valašská Polanka km 20,600 - 20,800;

KÚ Lidečko 544 370, P.č. 4197 / 3; LV 143

Místní popis

Předpokládaná charakteristika zemín v tělese železničního spodku a podloží:

- soudržné jemnozrnné zeminy a haldovina.

Seznam známých archivních podkladů v zájmové oblasti, které je možné využít pro projektovanou etapu průzkumu:

- databáze svahových nestabilit České geologické služby - List 25-41-21, kód s. n. 75

Podklady

Příloha č. 2:

- **LIDEČKO - Předběžný průzkum pro nestabilní úsek km 20,700 – 20,800 - MĚŘENÍ GEOFYZIKÁLNÍMI METODAMI**, Dodavatel - zpracovatel: KOLEJ CONSULT & servis spol. s.r.o. středisko geofyziky

V této zprávě je uveden podrobný popis stavu a zjištěných skutečností, ze kterých vychází zadání této VZ na provedení podrobného IGP.

SO 01 – Provedení podrobného IG průzkumu v traťovém úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 21,000 - 20,550

Stávající stav

V traťovém úseku Valašská Polanka – Horní Lideč se nachází nestabilní úsek, kde v obci Lidečko dochází v úseku tratě v km 20,770 - 20,800 k opakovaným výškovým poruchám (sedání) koleje č. 1, kterou je nutné k zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti provozu několikrát do roka podbíjet. Zmíněné místo se nachází na vysokém náspu v zastavěném území,

a proto by při hrozícím sesuvu hrozily škody velkého rozsahu jak na majetku SŽ tak i na majetku cizím.

Orientačně byly prohlídkou identifikovány příčiny vznikajících poruch a deformací a byl zjištěn nevyhovující stav tělesa železničního spodku. Z provedených místních šetření vyplývá několik zásadních příčin, které přispívají ke vzniku poruch a deformací. Jedná se o tyto příčiny:

- Nad tratí se nachází bezodtoké území, do kterého přitéká povrchová a s velkou pravděpodobností i podpovrchová voda z přilehlých svahů. Deprese v morfologii způsobuje vsakování povrchové do podloží pod kolejí, kudy proudí značné množství vod zhoršující parametry zeminy v zemním tělese.
- Sklon náspového svahu u k. č. 1 neodpovídá normovým hodnotám a je značně překročen.
- Dle výpovědi některých pamětníků byla trať při zdvoukolejňování přisypávána nevhodným materiálem – údajně se jednalo o haldoviny z Ostravska. Přísyp pravděpodobně nebyl řádně zazuben ke stávajícímu zemnímu tělesu, což potvrzují i dostupné výsledky z dosud provedeného průzkumu pomocí geofyzikálních metod.

Nový stav

Pro vyhodnocení širších vztahů na lokalitě je nutno provést v rámci dalších prací podrobný IG - průzkum pro projektové zajištění zemního tělesa v úseku cca km 20,600 - 20,800 s prodloužením obou podélných profilů a doplněním 1 až 2 příčných profilů spolu s rozšířením plochy měření DEMP nejméně o dalších 30 m do svahu a prodloužením tohoto měření podél trati až ke km 20,600. Cílem průzkumu je definitivní zjištění složení a skladby zemního tělesa v místě poruchy pro stanovení stability svahu a orientačního rozsahu stavby.

Rozsah prací

V rámci pokračování průzkumných prací požadujeme dle předpisu SŽ S 4 - Železniční spodek, příloha 9 - Inženýrskogeologický průzkum tělesa železničního spodku následující:

Rozsah průzkumných IG prací:

- geodetické zaměření lokality
- geofyzikální průzkum - doplňující měření širších vztahů v terénu
- DP - dynamická penetrace - celkem cca 40 m
- JV - jádrový vrt pro popis struktury a odběr vzorků - celkem cca 40 m
- odběr poloporušených a neporušených vzorků do AL - cca 10 ks vzorků
- laboratorní práce na odebraných vz. (klasifikace, smyk. zk.) - cca 10 ks vzorků
- vypracování a předání závěrečné zprávy **do 31. 5. 2021**, jejíž součástí bude:
 - stanovení druhu a vlastností zastižených zemin
 - výpočet stability svahu a území
 - orientační návrh rozsahu stavby (zajištění stability)

Vedlejší a ostatní náklady:

- přeprava techniky a logistika na místě provádění prací
- náklady na stížené podmínky (morfologie, IG sítě, provoz)

Součástí díla bude dále také doložení:

- metodického postupu provádění průzkumu se specifikací druhů projektovaných průzkumných prací a jejich rozsahu
- výpisu typů a počtů terénních zkoušek
- plánu odběru vzorků

- harmonogramu prací včetně činností, které mají vliv na časový průběh projektovaných prací a následné stanovení orientačního rozsahu potřebných výluk pro provedení projektovaných prací
- návrhu rozsahu stavby včetně obecného technického řešení sanace

Koordinace s ostatními probíhajícími opravami

V dotčeném úseku nejsou plánovány žádné opravné ani investiční akce. Práce je nutné koordinovat s probíhajícími údržbovými pracemi.

Plánované výluky

Předpokládaná doba trvání výluky TK 1 včetně TV je 5 × 8 h.

Dle plánu výluk je zajištěna výluka v traťové koleji č. 1 ve dnech 19. – 21. 4. 2021 a v traťové koleji č. 2 ve dnech 22. – 23. 4. 2021.

Zhotovitel zajistí a dodá

- Veškeré práce, materiál a přepravy uvedené v rozsahu prací.

Objednatel dodá

- Seznam vlastníků kabelových tras a inženýrských sítí.
- Dodá přehled a plán výluk

Další požadavky objednatele

- Při provádění výkopových prací je třeba dbát na to, aby nebyla poškozena jiná podzemní zařízení. Před započítím výkopových prací proto zhotovitel zajistí vytýčení stávajících podzemních inženýrských sítí v místě stavby. Bez tohoto vytýčení nesmí stavební organizace zahájit výkopové práce.
- Místo provádění prací bude po provedení GTP navraceno do původního stavu, jedná se především o doplnění kameniva do mezipražcových prostorů, úpravu KL do původního stavu a úklid staveniště.
- Více viz. Zvláštní a Všeobecné technické podmínky.

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

Doložka číslo: 1452834

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: cc7f30b0-5d0b-4e19-acd5-ee97a5e68cad

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Václav ŠKOPÍK)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 15.04.2021 12:07:01



c2c42367-4cc0-4e9b-b3a6-ccbfb3cf8a72