

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 69/14 - 234

V Olomouci dne 27.1. 2014

**Věc: Zápis ze závěrečné profesní porady pozemních stavebních objektů konané v rámci zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení)
„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“**

V příloze Vám zasíláme zápis ze závěrečné profesní porady pozemních stavebních objektů konané v rámci zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení) „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Porada se uskutečnila v sídle spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, v úterý dne 10. prosince 2013.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1085/8
779 00 OLOMOUČ
IČ 64610357
DIČ CZ64610357 ③



Ing. Kamil Pur
Hlavní inženýr projektu
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Zdeněk Lázníček, tel.: 585 570 495, e-mail: lazniczek@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- České dráhy, a.s., Generální ředitelství, Odbor investic, Ivana Pospíšilová, Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopavy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopavy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice

Zasláno elektronicky:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing. Tomáš Chalupa
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1, Ing.arch. Pavel Andršt
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing.Jaroslav Chaloupka, Miroslav Frgal, Pavel.Spáčil
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, OPS 1, 772 58 Olomouc, Ing. Otakar Srovnal
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing. Vladimír Fabík
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ÚŘP, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing. Pavel Dorničák
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, SEE, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Petr Šafařík
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopavy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín, Zdeněk Kočib
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Kamil Pur, Lubomír Kadala, Ing. Petr Čech
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc, Ing. Libor Ondráček, Ing. Šárka Hamalová
- Ecological Consulting a.s., Mgr.Michaela Vallová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc – Lazce

Z á p i s

**ze závěrečné profesní porady pozemních stavebních objektů, konané v rámci zpracování
záměru projektu a přípravné dokumentace stavby**

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"

Jednání se uskutečnilo dne 10. prosince 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.,
Legionářská 8, Olomouc, v malé poradní místnosti v 5.patře.

Pozvání: dle Listiny pozvaných (rozdělovník)
Účastníci jednání: dle přiložené Listiny přítomných
Omluvení z jednání:

Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných

1. Úvod

Jednání dne 10.12.2013 bylo svoláno profesním garantem za účelem seznámení všech jejích účastníků s pozemními stavebními objekty, s návrhem technického řešení jednotlivých stavebních objektů, s postupem projektových prací a s realizací místního šetření v rámci zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou".

Jednání vedl garant za pozemní stavební objekty - Ing. Zdeněk Lázníček.

2. Základní údaje stavby

Název stavby: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, Olomouc
HIS: Ing. Tomáš Chalupa
GP: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc
HIP: Ing. Kamil Pur
Garant za pozemní stavební objekty: Ing. Zdeněk Lázníček

3. Technické řešení díla – stavební část

Kabelovody, kolektory

SO 03-15-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod

Kabelovod byl projednán a schválen v předloženém rozsahu. Hlavním důvodem pro zřízení kabelovodu bylo provést ochrannou a bezpečnou cestu pro kabelová vedení v Žst. Lhotka nad Bečvou. Návrh umístění kabelovodu respektuje polohu konstrukcí trativodu, trakčního vedení, polohu nástupiště, osvětlení nástupiště a zejména požadavky kabelových profesí. Začátek kabelovodu je v km 20,526 63 a konec v km 21,381 00. Hlavní část kabelovodu tvoří průchod kabelové trasy stanic a vede z dopravní kanceláře a rozvodny NN před výpravní budovu a odtud na každou stranu železniční stanice. Kabelovod je tvořen pomocí prefabrikovaných železobetonových šachet v počtu 21ks, šachty jsou opatřeny rošty pro kabely, konzolami, stupadly, vše s antikorozní úpravou (žárově zinkované) a uzamykatelnými poklopy. Konstrukce kabelovodu je navržena v hlavní trase ze čtyř (sestava 2x2) devítitvorových multikanálů, (materiál – lisovaný vysokohustotní polyetylén) uložených do pískového lože. Pro změny směru větší než 2° na spoj budou použity zkrácené ohybové díly, které umožní změnu směru o 3° na cca 300 mm délky trasy. Náplní kabelovodu jsou kabely sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé.

Celková délka kabelovodu je cca 879 m.

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Protihlukové objekty

SO 02-15-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

PHS 1 km 17,490 – 17,620

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 17,490 a končí v km 17,620. Celková délka stěny je 134,1 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje č.2 a výška stěny je dle hlukové studie 1,5 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako jednostranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny jednostranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 2 km 19,435 – 19,556

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 19,435 a končí v km 19,556. Celková délka stěny je 125,1 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje č.1 a výška stěny je dle hlukové studie 2,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako jednostranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny jednostranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

SO 03-15-02 žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

PHS 3 km 20,310 – 20,740

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 20,310 a končí v km 20,740. Celková délka stěny je 428,4 m. Stěna je situována podél kolejového rozvětvení liché kolejové skupiny na hranickém zhlaví žst. Lhotka n.B, převážně ve vzdálenosti 5,4 m od osy přilehlé koleje a výška stěny je dle hlukové studie 2,0 m nad TK. Ve stěně je umístěn jeden únikový východ. Směry k únikovému východu jsou značeny tabulkami.

Protihluková stěna je navržena jako jednostranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny jednostranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 4 km 20,310 – 20,506

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 20,310 a končí v km 20,506. Celková délka stěny je 198,6 m. Stěna je situována převážně ve vzdálenosti 5,2 m od osy koleje č.2 a výška stěny je dle hlukové studie 2,5 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako jednostranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny jednostranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 5 km 20,490 – 20,720

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 20,490 a končí v km 20,720. Celková délka stěny je 232,4 m. Stěna je situována podél kolejového rozvětvení sudé kolejové skupiny na hranickém zhlaví žst. Lhotka n.B, převážně ve vzdálenosti 5,8 m od osy přilehlé koleje a výška stěny je dle hlukové studie 3,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako oboustranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny oboustranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 6 km 20,960 – 21,060

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 20,960 a končí v km 21,060. Celková délka stěny je 101,13 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje č.5 a výška stěny je dle hlukové studie 2,5 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako jednostranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny jednostranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace. Zpracovatel: Lubomír Kadala

Pozemní stavební objekty**Pozemní objekty budov****SO 01-15-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy výpravní budovy****Stávající stav:**

Železniční stanice Hustopeče nad Bečvou byla postavena cca v roce 1938 podle projektové dokumentace zpracované v roce 1937. Ve stávající výpravní budově v žst. Hustopeče n. B. jsou v 1. nadzemním podlaží umístěny prostory pro cestující veřejnost (čekárna), pokladna pro prodej jízdenek, dále jsou zde místnosti pro řízení provozu se zázemím (dopravní kancelář, denní místnost, šatna, WC), na jihovýchodní straně jsou umístěna schodiště do 1.PP a 2.NP, ve 2. nadzemním podlaží je jeden nájemní byt, v 1.PP jsou sklepy, uhelna, nefunkční prádelna. Při pohledu od kolejiště je pravá část objektu dvoupodlažní, podsklepená, střecha je stanová. Levá část je nepodsklepená, jednopodlažní, střecha polovalbová.

Technické řešení:

Svislé nosné konstrukce jsou vyzděné z kamenného a cihelného zdiva. Strop nad 1.podzemním podlažím je keramický, stropní konstrukci nad 1.nadzemním podlažím tvoří dřevěný trámový strop s dřevěným podbitím a omítkou na rákosu, konstrukci střechy tvoří dřevěný krov, střešní krytina je plechová hladká ze střešních šablon z pozinkovaného plechu, odvod dešťových vod do podokapních žlabů a dále pomocí svislých odpadních pozinkovaných trub do dešťové kanalizace. Okna výpravní budovy jsou dřevěná dvojitá (kastlová), vstupní dveře jsou dřevěné, dveře do čekárny jednoduché, dveře do šatny dvojité, okno a vstupní dveře do dopravní kanceláře jsou nově provedené plastové zasklené izolačním dvojsklem. Fasáda objektu je z břizolitové omítky. Obvodové zdivo po úroveň okenních parapetů 1.NP je kamenné, zbývající zdivo je z cihel plných. Fasáda od kolejiště je po horní úroveň okenních otvorů obložena cihelnými obkladovými pásky. Technický stav budovy odpovídá jejímu stáří. Na budově nejsou patrné problémy s vlhkostí. Stávající přístup do čekárny je zajištěn pomocí jednoho vyrovnávacího stupně. Prodej jízdenek je zajištěn pomocí osobní pokladny navazující na čekárnu. Prodej jízdenek zajišťuje výpravčí. Železniční stanice je obsazenou výpravčím. WC pro cestující je umístěno v samostatném sousedním objektu.

Technické zařízení budov

Technické zařízení budovy je následující. Vnitřní rozvod studené vody, teplá užitková voda je připravována lokálními ohříváči vody (průtokové), oddílná kanalizace (splašková, dešťová), lokální vytápění elektrickými přímotopnými konvektory, v objektu jsou ještě instalována stávající lokální topidla na uhlí, ale již se nepoužívají, větrání přirozené okny.

Přípojky na inženýrské sítě

Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na rozvodné soustavy. Přípojkou vody na rozvod pitné vody, HUV a vodoměr je v 1.PP v místnosti 1S01 chodba, přípojkou NN na distribuční rozvod elektrické energie, objekt není napojen na rozvod plynu, objekt má vnější dešťovou kanalizaci, splaškové vody jsou zaústěny do žumpy na vyvážení.

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

Vlastník objektu: České dráhy, a.s., ve správě RSM

Navržené řešení:

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Výpravní budova bude po provedení stavby nadále obsazena výpravčím, který bude zajišťovat prodej jízdenek.

Dispoziční řešení:

Nové dispoziční řešení je následující. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, ve stávající volné místnosti dispozičně umístěné mezi dopravní kanceláří a čekárnou bude umístěna nová stavební ústředna, v níž bude osazena pouze doplňovaná technologie úvazky TZZ. Skříň sdělovacího zařízení bude umístěna z důvodu rozdílných správců obou zařízení u stávajících závěrů sdělovacích kabelů. Ze stávající kabelové šachty před výpravní budovou bude proveden kabelový přívod do nové stavební ústředny pomocí kabelového žlabu. Šatna a WC pro zaměstnance zůstanou stávající bez stavebních úprav.

Technické řešení:

Je navržena výměna vnějšího okna a dveří v nové technologické místnosti za okno a dveře plastové shodné s oknem v dopravní kanceláři. Okno a dveře budou zabezpečeny proti vniknutí. Fasáda objektu zůstane původní, nebude v rámci stavby zateplena. Střešní plášť zůstane stávající, jeho technický stav není ideální, v rámci jiné stavby (rekonstrukce výpravní budovy) doporučuji výměnu střešního pláště. V současné době nemá projektant informace o zatékání do objektu.

Technické zařízení budov

Rozvody technického zařízení budovy zůstanou stávající bez úprav kromě nové technologické místnosti OP 09 stavědlová ústředna. Zde bude osazen nový elektrický přímotopný konvektor a bude zde umístěna nová ventilátorová jednotka, přívod vzduchu mřížkou ve dveřích, odvod vzduchu mřížkou ve fasádě. Místnost nebude vybavena klimatizací. Ve stavědlové ústředně bude provedena nová silnoproudá elektroinstalace a bude provedeno doplnění elektroinstalace v dopravní kanceláři. Na výpravní budově bude proveden nový hromosvod z důvodu umístění nové dopravní technologie v budově.

Přípojky na inženýrské sítě

Přípojky na inženýrské sítě zůstanou stávající. Objekt výpravní budovy zůstane napojen stávajícími přípojkami na rozvodné soustavy. Přípojkou vody na rozvod pitné vody, HUV a vodoměr je v 1.PP v místnosti 1S01 chodba, přípojkou NN na distribuční rozvod elektrické energie. Objekt není napojen na rozvod plynu, objekt má vnější dešťovou kanalizaci, splaškové vody jsou zaústěny do žumpy na vyvážení.

Doplňující informace

Další stavební úpravy ve výpravní budově pro cestující veřejnost se nepředpokládají. Stavební úpravy se týkají pouze umístění nové technologie v rámci stavby. Sociální zařízení pro veřejnost je v sousedním objektu a zůstane stávající. Celková rekonstrukce výpravní budovy včetně prostor pro cestující veřejnost a rekonstrukce sousedního objektu WC pro cestující nejsou předmětem této stavby a tudíž ani této projektové dokumentace.

Rekonstrukce stávajících reléových domků, které jsou umístěny ve směru na Valašské Meziříčí není předmětem této projektové dokumentace.

Vlastník objektu po provedené stavbě: České dráhy, a.s.

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

SO 03-15-03 žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy výpravní budovy**Stávající stav**

Výpravní budova železniční stanice Lhotka nad Bečvou byla postavena v roce 1966. V roce 2006 byla realizována vnitřní rekonstrukce objektu v části B podle projektové dokumentace „Výstavba sociálního zařízení pro zaměstnance v žst. Lhotka nad Bečvou – VB“ z roku 2005. Objekt výpravní budovy není památkově chráněn. Výpravní budova se skládá ze dvou dilatačních celků – blok B skladebné délky 18,45m a blok C skladebné délky 36,45m. Skladebná šířka obou bloků je 12,5m. Ve stávající výpravní budově v žst. Lhotka n. B. v části B jsou umístěny prostory pro cestující veřejnost (hala, WC muži, WC, ženy, WC bezbariérové), Dále je zde sociální zařízení pro zaměstnance s kanceláři, které využívá Č.D Cargo, a.s. V části C je umístěna pokladna v návaznosti na halu, na místě původní úschovny zavazadel je dnes pracoviště posunu Č.D Cargo, a.s., v další části jsou místnosti s dopravní technologií a zařízením pro řízení provozu – dopravní kancelář, šatna, sociální zařízení pro zaměstnance, sdělovací místnost, reléová místnost, akumulátorovna, napájecí stojany, měniče, dílna, šatna SSZT, rozvodna 6kV, některé místnosti jsou v dnešní době volné bez využití. Stávající výpravní budova je jednopodlažní, nepodsklepená, s plochou střechou. Část B má zaatikové žlaby, část C má podokapní žlaby.

Technické řešení:

Zdivo nosné i výplňové je vyžděno z cihel plných a dutých na maltu nastavovanou. Svislé nosné konstrukce jsou vytvořené ze žel. bet. pilířů 450x600, průvlaky jsou monolitické železobetonové, zastřešení je provedeno z plnostěnných prefabrikovaných vazníků pro rozpětí 12m na nichž jsou uloženy střešní desky SZD, na vazníky je zavěšen podhled s povrchovou úpravou z omítky, střešní skladba je tvořena vrstvou calofrigu s krytinou s asfaltových pásů 3x Sklobit s asf. nátěrem s křemílkem. Vnější omítka je břizolitová barevná, vnitřní omítky jsou vápenné, štukové, v místech haly je kamenný obklad a nátěr latexovou barvou, v sociálním zařízení je keramický obklad. Technický stav budovy odpovídá jejímu stáří. Na vnější omítce se místy vyskytují mapy z vysrážené vlhkosti způsobené zatékáním přes střechu nebo z porušených rozvodů ústředního vytápění. Ve vnitřních částech objektu nebyly zjištěny problémy s vlhkostí.

Stávající přístup do haly výpravní budovy z přednádražního prostoru je zajištěn vyrovnávacím stupněm a bezbariérovou rampou bez zábradlí. Prodej jízdenek je zajištěn pomocí osobní pokladny navazující na halu. Prodej jízdenek zabezpečuje výpravčí. Z haly jsou přístupná WC muži, WC ženy a WC bezbariérové. Přístup na nástupiště z haly je pomocí dvou vyrovnávacích stupňů, zde bezbariérová rampa není. Stanice je obsazena výpravčím.

Technické zařízení budov

Technické zařízení budovy je následující. Vnitřní rozvod studené vody, teplá užitková voda je připravována lokálními ohřívací vody (zásobníkové, průtokové), oddílná kanalizace (splašková, dešťová), ústřední teplovodní vytápění, tělesa plechová článková ve špatném technickém stavu, místy nová tělesa desková, rozvod topné vody v topenářském kanálu pod podlahou, v sociálním zařízení v části B je částečně nový podstropní rozvod, zdrojem tepla jsou plynové kotle, silnoproudá elektroinstalace světelná a zásuvková, větrání přirozené okny, některé místnosti jsou odvětrány tak, že ve stropě jsou větrací mřížky, které jsou napojeny na horizontálně položené eternitové potrubí, vyústěné na fasádě v obou směrech.

Přípojky na inženýrské sítě

Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na distribuční rozvody. Zásobování pitnou vodou je zajištěno samostatnou přípojkou z plastového potrubí z vodovodního řádu, HUV a hlavní vodoměr pro výpravní budovu, bytový dům a objekt vlakových čet jsou umístěny ve venkovní vodoměrné šachtě na východní straně pozemku, vodovod dále pokračuje a mezi budovou a kolejíštěm vede na druhou stranu objektu, před ní je provedeno rozbočení k bloku B a k bytovému domu, přes který vede do objektu vlakových čet. Podružný vodoměr pro blok C je umístěn v místnosti 0P43 chodba v nice ve stěně, podružný vodoměr pro blok b je umístěn v místnosti 0P01 umývárna v šachtě. Objekt je dále připojen na rozvod plynu (plynoměr je umístěn ve skříni na bytovém domě, dle sdělení ČD, a.s. je zřízeno věcné břemeno), na distribuční rozvod elektrické energie (měření pro celou železniční stanici je v samostatném objektu trafostanice 22/0,4kV, tři podružná měření pro objekt výpravní budovy, elektrorozvodnu 6kV a pro bytový dům jsou také umístěna v objektu trafostanice 22/0,4kV). Dešťová kanalizace je zaústěna do kanalizace SŽDC, stávající splašková kanalizace je z objektu výpravní budovy (blok B, C) svedena do septiku s přepadem do dešťové kanalizace. Splašková kanalizace ze sousedního bytového domu (blok A) a z objektu vlakových čet je zaústěna do samostatných septiků s přepadem do dešťové kanalizace.

Sousední bytový dům je napojen na pitnou vodu pomocí vodovodního potrubí, které vede kolem výpravní budovy a je uloženo v zemi. Bytový dům je napojen na elektrickou rozvodnou soustavu z kabelové skříně KS1 umístěné na východní fasádě výpravní budovy (blok B) kabelem NN uloženým v zemi. Objekt vlakových čet je napojen na rozvod pitné vody a rozvodnou soustavu elektrické energie z bytového domu.

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

Vlastník objektu: České dráhy, a.s., ve správě RSM

Navržené řešení:

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Další stavební úpravy budou provedeny v návaznosti na splnění požadavků vyhlášky 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Výpravní budova bude nadále trvale obsazena výpravčím, bude zachován prodej jízdenek.

Pro účely dimenzování rekonstrukce sociálního zařízení v části užívané SŽDC, a.s. (blok C), a pro stanovení množství splaškových vod (blok B, C, A) byla dle sdělení jednotlivých uživatelů stanovena obsazenost výpravní budovy.

BLOK B (ČD Cargo, a.s.)

- kanceláře - 4 zaměstnanci v denní 12 hod směně (2 muži, 2 ženy)
- šatny, sprchy – celkem 8 zaměstnanců, 4 muži, 4 ženy v denní 12 hod směně
- 1 zaměstnanec v noční 12 hod směně (1 muž)
- WC pro veřejnost – dle max. nástupu 6 osob

BLOK C (SŽDC, s.o)

- 1 výpravčí ve 12 hod dvojsměnném provozu, pro dimenzování šaten 5 výpravčích
- 2 pracovníci SSZT pro dimenzování místnosti 0P51 místnost SSZT a pro sociální zařízení

BLOK A (prodaný objekt, dům č.p.35, jednotliví vlastníci bytového domu)

- celkem 9 osob

Údaje o využívaných a volných plochách v budově:

Volné místnosti ve stávajícím stavu:

0P34 ostatní technologie – 9,0m², 0P41 sklad hořlavin – 12,1m², 0P44 šatna – 21,3m², 0P45 kancelář – 21,5m², celkem „ 63,9 m²

Volná místnost v novém stavu: 0P53 Releová místnost - 65,9m²

Plocha místností, které by se v budoucnu při přestavbě objektu mohli přemístit z bloku B do volné releové místnosti v bloku C :

0P11 WC muži (veřejnost) – 1,4m², 0P12 WC ženy (veřejnost) – 1,7m², 0P13 předsíň – 1,5m², 0P14 WC bezbariérové – 2,2m², 0P15 WC muži předsíň – 3,5m², 0P24 hala stávající 65,6m² (v bloku B), 0P24 hala nová 55,6m² (v bloku C), celkem : 65,9m²

Z výše uvedených údajů je zřejmé, že navržené dispoziční řešení žst. Lhotka nad Bečvou je vyhovující pro realizaci naší stavby a nebrání možným přestavbám v budoucnu.

Dispoziční řešení:

Nové dispoziční řešení je následující. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena v prostorech stávající šatny 0P29, dveře z dopravní kanceláře 0P 28 na chodbu 0P 43 budou zazděny až po provedení stavebního postupu č.3. Sdělovací místnost 0P31 zůstane na svém původním místě, vybavení bude doplněno o dvě skříně 600x600 výšky 1800mm, nová stavební ústředna vznikne spojením stávajících místností – 0P45 kancelář (volná místnost), 0P46 šatna SSZT a 0P47 dílna (SSZT). Po přepojení řízení provozu do nové stavební ústředny bude původní reléová místnost odpojena a zabezpečovací zařízení demontováno. Uvolní se také místnosti, které byly technologicky spojené s releovou místností - akumulátorovna, předsíň, elektrorozvodna (napájecí stojany), sklad (měniče). Tyto místnosti budou využity na vybudování nových prostor SSZT – 0P51 místnost SSZT, 0P49 dílna, 0P48 sklad. Původní releová místnost 0P53 zůstane zatím volná pro budoucí využití vlastníkem objektu. Místnost bude temperována na 10st. C s možností regulace teploty na 20 st.C. Ze stávající místnosti 0P44 šatna, která je nyní volná, bude vybudována nová rozvodna NN 0P44, stávající elektrorozvodna 6kV 0P42 zůstane bez dispozičních změn. Zdroje pro stavební ústřednu budou umístěny v místnosti napájení 0P41, která vznikne z místnosti 0P41 sklad hořlavin, jež je v současnosti volná. Původní místnosti 0P34 ostatní technologie a 0P35 sprcha budou spojeny a upraveny na kabelovou místnost 0P34. Vstup kabelů do výpravní budovy z kabelovodu bude do kabelové místnosti 0P34. Stavební ústředna, kabelová místnost a místnost napájená budou propojeny kabelovými žlaby nad skříněmi technologie, které mají výšku 2,45m. Vzhledem k rozsahu návrhu rekonstrukce je investorem vyžadována i rekonstrukce sociálního zařízení. Ve výpravní budově v rekonstruované části B nebude víc než pět zaměstnanců. Stávající sprcha bude zrušena, protože v těchto prostorech je navržena nová kabelová místnost 0P34. V původních prostorech WC muži, WC ženy bude umístěno nové samostatné sociální zařízení pro muže a pro ženy, sprcha a úklidová komora. V místnost 0P 37 WC muži bude umístěn pisoár. V místnosti 0P 39 WC ženy nebudou osazeny dveře oddělující kabinu WC s klozetem od zbývajících prostorů místnosti.

Technické řešení:

Podlahy v nových technologických místnostech budou navrženy na požadované užité zatížení – 0P41 místnost napájení - 1200 kg/m², 0P46 stavební ústředna - 500 kg/m². Těmto požadavkům vyhoví stávající konstrukce podlahy. Bude provedena pouze nová podlahová krytina z antistatického PVC.

Je navržena výměna vnějších oken a dveří dle nového dispozičního řešení v části objektu, kde bude provedena rekonstrukce (blok C). Návrh velikosti a zabezpečení oken v technologických místnostech byl prezentován stavebním projektantem a odsouhlasen na závěrečné poradě profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejení, DRŽT, zabezpečovací a sdělovací zařízení), která se konala dne 12.12.2013. Bylo odsouhlaseno následující řešení. Budou upravena okna v části výpravní budovy, která je předmětem stavebních úprav v rámci této stavby. V technologických místnostech budou okna upravena na šířku 600mm a výšku 1500mm s parapetem 1500mm s doplněním bezpečnostními foliemi a vnitřními jednoduchými žaluziemi. Vzhledem k rozmístění EZS, nebudou dveře z chodby do technologických místností v bezpečnostním provedení. Okna v místnostech s pracovní činností a s možným trvalým pobytem osob budou mít rozměr dle původních oken 1200x2100mm s parapetem 900mm. Okna v objektu budou zabezpečena proti vniknutí pomocí bezpečnostních fólií. V dopravní kanceláři zůstanou stávající plastová okna, která byla vyměněna nedávno. Na poradě bylo dohodnuto, že tato okna nebudou doplněna bezpečnostní fólií, protože v místnosti je trvalá obsluha. V místnosti 0P 25 Pracoviště posunu (Cargo a.s.) budou také vyměněna původní okna za nová z důvodu snížení tepelných ztrát. Je navržena také výměna všech oken ze skleněných tvárníc v původní releové místnosti 0P53, která zůstane po demontáži technologie volná. V dalším stupni bude navržen počet a velikost oken dle předpokládaného využití volné místnosti. V objektu v části B, kterou využívá Cargo, a.s. (sociální zařízení, kanceláře) budou ponechána původní okna. Fasáda objektu v části C bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem z polystyrenu EPS 100F tl. 120mm. Bude proveden nový střešní plášť s přídáním tepelnou izolací z polystyrenu EPS 150S tl. 180mm. Tloušťky tepelných izolací stěn a střechy byly určeny podle hodnot součinitele tepla, které byly stanoveny v rozmezí mezi požadovanými a doporučenými hodnotami dle ČSN 73 0540-2 Tepelná ochrana budov-Část 2: požadavky. Přesná tl. tepelných izolací bude určena v dalším stupni projektové dokumentace. Nová střešní krytina je navržena z fólie z PVC celkové tl. 3mm. Střešní skladba bude provedena jako lepená. Na střeše budou provedeny komunikační obslužné cesty k anténním systémům (TRS) přidáním protiskluzového pásu z fólie z PVC. Na střechu je přístup pomocí stávajícího žebříku umístěného na východní straně objektu. Na střeše bude osazen střešní kotevní bezpečnostní systém z důvodu bezpečného pohybu osob na střeše při kontrolních činnostech, revizních činnostech a při opravách v souladu s vyhláškou č. 268 o technických požadavcích na stavby.

Vizuální prohlídkou střechy z horní vnější strany a z bočních stran nebyly odhaleny žádné známky významného poškození, přetížení, degradace nebo přetvoření. Je navržena demolice stávajících podhledů z důvodu požárních požadavků na podhled v technologických místnostech a z důvodu nutnosti provedení podrobné prohlídky nosné střešní konstrukce (vazníky, střešní desky) před osazením nové technologie v budově. V místnostech budou provedeny nové minerální podhledy v rastru 600x600mm. Podhledy v technologických místnostech budou provedeny v protipožárním provedení z obou stran dle požární bezpečnostního řešení stavby. Pro pohledy bude vytvořena nová nosná konstrukce kotvená pouze k obvodovým a vnitřním stěnám. Podhled nebude zavěšen na stávající střešní vazníky.

V dalším stupni projektové dokumentace budou v rámci průzkumů provedeny otvory do podhledu, které umožní pečlivou vizuální prohlídku prefabrikovaných vazníků, které jsou nyní nepřístupné. Hodnocení provozuschopnosti střešní konstrukce je provedeno podle ČSN ISO 13822 Zásady navrhování konstrukcí-Hodnocení existujících konstrukcí, kde se píše, že konstrukci lze na základě dřívějšího uspokojivého působení považovat za bezpečnou či použitelnou (a není tedy nutno provádět výpočet) v případech uvedených v kapitole 8 této normy, které odpovídají smyslu čl. 5.2 ČSN 73 0038 Navrhování a posuzování konstrukcí při přestavbách. Vizuální prohlídkou nebyly zjištěny známky zvýšené vlhkosti stávajících svislých stěn.

Vzhledem ke stáří budovy bude v dalším stupni projektové dokumentace v rámci průzkumů proveden Průzkum vlhkosti.

Stavební úpravy dle vyhlášky 398/2009 Sb.

Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. Stávající bezbariérová rampa z přednádražního prostoru do haly 0P24 bude doplněna zábradlím, čímž bude zajištěn bezbariérový přístup k prodeji jízdenek, trasa ke vstupu do nového bezbariérového podchodu zůstane zachována dle stávajícího stavu, tzn. z haly pomocí rampy do přednádražního prostoru a bezbariérovým chodníkem k podchodu. Budou provedeny nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejiště v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC bezbariérového určeného pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane tedy beze změny.

Technické zařízení budov

Budou provedeny nové rozvody technického zařízení budovy v části C. Bude provedena nová splašková kanalizace a nové rozvody vody ve výpravní budově (blok C). V dalším stupni projektové dokumentace bude proveden v rámci průzkumů monitoring kanalizace. Pokud bude zjištěn vyhovující technický stav kanalizace, tak bude ležatá kanalizace ponechána a bude provedeno pouze napojení kanalizace v prostoru nového sociálního zařízení. V sociálním zařízení budou osazeny nové zařízeníové předměty, klotety jsou navrženy v závěsném provedení. V rekonstruované části výpravní budovy v místnostech s návrhovou vnitřní teplotou 20 st.C (dopravní kancelář, pracoviště posunu, sociální zařízení) bude proveden nový systém teplovodního vytápění s novým zdrojem tepla, kterým bude plynový kondenzační kotel s výkonem 38kW. Kotel bude umístěn v zádveři 0P27. k tomuto kotli bude proveden nový vnitřní přívod plynu ze stávající kotelny 0P17 umístěné v bloku B. Stávající tělesa ústředního vytápění budou vyměněna za nová, protože jsou ve špatném technickém stavu. K těmto tělesům navrhuje projektant provést nový horní rozvod. Vytápění nových technologických místností je navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů. Stávající tělesa UV budou v nových technologických místnostech demontována. Místnosti 0P41 místnost napájení a 0P45 stavědlová ústředna budou vybaveny klimatizací. Prostor technologických místností OP 41 – Místnost napájení, OP 45 – Stavědlová ústředna budou osazeny pro odvětrání při přítomnosti obsluhy při servisní činnosti ventilátorovou jednotkou. Odvod znehodnoceného vzduchu bude přes nadokenní prostor s instalovanou mřížkou. Přívod vzduchu do místností bude mřížkou s filtrační vložkou v obvodové stěně nad podlahou. Sociální zařízení bude větráno podtlakovým lokálním nuceným větráním. V celé části bloku B bude provedena nová vnitřní silnoproudá elektroinstalace. Na střeše výpravní budovy bude proveden nový hromosvod z důvodu výměny střešního pláště a umístění nové dopravní technologie v objektu. Antény na střeše budou ponechány stávající. Místnost napájení 0P41 a stavědlová ústředna 0P45 budou vybaveny autonomním samozhášecím systémem (ASHS). Objekt bude vybaven systémem elektrické požární signalizace (EPS).

Přípojky na inženýrské sítě

Přípojky na vodovodní rozvod, plynový rozvod a distribuční rozvod elektrické energie zůstanou stávající. Nově jsou navržena podružná měření spotřeby elektrické energie. Měření pro celou železniční stanici zůstane v samostatném objektu trafostanice 22/0,4kV, podružná měření budou umístěna ve výpravní budově v rozvodně NN 0P44 v hlavním rozvaděči NN. Napojení sousedního bytového domu (blok A) a objektu vlakových čt na pitnou vodu a distribuční rozvod elektrické energie zůstane zachováno dle stávajícího stavu.

Pro sociální zařízení a kanceláře Cargo a.s. bude proveden pouze nový přívod vody k podružnému vodoměru umístěnému v místnosti 0P01 umývárna, rekonstrukce vnitřního technického zařízení v části B se v projektu neuvažuje.

Stávající nefunkční vodovodní přípojka, která vede z depa ČD, a.s. do výpravní budovy bude v případě kolize se stavbou zrušena.

Stávající způsob likvidace splaškových vod nesplňuje požadavky platné legislativy, proto je nutno navrhnout nové řešení. Likvidaci splaškových vod navrhuje projektant pomocí nového septiku, ze kterého budou vody vyvedeny do zemního filtru. Přefiltrovaná voda bude zavedena do zasakovacího objektu, kde budou zasakovány i dešťové vody. Likvidaci dešťových vod navrhuje projektant řešit pomocí zasakovacího objektu, což ukládá platná legislativa. Návrh zasakovacího objektu je zpracován podle provedeného hydrogeologického průzkumu. V dosahu výpravní budovy není žádná funkční splašková ani dešťová kanalizace.

Provizorní stav:

Stávající technologie umístěná ve stávající releové místnosti 0P53 bude v činnosti po dobu výstavby do SP 3, kdy bude aktivováno nové zařízení umístěné v nově vybudované stavědlové ústředně 0P45. Po přepnutí bude stávající releová místnost vyklizena a stavebně upravena.

Provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena v místnost 0P29 šatna (výpravčí). Tato místnost bude i během rekonstrukce plnit funkci šatny pro výpravčí se stávajícím vybavením skříňkami. Během rekonstrukce není možno zachovat prodej jízdenek ve stávající místnosti 0P26 pokladna, protože místnost je příliš vzdálená od provizorní dopravní kanceláře. Náhradní prodej jízdenek je možno řešit např. pomocí automatu na jízdenky nebo vzhledem k malé frekvenci cestujících prodej jízdenek během stavby dočasně přerušit. Variantně je možno provizorní šatnu výpravčích umístit během stavby do místnosti 0P26 pokladna. Jako provizorní WC pro výpravčí bude sloužit WC pro veřejnost (0P11 WC muži, 0P12 WC ženy) přístupné z haly 0P24. Složka SSZT požaduje řešit provizorní prostory pro uskladnění stávajícího vybavení kanceláře, šatny a dílny. Požadavek bude zajištěn pomocí skladového kontejneru po dobu 12 měsíců.

Vlastník objektu po provedené stavbě: České dráhy, a.s.

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

SO 03-15-04 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení

Bude provedena úprava stávajícího oplocení a provedení části nového oplocení drážního pozemku z důvodu zamezení volného přístupu veřejnosti k trafostanici.

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Zastřešení nástupiště, přístřešky na nástupišťích

SO 03-15-05 žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu

Stávající stav zastřešení nástupiště:

V žst. Lhotka nad Bečvou má stávající zastřešení vstupu do podchodu délku 40m a stávající zastřešení ostrovního nástupiště délku 50m. Obě zastřešení plní také funkci zastřešení výstupů a vstupů ze stávajícího podchodu. Vzhledem k nevyhovujícímu technickému stav stávajících zastřešení a novému dispozičnímu řešení podchodu je navržena demolice stávajícího zastřešení nástupiště.

Navržené řešení:

Nové ostrovní nástupiště bude vzhledem k frekvenci cestujících nezastřešené. Bude provedeno nové zastřešení výstupů z podchodu, dle nového umístění podchodu.

Po dohodě s investorem a vzhledem k primárním požadavkům na zastřešení výstupů z podchodu (bezúdržbovost šikmé plochy výstupů z podchodu při dešti a sněžení, co největší průsvitnost bočních svislých stěn zastřešení) je navrženo v tomto stupni projektové dokumentace řešení s prosklenými svislými stěnami. Železobetonové stěny podchodu budou vytaženy do výšky 500mm nad úroveň nástupiště a chodníku před vstupem do podchodu. Svislé stěny zastřešení budou provedeny z bezpečnostního skla v hliníkových rámech, značky zabraňující střetu ptáků ze skleněnou stěnou budou provedeny pomocí grafických značek vytvořených na povrchu skla. Ochranu proti pádu do prohlubně podchodu při rozbití skla svislé stěny navrhuje projektant řešit v tomto stupni PD pomocí kaleného bezpečnostního skla. Zastřešení z hliníkového trapézového plechu. Odvod dešťových vod pomocí podokapních žlabů a svislých dešťových odpadů do dešťové kanalizace. Případné zapuštění svislých odpadů do železobetonových stěn podchodu bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 03-15-06 žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti

Projektant navrhuje provést samostatný přístřešek na nástupišti. Přístřešek bude vytvořen ze dvou svislých sloupků, dělicí střední skleněné stěny a z ocelové konstrukce zastřešení. Zastřešení přístřešku bude provedeno z kaleného skla typu vlašťovka, odvodnění do středu. Rozměry přístřešku 4x6m. Součástí přístřešku budou sedáky s područky a opěradlem a odpadkový koš. Přístřešek bude bez osvětlení.

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Individuální protihluková opatření

SO 03-15-07 žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření

Z hlediska zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou na provozovanou rychlost max. 160 km/h je nutno z hlediska hlukové zátěže tímto provozem provést návrh individuálních protihlukových opatření (IPO). Na základě výsledků akustické (hlukové) studie pro výše uvedenou stavbu, za účelem zlepšení životního prostředí a snížení hlukové zátěže ve vnitřním obytném prostoru dotčeného objektu, navrhuje úpravu oken (ze tří stran přilehlých kolejišti) obytných místností zabezpečující zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště určeného objektu. Jedná se o objekt v km 20,790.

Zpracovatel: Lubomír Kadala

SO 03-15-08 žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém

Na poradě byl předložen a diskutován návrh prvků orientačního systému pro žst. Lhotka nad Bečvou. Všechny prvky orientačního systému budou navrhovány jako osvětlené. Na ostrovním nástupišti budou osazeny tabule s názvem stanice na společné konstrukci spolu s označením směrů jízdy vlaků (Hranice na Moravě; Střelná). Osazeny budou ve dvou místech do osy nástupiště s podchodnou výškou min. 2,5m. Na nástupišti budou dále osazeny piktogramy s označením čísla koleje, východu a zákazu kouření a to na konstrukcích sloupů osvětlovacích stožárů a sloupů zastřešení. Dále bylo dohodnuto osazení tabule s názvem stanice na boční stranu výpravní budovy v místě přístupu od obce. Přístupová cesta jak k nástupišti, tak do výpravní budovy bude označena piktogramy s důrazem na vyznačení bezbariérového přístupu. Na vstupních dveřích do výpravní budovy budou doplněny samolepky s piktogramy zákazu kouření a bezbariérového přístupu. Tabule s názvem stanice na zhlaví budou součástí stavebního objektu výstroje trati a hlasové majáčky součástí provozního souboru informačního systému.

Demolice

SO 03-15-09 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice, zastřešení nástupišť

V žst. Lhotka nad Bečvou je navržena demolice zastřešení vstupu do podchodu délky 40m a demolice zastřešení ostrovního nástupiště délky 50m. Obě zastřešení plní také funkci zastřešení vstupů a výstupů ze stávajícího podchodu. Stávající zastřešení je provedeno jako typové prefabrikované zastřešení nástupišť. Zastřešení nástupišť se skládá z těchto konstrukčních prvků - monolitická betonová patka, přístřešková podpora tvořená sloupem a vlašťovkovitým vazníkem, vaznice z předpjatého betonu, krytina z pozinkovaného vlnitého plechu, žlabový prostor zahrnující vlastní žlabovou konstrukci a vedení silnoproudu a slaboproudu.

Stávající zastřešení jsou ve špatném technickém stavu. Nejvíce jsou poškozeny paty sloupů, kde je vlivem vlhkosti poškozena krycí betonová vrstva, výztuž je ve značném stádiu degradace.

Dle zkušeností ze stejné konstrukce zastřešení na jiné stavbě je možno konstatovat, že konstrukce zastřešení nástupišť jako celek vykazuje sníženou bezpečnost a provozuschopnost dle ISO 13822 Zásady navrhování konstrukcí-hodnocení existujících konstrukcí a ČSN ISO Obecné zásady spolehlivosti konstrukcí.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu obou zastřešení a vzhledem k novému dispozičnímu řešení podchodu s bezbariérovým vstupem a výstupem předložený návrh předpokládá demolici stávajícího zastřešení vstupu do podchodu délky 40m a demolici zastřešení ostrovního nástupiště délky 50m.

Vlastník zastřešení vstupu do podchodu: ČD, a.s.

Vlastník zastřešení ostrovního nástupiště: SŽDC, s.o.

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

SO 03-15-10 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - sklad

Bude provedena demolice stávajícího objektu. Odvoz stávající buňky zajistí ČD, a.s. (RSM).

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

SO 05-15-01 žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4

Bude provedena demolice stávajícího objektu.

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

SO 03-18-01 žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy

Budou navrženy zpevněné plochy v žst. Lhotka nad Bečvou před výpravní budovou ve směru ke kolejišti včetně nového přístupu do podchodu. Nové zpevněné plochy je potřeba navrhnout z důvodu nového umístění vstupu do podchodu a z důvodu porušení stávajících zpevněných ploch novým kabelovodem a venkovním vedením inženýrských sítí (dešťová kanalizace, splašková kanalizace, kabely NN). Zpevněné plochy budou stavbou co nejvíce redukovány.

Nové trasy kabelovou a venkovních inženýrských sítí budou navrženy v co největší vzdálenosti od stávajícího bytového domu, aby bylo možno minimalizovat realizaci venkovních zpevněných ploch na plochách, které jsou navrženy k budoucímu odprodeji jednotlivým vlastníkům bytového domu.

Zpracovatel: Ing. Hana Zajíčková

4. Závěr

Navržené technické řešení bylo zúčastněnými odsouhlaseno a je považováno za projednané.

K záznamu z jednání jsou přiloženy Listina pozvaných a Listina přítomných. Záznam bude odeslán běžnou poštou na poštovní adresy obeslaných orgánů a organizací a elektronickou poštou na všechny jednotlivé emailové adresy, uvedené v Listině přítomných.

LISTINA-POZVANÝCH:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor správy tratí, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Odbor podpory prodeje, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- Obec Lešná, Lešná 36, 756 41 Lešná

Zasláno elektronicky:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing. Tomáš Chalupa
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1, Ing.arch. Andršt
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing.J. Chaloupka, M. Frgal, P.Spáčil
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, OPS 1, 772 58 Olomouc, Ing. Otakar Srovnal
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing. Vladimír Fabík
- SŽDC, s.o., OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Zdeněk Raška
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín, Z. Kočib
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc, Ing. Libor Ondráček, Ing. Šárka Hamalová
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Kamil Pur, L. Kadala, Ing. Petr Čech
- Ecological Consulting a.s., Mgr.Michaela Vallová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc – Lazce

