

Z á p i s

2

ze vstupní profesní porady ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby:

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

Jednání se uskutečnilo dne 28.8.2013 v sídle generálního projektanta MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc.

Pozvání: dle Listiny pozvaných (rozdělovník)
Účastníci jednání: dle přiložené Listiny přítomných
Omluvení z jednání: SŽDC, OAE – Ing. Jiří Kaláč

Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných

Předmět porady: projednání návrhu kolejového řešení v žst. Lhotka nad Bečvou a rámcového návrhu směrového řešení traťových kolejí v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

Řešený úsek patří do celostátní dvoukolejné elektrizované trati č. 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, která je zařazena do vybraných sítí ČR a tvoří součást evropského železničního systému.

Kolejové objekty zahrnují rekonstrukci obou traťových kolejí v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou včetně žst. Lhotka nad Bečvou

km 16,038 – 20,341 (4,303 km)	(2361 10) Hustopeče nad Bečvou – Lhotka
km 20,341 – 21,597 (1,256 km)	(2361 F1) žst. Lhotka nad Bečvou
km 21,597 – 24,429 (2,832 km)	(2361 12) Lhotka – Valašské Meziříčí

Dopravní technologie (zapsal ing.Pur)

Trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je dvojkolejná, pravostranně pojižděná a elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Na trati je ve všech úsecích tříznaký obousměrný autoblok, ve stanicích RZZ. Trať je zařazena do evropského železničního systému.

Přechodnost hnacích vozidel podle svislých účinků na žel. svršek D4
Zábrzdná vzdálenost: **1000 m státní hranice SR - Hustopeče n. Bečvou**
Největší délka vlaku osobní dopravy: **96** náprav
Největší délka vlaku nákladní dopravy: **600 / 120** metry / nápravy **Horní Lideč - Hranice na M.**
Rozchod: **1435** mm
Největší traťová rychlost: **80** km/h

Intenzita dopravy

- informace poskytla SŽDC, s.o.

Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2013 za 24 hod

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
5	3	0	15	0	2	0	2	8	3	38

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
6	2	0	15	0	2	0	2	8	3	37

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2020

Trat'ový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	5	1	16	0	5	1	3	8	5	53

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	5	1	16	0	5	3	1	8	5	53

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2025

Trat'ový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	6	2	18	0	8	3	5	6	5	62

Směr Valašské Meziříčí - Vsetín

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	6	2	18	0	8	4	4	7	5	63

Frekvence cestujících v žst. Lhotka nad Bečvou

- informace poskytly České dráhy, a. s., KČOD Zlín

Denní frekvence cestujících	Pracovní dny		Sobota		Neděle	
	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup
Lhotka n.Bečvou	53	62	26	33	29	23

Nejvyšší denní nástup v žst. Lhotka nad Bečvou je 6 osob.

Žst. Lhotka nad Bečvou

Podle organizační struktury společnosti ČD Cargo, a.s. stanice patří pod PJ Ostrava, PP Valašské Meziříčí.

Podle organizační struktury společnosti ČD, a.s. stanice patří pod KČOD Zlín.

Podle organizační struktury společnosti SŽDC, s.o. stanice patří pod OŘ Olomouc.

V regionální dopravě je na trati zavedena hodinová taktová doprava v pracovní dny ve špičce, dvouhodinová taktová doprava v sedle a o víkendu. V ŽST zastavují pravidelně pouze osobní vlaky – regionální doprava, což se předpokládá i v budoucnu.

Ve stanici je ostrovní nástupiště mezi hlavními dopravními kolejemi č.1 a 2 v délce 260m s přístupem na nástupiště podchodem u výpravní budovy.

Dopravní koleje č. 1, 2, 4, 6, 8 jsou určeny pro jízdu vlaků, zastavující vlaky osobní dopravy jsou vedeny po kolejích č.1 a 2. Dopravní koleje č. 3, 5 a 7 mají dlouhodobě vypnuté kolejové obvody, na DK č.5 a 7 jsou dlouhodobě odstavovány železniční nákladní vozy (správkové vozy a vozová záloha), na DK č.3 pak dlouhodobě nákladní vlaky. DK č.6 a 8 slouží především pro potřebu vlečky DEZA – vjezdy a odjezdy vlaků sestavených v areálu vlečky. DK č.10 slouží pro předání nákladních vozů na vlečku, náležitosti vlečkaře si z této koleje odvázejí nákladní vozy do svého areálu – slouží pro „vstup“ vozů na vlečku.

Kusá kolej č.4a je kolejí výtažnou a je využívána pro posun.

Kusá kolej č. 4b je nevyužívaná, z části neprovozuschopná, TV je v celé délce.

Odbočující přípojně dráhy a účelová kolejiště

Dráha – vlečka DEZA Valašské Meziříčí je zaústěna do celostátní dráhy následovně: do koleje č.6a začátkem výhybky č.8, dále výhybkou č.14 a do koleje č.4 výhybkou č.27. Na vlečku vozy v současné době „vstupují“ výhradně přes kolej č.6a a „vystupují“ přes výhybku č.27. Kolejové spojení spojení výhybek č. D64 a výhybky č.14 je alespoň dle místního šetření dlouhodobě nevyužívané.

Kolej č. 14 je předána ze strany DKV Olomouc na nového majitele, a to: **ČD, a.s. - Regionální správa majetku (RSM) Olomouc** a je zaústěna do celostátní dráhy koncovým stykem výhybky č.8 z koleje č.6a a je ukončena zarážedlem. Stavební délka koleje je 115metrů. Kolej slouží pro opravu vozů.

Kusá kolej č. 14 v žst. Lhotka nad Bečvou slouží jako opravná kolej nákladních vozů pro ČD Cargo, a.s. - SOKV Ostrava, pracoviště Opravny kolejových vozidel Přerov.

S provozem tohoto odloučeného pracoviště v žst. Lhotka nad Bečvou je nadále počítáno a je požadováno v rámci rekonstrukce kolejiště v žst. LnB zachovat minimálně současnou situaci.

Návrh postradatelnosti železniční infrastruktury – návrh ze dne 26.7.2013 SŽDC, s.o., Odbor základního řízení provozu (OZŘP)

S ohledem na rozsah dopravy pro zajištění provozu tranzitních vlaků osobní i nákladní dopravy se předpokládá zachování hlavních dopravních kolejí č.1 a 2 a dále dvou předjízdových dopravních kolejí č.3 a 4.

Pro místní práci je navrženo zachovat stávající dopravní koleje č. 6, 8, 10 a pro posun výtaznou kolej č.4a včetně trakčního vedení (TV).

Dopravní koleje č. 5 a 7 jsou využívány dlouhodobě pro odstavování správkových nákladních vozů – a proto tyto koleje jsou navrženy jako postradatelné.

V roce 2004 byl projednán návrh postradatelnosti – kusá kolej č. 4b, výhybky č. 23/26 (kolejová spojka), výhybka č.30. Za podmínky – náhrada výhybek č.23, 26, 30 kolejovými poli, provedení úprav hustopečského zhlaví, aby odjezdy z vlečky DEZA bylo možné uskutečnit i na traťovou kolej č.1 ve směru Hustopeče nad Bečvou, tzn. vysunutí kolejové spojky výhybek č. 29/31 za výhybku č.32. Uvedená postradatelnost byla z hlediska dopravně-technologického odsouhlasena.

Návrh postradatelného zařízení:

- dopravní koleje č.5 a 7 v celé stavební délce
- kusá manipulační kolej č.4b v celé délce včetně zarážedla
- výhybky č. 7, 9, 20, 21, 23, 26, 30
- zabezpečovací zařízení příslušné k postradatelnému kolejišti
- kolejové propojení výhybek č. D64 a č. 14 – po řádném projednání a odsouhlasení vlečkařem

Podmiňující opatření:

- náhrada výhybek č. 7, 9, 21, 23, 26, 30 kolejovými poli
- provedení výše popsanych úprav hustopečského zhlaví v rámci komplexní rekonstrukce ŽST

V uvedeném návrhu je zpracován požadavek na provedení úprav hustopečského zhlaví tak, aby odjezdy z vlečky DEZA bylo možné uskutečnit i na traťovou kolej č.1 ve směru Hustopeče n.B., tzn. vysunout kolejovou spojku výhybek č.29/31 za výhybku č.32. Projektant prověřil tuto podmínku, na tomto i předchozím jednání informoval přítomné, že s ohledem na stísněné poměry kolejového uspořádání v oblasti hustopečského zhlaví a při respektování zadání stavby na zvýšení rychlosti v hlavních kolejích **nelze navrženou úpravu provést.**

Návrh dopravní technologie vycházející z návrhu postradatelnosti

Na poradu bylo připraveno kolejové řešení stanice Lhotka nad Bečvou, které důsledně vychází ze zadání a názvu stavby Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí Hustopeče nad Bečvou. Ve stanici Lhotka nad Bečvou je navržena optimální geometrie hlavních kolejí až na rychlost 130 km/hod pro klasické soupravy s tím, že dochází ke krácení užitečných délek dopravních kolejí v sudé kolejové skupině. Podle Tabulky č.1 TTP je největší délka nákladního vlaku na úseku Horní Lideč – Hranice na Moravě 600 metrů. Délky nákladních vlaků jsme si také vyžádali od pracovníků vlečky DEZA Valašské Meziříčí a.s. Dle jejich sdělení je délka vlaků směr Valašské Meziříčí až 500 metrů, směr Hustopeče nad Bečvou 450 metrů. Mělo by jít o maximální délky souprav vozů bez lokomotivy.

Dále byl prezentován předběžný souhlas zástupců vlečky se zrušením napojení vlečky přes výhybku č.14 na vsetínském zhlaví (kolejové propojení mezi výhybkami č.14 a D64 a/b). Jedná se o střední nevyužívané napojení vlečky, která i nadále zůstává napojena do stanice na hustopečském i meziříčském zhlaví.

Zástupci společnosti DEZA, a.s., Valašské Meziříčí na poradě potvrdili možnost zrušení napojení vlečky přes výhybku č.14 na vsetínském zhlaví.

Hustopečské zhlaví

Krátce za vjezdovými návěstidly 1S, 2S opouští hlavní koleje svou stávající stopu a kolej č.1 přechází do koleje č.2 a kolej č.2 vybíhá do odvrtné kusé koleje č.4b a odtud pokračuje v přímé do stopy současné koleje č.2. Kolej č.2 se tak nově narovnává, nyní je vyosena na objetí ostrovního nástupiště. Vlečka DEZA je nově napojena přímo z koleje č.2 a za jejím napojením následují kolejové spojky mezi hlavními kolejemi na rychlost 50km/h. Za těmito spojkami odbočuje nově sudá kolejová skupina kolejí č.4 až 10. Jejich zhlaví je proti stávajícímu stavu zasunuto do stanice, což zkracuje

užitečnou délku kolejí č.4 až 10. Zde Ing. Ondruška navrhuje (zasláno elektronickou poštou) odbočit sudou kolejovou skupinou hned za první kolejovou spojkou, tedy za výhybkou č.3 a druhou kolejovou spojkou výhybek č.4, 6 zasunout do stanice. Tím se získá na prodloužení sudé kolejové skupiny o cca 40 metrů.

Návrh Ing. Ondrušky bude zpracován do stavby a byl odsouhlasen všemi zúčastněnými.

Zapojení vlečky DEZA přímo z koleje č.2 bude dále prověřeno z hlediska zabezpečovacího zařízení. Projektant si vyžádá souhlas s navrhovaným řešením od SŽDC, s.o., Odboru automatizace a elektrotechniky (OAE). Zástupce SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství (OTH) a ostatní účastníci porady souhlasí s navrhovaným řešením zapojení vlečky z koleje č.2.

Na liché straně se kolej č.1 vrací do své stopy až v prostoru ostrovního nástupiště a podchodu. Koleje č.5, 7 se v návrhu ruší, ale v návaznosti na vstupní poradu je možno ponechat tyto koleje jako kusé na meziříčském zhlaví v délce 100 metrů s TV pro odstavování lokomotiv.

Dle zástupců SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství, je nutno koleje č. 5 a 7 ponechat kusé na meziříčském zhlaví s TV pro odstavování lokomotiv. Délka kusých nově manipulačních kolejí č. 5 a 7 se bude odvíjet vzhledem k hranicím drážního pozemku a s ohledem na výsledky hlukové studie a případné umístění protihlukových stěn. Délka kolejí bude dále upřesněna a prezentována na dalších výrobních poradách. Navrhované řešení bylo odsouhlaseno všemi zúčastněnými.

Nové ostrovní nástupiště délky 130 metrů se posouvá dále směr Valašské Meziříčí včetně podchodu, který je navržen jako nový s přístupy rampami. Na poradě byl prezentován návrh se vstupem do podchodu za pomoci přístupového chodníku vedeného v úrovni vstupu do čekárny a umístění podchodu v oblasti rušených kolejí č.5 a 7.

Na poradě bylo vzhledem k budoucímu dálkovému ovládání stanice a tím možného zrušení výdeje jízdenek navrženo posunout vstup do podchodu na úroveň přístupu kolem výpravní budovy (blíže k obci). Vstup a výstup z podchodu bude za pomoci přístupového chodníku ve sklonu do 8,33% bez výtahů, nikoliv rampami. Podchod bude zřízen nový a jeho vstup a výstup u výpravní budovy bude umístěn co nejbližší kol.č. 3 tak, aby nezasahovalo rameno do volného schůdného a manipulačního prostoru koleje č.3. Bude prověřena návaznost na stavební postupy a realizaci podchodu – vyloučení liché skupiny kolejí při realizaci podchodu.

Meziříčské zhlaví

Na meziříčském zhlaví hlavní koleje č.1, 2 opět z důvodu optimalizace směrových poměrů zabíhají do sudé kolejové skupiny, která se i zde krátí při současném rozkládání křížovatkových výhybek a dvojité kolejové spojky. Zasahuje se i do výtažné koleje č. 4a, která se krátí ze současných 300 na cca 250 metrů.

Na poradě bylo odsouhlaseno všemi zúčastněnými možné zkrácení výtažné koleje č. 4a, délka zkrácení bude dále upřesněna na dalších výrobních poradách.

V prezentovaném návrhu vychází užitečné délky kolejí mezi námezníky následovně: kolej č.3=858, 4=666, 6=575, 8=502, 10=502 metrů. Ruší se již vzpomínané napojení vlečky výhybkou č.14. Napojení vlečky přes výhybku č.8 zůstává, ale nově je do kolejí č.4 až 10 což může být výhoda i nevýhoda, dnešní stav je do kolejí č.6 až 10.

Rychlosti jsou v prezentovaném návrhu navrženy:

- hlavní koleje č.1, 2 = 130 km/hod
- předjízdne koleje č.3, 4 = 60/hod
- ostatní koleje 50 km/hod
- manipulační koleje 40 km/hod
- kolejové spojky mezi hlavními kolejemi 50 km/hod

Navržené kolejové řešení meziříčského zhlaví je v kolizi se stávajícím objektem St.1. Objekt je dle pochůzky na místě samém ve špatném technickém stavu. Stavědlo 1 v žst. Lhotka nad Bečvou se nachází u výtažné koleje č. 4a na meziříčské straně stanice, k.ú. Příluky (okres Vsetín), parc.č. 235 – zast. plocha a nádvoří, vlastník České dráhy, a.s.

České dráhy, a.s. - Regionální správa majetku (RSM) Olomouc potvrdila projektantovi možnost demolice objektu elektronickou poštou a byl vyjádřen i souhlas s demolicí přítomným zástupcem RSM na poradě.

Je požadováno zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla podle ČSN 73 6320, tj. základní průřez Z-GC s vlivem širších vozidel.

Kolejové řešení

• Železniční svršek

Železniční svršek zahrnuje řešení kolejových úprav dvoukolejné trati za účelem zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče v km 16,038 – 20,341 (2361 10) a v km 21,597 – 24,429 (2361 12), dále v hlavních kolejích v žst. Lhotka nad Bečvou v km 20,341 – 21,597 (2361 F1); dle informace správce zařízení trať s přepočteným provozním zatížením v hl. kolejích 5-6 mil.hrt./rok.

Stávající stav v mezistaničních úsecích

Traťová rychlost 80 km/h, poloměry směrových oblouků 951-4250 m, mimo vjezd do Valašského Meziříčí, kde je poloměr směrového oblouku R=399 (60 km/h).

Bezстыková kolej.

Materiál převážně S49 na betonových pražcích SB6.

Navrhovaný stav v mezistaničních úsecích

Bude navržena rekonstrukce obou traťových kolejí, rozsah kolejových úprav v koleji č.1 od km 16,038 – 24,429 (délka cca 8 391m včetně hlavní koleje v žst. Lhotka nad Bečvou).

Směrové řešení je navrženo pro rychlost V=130km/h mimo vjezdu do VM (80 km/h). Ten bude případně upraven na základě omezujících prvků.

Rekonstrukce železničního svršku je navrhována z kolejnic délky 75 metrů tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14 a rozdělením pražců „u“. Kolejové lože z kameniva B I frakce 31,5/63, tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Kolej bude zřízena jako bezстыková. Stávající osová vzdálenost kolejí v širé trati 4,05m.

Dle požadavku zástupce OTH bude osová vzdálenost kolejí v širé trati optimalizována na 4,00m.

Stávající stav žst. Lhotka nad Bečvou

Stávající kolejová zhlaví a kolejové spojky jsou tvořeny převážně jednoduchými výhybkami poměrovými na dřevěných pražcích a dvěma křižovatkovými výhybkami na valašskomeziříčském zhlaví.

Ve stanici je 10 dopravních kolejí, 4 manipulační koleje v sudé skupině. Železniční svršek tvoří v hlavních kolejích kolejnice S49 na betonových pražcích SB 6/8, v dalších dopravních a manipulačních kolejích je tvořen kolejnicemi převážně tv. T na betonových pražcích SB3/4. Osová vzdálenost staničních kolejí je vyhovující. Traťová rychlost v hlavních kolejích 80km/h, kolej bezстыková.

Do kolejí SŽDC je zaústěno kolejiště vlečky DEZA na třech místech:

- v km 20,420 výhybkou č. 27 do koleje č.4
- v km 21,359 výhybkou č. 14 do koleje č.8 – dle pochůzky na místě samém lze konstatovat, že kolej mezi výhybkami 14 – D64a/b není dlouhodobě pojížděna
- v km 21,451 ZV č.8 do koleje č.6a

Navrhovaný stav žst. Lhotka nad Bečvou

Kolejové řešení bude navrženo s ohledem na požadavek maximalizace traťové rychlosti v hlavních kolejích dle rychlostního profilu.

Zadaný rozsah rekonstrukce železničního svršku:

- rekonstrukce hlavních kolejí č. 1 a 2
- rekonstrukce předjízdňích kolejí č. 3 a 4
- rekonstrukce obou kolejových zhlaví včetně přípojí do navazujících staničních kolejí
- bude prověřena možnost rozložení dvojité kolejové spojky na meziříčském zhlaví a rozložení dvou křižovatkových výhybek č. 11a/b a 13a/b
- zřízení bezстыkové koleje

V rámci rekonstrukce stanice bude řešena redukce kolejí na základě oznámení o postradatelnosti kolejí a výhybek, které vydá SŽDC, GŘ – OZŘP. V době zpracování kolejového řešení je k dispozici návrh postradatelnosti železniční infrastruktury v žst. Lhotka nad Bečvou, který zahrnuje následující postradatelné koleje a výhybky:

- dopravní koleje č. 5 a 7
- kusá manipulační kolej 4b v celé délce
- výhybky č. 7, 9, 20, 21, 23, 26, 30

- kolejové propojení mezi výhybkami D64a/b – 14 – po projednání a odsouhlasení vlastníkem a provozovatelem vlečky

V uvedeném návrhu SŽDC, GŘ – OZŘP je zpracován požadavek na provedení úprav hustopečského zhlaví tak, aby odjezdy z vlečky DEZA bylo možné uskutečnit i na traťovou kolej č.1 ve směru Hustopeče n.B., tzn. vysunout kolejovou spojku výhybek č.29/31 za výhybku č.32. Projektant prověřil tuto podmínku, na jednání informoval přítomné, že s ohledem na stísněné poměry kolejového uspořádání v oblasti hustopečského zhlaví a při respektování zadání stavby nelze navrženou úpravu provést.

Návrh kolejového řešení žst. Lhotka nad Bečvou limitují:

- zapojení vlečky společnosti DEZA, a.s.
- DKS na meziříčském zhlaví
- směrové oblouky v záhlaví stanice
- hranice pozemků SŽDC

Pro vstupní jednání profesní kolejařské porady připravil projektant návrh kolejového řešení žst.Lhotka nad Bečvou.

Podkladem tohoto návrhu dle shora uvedeného byly:

- požadavek na maximální zvýšení rychlosti
- požadavek na zpracování postradatelného zařízení včetně zrušení 3.napojení vlečky DEZA výhybkou č.14 (v průběhu zpracování návrhu kolejového řešení zrušení tohoto 3.napojení konzultováno s vlečkařem – vzhledem k současné technologii drážní dopravy na vlečce DEZA, a.s. souhlasí se zrušením napojení vlečky přes výhybku č.14-D64a/b)
- TSI, směrnice GŘ SŽDC č.16 – užitečná délka 650m (alespoň jedné předjízdny koleje), normy, předpisy

Projektant na základě těchto podkladů připravil návrh kolejového řešení žst.Lhotka nad Bečvou:

- rychlost v hlavních kolejích $V=130\text{km/h}$
- rychlost v předjízdnych kolejích $V=60\text{km/h}$
- rychlost v ostatních dopravních kolejích $V=50\text{km/h}$
- rychlost v manipulačních kolejích $V=40\text{km/h}$
- z kolejiště byly odstraněny křižovatkové výhybky a DKS v hlavních kolejích na meziříčské straně

V rámci tohoto návrhu bylo nutné na hustopečské straně vzhledem k pilířům silničního mostu v km 20,300 převést trasu hlavní koleje č.1 a 2 do trasy kolejí č.2 a 4 (prodloužením přechodnic a vzestupnic se kolej č.1 v původní trase přiblížila k pilířům silničního mostu na vzdálenost $<3.000\text{m}$).

Rozšíření osové vzdálenosti kolejí č.1 a 2 z důvodu umístěného oboustranného nástupiště je ve stávajícím stavu řešeno protisměrnými oblouky v koleji č.2; kolej č.1 je přímá. V navrhovaném řešení se z důvodu přesunu trasy kolejí č.1 a 2 do nové polohy motiv protisměrných oblouků přesune do koleje č.1, kolej č.2 bude přímá.

Vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům je vlečka DEZA zaústěna přímo do staniční koleje č.2 a JKS na hustopečské straně jsou navrženy pro $V=50\text{km/h}$.

Na meziříčské straně byly upraveny směrové poměry v hlavních kolejích, zejména odstraněn směrový oblouk $R=4250\text{m}$ za stávající DKS a DKS nahrazena JKS. Omezujícím prvkem v hlavních kolejích na meziříčské straně je železniční přejezd P8051 v km 21,815; most v km 21,845 a pozemky - stávající část koleje č.2 v km 21,8-22,0 zasahuje na pozemky ve vlastnictví DEZA, a.s.. Na poradě projektantů dne 21.8.2013 bylo dohodnuto, že první návrh kolejového řešení bude navržen tak, aby most v km 21,845 nebyl dotčen kolejovými úpravami. To si ale vyžádalo řešit přechod z osové vzdálenosti kolejí staniční (4,750m) do traťové (4,000m) protisměrnými oblouky a tím došlo ke zkrácení prostoru pro umístění JKS - ty jsou pak z tohoto důvodu navrženy pouze pro $V=50\text{km/h}$; zároveň je tím dáno i jejich pořadí. Současně parametry těchto protisměrných směrových oblouků jsou limitujícím prvkem pro možné další zvyšování rychlosti.

Na vstupní profesní poradě byla tato otázka otevřena. Ze strany investora bylo odsouhlaseno odstranění tohoto omezujícího místa – rekonstruovaný rozšířený most umožní přejít z osové vzdálenosti kolejí staniční do traťové až v navazujícím směrovém oblouku; zároveň vytvořený prostor umožní vložení JKS pro rychlost $V=80\text{km/h}$.

DEZA, a.s. předběžně souhlasí se zábořem části pozemků, které jsou nezbytné pro návrh kolejového řešení na meziříčském zhlaví žst.Lhotka nad Bečvou. Jedná se o pozemky v k.ú.Přiluky p.č.301, 302, 304 a v k.ú. Juřinka p.č.447/3 a 683/1 – e-mailové stanovisko.

Navrhované kolejové řešení předpokládá odstranění objektu St.1 u koleje č.4a v km 21,5.

Objekt St.1 (p.č.235 k.ú.Přiluky) je v majetku ČD, a.s.-Regionální správa majetku Olomouc. Vlastník souhlasí se zrušením objektu v rámci stavby.

V rámci stavby je navržena:

- rekonstrukce hlavních kolejí č. 1 a 2
- rekonstrukce předjízdnych kolejí č. 3 a 4
- rekonstrukce obou kolejových zhlaví včetně přípojí do navazujících staničních kolejí

Střední část staničních kolejí č. 6, 8, 10 není v rámci stavby rekonstruována – provede se pouze rekonstrukce GPK, stejně tak u části kusé kolej č.4a. Kolej č.14 – zachována stávající; je rekonstruována v nezbytném rozsahu, vyvolaném rekonstrukcí odbočné výhybky.

Materiál železničního svršku (trať s přepočteným provozním zatížením v hl. kolejích 5-6 mil.hrt./rok)

Hlavní koleje:

- tvar 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14 a rozdělením pražců „u“,
- výhybky soustavy UIC 60 na betonových pražcích.

Předjízdny koleje a přípoje do ostatních dopravních kolejí:

- tvar 49 E1 na betonových pražcích B91 S/2 s pružným upevněním W14
- výhybky soustavy S49 2. generace na betonových pražcích.

V rekonstruovaném úseku se zřídí bezстыková kolej.

Vzhledem k informaci zástupce investora stavby, nebude pro potřeby zpracovávané přípravné dokumentace provedena předkategorizace materiálu železničního svršku. Dle směrnice SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ je nezbytné, aby v momentu fyzického vytržení materiálu nebyla předkategorizace starší než jeden rok. V případě rekonstrukce materiálu železničního svršku v rámci stavby, bude navržen materiál nový.

V rámci přípravné dokumentace stavby nebude provedeno měření izolačního stavu kolejiště vzhledem k jeho aktuálnosti v dalších stupních dokumentace či při realizaci. Pro zajištění izolačního stavu kolejiště bude v rámci stavby provedeno pročištění šterkového lože pod nerekonstruovanými kolejemi.

Návrh byl odsouhlasen všemi zúčastněnými.

Před vstupní koležářskou poradou se rozběhla mailová diskuze k vstupnímu návrhu kolejového řešení. Ing Ondruška navrhl prodloužit koleje sudé skupiny na úkor kolejí liché skupiny přehozením výhybek, které napojují do koleje č.2 zhlaví sudé skupiny a JKS mezi kolejí č.1-2 na hustopečské straně.

Na základě těchto skutečností projektant připravil na vstupní koležářskou poradou ještě varianty, kdy vstupní návrh upravil tak, aby se maximalizovala délka kolejí sudé skupiny. Sudá skupina je hlavně využívána pro příjezdy a odjezdy vlaků pro společnost DEZA, a.s.

Varianta A – návrh zhlaví sudé skupiny na hustopečské straně pro V=50km/h

(vstupní návrh předjízdny kolej č.4 pro V=60km/h)

Varianta B – přehození výhybek napojujících zhlaví sudé skupiny a JKS na hustopečské straně

Tabulka délek kolejí mezi námeznyky

Kolej číslo	Vstupní návrh	Varianta „A“	Varianta „B“
1	858	858	808
2	887	896	923
3	858	858	808
4	666	683	702
6	575	600	611
8	502	522	538
10	502	522	538
4a	250	250	250

Pozn.

Užitečná délka koleje bude dána polohou návěstidel, která se umístí dle prostorových podmínek v kolejišti min.15m před námeznyk. Proto pro orientační stanovení užitečné délky koleje je třeba odečíst od tabulkových hodnot min.30m. Přesná poloha návěstidel není zatím zakreslena z časových důvodů.

Na vstupní poradě byla koncepce návrhu kolejového řešení investorem odsouhlasena. *K dalšímu rozpracovávání požaduje investor variantu B.*

Současně investor požaduje do návrhu zpracovat požadavky:

- zachovat koleje č. 5 a 7 jako manipulační kusé s napojením do meziříčského zhlaví (pro odstavení lokomotiv přepravců); délka kolejí dle pozemků – ukončení v km cca 21,1
- v předjízdňných kolejích č. 3 a 4 rychlost $V=50\text{km/h}$, užitečná délka min.650m
- kolejové spojky na vyšší rychlost než 50km/h alespoň na jedné straně (předpokládá se na meziříčském zhlaví)
- boční ochrana vlakových cest nebude řešena stavebně-odvraty, ale návěštěním (stavebně nelze řešit vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům).
- osová vzdálenost kolejí v širé trati 4,000m
- návrh bude posouzen na rychlosti V_{100} , V_{130} , V_{150} , V_k

Na poradě otevřel investor i otázku:

- možného zrušení železničního přejezdu P8051 v km 21,815 v rámci stavby

Zástupci DEZA, a.s. a ČD Cargo, a.s. - SOKV Ostrava se zrušením železničního přejezdu nesouhlasí z důvodu zachování příjezdu k pozemkům, inženýrským sítím a zařízením a pracovišti SOKV.

- možného zrušení koleje č.14 v rámci stavby

Kolej č.14 je v majetku ČD, a.s.-Regionální správa majetku Olomouc a je dlouhodobě v pronájmu ČD Cargo, a.s.-SOKV Ostrava, pracoviště Opravy kolejových vozidel Přerov. Vlastník i nájemce požadují zachovat minimálně současnou situaci- s provozem tohoto pracoviště je i nadále počítáno.

• **Nástupiště**

Stávající stav

Ve stanici je ostrovní nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2 v délce 260m s mimoúrovňovým přístupem. Nástupištní hrana je tvořena tvárnici TISCHER, místy je propadlá a nakloněná; výška nástupní hrany +300mm nad TK. Povrch nástupiště tvoří litý asfalt, který je zvlněný a popraskaný, místy vyspravovaný betonem.

Navrhovaný stav

V návrhu GR ŠZDC, OZRP je uvažováno s ohledem na zastavující vlaky osobní regionální dopravy zkrácení délky nástupiště na 130m. Nástupiště je navrženo typu L v délce 130m, výška nástupní hrany +550mm nad TK přilehlé koleje. Povrch nástupiště zámková dlažba.

Délka nástupní hrany 130m odsouhlasena.

• **Železniční přejezdy**

V řešeném úseku celostátní trati se nachází 3 úrovně železniční přejezdy.

P 8050 v km 18,889 (k.ú. Lešná) – převádí účelovou komunikaci k polnostem

P 8051 v km 21,815 (k.ú.Přiluky) – převádí účelovou komunikaci k polnostem a soukromým pozemkům

P 8052 v km 24,233 (k.ú.Krásno n.B.) – tříkolejný přejezd převádí komunikaci III/03561

S ohledem na zvyšování traťové rychlosti a zajištění bezpečnosti provozu v oblasti úrovně přejezdů byla na poradě otevřena otázka zrušení přejezdů, které převádí účelové komunikace k polnostem a soukromým pozemkům. Dle požadavku zástupce investora bude projednána v rámci projekční přípravy možnost zrušení přejezdu P 8050.

Navrhovaný stav

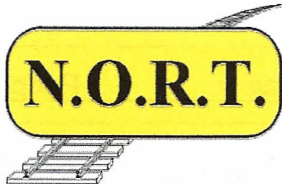
Rekonstruované přejezdy – celopryžová přejezdová konstrukce sepnutá táhly se závěrnými zídками pro železniční svršek tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1.

V Oseku nad Bečvou 28.8.2013

Ing. Drahomíra Smolíková
Ing. Karel Smolík (mobil 602757919)

Listina pozvaných

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- ČD Cargo, a.s. Jancovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, náměstek ředitele pro techniku, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, náměstek ředitele pro provoz infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, náměstek ředitele pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Provozní obvod Valašské Meziříčí, Nádražní 545, 757 01 Valašské Meziříčí
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Správa tratí Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 11015 Praha 1
- České dráhy a.s., Depo kolejových vozidel, U Podjezdu 1, 773 01 Olomouc
- MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Pur, Ing. Zapletal, Ing. Čech, Ing. Pavlík – pracoviště Brno
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Vallová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc – Lazce
- Správa železniční dopravní cesty, GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 -omluvili se
- ČD Cargo, a.s., SOKV Ostrava, Přednádraží 35, 702 00 Ostrava - Přívoz
- ČD a.s., Regionální správa majetku, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc



N.O.R.T. – železnice&komunikace
Ing. Karel Smolík
Ing. Drahomíra Smolíková
751 22 OSEK nad Bečvou 383

tel: +420 581 225 002

e-mail: nort@nort.cz

www.nort.cz

Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní profesní porada ke zpracování investičního záměru
a přípravné dokumentace stavby:

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Místo konání: **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00
Olomouc - HP**

Datum porady: **28.8.2013**

Příjmení, jméno, titl.	Organizace / firma	Telefon	e-mail	Podpis
Kučer Petr	PJ Osdrvus, ČDcsug	606 740 855	petr.vsuch @ edcarfo.cz	
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cechp@ moravia.cz	
Put Kamil	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 469 731 517 808	put@moravia.cz	
PATORIA JAKUB	— 11 —	545 428 212	patoria@moravia.cz	
ŘÍHA, PAVEL	SŽDC, po. OSTP	972 137 863	h.la@szdc.cz	
VEJŠ MAŘSLAV	SŽDC OST	972 244 386	vej@szdc.cz	
Křemen Jan	SŽDC OST	972 235 641	kremen@szdc.cz	
SMOLÍKOVÁ DRAH.	N.O.R.T.	751 225 002	smolikova@nort.	
SMOLÍK KAREL	— 11 —	602 457 919	smolik@nort.	
CHOLUPA TOMÁŠ ING.	SŽDC SSU OLOMOUČ	606 769 797	cholupat@szdc.cz	
PATÁVA František	DEZA a.s. V. Meziříčí	724 010 654	f.patarav@deza.cz	
ZAORÁLEK JIŘÍ	DEZA a.s. Val. Mez.	724 010 602	j.zaoralek@deza.cz	
VAŠEK ZDĚNĚL	SŽDC po. VAL. MEZ	602 777 204	vasl-z@szdc.cz	
FABÍK VLADIMÍR	SŽDC s.o. ORŮLC	602 444 210	fabik@szdc.cz	

[illegible]