

Záznam ze všeprofesní porady

konané korespondenčně dne 1.12.2020

ke zpracovávání dokumentace

„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7844 v km 17,407 trati odb. Moravice (mimo) – Svobodné Heřmanice (včetně)“

Obeslaní:

a) Organizační útvary GŘ SŽ

- úsek modernizace dráhy, Odbor přípravy staveb (O6) – O6sek@spravazeleznice.cz
- úsek řízení provozu, Odbor řízení provozu (O11) – O11sek@spravazeleznice.cz
- úsek řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk (O12) – O12sek@spravazeleznice.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy Odbor traťového hospodářství (O13) – O13sek@spravazeleznice.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) – O14sek@spravazeleznice.cz

b) Organizační jednotky SŽ

- Stavební správa východ (SSV) – ssvsek@spravazeleznice.cz
- Oblastní ředitelství Ostrava (OŘ) – orovasek@spravazeleznice.cz
- Správa železniční geodézie Olomouc (SŽG) – SZGOLCsek@spravazeleznice.cz
- Správa železniční energetiky (SŽE) – SZEsek@spravazeleznice.cz
- Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC) – TUDCsek@tudc.cz

c) Ostatní

- Městys Litultovice - jan.birgus@litultovice.cz
- OÚ Mladecko - obec.mladecko@seznam.cz

Projekční tým:

Zakázku zpracovává sdružení firem **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.** a Signal Projekt

s.r.o

Hlavní inženýr projektu (HIP) – Ing. Michal Kasaj (MCO)

Žel. zabezpečovací zařízení – Jaromír Kielor (Signal Projekt)

Žel. sdělovací zařízení – Ing. Helena Havlenová (Signal Projekt)

Žel. svršek a spodek - Ing. Michal Kasaj (MCO)

Žel. přejezdy - Ing. Michal Kasaj (MCO)

Žel. mosty, propustky a zdi – Ing. Kamil Jordán (MCO)

Pozemní stavební objekty – Ing. Vladimír Vavřín (MCO)

Trakční a energetická zařízení – Ing. Martin Vanský (Signal Projekt)

Stupeň dokumentace:

Předmětem zadání je zpracování dvou stupňů dokumentace:

1. Dokumentace pro společné povolení (DUSP)
2. Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Osazení stupně dokumentace bude DUSP+PDPS, nebude zvlášť vyhotovována samostatná dokumentace DUSP a PDPS.

Místo stavby:

Předmětem zadání je:

Místem stavby je část traťového úseku 227106 – Dolní Životice - Mladecko. Přesněji se jedná o úsek v rozsahu km 17,313 až km 17,464.

Termíny:

1. Dílčí etapa – do 7 měsíců od nabytí účinnosti Smlouvy, tj. do 21.4.2021
 - o Předání ZP k připomínkám
2. Dílčí etapa – do 10 měsíců od nabytí účinnosti Smlouvy, tj. do 21.7.2021
 - o Předání čistopisu ZP se zpracovanými připomínkami

Záznam:

1. **Zabezpečovací zařízení:**

PS 01-01-31 PZS v km 17,407 (P7844)

Náplní tohoto objektu je doplnění závor na přejezdu P7844 v ev. km 17,407 trati Odbočka Moravice – Svobodné Heřmanice. Spolu s doplněním závor bude provedena také náhrada veškeré vnitřní i venkovní technologie PZS (stávající typ PZS je AŽD71). V případě umístění nové vnitřní technologie do stávajícího reléového domku bude uvažováno, vzhledem k jeho výšce, s vnitřní výstrojí ve dvou reléových stojanech. PZS bude reléového typu, kategorie 3ZBL (3. kategorie, celé závory, s pozitivní signalizací, s přenosem informace na strojvedoucího pomocí přejezdníků). Na přejezdu je navrženo umístit 4 výstražníky a celé závory (břevna z pravé i levé strany silnice). Vzhledem k velmi tupému úhlu křížení budou výstražníky po pravé straně silnice umístěny na samostatných stožárech a budou předloženy před závoru. Výstražníky budou v LED provedení. Na přejezdu jsou navržena břevna nad 7,5m. Je uvažováno s břevny s kompozitních materiálů s břevnovými svítilnami. Tyto délky jsou aktuálně v ověřovacím provozu na tratích SŽ a je nutné i v této stavbě, pokud je chceme použít, počítat také s ověřovacím provozem. Vzhledem k 4 - kvadrantovému provedení závor bude projekt uvažovat s aplikací sekvenčního sklápění (předem je nutno upozornit na dlouhou dobu stání vozidel na přejezdu – rozhodující uživatel chodec, rovněž i strojvedoucí bude muset v dostatečném časovém předstihu použít pager ze směru od Svobodných Heřmanic – dlouhá přibližovací doba). PZS bude vybaveno zařízením pro nevidomé a slabozraké včetně doplňku břevna závor v místech komunikace pro pěší (chodník). Volnost kolejiště bude kontrolována pomocí počítače náprav. Výstraha bude spouštěna stejně jako dnes, směrem z trati od Odb Moravice spouštěna vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku a směrem z

dopravný d3 Mladecko (od Svobodných Heřmanic) je spouštěna ručně pomocí pageru, případně na ovládací skříňce (Pst.). Stávající ovládání uvnitř budovy bude zrušeno vzhledem k budoucímu prodeji budovy. Zrušení výstrahy je provedeno pomocí směrového výstupu počítače náprav. PZS bude vybaveno diagnostikou s místním vyčítáním dat, která bude umožňovat, podle předem nastavených kritérií, zasílat informace o snímaných událostech pomocí SMS zpráv nebo emailem. Náhradním napájením bude bezúdržbová baterie NiCd umístěna na podstavci v reléovém domku, dobíjena odpovídajícím dobíječem. Neproměnný přejezdník směrem od Odbočky Moravice se bude muset posunout o 10m dále od přejezdu (stávající umístění by neodpovídalo vypočtenému okraji přejezdu).

Dotazy k řešení:

- Umístění lichoběžníkové tabulky od Odbočky Moravice v zaměření neodpovídá stávající dokumentaci. Bude toto nějakým způsobem uvedeno do souladu? Co bude uvedeno jako správný stav?
- Bude nutné situování na posunutý neproměnný přejezdník v rámci projektu? Trať je zde v přímé.
- Bude se do výkopu připokládat HDPE trubka, případně XN kabel? – **probíhá výpočet vlivu VVN. – zapsal: Ing. Michal Kasaj (HIP)**
- V místě výstražníku „A“ a závory „ZA“ je předpokládána kolize se stávajícím potrubím. Otázka na HIPa, jakým způsobem bude vyřešeno? – **Bude provedena přeložka kanalizace do chodníku. – zapsal: Ing. Michal Kasaj (HIP)**

zapsal: Jaromír Kielor

2. Sdělovací zařízení

Budou instalovány dva kamerové stožáry vždy se dvěma kamerami s IR přísvitkem, pro každý směr jeden stožár.

Oproti běžným zvyklostem bude jeden stožár umístěn do opačného směru – špatný výhled (skála, oblouk).

Jedna kamera bude přehledová, druhá pro čtení RZ. Na stožáru nutno počítat s rezervou pro další kameru Policie ČR.

Ke každému kamerovému stožáru budou dovedeny 3 kabely FTP – 2x ke kamerám, 1x rezervní pro kameru Policie ČR (detekce přestupků). Kabely CYKY nebudou. Budou doplněny přepět'ové ochrany na kabely.

Kabely budou zataženy do trubky HDPE40 zelené barvy.

V RD bude umístěn nový RACK pro CCTV 600x600 stojanový. Zde bude nový NVR, switch+PoE, monitor a UPS 1000VA.

RACK bude navržen s rezervou pro budoucí umístění dalšího kamerového systému Policie ČR (detekce přestupků) – v tomto projektu není tento systém řešen.

Bude pouze místní záznam (přenos ani připojení nebude řešeno).

Napájení bude z rozvaděče napájení releového domku.

Vzhledem k tomu, že v RD budou uchovávány kamerové záznamy, bude nutné RD zabezpečit proti neoprávněnému vniknutí. V rámci PS DDTS ŽDC bude do přejezdového domku dodáno zařízení FlexiCube, do kterého bude připojeno jedno PIR čidlo, jedno čidlo otevřených dveří a kouřové čidlo. Zařízení FlexiCube bude zaintegrováno do systému DDTS ŽDC. Nejedná se o PZTS.

Připojení do DDTS bude doplněno také na základě připomínek O14.

Tento systém je nyní v ověřovacím provozu a předpokládá se, že v době realizace již bude zaveden pro použití u SŽ.

Napájení zařízení FlexiCube bude řešeno variantně.

Pro DDTS bude samostatný provozní soubor.

Stávající VTO bude demontován. Do nové společné přístrojové skříně bude umístěn nový VTO. Dodávku skříně tento PS neřeší. Stávající TK 5XN0,8 bude ukončen celým profilem. V místě odbočení do RD bude proveden oboustranný výpich, bude nová odbočná spojka.

zapsala: Ing. Helena Havlenová

3. Žel. svršek a spodek

SO 01-10-01 - t.ú. odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně) - železniční svršek

Popisy staničení v jednotlivých výkresových přílohách jsou vztaženy ke staničení koleje č. 1 dle stavebního projektu žst. Mladecko poskytnutého od SŽG Olomouc.

Kolejové úpravy, respektive jejich počátek je situován v km 17,313 825 v bodu začátek přechodnice směrového oblouku. Od tohoto staničení je navrženo směrové a výškové vyrovnání koleje do polohy dle projektu SŽG Olomouc. Začátek samotných kolejových úprav je situován až od km 17,390 528 a konec rekonstrukce je v km 17,427 928, na který rovněž navazuje směrová a výšková úprava koleje do staničení km 17,464 004. Rekonstrukce železničního svršku zahrnuje provedení nového kolejového lože a stávající kolejnice, podpory a drobné kolejivo budou nahrazeny novým materiálem. Návrh kolejového řešení počítá s rychlostními profily $V_{100} = 50$ km/h. Konstrukce žel. svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla pro třídu zatížitelnosti D3/D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Tvar železničního svršku je navržena 49 E1 na betonových pražcích SB8P s tuhým podkladnicovým upevněním. V místě přejezdových panelů je navrženo upevnění kolejnic s antikorozní úpravou.

Kolej je navržena jako stykovaná.

Návrh nové geometrie koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc.

Směrové poměry

Návrh směrového řešení koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc. V rozsahu rekonstrukce žel. svršku se nachází 1 směrový oblouk o poloměru $R = 400$ m s přechodnicemi dl. 20 m a převýšením $D = 50$ mm.

Sklonové poměry

Návrh směrového řešení koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc. V rozsahu rekonstrukce žel. svršku se nachází 2 lomy sklonů. Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě

lomů sklonů je použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou, dle ČSN 73 6360-1. Poloměry zaoblení jsou navrženy 1 500 a 3 000 m.

Max. sklon je navržen 15,265 ‰.

Železniční svršek v rekonstruované traťové koleji:

- nové kolejnice tvaru 49 E1 (dlouhé kolejnicové pasy dl. 37,5 m)
- nové betonové pražce dl. 2,42 m o min. hmotnosti 270 kg s úklonem úložné plochy 1:20, s podkladnicovým tuhým upevněním (upevnění typ K se svěrkami ŽS4)
- rozdělení pražců „u“
- kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm (železniční štěrk)
- obecně je uvažováno s jakostí oceli R 260

Upevňovadla jsou pod přejezdovou konstrukcí v antikorozi úpravě.

Při směrové a výškové úpravě stávajících kolejí na betonových pražcích je uvažováno s doplněním štěrkového lože.

Výstroj trati

Bude odstraněn stáv. betonový hektometrovník 17,400 a nahrazen novým v nové poloze.

SO 01-11-01 - t.ú. odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně) - železniční spodek

Železniční přejezd se nachází na regionální trati č. 307. Rekonstruovaný úsek koleje zahrnuje přímý úsek, na který navazuje směrový oblouk s přechodnicemi. Rozsah rekonstrukce žel. spodku km 17,390 528 – 17,427 928.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena konstrukce pražcového podloží, vč. ZKPP dle předpisu S4. Dále je navrženo odvodnění žel. spodku pomocí trativodu.

Řešená stavba se nachází na regionální trati odb. Moravice – Svobodné Heřmanice, v místě žel. přejezdu P7844.

Parametry modulu přetvárnosti jsou stanoveny dle tabulky 1, přílohy 6 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek:

- zemní pláš $E_0 = 15 \text{ MPa}$
- pláš spodku $E_{e1} = 30 \text{ MPa}$

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží (dále jen ZKPP) v oblasti přejezdu je hodnota modulu přetvárnosti stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek:

- pláš spodku $E_{e1} = 50 \text{ MPa}$

Navržená skladba zesílené konstrukce pražcového podloží odpovídá typu 2 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC Ž 4.2. Délka přechodové oblasti ZKPP je navržena v souladu s čl. 15 VL SŽDC Ž 4.2 v délce 5,0 m.

Návrh skladby zesílené konstrukce pražcového podloží od ložné plochy pražce:

Typ Z 2.1

- kolejové lože - drcené kamenivo frakce 31,5/63 mm, tloušťka 350 mm

- šterkodrt' frakce 0/32 mm, tloušťka 500 mm
- přehutněná zemní pláň

$E_{or} \leq 10 \text{ MPa}$

Odvodňovací systém

Odvodnění železničního spodku je navrženo za pomoci trativodního potrubí. Vzhledem k navržené tloušťce konstrukční vrstvy 500 mm z propustného materiálu, není trativod navržen až pod úrovní zemní pláň, ale v hloubce min. 1,20 m pod niveletou koleje.

Trativod je navržen ve sklonu 3 ‰. Při navržení sklonu $\geq 5 \text{ ‰}$ dojde ke snížení dna trativodu a tím ke znemožnění jeho vyústění nebo k neúměrnému navýšení nákladů.

Trativod je navržen z plastových trativodních trubek - bude použito tvrzeného materiálu PE-HD – DN 150, s hladkou vnitřní stěnou, perforace pouze v horní polovině trubky.

V místech, kde trativod přechází pod komunikací, budou zřízeny betonové opěrky na bocích trativodní trubky z betonu C16/20, horní plocha betonu bude spádována k částečně odkrytému trativodu sklonem 20 ‰, dle vzorového listu SŽDC (ČD) Ž3.21 – přechod trativodu pod kolejí.

V místě vrcholové šachty je trativod situován 1,20 m pod niveletou koleje. Základním typem trativodní šachty je plastová šachta z vysoce odolného tvrzeného materiálu PE – HD DN 400.

zapsal: Ing. Michal Kasaj

4. Žel. přejezdy

SO 01-11-01 - t.ú. odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně) - železniční přejezd P7844 v km 17,407

Místem stavby je Městys Litultovice, místní část Luhy, přesněji železniční přejezd P7844 v ev. km 17,407 na silnici I/46 km 99,685 směr Olomouc - Opava. V rámci rekonstrukce je navržena nová konstrukce železničního přejezdu dle požadavků SŽ. Konstrukce přejezdu je plynule napojena na stáv. komunikaci.

Rozsah rekonstrukce je dán polohou nových závorových břevien.

Přejezdová konstrukce

Železniční přejezd bude tvořen celopryžovými vnitřními a vnějšími přejezdovými panely s modulem 1,20 m. Minimální šířka samotné konstrukce přejezdu je dána šířkou komunikace a přilehlého chodníku. Jeho přesná šířka je dána také modulem přejezdových panelů, tedy 26,40 m.

Vnější přejezdové panely budou použity standartní (bez převýšení a snížení). Přejezdová konstrukce bude doplněna pojistkami proti posuvu, které zajistí jeho stabilizaci. Vnější panely o rozměru 1200 mm budou uloženy na přejezdových závěrných zídkách tvaru T a na hliníkových nosičích o rozměrech 910/590.

Závěrné zídky budou uloženy do lože z cementové malty M25 XF4 na prefabrikované základové bloky B 35 uložené na podkladní beton C16/20 XC2. V blízkosti žel. přejezdu je nutné dodržet rozdělení pravic U (600 mm). Vnitřní panely o rozměru 1200 mm pro rozchod kolejí 1435 mm budou uloženy na betonových pravicích dl. 2,42 m.

Úprava komunikace

Celkový rozsah úprav komunikace je vlevo od koleje (ve smyslu staničení koleje) do vzdálenosti 39 m. Vpravo úpravy sahají do vzdálenosti 19 m od průsečíku osy koleje a počátku úprav komunikace. Celkový rozsah zásahu do původní komunikace je tedy 58 m.

V souvislosti s pokládkou nové přejezdové konstrukce, bude zcela vybouráno vozovkové souvrství a to včetně podkladních vrstev v rozsahu mezi novými závorovými břevny. Na stávající stav bude navázáno odstupňováním jednotlivých vrstev komunikace s přesahem vrstvy 0,5 m. V místě odstraněné komunikace bude zřízená nová konstrukce vozovky dle katalogového listu TP 170:

KATALOGOVÝ LIST D0-N-I-PIII, TDZ III

- Asfaltový koberec mastixový (ČSN EN 13108-5)	SMA11+ 50/70	50 mm
- Spojovací postřik asfaltový (ČSN 73 6129)	PS;A	0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL16+ 50/70	60 mm
- Spojovací postřik asfaltový (ČSN 73 6129)	PS;A	0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP16+ 50/70	60 mm
- Infiltrační postřik asfaltový (ČSN 73 6129)	PI	1,00 kg/m ²
$E_{\text{def},2} = \text{min. } 150 \text{ MPa}$		
- Mechanicky zpevněné kamenivo (ČSN 73 6126)	MZK	200 mm
$E_{\text{def},2} = \text{min. } 90 \text{ MPa}$		
- Štěrkodrt' frakce 0/32 (ČSN 73 6126)	ŠD _A	min. 250 mm
Celkem		min. 610 mm

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$. Pro zjištění únosnosti zemní pláň se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo předepsané únosnosti zemní pláň, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm štěrkodrtí frakce 0/63.

Šířkové uspořádání komunikace

Šířkové uspořádání komunikace v blízkosti přejezdu je navrženo MS2 10,5/8/50. Šířkové uspořádání je patrné ze vzorového řezu - PD č. 4 s návazností na stávající stav v rozsahu vyplývajícím z podélného profilu - PD č. 3 Podélný profil. Komunikace je navržena se zákl. šířkou jízdních pruhů 3,0 m s rozšířením o 0,25 m na vnitřní straně směrového oblouku a s vodicími proužky šířky 2 x 0,5 m.

Směrové a sklonové poměry komunikace

Směrové i sklonové poměry komunikace vycházejí z původní geometrie. Při návrhu byla snaha co nejvíce stávající geometrii respektovat. Je navržen 1 prostý směrový oblouk o poloměru 100 m a délky 31,6 m.

Niveleta komunikace kopíruje stávající stav a pohybuje se v rozmezí 0 – 0,50 %.

Výškový průběh nivelety je patrný z přílohy této PD č. 3 Podélný profil.

Výškové oblouky jsou navrženy ve smyslu normy ČSN 73 6380.

Příčný sklon na počátku rekonstruovaného úseku je střežovitý a plynule přechází v jednostranný sklon klesající na vnitřní stranu směrového oblouku. Hodnota jednostranného sklonu

v bezprostřední blízkosti přejezdu je 0,1 % opačného smyslu. Poté se mění zpět na střechovitý. Pro změnu příčných sklonů bude využito vzetupnice se sklonem max. 1,2 %.

Základní příčné sklony přejezdové komunikace jsou dány podélným sklonem koleje, výškami závěrných zídek a možností navázání nové konstrukce na stávající stav.

Stavba chodníků

V rámci stavby bude v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. prodloužen stávající chodník tak, aby chodci při přechodu dráhy nebyli nuceni používat vozovky silnice I. třídy. Šířka chodníku bude shodná se stávajícím 1,65 m s rozšířením v místě úprav pro nevidomé na 1,75 m. Délka rekonstrukce chodníku odpovídá délce rekonstrukce vozovky, z toho dl. nového chodníku je 37 m. Povrch chodníku je navržen z betonové dlažby a je z obou stran lemován betonovým obrubníkem. Na straně vozovky silničním betonovým obrubníkem (dl. 1000/ v. 250/ š. 150) do betonové opěry C20/25 osazený +0,12 – 0,15 m nad povrchem vozovky (v místě přejezdu zapuštěný), na straně zeleně parkovým obrubníkem (dl. 1000/ v. 200/ š. 50) do betonové opěry C16/20 osazený +0,06 m nad povrchem chodníku. V prodloužení stávajícího chodníku budou v blízkosti přejezdu osazené betonové palisády v dl. 7,5 m do Konstrukce chodníku je navržena dle katalogového listu TP 170:

KATALOGOVÝ LIST D2-D-1

Betonová dlažba		DL	60 mm
Lože ze štěrkodrti	fr. 4/8	L	40 mm
Štěrkodrt'	fr. 0/32ŠD		150 mm
Celkem			250 mm

Plán musí vyhovovat $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$

Bezbariérové úpravy

Podélné sklony komunikací nepřekračují 8,33 %, příčný sklon chodníku nepřekračuje 2 %. Vodicí linie pro nevidomé a slabozraké je tvořena betonovým obrubníkem osazeným 0,06 m nad přilehlým terénem. Před přejezdem je navržena rampa dl. 1,8 m (max. sklon 1:12) pro výškový přechod chodníku do úrovně přejezdové konstrukce. Před závorovými břevny je navržen varovný pás š. 0,4 m a signální pás š. 0,8 m a dl. min. 1,5 m u zvýšené obruby na rozhraní chodníku a zeleně. Varovný i signální pás jsou tvořeny hmatnou dlažbou s vizuálním kontrastem vůči okolnímu povrchu (např. červená barva). Použitá dlažba musí splňovat požadavky TN TZÚS 12.03.04 - 06. Okolo signálního a varovného pásu musí být rovinný povrch š. 0,4 m (min. 0,25 m) tvořený dlažbou bez sražených hran.

Odvodnění komunikace

Odvodnění zemní pláně této komunikace je příčným sklonem pláně v hodnotě 3,00 %, kdy je srážková voda a vsakována do okolního terénu.

Komunikace před i za přejezdem je odvodněna kombinací příčného a podélného sklonu na straně s chodníkem do uličních vpustí napojených na svodné potrubí, na straně bez chodníku voda odtéká volně do terénu podél komunikace.

Stávající silniční příkop bude zatrubněn v rámci SO 01-22-01.

Odvodnění železničního přejezdu

Protože je podélný sklon komunikace před i za přejezdem téměř nulový, není navrženo samostatné odvodnění.

zapsal: Ing. Michal Kasaj

5. Mosty, propustky, zdi

Za přejezdem ve směru staničení se nachází propustek v ev. km 17,422. Šikmý propustek cca 40° v těsné blízkosti železničního přejezdu. Propustek je zcela zasypaný – na vtoku je do propustku zaústěno vyústění dešťové kanalizace DN150. K propustku se nedochovala archivní, viditelné jsou pouze betonové římsy. Vzhledem ke stavu propustku bude provedena kompletní přestavba. Z důvodů konfigurace terénu a úprav přejezdu s chodníkem je nutné provést i úpravu dešťové kanalizace na vtoku (nátok do propustku) a úpravu na výtoku resp. zaústění propustku až do nejbližší šachty, tzn. Tato úprava bude rozdělena do 3 samostatných stavebních objektů dle správcovství / vlastnictví.

SO 01-21-01 – železniční propustek

Vzhledem k charakteru, stáří objektu a špatnému stavebnímu stavu je navržena kompletní přestavba na novou ŽB prefabrikovanou troubu.

Stávající propustek bude vybourán až na úroveň nového podkladního betonu. Nový propustek bude ŽB prefabrikovaná trouba DN600. Objekt je navržen dle zásad MVL 649. Trouba bude uložena do ŽB desky – do sedla pod úhlem 120°. Ukončení trub bude na vtoku i výtoku do ŽB monolitické jímky, kde bude rozhraní jednotlivých stavebních objektů, tzn. i rozhraní vlastnictví/správce.

Jedná se o celkem 3ks hrdlových trub délky 2,5m a 1ks propojovací. Celková délka trouby bude 8,6m. Podélný sklon propustku bude 1,0%. Nová NK propustku bude uložena na ŽB monolitický základ. Vtok i výtok bude opatřen ŽB monolitickou šachtou. Šachta bude obdélníkového půdorysu o světlosti 0,8 x 1,2m se zkoseným rohem, do kterého bude napojena trouba (zkosení je z důvodů úhlu křížení). Dno jímky bude opatřeno spádovým betonem s vymodelováním nátoku do trouby. Jímka bude opatřena kompozitním poklopem osazeným do ocelového rámu. Poklop bude pochůzí, na vtoku s oky 50x50, na výtoku s oky 20x20 (výtoková šachta se nachází v chodníku). Do výtokové jímky bude zaústěna drenáž odvodnění železničního spodku a dešťové svody z reléového domku. Zaústění do vtokové jímky i vyústění z výtokové jímky bude součástí samostatného SO (SO 01-31-01).

zapsal: Ing. Kamil Jordán

6. Potrubní vedení

SO 01-31-01 – dešťová kanalizace

Nová část dešťové kanalizace bude začínat ve stávající šachtě před žel. přejezdem (ve směru od Opavy). Z šachtice povede v nové trase pod chodníkem až do šachty železničního propustku. V této části budou 2 ks šachtic, v každé šachtici bude půdorysný lom. Za železničním propustkem povede kanalizace pod chodníkem, dále zeleným pásem a pod sjezdem k lomu až do stávající šachtice silničního propustku ev.č. 46-337.1p. V tomto úseku budou 2ks šachtic.

Trouba bude v celé délce z PP/HDPE DN 300, revizní šachty PP/HDPE DN600 s poklopem a šachtovým dnem. Před žel. propustkem bude kanalizace v nezapažené rýze, za žel. propustkem bude rýha pažená rozpěrným systémovým pažením.

Zaústění trouby do šachet bude vždy zatěsněno, případně dobetonován (u napojení na stávající šachtice).

Podélný sklon bude 0,5% ÷ 1,0% - sklon bude přizpůsoben dle skutečné výšky vodovodního potrubí, které bude kanalizace v místě sjezdu křížit.

zapsal: Ing. Kamil Jordán

7. Pozemní stavební objekty

Objekt nového reléového domku (RD) bude proveden jako železobetonový kontejner osazený na základové pásy půdorysných rozměrů 4,5 x 3 m ze ztraceného bednění. Součástí základů bude uzemňovací pásek. Objekt bude mít jedno nadzemní podlaží. Budova bude zastřešena sedlovou střechou.

Reléový domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt. Světla výška místností bude 2,54m. Prefabrikát budovy bude uložen na základových pásích z ŽB ze ztraceného bednění. Střecha budovy bude dřevěná sedlová se sklonem 30°, krytá z hliníkové krytiny v imitaci tašky v barvě tmavě červené. Při výrobě prefabrikátu bude budova vybavena el. instalací, vzduchotechnikou a el. temperováním. Domek bude vybaven okapovými žlaby a svody, dešťové vody budou svedeny do vsakovací jámy.

zapsal: Ing. Vladimír Vavřín

8. Trakční a energetická zařízení

Stávající stav

Stávající napájení PZS P7844 je z výpravní budovy v ŽST Mladecko, která je připojena z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s.

Navrhovaný stav

Z důvodu předpokládaného možného prodeje výpravní budovy je nutné vymístit zařízení mimo výpravní budovu. Stávající přípojka z distribuční sítě bude ponechána jako přípojka pouze pro objekt výpravní budovy a pro technologii Správy železnic, s.o. bude vybudována nová přípojka z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s..

Na ČEZ Distribuce, a.s. bude podána žádost o zřízení nového odběrného místa.

Nová přípojka bude ukončena v nové pojistkové skříni HDS (rozhraní vlastnictví ČEZ a SŽ) na pozemku dráhy vedle výpravní budovy u stávajícího rozvaděče osvětlení RO. V tomto místě bude také umístěn elektroměrový rozvaděč se sazbovým jističem 25A/3.

Z elektroměrového pilíře RE bude vyveden kabel do nové pojistkové skříně KS1, z níž bude napájen nový rozvaděč osvětlení a vyvedeno nové kabelové vedení směrem k přejezdu P7844, kde bude ukončeno v nové společné přístrojové skříni pro přejezd s označením RP7844, která bude umístěna u stěny reléového domku.

Odběr SSZT bude podružně odměřen a osvětlení bude ve zbytku měření.

zapsal: Ing. Martin Vanský

<i>Název 1:</i> Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7844 v km 17,407 trati odb. Moravice (mimo) – Svobodné Heřmanice (včetně)	
<i>Název 2:</i> KONCEPT záznamu z všeprofesní porady 1.12.2020	
<i>Druh:</i> Rekonstrukce	<i>Stupeň stavby::</i> DSP, Projekt stavby
<i>Číslo jednací:</i>	
<i>Přijato:</i> 07.12.2020	<i>Termín:</i> 28.12.2020
<i>Stavebník:</i> Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1	
<i>Žadatel:</i> Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00, Ostrava	
<i>Trat'ový/definiční úsek:</i> 2271 - odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně), km 17,407 - 17,407	
<i>Lokalizace:</i> KÚ 686018 Litultovice Parc. číslo 1060	
<i>Poznámky:</i>	
<i>Informování:</i>	

Vyjádření odborných správ:

<p>ČD Telematika Ostrava - SKS Nesouhlasím Č.j.: Nutno splnit podmínky. Bod č.2 Sdělovací zařízení v konceptu technického řešení úplně chybí, požadujeme doplnit dle podmínek správců a předložit k odsouhlasení. bylo doplněno – viz zápis z místního šetření 14.1.2021 Havlenová <i>Podepsal Tomáš Lariš dne 08.12.2020</i></p>
<p>ČD Telematika Ostrava - výstavba Souhlasím Č.j.: Nutno splnit podmínky. viz.vyjádření ČD-Telematiky a.s., SKS Ostrava. vz.Ing.Pavel Tomis <i>Podepsal Zagrapan Ján dne 19.01.2021</i></p>
<p>OŘ Ova - Odbor přípravy staveb Souhlasím Č.j.: Za OPS OPD bez připomínek. Benková Bez připomínek. Pazlar <i>Podepsal Pazlar Miroslav Ing. dne 19.01.2021</i></p>
<p>OŘ Ova - OES - oddělení elektrické energie Souhlasím Č.j.: <i>Podepsal Varčok Dušan, Ing. dne 08.12.2020</i></p>
<p>OŘ Ova - PO Ostrava Souhlasím Č.j.: Bez připomínek. <i>Podepsal Bernatík Zdeněk dne 07.12.2020</i></p>
<p>OŘ Ova - SEE Souhlasím Č.j.: bez připomínek: Radek Cibulka <i>Podepsal Čabala Ivan dne 09.12.2020</i></p>
<p>OŘ Ova - SMT Souhlasím Č.j.: Nutno splnit podmínky. 1) Do technické zprávy je nutno jednoznačně uvést, že stávající železniční propustek v evid. km 17,422 DN 600 bude vybourán a nahrazen svodným potrubím DN 300. (Svodné potrubí bude součástí žel. spodku.) 2) V hydrotechnickém posudku neuvádět jako „Objekt“ propustek v km 17,422, ale svodné potrubí. 3) V půdorysu popsat svodné potrubí. Zakreslit polohu základů závor. 4) V situaci koleje označit místo bouraného původního propustku v evid. km 17,422; popsat nové svodné potrubí DN 300. <i>Podepsal Hrubá Hana, Ing. dne 07.12.2020</i> <i>Došlo k úpravě technického řešení a stávající propustek bude nahrazen novým DN 600 v původní poloze. Podrobnější dokumentaci Vám zašle zpracovatel objektu p. Ing. Jordán. zapsal: Ing. Michal Kasaj</i></p>
<p>OŘ Ova - Správa tratí 1 Souhlasím Č.j.: Nutno splnit podmínky. Správa tratí požaduje nový železniční svršek v sestavě: kolejnice 49 E1, pražce betonové, upevnění žebrové tuhé ŽS4 – pod přejezdovou konstrukcí v antikorozi úpravě, kolejové lože štěrkové, rozdělení pražců „u“ <i>Podepsal Horák Petr dne 22.12.2020</i></p>

Bylo opraveno – zapsal: Ing. Michal Kasaj

OŘ Ova - SPS

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

Podmínka vzhledem k plánovanému využití a opravě stávajícího reléového domku:

SPS OŘ Ostrava požaduje stávající reléový domek v rámci inženýrských činností vložit do Katastru nemovitostí. Stavebník SŽ SSZT OŘ Ostrava poté předá doklady o vložení spolu s projektovou dokumentací stavební části Správě pozemních staveb (SPS) OŘ Ostrava, a stavební část aktivuje pod správu SŽ SPS OŘ Ostrava.

Zapsal O. Jaroš

Podepsal Koňakovský Přemysl Ing. dne 28.12.2020

V končném řešení bude stáv. RD nahrazen novým RD. Vzhledem k tomu, že se jedná o novou stavbu v jiných rozměrech od původního, měl by být vklad do KN proveden až po stavbě a geometrickém zaměření. – zapsal: Ing. Michal Kasaj

OŘ Ova - SSZT

Nesouhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

- požadujeme dopracování sdělovacího zařízení v projektu, způsob řešení není uveden ani v technické zprávě
- technické řešení sdělovacího zařízení předložit ke schválení
- sdělovací zařízení uvést jako samostatný provozní soubor, minimálně oddělit od zabezpečovacího zařízení

bylo doplněno – viz zápis z místního šetření 14.1.2021 Havlenová

- požadujeme svolat nasituování přejezdníků, lichoběžníkové tabulky od Opavy (nesprávný km) a pomocného stavědla PSt1

- požadujeme ověřit, zda se uvažovaná skříň pro sdělovací zařízení do domku vejde tak aby byla zachována minimální průchodnost kolem stojanu, jinak požadujeme větší domek

bylo řešeno na místním šetření, RACK 19" 600x600 ve stávajícím RD Havlenová

Podepsal Wajda Dalibor, Bc. dne 17.12.2020

OŘ Ova - Úsek řízení provozu

Vyjádření není podepsáno.