

Mostní objekty

SO 51-19-01	TÚ Kyjov – Vlkoš-Díly, most v ev. km 63,940
-------------	---------------------------------------------

Na pravé straně se provede rozšíření nosné konstrukce a spodní stavby o římsu z důvodu zabezpečení požadovaného profilu kolejového lože a z důvodu zajištění VMP.

Pro rozšíření nosné konstrukce je uvažované s novými čelními římsami z betonu C30/37 – XF3 s výztuží B 500B. Římsový nosník bude osazen na rozšířenou spodní stavbu. Rozšíření spodní stavby bude provedeno přibetonováním ke stávající konstrukci a se zavěšenými křídly z betonu C30/37 – XF3. Přechod mezi nosnou konstrukcí a tratí je ukončen římsovými zídkami. Původní odláždění svahů a dna koryta je značně poškozené. Z důvodu zabezpečení jeho funkčnosti je navržena jeho úprava pomocí lomového kamene do betonového lože. Odláždění svahů bude ukončeno prahy z prostého betonu C25/30.

SO 51-19-02	TÚ Kyjov – Vlkoš-Díly, propustek v ev. km 64,494
-------------	--------------------------------------------------

Nový objekt propustku je tvořen ŽB monolitickým uzavřeným rámem kolmé světlé šířky 1,5 m a světlé výšky 3,075 m. Ukončení rámu bude ve svislé rovině průčelními zídkami a rovnoběžnými křídly dl. 5,075 m a 4,745 m na pravé straně, a rovnoběžnými křídly dl. 6,35 m a 7,85 m na levé straně. Délka křídel na levé straně vyplynula z nutnosti posunutí nástupiště zastávky až nad propustek, a křídla tvoří opěrnou konstrukci pro nástupiště.

Tloušťka dolní příčle je 300 mm, stojek je 300 mm. Horní příčel je provedena s náběhy délky 100 mm. V poli je tloušťka příčle 300 mm. Horní povrch příčle bude vyspádovaný za opěry ve sklonu 2 %. Tloušťka rovnoběžných křídel bude 500 mm. Šířka základu je 1000 mm při tl. 300 mm. Délka základu křídla je kratší o 1500 mm oproti celkové délce křídla. Délka římsy je odvislá od délky NK a křídel.

SO 51-19-04.1	TÚ Kyjov – Vlkoš-Díly, propustek v ev. km 65,101
---------------	--------------------------------------------------

Při provedení svahovaného výkopu se provede demolice stávajícího trubního propustku. Na podkladní beton C25/30 tl. 100 mm se provede základová deska tl. 200 mm (šířky 1600 mm) z betonu C30/37 – XC4, XF3 vyztužená kari sítí $\phi 8 \times 8 / 150 \times 150$ při spodním povrchu. Na vtokové části bude základová deska ukončena betonovým prahem 400x800 mm.

Základová deska bude mít sklon 1 %. Propustek se provede z hrdlových trub DN600. Na vtoku se použije krajní díl se šikmým čelem. V krajní levé části propustku se provede v délce 3,4 m rozšířený betonový základ s konstrukční výztuží dle MVL 649. Na výtoku bude propustek zaústěn do betonové šachty světlosti 800x800 z betonu C30/37 – XC4, XF3 vyztužená betonářskou výztuží. Vrch šachty bude ukončen litinovým pojízdným roštem.

SO 51-19-04.2	TÚ Kyjov – Vlkoš-Díly, propustek v ev. km 65,101 -úprava silničního odvodnění
---------------	-------------------------------------------------------------------------------

Při provedení svahovaného a paženého výkopu se provede demolice stávajícího trubního propustku a stávající betonové šachty. Na podkladní beton C25/30 tl. 100 mm se provede základová deska tl. 200 mm (šířky 1600 mm) z betonu C30/37 – XC4, XF3 vyztužená kari sítí $\phi 8 \times 8 / 150 \times 150$ při spodním povrchu. Na vtokové části bude základová deska ukončena betonovým prahem 400x800 mm.

Základová deska bude mít sklon 1 %. Propustek se provede z hrdlových trub DN800. Na vtoku bude propustek navazovat na šachtu, která je navržena jako součást objektu SO51-19-04.1. V mezilehlé části propustku jsou navrženy dvě betonové šachty se světlosti 800x800 mm, které jsou ukončené litinovým pojízdným roštem. Na výtoku se použije krajní díl se

šikmým čelem. V krajní pravé části propustku se provede v délce 2,4 m rozšířený betonový základ.

SO 51-19-05.1	TÚ Kyjov – Vlkoš-Díly, propustek v ev. km 65,110
---------------	--------------------------------------------------

Při provedení svahovaného výkopu se provede demolice stávajícího trubního propustku. Na podkladní beton C25/30 tl. 100 mm se provede základová deska tl. 200 mm (šířky 1600 mm) z betonu C30/37 – XC4, XF3 vyztužená kari sítí $\phi 8 \times 8 / 150 \times 150$ při spodním povrchu. Na vtokové části bude základová deska navazovat čelní zídka.

Základová deska bude mít sklon 1 %. Propustek se provede z patkových trub DN800. Na vtoku se použije římsová zídka. Čelní zídka bude na vtoku z betonu C30/37 – XC4, XF3. Délka římsové zídky je 3,715 m popří koleji č.2 a 3,355 m popří cestě II/432. Na výtoku bude propustek zaústěn do betonové šachty světlosti 1000x1000 z betonu C30/37 – XC4, XF3 vyztužená betonářskou výztuží. Vrch šachty bude ukončen kompozitním roštem.

SO 51-19-05.2	TÚ Kyjov – Vlkoš-Díly, propustek v ev. km 65,110 -úprava silničního odvodnění
---------------	-------------------------------------------------------------------------------

Při provedení svahovaného a paženého výkopu se provede demolice stávajícího trubního propustku a stávající betonové šachty. Na podkladní beton C25/30 tl. 100 mm se provede základová deska tl. 200 mm (šířky 1600 mm) z betonu C30/37 – XC4, XF3 vyztužená kari sítí $\phi 8 \times 8 / 150 \times 150$ při spodním povrchu. Na výtokové části bude základová deska ukončena betonovým prahem 400x800 mm.

Základová deska bude mít sklon 1 %. Propustek se provede z patkových trub DN800. Na vtoku bude propustek navazovat na šachtu, která je navržena jako součást objektu SO51-19-05.1. Na výtoku se použije krajní díl se šikmým čelem. V krajní pravé části propustku se provede v délce 1,75 m rozšířený betonový základ.

SO 51-19-03	TÚ Kyjov - Vlkoš-Díly, propustek v ev. km 64,696
-------------	--------------------------------------------------

Propustek se nachází v širé trati a slouží k odvedení povrchových vod odvodnění železničního spodku. Na základě doporučení hydroteknika je možné propustek zrušit při přespádování příkopu, po ověření u řešitele kolejí bude levý příkop potáhnutý až k propustku v km 64,494, pravý kratší příkop bude vyústěn na přilehlý terén. Stávající propustek bude odbourán v celém rozsahu bez náhrady. V čase budování vrstev železničního spodku v rekonstruované koleji se provede výkop a demolice příslušné části propustku a výkop po odbourané konstrukci bude vyplněn zhutněnou štěrkovou.

SO 51-19-06	TÚ Kyjov - Vlkoš-Díly, propustek v ev. km 65,587
-------------	--------------------------------------------------

Propustek slouží k odvodnění žel. spodku. Z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání a degradaci konstrukci stávajícího propustku DN600 se navrhuje jeho úplné odstranění a propustek bude nahrazen novým trubním propustkem DN800. Jsou navrženy ŽB prefabrikované patkové trouby DN 800. Trouby budou uloženy v podélném sklone 2,0%. Na vtoku a výtoku budou trouby ukončené šikmými prefabrikovanými koncovými troubami. Celkem je navrženo 13ks přímých prefabrikátů a 2ks šikmých koncových prefabrikátů. Trouby budou pro spojování opatřeny perem a drážkou se zabudovaným integrovaným gumovým těsněním. I když prefabrikované trouby mají již od výrobce zabudované gumové těsnění, je třeba dodatečně zatmelit spáry mezi jednotlivými troubami. Požadavky SŽDC na trouby jsou uvedeny v MVL 649 a OTP obecních technických podmínek. Po spojení trub se provede směrová a výšková kontrola polohy. Propustek bude vzhledem k zachování provozu na jedné

koleji budován ve dvou etapách. Na vtoku a výtoku bude terén a svahy tělesa kolem trouby opevněn kamenem tl.200mm do betonového lůžka tl.150mm.

SO 51-19-07	TÚ Kyjov - Vlkoš-Díly, most v ev. km 66,040
-------------	---------------------------------------------

Most přemostňuje železniční trať ponad polní cestu. Stávající konstrukce je tvořena betonovou klenbou světlosti 3,0 m, světlé výšky 3,79 m z roku 1942. Degradována jsou hlavně římsy na obou stranách a povrch svahových křídel. Mostní objekt bude ponechán ve stávajícím stavu. Vzhledem ke stáří objektu a postupujícím degradačním procesům, zjištěným poruchám konstrukce, spodní stavby a nesplnění čl. 14.5 Zábradlí ve ČSN 73 6201 a minimalizace průsaku vody do klenby je přistoupeno k následujícímu technickému řešení rekonstrukce mostního objektu, která zahrne:

- demontáž původního zábradlí ve svahu, odbourání poškozených říms, očištění konstrukci od mechu a nečistot, vyčištění svahu od náletové vegetace;
- ponad klenbu se zhotoví pod pláni železničního spodku podkladní spádovaná železobetonová deska včetně schváleného systémového hydroizolačního souvrství;
- svahy nad klenbou se opatří schváleným systémovým hydroizolačním souvrstím;
- podélné trhliny klenby, trhliny v betonu opěr a křídel při šířce větší jak 2 mm budou sešity metodou dodatečně vlepané nerezové helikální vysokopevnostní výztuže, užší trhliny se vyplní pružným tmelem;
- sanace betonových povrchu opěr, klenby a křídel sanačními stěrkami a nátěrem;
- nové monolitické ŽB římsy kotvené do stávající betonové konstrukce čelních zídek a křídel;
- nové zábradlí na těchto římsách,
- nové odláždění přilehlého železničního svahu šířky 1,0 m s vytvořením žlábků podél nových říms čelních zídek a křídel s odvodněním do vsakovacích jímek;
- úprava a zpevnění povrchu komunikace hutněným štěrkem.

Stavební práce v přilehlém úseku tratě a teda i sanace mostu bude realizována ve dvou etapách, kde bude v čase výstavby jedná kolej v provozu a druhá kolej ve výluce. V rámci první fáze výstavby bude ve výluce kolej č.1 a zrealizují se práce pod koleji č.1. Po vybudování koleje č.1 bude doprava přeměřovaná na tuto kolej a bude se sanovat druhá část mostu pod koleji č.2. Výška odkopu při sousední koleji není významná a bude se dat zrealizovat bez pažení, případně s jednoduchou konstrukcí podepření kolejového lože v sousední koleji. Sanační práce pod mostem je možné realizovat mimo výluky.

SO 51-19-09	TÚ Kyjov - Vlkoš-Díly, propustek v ev.km 69,021
-------------	-------------------------------------------------

Propustek slouží k odvodnění občasného vodního toku, resp. železničního spodku. Z důvodu nevyhovující přechodnosti a degradace konstrukci stávajícího propustku a taky z důvodu nedoporučujícího zrušení propustku bude stávající propustek nahrazen novým. Stávající propustek ve vysokém násypu bude ponechán ale po zřízení nového propustku bude vyplněn betonem. Nový propustek je situovaný cca 6 m dále ve směru staničení. Z důvodu vysokého násypu a komplikaci v případě otevřeného výkopu ve vysokém násypu se navrhuje zřízení nového propustku pomocí technologie protlaku. Ze šířky v pate násypu vychází velká délka propustku a z toho požadovaný min. rozměr trouby DN1200mm. Propustek bude v podélném sklonu 1,5%. Pro zřízení konstrukce propustku je potřebné nejdříve zřídít chráničku v tělese násypu, která se vybuduje pomocí protlačení ocelové trouby světlého průměru 2,0m přes

těleso násypu. Pro budování je potřeba vybudovat na jedné, nebo obou stranách startovací jámy pro osazení protlačecích lisů a prostor pro postupně vkládání a zasouvání segmentů ocelové trubní chráničky. Při zasouvání se bude prostor uvnitř trouby postupně odtěžovat a chránička dále posouvat přes těleso násypu. Po vybudování samotné chráničky se na dne vybuduje betonové dno spolu se závažecími a vymešovými profily, pro postupný zasouvání prefabrikátu trubního propustku. Propustek se bude budovat od výtokové strany a postupně se bude vyplňovat i prostor mezi chráničkou a samotným rubem prefabrikované trouby propustku. Jsou navrhované patkové trouby DN1200 na styk pero – drážka, které se budou do chráničky postupně zasouvat. Celkem je navrženo 34ks přímých prefabrikátů a 2ks šikmých koncových prefabrikátů. Trouby budou pro spojování opatřeny perem a drážkou se zabudovaným integrovaným gumovým těsnění. I když prefabrikované trouby mají již od výrobce zabudované gumové těsnění, je třeba dodatečně zatmelit spáry mezi jednotlivými troubami. Požadavky SŽDC na trouby jsou uvedeny v MVL 649 a OTP obecních technických podmínek. Trouby se ukládají od nejnižšího místa směrem nahoru proti spádu propustku. Po zhotovení tubusu propustku s přímých prefabrikátů se dobudují krajní části ukončené na vtoku a výtoku skosenými šikmými prefabrikáty. V krajní části se zesílí základ propustku. Okolí vtoku a výtoku se opevní kamenem do betonového lůžka. Na výtoku se opevní i terén a koryto směrem k stávajícímu výpustnému objektu.

SO 55-19-22	Most místní komunikace přes Syrovinku
-------------	---------------------------------------

Nová nosná konstrukce mostu je navržena jako železobetonová deska proměnné tloušťky v příčném směru o jednom poli, z betonu C30/37 XF2, XD1, XC4 s výztuží B 500B. Nosná konstrukce bude zhotovená jako jeden celek (bez pracovní spáry) včetně římsových konzol, s ohledem na šířkové uspořádání. V příčném směru je deska v jednostranném sklonu 2,5 %. výška nosné konstrukce je navržena 530-710 mm. V krajních částech je deska vylehčená konzolami proměnné tloušťky. V podélném sklonu deska zodpovídá navrženému sklonu komunikace.

Římsy jsou navrženy jako monolitické pod zábradelním svodidlem šířky 0,8 m a pod chodníkem na levé straně šířky 2,55 m z betonu C30/37 XF4, XD3, XC4 s výztuží B 500B.

Spodní stavba je tvořená železobetonovými gravitačními podpěrami, na které navazují rovnoběžná křídla. Vzhledem na výsledky IG průzkumy jsou navrženy pod opěrami a křídly velkorozměrové piloty DN800

SO 51-19-10	TÚ Kyjov - Vlkoš-Díly, most v ev. km 69,154
-------------	---------------------------------------------

překonává v 1. poli vodní tok Hruškovice, v 2. poli nepoužívanou polní cestu. Stávající nosná konstrukce bude z důvodu nedostatečné zatížitelnosti a přechodnosti odstraněna. Původní 2-polová konstrukce bude nahrazena 1-polovou. Nosná konstrukce je navržena jako ŽB monolitická deska oddílaná mezi kolejemi z důvodu postupů výstavby v předmětném úseku tratě. Volba této konstrukce je z důvodu velké šikmosti mostu, kterého napřímení by vedlo výrazně vyšší investičním nákladům. Použití jiného typu konstrukce s ohledem na velkou šikmost také není doporučeno. Konstrukční výška NK je 1,2 m uprostřed rozpětí, směrem k rubu je konstrukce spádovaná ve sklonu 4,4% až do konstrukční výšky v uložení 0,9 m. NK je uložena na kolejnici. Stávající opora č. 1 bude ponechána, bude pouze odbourána pro zrealizování mikropilot určených pro zesílení konstrukce. Na odbouranou konstrukci bude zřízen nový úložný práh. Stávající pilíř bude demolován bez náhrady. Stávající opora č.2 bude odbourána v nutné rozsahu, v době výstavby bude sloužit jako pažení pro práce pod mostem. Nová opora je navržena jako ŽB monolitická založená na mikropilotách. Křídla navazující na oporu č.1 budou částečně odbourané a bude na nich zřízena nová římsa. V případě křídla 1P se předpokládá odbourání části dřívku nakolik cca ve 2/3 pohledové plochy je dnes vodorovná

trhlina. Křídla navazující na stávající oporu č.2 budou odbourané v nutném rozsahu, po dobu výstavby budou sloužit jako pažení pro stavební práce pod mostem. Křídla navazující na novou oporou č.2 budou zřízené nové, předpokládá se úhelníkový tvar, ze ŽB. Založení bude hlubinné na MP. Prostor pod mostem bude odlážděn.

SO 53-19-05	TÚ Vlkoš-Díly - Bzenec, propustek v ev. km 74,284
-------------	---------------------------------------------------

Původní konstrukce bude zrušena prostoru pod kolejemi, navazující části mimo prostor kolejí budou ponechány. Oddělení bude pomocí monolitických šachet. Rozdělení je z důvodu rozdělení správcovství objektu. Do nové vtokové šachty světlosti 4,1m x 1,8 m budou také zaústěny nově navržené trativody a sběrné potrubí žel. spodku. Do této šachty bud zapojená kanalizace VaK Hodonín, stávající koncové čelo bude vybourané a nahrazené stěnou šachty. Mezilehlá šachta světlosti 1,8 x 1,8 m řeší místo napojení trativodu žel. spodku. Koncová šachta světlosti 1,8 x 1,8 slouží pro napojení na ponechávanou navazující část kanalizace. Návrh profilu trouby DN 1000 byl ověřen hydrotechnickým výpočtem. Kolejové lože nad propustkem je uzavřené s dodržáním min. 330 mm pod dolní hranou pražce. V rámci žel. svršku je řešen železniční přejezd SO 53-17-02, žel. přejezd v ev.km 74,286 (P7940). Řešení konstrukce souvisí s velkým množstvím inženýrských sítí v prostoru.

SO 53-19-06	TÚ Vlkoš-Díly - Bzenec, propustek v ev. km 74,499
-------------	---------------------------------------------------

Původní konstrukce bude zrušena prostoru pod kolejemi, v prostoru parkoviště ponechána. Oddělení bude pomocí monolitické šachty. Rozdělení je z důvodu výhledového rozdělení správcovství objektu. Do nové šachty světlosti 2,0m x 1,2 m budou také zaústěny nově navržené příkopy. Ponechána stávající část bude pročištěná, vtoková část bude vyčištěna od náletu, dno potoku bude pročištěno. Nová část je navržena k přestavbě z důvodu nevyhovujícího průtočného profilu a z důvodu vysokého stáří konstrukce. Pro novou konstrukci je uvažovaný monolitický rám světlosti 2,0 m x 1,9 m založený plošně. Návrh profilu byl ověřen hydrotechnickým výpočtem, který je přiložen jako příloha č.3. Výtoková část je rovnoběžným čelem. Na římsu bude umístěno s úhelníkové zábradlí výšky min. 1,1 m. Kolejové lože nad propustek je otevřené s dodržáním min. 330 mm pod dolní hranou pražce. Konstrukce je založena plošně na základu tl. 350 mm. Použit bude podkladní beton tl. 150 mm.

SO 53-19-07	TÚ Vlkoš-Díly - Bzenec, most v ev. km 74,823
-------------	----------------------------------------------

Původní konstrukce bude zrušena z důvodu nevyhovujícího průtočného profilu a z důvodu nedostatečné zatížitelnosti a přechodnosti. Pro novou konstrukci je uvažovaný monolitický rám světlosti 4,0 m x 1,314 m založený plošně. Návrh profilu byl ověřen hydrotechnickým výpočtem, který je přiložen jako příloha č.6. Vtoková a výtoková část je tvořena rovnoběžnými křídly. Prostor pod mostem a na obě strany mostu včetně koryta bude odlážděn, koryto v tvaru s kynetou pro malé průtoky. Na křídlech bude umístěna římsa s úhelníkovým zábradlím výšky min. 1,1 m. Kolejové lože nad mostem je částečně otevřené s dodržáním min. 330 mm pod dolní hranou pražce.

SO 51-19-11	TÚ Kyjov - Vlkoš-Díly, most v ev. km 69,244
-------------	---------------------------------------------

Původní nosné konstrukce bude na dvě fáze odstraněná a nahrazená novou konstrukcí. Nosnou konstrukci mostu pod kolejemi tvoří železobetonová deska tl. 0,7 m. Nosná konstrukce bude rozdělená podélnou dilatací. Při okraji se deska ukončí monolitickými ŽB římsami. Oboustranné zábradlí výšky 1,1 m je navrženo standardně z úhelníků. Spodní stavba včetně křídel bude zachována. Navrhujeme systémovou sanaci pohledových ploch. Trhliny velikosti větší než 1 mm budou sešity metodou dodatečně vlepovanou helikální výztuži. Je navržen nový úložný železobetonový prah, do kterého budou osazené nové ložiska. Ložiska budou

z ocelových kolejnic do kapsy. Na křídlech se osadí nové zábradlí, tam kde je výškový rozdíl nad 2m oproti okolitému terénu.

SO 53-19-04	TÚ Vikoš-Díly - Bzenec, propustek v km 72,995
-------------	-----------------------------------------------

Propustek slouží k převedení bezejmenného toku ID 10207754. Původní konstrukce bude komplet odstraněná a nahrazená novou konstrukcí. Návrh trubního propustku je na základe hydrotechnického výpočtu. Navrhujeme ŽB prefabrikované patkové trouby DN 1200. Trouby budou uloženy v podélném skloně 4,2%. Požadavky SŽDC na trouby jsou uvedeny v MVL 649 a OTP obecních technických podmínkách. Vzhledem na šikmost propustku, vtoková a výtoková šikmá trouba se nedá použít. Monolitické čela objektu tvoří zaústění a vyústění nosné konstrukce, zajišťují zemní těleso, do kterého objekt zasahuje. V horní části se čela ukončí monolitickými ŽB římsami. Zábradlí není navrženo, výškový rozdíl je menší jako 2,0m. Trubní propustek bude uložen na ŽB monolitickou základovou desku. Pod základovou deskou bude provedený podkladní beton z prostého betonu. Základová spára se upraví v podélném skloně. Propustek bude založen plošně a budován v otevřené stavební jámě. Na zlepšení základových poměrů je navrhnutý zhutněný štěrkový polštář.

SO 53-19-10	TÚ Vikoš-Díly - Bzenec, most v km 73,647
-------------	------------------------------------------

Nosnou konstrukci podchodu pod kolejemi tvoří monolitický uzavřený železobetonový rám. Světlá šířka 3,0m. Dále mimo kolejí navazují na tubus podchodu 2 komunikace včetně schodišť - komunikace A, komunikace B, které se na tubus napojují kolmo. Výška stěn komunikací bude min. 1,0m nad okolním terénem. Světlá šířka schodišť a komunikací je 2,5m. V místě, kde zasahuje HPV bude podchod budován do ochranné konstrukce. Navrhujeme železobetonovou vanu. Na zlepšení základových poměrů je navrhnutý zhutněný štěrkový. Konstrukce bude založená plošně a budovaná v uzavřené, místy v otevřené stavební jámě. Objekt je rozdělen na dilatační celky. Povrch pochůzní plochy bude tvořen asfaltobetonem protiskluzovou úpravou. Na schodištích bude tvořen žulovou dlažbou. Na schodištích a komunikacích jsou navrženy oboustranné madla ve dvou výškových úrovních z ocelového trubkového profilu. Přístupové komunikace, včetně schodišť nebudou zastřešeny. To znamená zvýšené nároky na funkční odvodnění podchodu. Před každým vstupem do podchodu je navrženo prefabrikované odvodňovací žlab. V podchodu bude osazený žlab překrytí roštem. Jsou navrženy dvě sběrné čerpací jímky. Podchod bude vybaven elektroinstalací a osvětlením.

SO 53-19-08	TÚ Vikoš-Díly - Bzenec, propustek v ev. km 75,821
-------------	---------------------------------------------------

Propustek slouží k převedení bezejmenného toku ID 10190178. Původní konstrukce bude komplet odstraněná a nahrazená novou konstrukcí. Nosnou konstrukci mostu pod kolejemi tvoří železobetonový monolitický rám světlé šířky 1,5 m. Celková kolmá šířka navrhované nosné konstrukce je 11,0 m. Délka propustku bude 7,0 m. Součástí propustku jsou i oboustranně symetricky stejné železobetonové monolitické rovnoběžné čela s konzolovými křídly. Konstrukce bude jeden monolitický celek, bez dilatací. V horní části se čela ukončí monolitickými ŽB římsami. Oboustranné zábradlí výšky 1,1 m je navrženo standardně z úhelníků. Propustek bude založen plošně a budován v otevřené stavební jámě bez pažení. Na zlepšení základových poměrů je navrhnutý zhutněný štěrkový polštář. Nosná konstrukce bude uložena na ŽB monolitickou základovou desku. Pod základovou deskou bude provedený

podkladní beton z prostého betonu Na zlepšení základových poměrů je navrhnutý zhutněný štěrkový polštář.

SO 54-19-01	ŽST Bzenec, propustek v km 77,602
-------------	-----------------------------------

Propustek slouží k převedení dešťových vod z území - bez identifikace. Po konzultaci s hydrotechnikem bude původní konstrukce částečně odstraněná, bez náhrady. Nový propustek není nutné navrhnut. Výkop se zrealizuje v jedné etapě výstavby. Nový materiál musí být propustný, nenamázavý a dobře zhutnitelný ve smyslu předpisu S4. Konstrukci pražcového podloží řeší železniční spodek.

SO 54-19-02	ŽST Bzenec, podchod v km 77,724
-------------	---------------------------------

V novém stavu budou 2 ostrovní nástupiště se 4 nástupištními hranami délek 170 m a šířky 3,0 m a příchod řešen mimoúrovňově podchodem, který nebude napojen do výpravní budovy.

Konstrukčně bude podchod řešen jako železobetonový uzavřený rám s přístupovými chodníky a schodišti, bude betonován v izolační betonové vaně, vyztužené KARI sítí.

SO 54-19-03	ŽST Bzenec, propustek v ev. km 78,240
-------------	---------------------------------------

Propustek slouží k převedení dešťových vod z území - bez identifikace. Po konzultaci s hydrotechnikem bude původní konstrukce komplet odstraněná, bez náhrady. V novém stavu bude změněn způsob odvodnění žel. spodku, současné příkopy budou zrušeny. Nový propustek není nutné navrhnut. Výkop se zrealizuje v jedné etapě výstavby. Nový materiál musí být propustný, nenamázavý a dobře zhutnitelný ve smyslu předpisu S4. Konstrukci pražcového podloží řeší železniční spodek.

SO 55-19-01	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, podchod v km 79,062
-------------	-----------------------------------------------------

Příchod na nově navržené ostrovní nástupiště bude řešen mimoúrovňově podchodem, který bude po proběhlých jednání prodloužen i směrem na Bzenec - přívoz.

Konstrukčně bude podchod řešen jako železobetonový uzavřený rám s přístupovými chodníky a schodišti, bude betonován v izolační betonové vaně, vyztužené KARI sítí.

SO 55-19-03	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, propustek v ev.km 79,375
-------------	----------------------------------------------------------

Objekt se nachází u železničního přejezdu v širé trati. Objekt se nachází u železničního přejezdu v širé trati. Nosná konstrukce propustku je tvořena deskou se zabetonovanými kolejnicemi, která je uložena na kamenných opěrách s betonovými úložnými bloky. Výška kolejnic cca 150 mm. Rozpětí NK je 1,3 m, světlost 1,0 m. Světlá výška je 1,75 m. Propustek byl v roce 1936 rozšířen o cca 3,85m při stejném řešení nosné konstrukce a opěr. V roce 1989 byla provedena oprava čel propustku.

SO 55-19-04	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, propustek v ev.km 80,160
-------------	----------------------------------------------------------

Objekt se nachází za zastávkou Bzenec - Olšovec. Propustek bude zrušen. Přítok bude sveden levostranným odvodňovacím traťovým příkopem do potoka Syrovinka.

SO 55-19-02	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v km 79,352
-------------	--------------------------------------------------

Most převádí trokolejnou trať přes Vracovský potok. Konstrukce se nachází v místě odsunu trati. Je navržena její demolice a výstavba nové rámové konstrukce. Nová konstrukce bude umístěna cca 100 m ve směru staničení v místě křížení trati a přeložky Vracovského potoka. Předpokládá se rámová konstrukce o úhlu křížení 75 ° a kolmé světlosti 9,0m. Návrh nového mostu respektuje návrh přeložky Vracovského potoka.

SO 55-19-05	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, propustek v ev. km 80,888
-------------	-----------------------------------------------------------

Propustek převádí dvoukolejnou trať přes občasnou vodoteč. Stávající konstrukce bude nahrazena novým rámovým propustkem. Ukončení propustku je navrženo šikmými dílci ve sklonu železničního tělesa. Dle požadavků na migrační koridory a hydrotechnické posouzení je navržen rámový prefabrikovaný propustek o světlosti 2,00 m a výšce otvoru cca 1,07 m.

SO 55-19-06	Úpravy mostu trati Přerov - Břeclav
-------------	-------------------------------------

Zahloubením kolejí byla zvětšena podjezdná výška na 6057 mm. Se zahloubením kolejí a elektrifikací trati Kyjov – Veselí nad Moravou je nutno provést následující opatření:

1, Pro lepší roznos od zatížení vlakem na kolejích se provede mezi opěrami roznášecí železobetonová deska, která slouží zároveň jako rozepření stávajících základů.

Do desky budou po každé straně umístěny 2 chráničky DN 160 pro průchod kabelů.

2, Na spodní stranu mostu se osadí odrazné tyče.

3, Na mostě se provedou svíslé protidotykové zábrany dle ČSN 736223.

4, Jako opatření před nárazem vykolejenými vagóny do opěr mostu se provedou 4 kusy železobetonových zídek, které navedou popř. vykolejené vagóny do otvoru mostu a ochrání opěry před nárazem.

SO 55-19-07	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, propustek v ev. km 82,074
-------------	-----------------------------------------------------------

Propustek převádí dvoukolejnou trať přes nápusť rybníka. Stávající konstrukce bude nahrazena novým rámovým propustkem. Ukončení propustku je navrženo šikmými dílci ve sklonu železničního tělesa. Dle požadavků na migrační koridory a hydrotechnické posouzení je navržen rámový prefabrikovaný propustek o světlosti 2,00 m a výšce otvoru cca 1,75 m.

SO 55-19-08	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v ev. km 82,286
-------------	------------------------------------------------------

Pro novou konstrukci je uvažovaný integrovaný polorám založený na hlubinných základech.

Základy tvoří VP piloty dn 1200mm délky 9m. Každá opěra je založena na 6ks vzdálených od sebe 1,8m. Nad pilotami je opěra konstantní tl. 1,5m výšky 3,05m. Opěry jsou spojeny příčlím z železobetonu s tuhou výztuží, která je tvořena válcovanými nosníky HEB600 po 510mm. Horní povrch příčle je spádován za opěry ve sklonu 1%.

Mostní konstrukce je dvoukolejná bez podélné dilatace a podélné pracovní spáry. Max tl. příčle ve středu je 830mm. Pracovní spára je pouze mezi pilotou a opěrou a pod příčlím. Ocelové nosníky budou v prvním kroku uloženy betonové terče cca 50mm nad pracovní

spárou. Příčel bude betonována na bednění tvořeném ocelovými nosníky bez mezilehlé podpory. Mezi spodní pásnice nosníků se vloží např. dřevocementové desky jako ztracené bednění. Výška nosníku 600mm tzn. L/27,5. Profil byl potvrzen předběžným statickým výpočtem.

SO 55-19-09	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v km 82,596
-------------	--------------------------------------------------

Původně jednokolejný most o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes inundaci. Vzhledem k tomu, že zatížitelnost mostu (nosné konstrukce) v dosavadním stavu je tak nízká, že nedovoluje v novém stavu přechodnost požadovaných traťových tříd D4/120 km/hod a D2/NTR = 160 km/hod, je navržena kompletní přestavba objektu.

Nová nosná konstrukce i spodní stavba je tvořena uzavřeným železobetonovým rámem se „zavěšenými“ rovnoběžnými křídly. Základní parametry jsou: světlost kolmá je 4,00 m, délka přemostění je 4,14 m, volná výška pod mostem je min. 1,76 m.

Po přestavbě dojde ke zvýšení průtočného průřezu pod mostem – vyhoví požadavku Povodí Moravy.

SO 55-19-10	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v ev. km 82,971
-------------	------------------------------------------------------

Objekt převádí 2 koleje přes trvalý vodní tok Smraďavka (správce Povodí Moravy). Vzhledem k charakteru objektu, stáří objektu, změně trasování kolejí a zvýšení rychlosti je navržena kompletní přestavba na nový ŽB uzavřený rám plošně založený s horní příčlím ze zabetonovaných ocelových válcovaných nosníků.

Nutný zdvih nivelety 0,95m při zachování spodní hrany NK. Vzhledem k vyloučenému provozu v obou kolejích navržena dvoukolejná konstrukce odvodněná za opěry. Světlé rozměry zůstávají zachovány, tj délka přemostění 10m. Rozpětí rámu bude 11,0m, křídla budou zavěšená, založení plošné na štěrkopískovém polštáři. Dno bude z důvodů ochrany přírody rostlé.

Vzhledem k rychlosti 160km/h bude na mostě šířkové uspořádání pro VMP3.0. Příčel je vyspádovaná za opěry ve sklonu 1% dle MVL511. Rub opěry je odvodněn příčnou drenáží. Spodní hrana konstrukce je o 180mm výš než původní most což splňuje požadavek Povodí Moravy z úvodní porady o nezhoršovat odtokové poměry v krajině.

Z hlediska POV bude most postaven ve výluce obou kolejí. Přístup na staveniště je po pláni žel. spodku. Kolem mostu bude vybudována u k.č.1 provizorní komunikace s využitím např. stávajícího mostu případně jiného mostního provizoria pro přejezd mechanismů k dalším objektům.

SO 55-19-12	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v ev. km 83,804
-------------	------------------------------------------------------

Objekt převádí 2 koleje přes vodní linii. Vzhledem k charakteru objektu, stáří objektu, změně trasování kolejí a zvýšení rychlosti je navržena kompletní přestavba na nový ŽB uzavřený rám plošně založený s horní příčlím ze zabetonovaných ocelových válcovaných nosníků.

Nutný zdvih nivelety 0,95m při zachování spodní hrany NK. Vzhledem k vyloučenému provozu v obou kolejích navržena dvoukolejná konstrukce odvodněná za opěry. Světlé rozměry zůstávají zachovány, tj délka přemostění 10m. Rozpětí rámu bude 11,0m, křídla budou zavěšená, založení plošné na štěrkopískovém polštáři. Dno bude z důvodů ochrany přírody rostlé.

Vzhledem k rychlosti 160km/h bude na mostě šířkové uspořádání pro VMP3.0. Příčel je vyspádovaná za opěry ve sklonu 1% dle MVL511. Rub opěry je odvodněn příčnou drenáží.

Spodní hrana konstrukce je o 180mm výš než původní most což splňuje požadavek Povodí Moravy z úvodní porady o nezhoršovat odtokové poměry v krajině.

Z hlediska POV bude most postaven ve výluce obou kolejí. Přístup na staveniště je po pláni žel. spodku. Kolem mostu bude vybudována u k.č.1 provizorní komunikace s využitím např. stávajícího mostu případně jiného mostního provizoria pro přejezd mechanismů k dalším objektům.

SO 55-19-13	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v ev. km 84,053
-------------	------------------------------------------------------

Pro novou konstrukci je uvažovaný integrovaný polorám založený na plošných základech.

Základy tvoří patky šířky 5m, excentricky vyložené dovnitř mostu. Pod patkami je navržen polštář z ŠD tl. 1150mm a podkladní beton tl. 150mm. Nad patkami je opěra konstantní tl. 1,5m výšky 4,23m. Opěry jsou spojeny příčlím z železobetonu s tuhou výztuží, která je tvořena válcovanými nosníky HEB600 po 510mm. Horní povrch příčle je spádován za opěry ve sklonu 1%.

Mostní konstrukce je dvoukolejná bez podélné dilatace a podélné pracovní spáry. Max tl. příčle ve středu je 840mm. Výška opěry je 4,23m. Pracovní spára je pouze mezi patkou a opěrou a pod příčlím. Ocelové nosníky budou v prvním kroku uloženy betonové terče cca 50mm nad pracovní spárou. Příčel bude betonována na bednění, tvořeném ocelovými nosníky bez mezilehlé podpory. Výška nosníku 600mm je L/27,5. Profil byl potvrzen předběžným statickým výpočtem.

Křídla na obou opěrách jsou zavěšená, vzhledem k tomu, že je křížení s vodním tokem šikmé budou svahová křídla na obou stranách jinak dlouhá dle svahových úprav.

SO 55-19-14	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v ev. km 84,952
-------------	------------------------------------------------------

Mostní objekt převádí dvoukolejnou trat' přes inundaci. Rychlost se v novém stavu zvyšuje na 160 km/h. Dle statického přepočtu je zatížitelnost mostu $ZLM71=0.73$. Most nevyhovuje z hlediska přechodnosti pro traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h a traťovou třídu D2 s přidruženou rychlostí 160 km/h a proto bylo rozhodnuto o přestavbě. Další z důvodů přestavby je nevyhovující VMP 3.0 a TK o cca 0.75 m. Je navržena demolice stávajícího objektu v celém rozsahu a výstavba nové žb polorámové konstrukce. Výška spodní hrany příčle bude zvednutá o 0.65 m od spodní hrany stávající nosné konstrukce co má za následek zvýšení kapacity průtočného profilu. Nový rám bude jednotvorový kolmý. Světlost nové konstrukce bude zachována dle stávajícího stavu 5.0 m. Tloušťka příčle bude 550 mm s náběhy ve vetknutí. Na opěry budou navazovat rovnoběžná křídla s římsami. Na římsu bude osazeno nové úhelníkové zábradlí. Povrchová voda bude svedena do příčné drenáže za opěry, vyústění drenáže bude osazeno do přilehlých svahů. Dno rámu, vtok i výtok budou odlážděny kamenem do betonu. Odláždění bude ukončeno prahy. Dle provedeného IG průzkumu se v základové spáře do hloubky cca 5 m nacházejí fluviální jíly F6/F4, které jsou nebezpečně namrzavé. Proto bylo navrženo hlubinné založení mostu na velkopřůměrových pilotách. Vzhledem k vyloučenému provozu v obou kolejích je navržena rámová konstrukce bez podélné dilatační spáry. Koryto inundace bude zpevněno kamenem do betonu. Staveništní provoz bude využívat provizorní komunikaci zbudovanou násypem vpravo trati. Přestavba mostu, včetně objízdné komunikace bude probíhat na drážním pozemku. Stavídlo na vtoku nebude stavbou nijak zasaženo.

SO 55-19-15	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, most v ev. km 85,556
-------------	------------------------------------------------------

Objekt se nachází v širé trati mezi Bzencem a Veselím nad Moravou. Most jedním polem překonává vodní tok Bařův kanál. Stávající nosná konstrukce i spodní stavba mostu budou z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání, stáří objektu a limitní rychlosti pro uložení koleje na mostnicích demolovány. Rychlost na mostě v novém stavu bude 120 km/h a trať je v přímé. Při návrhu prostorového uspořádání se tedy uplatní VMP 2.5.

Vodní tok i polní cesty budou přemostěny jednokolejnou jednootvorovou ocelovou plnostěnnou mostní konstrukcí. Hlavní nosníky budou vysoké 2.5 m. Mostovka je navržena jako dolní příčnicková. Světlost je oproti stávajícímu mostu zvětšena z 20.0 m na 24.0 m kvůli oddálení nových žb opěr od stávajících nábrežních zídek vodního toku, které by mohli být při výstavbě poškozeny. Toto řešení umožňuje i případné rozšíření Bařovho kanálu v budoucnosti. Spodní stavbu tvoří žb opěry s rovnoběžnými zavěšenými křídly. Opěry jsou založeny na dvou řadách velkopřůměrových vrtaných pilot $\varnothing 900$ mm délky 11 m.

Po přestavbě mostu nebudou dodrženy normové parametry pro výšku konstrukce nad hladinou stoleté vody. Spodní hrana nosné konstrukce bude 160 mm nad Q100 a zároveň 580 mm pod KNP. Oproti stávajícímu stavu ale dojde ke zlepšení, kdy spodní hrana nové NK bude 272 mm nad starou. Hladina Q100 tak bude most ovlivňovat tím, že nebude mít dostatečnou rezervu pod NK a bude v úrovni ložisek. Plavební výška bude po přestavbě zvětšena z 3.40 m na 3.67 m.

Zábradlí na NK navrženo není, umístěno bude pouze na křídlech mostu. Odvodnění NK bude zajišťovat pouze dostředný příčný sklon vany kolejového lože 3.2% protože podélně je most ve vodorovné. Odvodňovače v ose mostu budou umístěny po 1.5 m.

Most bude budován za úplné výluky obou kolejí. Přístup k mostu z okolních cest není pro těžkou techniku možný. Z tohoto důvodu je v POV stavby pro tento úsek trati uvažováno se souběžnou komunikací, která bude v místě vodního toku přemostěna mostním provizoriem ŽM 16 na provizorních opěrách.

SO 55-19-17	TÚ Bzenec - Veselí nad Moravou, propustek v ev. km 86,107
-------------	-----------------------------------------------------------

Propustek převádí dvoukolejnou trať přes občasnou vodoteč. Stávající konstrukce bude demolována a ve vzdálenosti cca 10 m ve směru staničení bude vybudován nový trubní propustek vyhovující řešení odvodnění železničního tělesa. Nový propustek je navržěn z prefabrikovaných trub DN 1000. Ukončení propustku navrženo šikmými dílci ve sklonu železničního tělesa. Na vtoku bude provedena vtoková jímka z kamenné dlažby do betonu, na výtoku bude propustek napojen na řešení odvodnění železničního spodku.

SO 56-19-01	TÚ Bzenec - Moravský Písek, most v ev. km 0,265
-------------	-------------------------------------------------

Most přemostňuje tok Syrovinka. Navrhuje se řešení ze zachováním stávající nosné konstrukce mostu. Jsou navrhovány rekonstrukční práce na mostu. Ocelová konstrukce bude vybrána mimo svoji polohu a zcela očištěná, případně poruchy opraveny a nanovo opatřena protikorozií ochranou. Chodníkové plechy a zábradlí budou taky očištěné a opatřené novou protikorozií ochranou. Ložiska se očistí a opatří novou PKO. Po dokončení prací na spodní stavbě a ocelové konstrukci bude most vložen na původní místo. Železniční svršek bude vyměněn za nový a uloženy na nových mostnicích. Spodní stavba bude sanována, vybudují se nové úložné prahy. Povrch betonu bude vyspravený pomocí reprofilační malty a opatřen ochranným a sjednocujícím nátěrem. Koryto bude pročištěno v přilehlém úseku a svahy pod mostem se opevní kamenem do betonového lůžka, nebo se očistí až na původní opevnění. Za rubem opěr se zřídí nová rubová drenáž s vyústěním na svah toku a vybuduje nová

přechodová oblast ze ZKPP v délce 12m na obě strany. Na pravé straně mostu se osadí nové kabelové chráničky uchycené ke konzolám chodníku.

SO 56-19-02	TÚ Bzenec - Moravský Písek, propustek v ev. km 0,763
-------------	------------------------------------------------------

Původní konstrukce bude zrušena z důvodu nevyhovujícího průtočného profilu a z důvodu vysokého stáří konstrukce. Pro novou konstrukci je uvažovaný monolitický rám světlosti 1,7 m x 2,15 m založený plošně. Návrh profilu byl ověřen hydrotechnickým výpočtem, který je přiložen jako příloha č.5. Vtoková část je tvořena samostatnými oddílatovanými rovnoběžnými křídly. Výtoková část je tvořena také samostatnými oddílatovanými křídly. Z důvodu návaznosti na sousední objekt na polní cestě je uvažováno s U-rámovou přepojovací konstrukcí. Na křídlech bude umístěna římsa s úhelníkovým zábradlím výšky min. 1,1 m. Kolejové lože nad propustek je uzavřené s dodržением min. 330 mm pod dolní hranou pražce. Konstrukce je uložena na základu tl. 350 mm, konstrukce bude budována na podkladní beton tl. 150 mm.