

Z á p i s

z 2. profesní porady ke zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby:

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

Jednání se uskutečnilo dne 30.10.2013 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, OTH – Ing. Miroslav Veliš
SŽDC, OZŘP – Ing. Pavel Říha
DEZA – p. František Pařava
ČD, RSM Olomouc – Bc. Roman Svoboda
ČD Cargo, SOKV Ostrava – p. Ivo Matuš
Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných

Úvod

Záměrem připravované stavby je zvýšení traťové rychlosti dvoukolejné trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou v km 16,038 – 20,418 včetně hlavních kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou.

Ve stanici Lhotka nad Bečvou je řešena rekonstrukce obou výhybkových zhlaví, předjízdňových kolejí včetně přípojí do staničních kolejí v nezbytném rozsahu a rekonstrukce ostrovního nástupiště. Kolejové objekty zahrnují i rekonstrukci železničních přejezdů, které se v daném úseku nachází.

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

Předmětem porady bylo projednání předloženého návrhu řešení v oblasti dopravní technologie, kolejového řešení a zásad organizace výstavby v následujícím členění:

- rekonstrukce železničního svršku v žst. Lhotka nad Bečvou a v mezistaničních úsecích Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou a Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí
- dopravní technologie a zásady organizace výstavby
- rekonstrukce železničního spodku v žst. Lhotka nad Bečvou a v mezistaničních úsecích Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou a Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí
- rekonstrukce nástupiště v žst. Lhotka nad Bečvou
- rekonstrukce železničních přejezdů
- koncepce řešení protihlukových objektů

Železniční svršek

Železniční svršek zahrnuje návrh optimální geometrie obou kolejí za účelem zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou 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).

Stávající traťová rychlost 80km/h, mimo vjezd do Valašského Meziříčí (V=60km/h); dle informace správce zařízení trať s přepočteným provozním zatížením v hl. kolejích 5-6 mil.hrt./rok.

Požadavkem investora je dle rychlostního profilu zvýšit traťovou rychlost v zadaném úseku na $V=135\text{km/h}$ pro klasické soupravy a $V_k=160\text{km/h}$ pro soupravy s naklápací skříní, mimo vjezd do Valašského Meziříčí.

Směrové a výškové řešení obou traťových kolejí včetně hlavních kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou je navrženo pro rychlost $V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=140\text{km/h}$, $V_{150}=150\text{km/h}$ a $V_k=160\text{km/h}$. Vjezd do Valašského Meziříčí je navržen v rekonstruovaném úseku na $V=80\text{km/h}$.

Na jednání byl předložen zpracovaný graf dynamického průběhu rychlostí, který byl odsouhlasen. Návrh kolejového řešení byl v průběhu zpracování projednán a odsouhlasen Ing. Velišem, OTH.

V rámci připomínkování zaslaného zápisu Ing. Křemen, OS, otevřel otázku možnosti zvýšení rychlosti na $V_{100} = 140 \text{ km/h}$ a $V_{130} = 150 \text{ km/h}$ ve směru Hustopeče n/B – Lhotka n/B v oblouku v km 17,536 - 17,784, aby svými parametry vyhověl na rychlost $V_{100} = 140 \text{ km/h}$ a $V_{130} = 150 \text{ km/h}$. Tyto rychlosti by pak bylo možné využít až do km 19,384 a s navazujícím úsekem do Hranic na Moravě by bylo možné tyto rychlosti výhledově využít již z km 13,554.

Návrh směrového řešení celé stavby vychází z podkladu zadání, který předpokládá traťovou rychlost $V=135 \text{ km/h}$ (pro $I=125\text{-}129 \text{ mm}$) a $V_k=160 \text{ km/h}$ (pro $I=210\text{-}218 \text{ mm}$). Směrové řešení je navrženo tak, aby směrové oblouky v rekonstruovaném úseku (cca km 16 - 24) vyhovovaly minimálně pro $V_{100}=135 \text{ km/h}$.

U oblouku v km 17,536 - 17,784 je v navrženém řešení posun koleje na vnitřní stranu oblouku cca 65cm; hranice pozemku pak 3,76m od osy koleje, v tomto úseku jsou navrženy PHS. Připomínka ohledně zvýšení rychlosti na $V_{100} = 140 \text{ km/h}$ a $V_{130} = 150 \text{ km/h}$ si vyžádá zvýšit převýšení o 10mm a prodloužit přechodnici a vzestupnici.

Ing. Křemen konzultoval tento požadavek s Ing. Velišem, se zvýšením rychlosti na $V_{100} = 140 \text{ km/h}$ a $V_{130} = 150 \text{ km/h}$ v oblouku v km 17,536 - 17,784 souhlasí. Dle e-mailového vyjádření se shodli na tom, že v rámci přípravné dokumentace bude zachován odsouhlasený návrh technického řešení a zvýšení rychlosti v daném úseku bude ověřeno v rámci dalšího stupně projektové dokumentace.

SO 02-17-01 – t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek

SO 04-17-01 – t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek

Shora uvedené stavební objekty řeší rekonstrukci železničního svršku v traťovém úseku TÚ 2361 Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo) v definičních úsecích, jejichž km poloha je nově upravena v souladu s navrženým kolejovým řešením:

DÚ 10	Hustopeče n.Beč. – Lhotka n.Beč.	km 16,034 – 20,418
DÚ 12	Lhotka n.Beč. – Valašské Meziříčí	km 21,810 – 24,429

Směrové řešení

Návrh směrového řešení zohledňuje požadavek investora na maximalizaci traťové rychlosti při zachování hranice drážních pozemků a požadavky na rekonstruované objekty a zařízení navazujících profesí.

Dle zadání investora je řešený úsek trati vymezen vjezdovými výhybkami v žst. Hustopeče nad Bečvou a Valašské Meziříčí, na jednání bylo potvrzeno zachování zadaného rozsahu.

V definičním úseku DÚ 10 jsou navrženy směrové oblouky v rozmezí hodnot poloměrů $R=1050 \text{ m} - R=6500 \text{ m}$.

V záhlaví žst. Lhotka nad Bečvou na hustopečské straně je stávající směrový oblouk o poloměru $R=1008 \text{ m}$, $D=33 \text{ mm}$, $l_p=32 \text{ m}$. Zvýšení traťové rychlosti si vyžádá úpravu převýšení kolejí a prodloužení délky přechodnice a vzestupnice ($R=1000 \text{ m}$, $D=116 \text{ mm}$, $L_k=140 \text{ m}$). Omezujícím prvkem je z hlediska směrového a výškového řešení silniční nadjezd v km 20,300; prodloužením přechodnic a vzestupnic se kolej č.1 v původní trase přiblíží k pilířům silničního nadjezdu na vzdálenost $< 3.000 \text{ m}$. To si v návrhu vyžádá převedení trasy hlavní koleje č.1 a 2 do stávající trasy kolejí č.2 a 4 v žst. Lhotka nad Bečvou.

V definičním úseku DÚ 12 jsou navrženy směrové oblouky v rozmezí hodnot poloměrů $R=1600 \text{ m} - R=2500 \text{ m}$.

Stávající parametry směrového oblouku v záhlaví žst. Valašské Meziříčí jsou navrženy pro $V=60 \text{ km/h}$. Prostorové uspořádání v dané lokalitě (pozemky včetně zástavby, železniční přejezd, geometrie kolejí a navazující kolejiště žst. Valašské Meziříčí) je limitující pro zvýšení traťové rychlosti.

Ve stávajícím stavu je nedostatečná osová vzdálenost mezi kolejí č.1 a souběžnou výtažnou kolejí, není dodržen volný schůdný a manipulační prostor u výtažné koleje na straně oplocení. To si vyžádá posun trasy kolejí č.1 a 2 ve vztahu ke směrově upravené poloze výtažné koleje tak, že mezi kolejí č.1 a výtažnou kolejí bude zajištěna osová vzdálenost min. 4,75m a na straně oplocení bude u výtažné koleje zachován volný schůdný a manipulační prostor.

Geometrické parametry v daném úseku koleje umožní zvýšit rychlost v nově navržené části složeného směrového oblouku na rychlost $V=80 \text{ km/h}$ s napojením mezilehlou přechodnicí na stávající stav pro $V=60 \text{ km/h}$. Převýšení kolejí $D=51 \text{ mm}$ je nutno v místě přejezdu P 8052 v ekm 24,233 zvýšit na $D=96 \text{ mm}$.

Správce zařízení Ing. Plátek otevřel otázku řešení sklonových poměrů pozemní komunikace na tříkolejném přejezdu při zvýšeném převýšení kolejí v oblouku $D=96 \text{ mm}$. Podélný sklon pozemní komunikace na přejezdu je navržen v souladu s ČSN 73 6380 za předpokladu, že pro zaoblení lomů sklonu nivelety pozemní komunikace budou použity min. hodnoty poloměrů.

Stávající osová vzdálenost kolejí 4,05m byla dle požadavku z předchozí kolejářské porady optimalizována v celém úseku širší trati na hodnotu 4,000m. Kolej bude zřízena jako bezstyková.

Sklonové poměry

Při návrhu nivelety kolejí byla snaha redukovat množství lomů sklonů tak, aby úseky koleje v jednotném sklonu byly co nejdelší. Omezujícími prvky při řešení sklonových poměrů byly objekty propustků, mostů a silničního nadjezdu v km 20,300. Sklony obou kolejí, lomy sklonů a jejich zaoblení jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6360-1, podélný profil koleje č.1 byl na jednání předložen.

Konstrukce železničního svršku

Soustava železničního svršku použita v traťových kolejích : kolejnice 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 31,5/63mm, tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

SO 03-17-01 – žst. Lhotka nad Bečvou, železniční svršek

Základní údaje o stávajícím stavu

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

Navrhovaný stav

Kolejové řešení respektuje požadavek na maximalizaci traťové rychlosti v hlavních kolejích a zohledňuje požadavek ze vstupní kolejářské porady na dosažení maximálních užitečných délek kolejí v sudé skupině.

Definiční úsek: DÚ F žst. Lhotka nad Bečvou km 20,418– 21,810

Zadaný rozsah rekonstrukce železničního svršku včetně požadavků na rozpracování kolejového řešení, které bylo prezentováno na vstupní profesní poradě dne 28.8.2013:

- rekonstrukce hlavních kolejí č. 1 a 2
- rekonstrukce předjízdnych kolejí č. 3 a 4
- rekonstrukce obou kolejových zhlaví včetně přípojí do navazujících staničních kolejí
- rozložení dvojité kolejové spojky na meziříčském zhlaví a rozložení dvou křižovatkových výhybek č. 11a/b a 13a/b - zapracováno
- 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 - zapracováno
- zachovat koleje č. 5 a 7 jako manipulační kusé s napojením do meziříčského zhlaví (pro odstavení lokomotiv přepravců); délka kolejí dle pozemků – ukončení cca v km 21,1 - zapracováno
- v předjízdnych kolejích č. 3 a 4 rychlost V=50km/h, užitečná délka min.650m - zapracováno
- kolejové spojky na vyšší rychlost než 50km/h alespoň na jedné straně (předpokládá se na meziříčském zhlaví)- zapracováno
- boční ochrana vlakových cest nebude řešena stavebně-odvraty, ale návěštěním (stavebně nelze řešit vzhledem ke stísněným poměrům)
- zachovat stávající kolej č.14 pro provoz pracoviště ČD Cargo, a.s. SOKV Ostrava, požadavek vlastníka ČD, a.s., RSM Olomouc a nájemce je v návrhu respektován

Do kolejového řešení je zapracována redukce postradatelných kolejí a výhybek dle návrhu postradatelnosti kolejí železniční infrastruktury v žst. Lhotka nad Bečvou, které vydalo SŽDC, GR – OZRP.

Na vstupní profesní poradě bylo odsouhlaseno ponechání kolejí č.5 a 7, které budou řešeny jako kusé manipulační koleje se zaústěním do meziříčského zhlaví.

Postradatelnost zahrnuje zrušení kusé manipulační koleje 4b v celé délce, zrušení výhybek č. 20, 21, 23, 26, 30; zrušení kolejí č. 5, 7 na hustopečské straně v délce vymezené konci nově navržených kusých kolejí 5,7 na meziříčské straně; zrušení kolejového propojení mezi výhybkami D64a/b – 14.

S ohledem na současnou technologii drážní dopravy na vlečce DEZA bylo zrušení 3. napojení vlečky DEZA výhybkou č.14 na jednání dne 28.8.2013 odsouhlaseno vlastníkem a provozovatelem vlečky.

Hustopečské zhlaví

Návrh geometrie kolejí pro zadanou traťovou rychlost a poloha pilířů silničního nadjezdu v záhlaví stanice si vyžádá převést trasu hlavní koleje č.1 a 2 do trasy stávajících staničních kolejí č.2 a 4 (prodloužením přechodnic a vzestupnic se kolej č.1 v původní trase přiblížila k pilířům silničního nadjezdu na vzdálenost <3.000m).

Rozšíření osově vzdálenosti kolejí č.1 a 2 pro umístění ostrovního nástupiště je ve stávajícím stavu řešeno protisměrnými oblouky v koleji č.2; kolej č.1 je přímá. V navrženém řešení se z důvodu posunu 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 poměrům je vlečka DEZA zaústěna přímo do 2. staniční koleje výhybkou č. 24, návrh kolejového řešení stanice včetně zaústění vlečky DEZY byl projednán na poradách souvisejících profesí bez připomínek.

V souladu se závěry vstupní kolejářské porady odbočuje sudá skupina výhybkou č.21 za první kolejovou spojkou JKS 22-23 a druhá kolejová spojka JKS 19-16 je zasunuta směrem do stanice. Tím je zajištěno požadované prodloužení užitečných délek kolejí sudé skupiny, která je využívána zejména pro příjezdy a odjezdy vlaků pro společnost DEZA.

Z důvodu stísněných poměrů jsou kolejové spojky na tomto zhlaví navrženy pro $V=50\text{km/h}$.

Meziříčské zhlaví

Směrové poměry v hlavních kolejích jsou upraveny, zejména je odstraněn směrový oblouk $R=4250\text{m}$ za stávající dvojtrásovou spojkou a DKS je nahrazena kolejovými spojkami JKS 1-2 a JKS 3-5. Omezujícím prvkem v hlavních kolejích na meziříčské straně je železniční přejezd P8051 v ekm 21,815; most v ekm 21,845 a hranice drážních pozemků - již stávající část koleje č.2 v úseku km 21,8-22,0 zasahuje vlevo trati na pozemky ve vlastnictví společnosti DEZA.

Zachování stávajícího prostorového uspořádání mostního objektu v ekm 21,845 by si vyžádalo řešit přechod z osově vzdálenosti kolejí staniční (4,750m) do traťové (4,000m) protisměrnými oblouky, čímž se zkrátí prostor nezbytný pro umístění kolejových spojek - ty lze z tohoto důvodu navrhnout pouze pro $V=50\text{km/h}$ a také je tím dán sled jejich situování.

Na vstupní profesní poradě investor odsouhlasil navrhnout rekonstrukci mostu v ekm 21,845 v rozsahu nezbytném pro zamýšlené kolejové řešení. Rozšíření mostního objektu umožní přejít z osově vzdálenosti kolejí staniční do traťové až v navazujícím směrovém oblouku. Před přejezdem v ekm 21,815 se vytvoří prostor nezbytný pro vložení kolejových spojek JKS 1-2 a JKS 3-5, které lze pojíždět rychlostí 80km/h.

Uvedené řešení si vyžádá vlevo trati zábor části pozemků ve vlastnictví společnosti DEZA, jedná se o pozemky v k.ú. Příluky p.č.301, 302, 304 a v k.ú. Juřinka p.č.447/3 a 683/1, předběžný souhlas vlastníka byl dán.

Na meziříčském zhlaví jsou zachovány koleje č. 5 a 7, které jsou řešeny jako manipulační koleje ukončené kolejnicovým zarážděním cca v km 20,953. Koleje budou sloužit pro odstavení lokomotiv přepravic, délka kolejí je v návrhu limitována hranicí drážního pozemků a následně i výsledky protihlukové studie.

Ing. Pur, otevřel na poradě otázku zkrácení koleje č.7, které si vyžádá zřízení nového kabelovodu a osazení trakčních stožárů. Zkrácení kusé koleje č.7 s ukončením cca v km 21,2 bylo na jednání všemi přítomnými odsouhlaseno.

Na poradě bylo předloženo řešení dopravní technologie včetně zásad organizace výstavby. V rámci prezentace stavebních postupů a dopravních opatření byla otevřena otázka převedení veškeré osobní i nákladní dopravy po dobu rekonstrukce kolejí sudé skupiny i na stávající koleje č. 5 a 7.

Ing. Plátek, zástupce správce zařízení, upozornil na nevyhovující technický stav železničního svršku v těchto kolejích vzhledem k požadavku na zvýšení zátěže provozem při realizaci stavby. Na poradě byly diskutovány možnosti financování opravných, případně rekonstrukčních prací nezbytných pro zajištění provozuschopnosti obou kolejí po dobu stavby. Tyto koleje jsou v současné době minimálně využívány.

Ing. Plátek ověřil stav kolejí č. 5,7 a přilehlých výhybek č. 7,9,20,21 s následujícím vyhodnocením:

Jmenované výhybky mají rozchod na hranici mezní provozní odchylky IAL dle ČSN 736360-2 a to důsledkem rozpadu dřevěných pražců, to samé je u navazujících oblouků za výhybkami. Samotné koleje jsou v přímé a zvýšenou zátěž při stavbě by měly vydržet.

Rekonstrukční práce by tedy spočívaly v rekonstrukci výhybkových pražců (cca 100ks) a 50 ks příčných pražců v obloucích..... Což odpovídá ceně cca 4 mil Kč.

Vzhledem k tomu, že po dobu vlastní realizaci stavby je nezbytné převést osobní a nákladní dopravu na koleje č.5 a 7, HIS Ing. Chalupa souhlasí s požadavky OŘ Olomouc, bude zapracováno do nákladů stavby a stavebních postupů.

Osová vzdálenost staničních kolejí je v rozmezí hodnot 5,00 - 10,00m; v hlavních kolejích v oblasti kolejových spojek na meziříčské straně je osová vzdálenost 4,75m.

Tabulka délek kolejí

Kolej číslo	Stavební délka (m)	Užitečná délka koleje (m)	Poznámka
1	868	795	
2	946	874	
3	808	733	
4	769	696	
6	689	609	
8	610	537	
10	611	533	
4a	282	255	
5	494	457	
7	247	456	cca 218m ^{*)}

Pozn.

*) užitečná délka dle odsouhlaseného zkrácení koleje

Řešení sklonových poměrů ve stanici vychází ze stejných zásad jako je uvedeno v předchozích objektech železničního svršku, podélný profil koleje č.1 byl na jednání předložen.

Směrové a výškové řešení hlavních kolejí je navrženo pro rychlost $V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=140\text{km/h}$, $V_{150}=150\text{km/h}$ a $V_k=160\text{km/h}$. Dopravní koleje jsou navrženy pro rychlost $V=50\text{km/h}$, manipulační koleje pro $V=40\text{km/h}$.

Konstrukce železničního svršku

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.

Předjízdne koleje a přípoje do ostatních dopravních a manipulačních kolejí:

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

Pod nerekonstruovanými úseky staničních kolejí 6, 8, 10 a 5, 7 se provede z důvodu zajištění izolačního stavu kolejíště pročištění štěrkového lože a rekonstrukce GPK.

V rekonstruovaném úseku se zřídí bezстыková kolej.

Na vstupní kolejářské poradě bylo odsouhlaseno, že problematika boční ochrany nebude vzhledem ke stísněným poměrům řešena stavebně, tj. odvraty. Ing. Pavlík informoval přítomné na této poradě o návrhu návěštění vlakové cesty omezenou rychlostí na obou zhlavích, který byl odsouhlasen na poradě profesí sdělovacího a zabezpečovacího zařízení dne 16.9.2013.

Železniční spodek

SO 02-16-01 – t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční spodek

SO 03-16-01 – žst. Lhotka nad Bečvou, železniční spodek

SO 04-16-01 – t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční spodek

V rámci stavebních objektů železničního spodku je řešena sanace pražcového podloží dle výsledků geotechnického průzkumu včetně odvodnění zemní pláň a tělesa železničního spodku.

Návrh konstrukce pražcového podloží (zapsal Ing. Kropáček)

Vstupní parametry a podklady

Trať Horní Lideč - Hranice na Moravě je trať celostátní. Parametry modulu přetvárnosti, s ohledem na projektovanou rychlost vyšší než 120 kmh^{-1} , jsou stanoveny dle tabulky 1 přílohy 6 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- zemní pláň $E_o = 30\text{ MPa}$
- pláň spodku $E_{e1} = 50\text{ MPa}$

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží v oblasti přejezdu je hodnota modulu přetvárnosti stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- pláň spodku $E_{e1} = 80\text{ MPa}$

Klimatické podmínky jsou charakterizovány indexem mrazu $I_{mn} = 450^\circ\text{C.den}$ (dle přílohy 7, předpisu SŽDC S4) s hloubkou promrzání 0,96 m.

Na základě poznatků získaných předběžným geotechnickým průzkumem pražcového podloží (GeoTec-GS, a.s., 09/2013), bylo provedeno rozdělení zkoumaného úseku na kvazihomogenní bloky.

Pro konstrukční vrstvy je uvažováno se štěrkokodrtí frakce 0 - 32 mm třídy A a minerální směsí frakce 0 - 32 mm. Materiál konstrukčních vrstev musí splňovat technické požadavky uvedené v příloze 14 předpisu SŽDC S4.

Výztužná geomříž musí splňovat technické požadavky podle přílohy 12 předpisu SŽDC S4.

Hodnoty modulů přetvárnosti materiálů konstrukčních vrstev jsou převzaty z tab. 2 přílohy 6 předpisu SŽDC S4 následovně:

- štěrkokodrt' frakce 0 - 32 mm $E = 80 \text{ MPa}$ při $I_D = 0,95$

- minerální směs frakce 0 - 32 mm $E = 100 \text{ MPa}$ při $I_D = 1,00$

Hodnota modulu přetvárnosti na vrstvě zlepšené zeminy je stanovena v souladu s přílohou 13 předpisu SŽDC S4:

minimálně $E_{zlep} = 40 \text{ MPa}$

S ohledem na zastižené geotechnické poměry jsou navrhovány tři základní typy konstrukcí pražcového podloží, respektující typové konstrukce ve smyslu předpisu SŽDC S4.

Návrh skladby pražcového podloží od ložné plochy pražce :

Typ 2.1

- štěrk 32/63 tloušťka 350 mm
- minerální směs 0/32 tloušťka 250 mm
- přehutněná zemní pláň

$E_{pl} = 52 \text{ MPa}$
 $E_{0r} \geq 30 \text{ MPa}$

Typ 3.1

- štěrk 32/63 tloušťka 350 mm
- štěrkokodrt' 0/32 tloušťka 300 mm
- výztužná geomříž
- přehutněná zemní pláň

$E_{pl} = 50 \text{ MPa}$
 $E_{0r} = 20 \text{ MPa}$

Typ 6.1

- štěrk 32/63 tloušťka 350 mm
- štěrkokodrt' 0/32 tloušťka 250 mm
- zlepšená zemní pláň o mocnosti 420 mm po zhutnění

$E_{pl} = 59 \text{ MPa}$
 $E_{pl} = \text{min. } 40 \text{ MPa}$
 $E_{0r} \leq 10 \text{ MPa}$

Zesílená konstrukce pražcového podloží

Zesílená konstrukce pražcového podloží bude zřízena u mostů a přejezdů v minimálních délkách v souladu s ustanoveními přílohy 24 předpisu SŽDC S4 a vzorového listu Ž 4.2.

V souladu s ustanovením článků 6 a 7 přílohy 24 předpisu SŽDC S4 není navrhována zesílená konstrukce pražcového podloží u konstrukcí s výškou nadnásypu větší než 1,20 m a u trubních propustků.

Zesílená konstrukce pražcového podloží je navržena s ohledem na konstrukci pražcového podloží v přilehlém úseku.

Návrh skladby zesílené konstrukce pražcového podloží od ložné plochy pražce :

Typ Z2.1

- kolejové lože - drcené kamenivo - frakce 32/63 mm, tloušťka 350 mm
- minerální směs - frakce 0/32 mm, tloušťka 500 mm
- přehutněná zemní pláň

$E_{zs} = 81 \text{ Pa}$
 $E_{0r} \geq 30 \text{ Pa}$

Zesílená konstrukce pražcového podloží odpovídá typu 3 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC Ž 4.2.

Typ Z4.1

- kolejové lože - drcené kamenivo - frakce 32/63 mm, tloušťka 350 mm
- minerální směs - frakce 0/32 mm, tloušťka 500 mm
- zlepšená zemní pláň - mocnost 420 mm po zhutnění

$E_{pl} = 87 \text{ MPa}$
 $E_{pl} = \text{min. } 40 \text{ MPa}$
 $E_{0r} \leq 15 \text{ MPa}$

Navržená skladba zesílené konstrukce pražcového podloží odpovídá typu 5 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC Ž 4.2.

Využití stávajícího štěrkového lože:

- využití pro recyklaci (předrcení na frakci 0 - 32 mm): 60%
- využití pro případné zpětné zásypy (nebo na skládku): 20%
- skládka: 20%

Na skládku dále nutno uložit ještě veškeré ŠL z oblasti výhybek a ve stanici z míst stání lokomotiv.

Odvodnění

Na jednání projektant předložil vzorové příčné řezy v charakteristických místech trati, na kterých prezentoval možnosti řešení odvodnění zemní pláň, tělesa železničního spodku a okolí.

Vzhledem k tomu, že dráha je vedena v širé trati v mírném náspu a v rovinatém terénu, bude odvodnění zemní pláň řešeno vyústěním na svah a podélnými trativody, lokálně budou v nezbytném rozsahu použity příkopové zidky.

Řešení odvodnění je v širé trati limitováno požadavkem zachování hranice drážních pozemků. Je navržena skloněná pláň tělesa železničního spodku (sedlaná).

V případě, že nelze odvést srážkovou vodu z drážního tělesa a ze zemní pláň do otevřených příkopů se zajištěným odtokem, je dohodnuto zachovat stávající stav – přirozené vsakování srážkové vody bez jejího svedení k propustkům s problematickým odtokem.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude zajištěno odvodnění železničního spodku soustavou trativodů a svodného potrubí, které budou zaústěny na hustopečské straně do otevřeného příkopu vlevo trati, na meziříčské straně bude provedeno napojení do kanalizace společnosti DEZA. Zástupce společnosti DEZA dal na místním šetření dne 23.10.2013 souhlas k napojení s podmínkou, že stávající plocha určená k odvodnění nebude rozšířena.

Odvodňovací zařízení kolejiště SŽDC a vlečky DEZA je historicky provázáno.

Návrh odvodnění ve stanici bude respektovat stávající systém odvodnění a jeho funkčnost nebude stavbou narušena.

Dne 31.10.2013 byla se zástupcem OTH konzultována otázka, zda lze použít v návrhu odvodnění sklon dna plastových trativodů 3‰ a zda lze snížit minimální hodnotu dna trativodu pod okrajem zemní pláň.

Vzhledem ke stísněným výškovým poměrům a omezeným možnostem odvedení srážkové vody z kolejiště ve stanici zástupce OTH Ing. Veliš souhlasí s návrhem spádu dna plastových trativodů ve sklonu 3‰ a lokálně (v nezbytném případě) souhlasí s návrhem dna trativodu v hloubce min. 0,15m pod okrajem zemní pláň.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude rekonstrukce železničního spodku řešena v hlavních a předjízdňových kolejích a pod nově vkládanými výhybkami. V předjízdňových kolejích bude v PD použita shodná konstrukce pražcového podloží jako v hlavních kolejích, Ing. Kropáček doporučuje v dalším stupni dokumentace ověřit geotechnickým průzkumem.

Na jednání bylo dohodnuto, že přípoje do ostatních staničních kolejí budou provedeny bez zásahu do tělesa železničního spodku.

K předloženému návrhu řešení pražcového podloží a ke koncepci řešení odvodnění tělesa železničního spodku nebyly ze strany přítomných vzneseny připomínky.

Dle výsledku geotechnického průzkumu lze usuzovat, že historicky těleso dráhy nebylo budováno v plném profilu pro obě koleje. V navržených kvazihomogenních blocích jsou úseky, kde typ konstrukce pražcové podloží pod kolejí č.1 a 2 je různý.

V případě, že je osová vzdálenost kolejí menší než 5,00m a pouze pod jednou z kolejí je navržena konstrukce se zlepšením zeminy zemní pláň, nelze dodržet požadavek Vzorových listů ŽS Ž4.16 na provedení vrstvy zlepšené zeminy min. do vzdálenosti 2,5m od osy koleje. V těchto případech je ukončena vrstva zlepšené zeminy ve vrcholu sedlané zemní pláň.

Dne 31.10.2013 bylo toto řešení konzultováno a odsouhlaseno Ing. Velišem, OTH.

Nástupiště

SO 03-16-02 žst. Lhotka nad Bečvou, nástupiště

Mezi kolejí č. 1 a 2 je v km 20,871 – 21,001 navrženo nové ostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany +550mm nad TK přilehlé koleje, délka nástupní hrany je dle požadavku GŘ SŽDC, OZŘP zkrácena na 130m.

Konstrukce nástupiště typu L je tvořena nástupištní zídkou a navazující zpevněnou plochou nástupiště ze zámkové dlažby. Vzhledem k tomu, že se jedná o nezastřešené nástupiště, bylo předloženo řešení s příčným spádem nástupištní plochy 2% směrem do středové části.

Odvodnění plochy nástupiště šířky 6,660m je navrženo směrem od koleje, bude řešeno ve středové části podélným odvodňovacím žlabem s krycím roštem s ukončením vpustí, bude zaústěno do odvodnění stanice.

Ing. Pur otevřel otázku spádování plochy nástupiště směrem ke koleji, po následné diskusi bylo přítomnými odsouhlaseno řešení v předloženém vzorovém příčném řezu, tj. zachovat příčný spád směrem do středové části nástupiště.

Na poradě byla otevřena otázka, zda v konci nástupiště navrhnout schody pro potřeby zaměstnanců dráhy.

Všemi přítomnými bylo odsouhlaseno, že v konci nástupiště nebudou zřízeny služební schody. Ukončení čela nástupiště v km 21,001 bude zajištěno ochranným zábradlím, které bude ukončeno ve vzdálenosti 2,5m od osy přilehlých kolejí.

Nástupiště bude opatřeno bezpečnostním a varovným pásem v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Přístup na nástupiště bude řešen novým podchodem s výstupem z čela nástupiště na hustopečské straně. S ohledem na frekvenci cestujících bude ostrovní nástupiště nezastřešené, je navrženo pouze nové zastřešení výstupů z podchodu. Na nástupišti bude osazen nový mobiliář (lavičky, odpadkový koš).

Stavba podchodu a přístřešku, řešení osvětlení, informačního a orientačního systému je předmětem samostatných stavebních objektů.

S ohledem na zvýšení traťové rychlosti v hlavních kolejích je navrženo zrušení stávajících služebních přechodů bez náhrady - *odsouhlaseno všemi přítomnými.*

Železniční přejezdy

SO 02-17-02 – t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční přejezd v ev.km 18,889

SO 04-17-02 – t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční přejezd v ev.km 21,815

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, soukromým pozemkům a k pracovišti ČD Cargo,SOKV Ostrava

Navržená konstrukce – celopryžová přejezdová konstrukce sepnutá táhly se závěrnými zídkami pro železniční svršek tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1. Přejezdová konstrukce je navržena ve stavební šířce 6m s ohledem na skladební šířku přejezdových panelů, převede pozemní komunikaci o volné šířce 5m. Oba přejezdy se nachází v širé trati, v přímé koleji, úhel křížení 90°.

Na poradě byla vedena diskuse, zda je nutno provést rozšíření přejezdu ve smyslu ustanovení Zákona o pozemních komunikaci a ČSN 73 6380 s ohledem na účelové komunikace, které řešená úrovněvá křížení převádí.

Ing. Pur informoval přítomné o výsledku konzultace této problematiky s Ing. Bouberlovou. Vzhledem k tomu, že výklad není jednoznačný, zástupce OTH se obecně přiklání k zapracování požadavku na zachování volné šířky pozemní komunikace na přejezdu 5m i v případě účelových komunikací.

Na jednání bylo dohodnuto, že rekonstrukce pozemní komunikace s asfaltobetonovým povrhem se provede v oblasti mezi výstražníky se závorami a v tomto úseku se provede plynulý přechod nové šířky komunikace na přejezdu na stávající komunikaci za výstražníky.

SO 04-17-03 – t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční přejezd v ev.km 24,233

P 8052 v km 24,233 (k.ú.Krásno n.B.) – tříkolejný přejezd převádí komunikaci III/03561 a přilehlou komunikaci pro pěší na meziříčské straně, přejezd se nachází v zastavěném území města Valašské Meziříčí.

Přejezdová konstrukce je navržena shodně jako u předchozích dvou přejezdů z celopryžových panelů. Přejezd je situován v záhlaví žst. Valašské Meziříčí, pozemní komunikace kříží hlavní koleje a výtažnou kolej. Z hlediska řešení prostorového uspořádání a geometrie kolejí je tato problematika popsána již v části Železniční svršek, definiční úsek DÚ 12 na str .2 zápisu. Na jednání byl předložen podélný profil pozemní komunikace v místě křížení.

Správce zařízení Ing. Plátek otevřel otázku řešení sklonových poměrů pozemní komunikace na tříkolejném přejezdu při zvýšeném převýšení kolejí v oblouku $D=96m$. Podélný sklon pozemní komunikace na přejezdu je navržen v souladu s ČSN 73 6380 za předpokladu, že pro zaoblení lomů sklonu nivelety pozemní komunikace budou použity min. hodnoty poloměrů.

Zásady organizace výstavby a dopravní opatření (zapsal Ing.Čech)

Obsahem stavby je rekonstrukce kolejí č.1 a 2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Valašské Meziříčí bez zásahu do výhybek v těchto železničních stanicích včetně rekonstrukce ŽST Lhotka nad Bečvou. Práce zahrnují železniční svršek, železniční spodek včetně odvodnění, trakční vedení, mostní objekty a propustky včetně podchodu v km 20,815 a nástupiště a přístřešku v ŽST Lhotka nad Bečvou, traťové a staniční zabezpečovací zařízení, úpravy komunikace u nadjezdu v km 17,300 (stávající bude demolován a zřízen nový), v ŽST Lhotka nad Bečvou kabelovod, stavební úpravy výpravních budov, zpevněné plochy, rozhlas pro cestující, kamerový a rozhlasový systém, orientační systém, EZS, ASHS, úpravu MRS, místní kabelizaci, v celém úseku DŘT, traťový a optický diagnostický kabel, DOZ, přenosové zařízení, přeložky a nové inženýrské sítě, atd.

Koncepce stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že stavba bude probíhat na dvoukolejné elektrizované trati s dopravním zatížením. Znamená to, že na rekonstruovaném úseku trati bude v maximální míře zachován alespoň jednokolejný provoz, nikolejný provoz je navržen pouze krátkodobě (**v nočních hodinách**, pro zřízení pažení mezi kolejemi č. 1, 2 na přilehlých traťových úsecích ŽST Lhotka n.B., práce prováděny postupně a v noční době).

Dále **bylo nutné respektovat** skutečnost, že v novém stavu dochází k příčnému posunu koleje (kolej č. 1 se dostává do stopy koleje č. 2) a požadavek společnosti DEZA a.s., aby byl **vždy** během stavby umožněn přístup na její vlečkové kolejiště buď od jednoho nebo druhého zhlaví ŽST Lhotka n.B. Dle získaných informací je na vlečce provoz cca 4 ucelené vlaky za den.

Stavba je uvažována v období **10/2015-06/2017** a je rozvržena do pěti stavebních postupů (**v roce 2015 proběhne část stavebního postupu č.0, v roce 2016 bude stavební postup č.0 dokončen a proběhnou stavební postupy č.1, 2, 3 a v roce 2017 proběhne stavební postup č.4**, termín realizace je předpokládán, bude upřesněn v dalším stupni dokumentace).

Stavební postup č. 0 (v období 10/2015-04/2016) v trvání 197 dnů (včetně technologické přestávky v zimním období) je navržen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, kácení, zahájení prací na dílenské dokumentaci, zřízení nových základů podpěr trakčního vedení, provedení nových kabelových tras a přeložek inženýrských sítí mimo kolejiště nebo pomocí protlaku, zřízení pažení mezi traťovými kolejemi v místech mostních objektů (práce v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu), zřízení pažení v ŽST Lhotka n.B. v místě podchodu, práce na kolejích č.3, 5, 7 v ŽST Lhotka n.B. pro zlepšení jejich stavu umožňující jejich bezpečné pojiždění vlaky, zřízení provizorního přechodu a provizorních nástupišť u kolejí č.7, 5. Práce na nových podpěrách trakčního vedení si vyžádají postupně opakované krátkodobé výluky traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Hustopeče n.B.-Lhotka n.B. **v trvání 15x8 hodin** pro každou kolej, postupně opakované krátkodobé výluky traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Lhotka n.B.-Valašské Meziříčí **v trvání 10x8 hodin** pro každou kolej a v ŽST Lhotka n.B. **v trvání 15x8 hodin** v součtu (to znamená 5x8 hodin pro každou dotčenou staniční kolej, bude upřesněno). Pro práce na provizorních nástupišťích a regeneračních pracích na staničních kolejích č.7, 5, 3 budou třeba výluky postupně pro každou kolej **v trvání 3 dnů**. Stavební postup č.0 zahrnuje i práce na zabezpečovacím zařízení. Při vypínání zabezpečovacího zařízení z důvodu překládek kabelových tras a následném přezkoušení bude potřeba v ŽST Lhotka nad Bečvou, sousedních dopravních a navazujícím TZZ přechodně zabezpečit jízdu vlaků výměnovými zámky. Zhlaví budou obsazena výhybkáři. Provedeny budou stavební práce ve výpravních budovách na úpravě nových stavědlových ústředí v Hustopečích nad Bečvou a ve Lhotce nad Bečvou.

Stavební postup č. 1 (v období 04/2016-06/2016) je navržen na 77 dnů. Jeho náplní je rekonstrukce traťové koleje č.2 v úseku Hustopeče n.B.- Lhotka n.B. včetně železničního přejezdu v km 18,889, mostních objektů a propustků v koleji č.2 předmětného traťového úseku a v ŽST Lhotka n.B. sudá kolejová skupina a kolej č.1 na hustopečském zhlaví mimo kolejovou spojku výhybek č.31/29, dále bude zřízeno nové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č.1, 2 včetně přístupového chodníku, rekonstruována část podchodu pod kolejí č.1 (po pažící stěnu ze stavebního postupu č.0). Kolej č.1 bude provizorně propojena se svou stávající částí cca v km 21,200, v závěru stavebního postupu, po zprovoznění koleje č.1 s propojením na přilehlé traťové úseky a nového nástupiště bude kolej č.7 od výhybky č.20 (mimo) po polohu budoucího zarážedla snesena včetně provizorního nástupiště u koleje č.7, bude ubourána část stávajícího podchodu pod kolejí č.7 a bude zahájena výstavba kabelovodu. Práce si vyžádají nepřetržitou výlukou traťové koleje č.2 v úseku Hustopeče n.B.-Lhotka n.B. a na hustopečském zhlaví ŽST Lhotka n.B. sudé kolejové skupiny a koleje č.1 **na 10 týdnů** a koleje č.7 v závěru stavebního postupu s jejím částečným zrušením. Stávající kolejová spojka výhybek č.29/31 zůstává zatím ve stávajícím stavu pro využití v dalších stavebních postupech. Doprava bude v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou provozována pouze po 1. TK. Ve stanici Lhotka nad Bečvou bude jízda vlaků možná na kolejích č.3, č.5 a č.7. U kolejí č. 5 a č.7 bude zřízeno provizorní nástupiště délky 130 m. Příchod k nástupišti u koleje č.5 bude úrovňovým přechodem. Vzhledem k sekcím TV bude nutno zachovat TV kolejí č.3,5,7 pod napětím tak, aby vlaky mohly jezdit bez pomoci HV nezávislé trakce. Jízda na a z vlečky DEZA a.s. bude prováděna vytažením (vysunutím) vlaku směr Valašské Meziříčí formou PMD a poté přestavením na kolejiště vlečkaře nebo část sudé kolejové skupiny stanice, která nebude na straně od Valašského Meziříčí vyloučena.. Druhá možnost je soupravu rozdělit na dvě části s tím, že se bude jednat pouze o posun v obvodu stanice. Na vlečku z valašskomeziříčského zhlaví nelze vjet vozidly elektrické trakce. Práce na zabezpečovacím zařízení - demontáž prvků TZZ ve 2TK Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou a v ŽST Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, SZZ a kabelizace; dokončení stavebních úprav provozních budov v Lhotce nad Bečvou a Hustopečích nad Bečvou a zahájení montáže prvků nového SZZ, napájení a TZZ (skříně, stojany apod.) v SÚ Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Na závěr SP zpětná montáž prvků TZZ (nové izolované styky propojeny). V činnosti zůstává ve Lhotce nad Bečvou stávající SZZ (RZZ) upravené dle stavebních úprav kolejiště, TZZ v 1TK stávající, ve 2TK po dokončení stavební úpravy traťového úseku zpět stávající. Po celou dobu SP je nutno zachovat v činnosti napájecí kabel 6kV a TK s vazbami AB v obou kolejích – kabely budou v místech dotčení stavebními pracemi přeloženy ve SP 0. V Hustopečích nad Bečvou stávající SZZ s vazbou na původní TZZ. Po dokončení SP na zhlavích ŽST obsazena provizorní výhybkářská stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů v řádu dnů a před zapnutím zařízení přezkoušeno upravené zařízení. Traťové PZZ v km 18,889 po dobu výstavby 2TK uzavřeno a po SP aktivováno zpět. Příprava RD u PZZ, kabelizace a výstražníku.

Stavební postup č. 2 (v období 07/2016-08/2016), v trvání 49 dnů, představuje práce na traťové koleji č.2 v úseku Lhotka n.B.-Valašské Meziříčí, včetně železničních přejezdů v km 21,815 a km 24,233, mostních objektů a propustků a v ŽST Lhotka n.B. na sudé kolejové skupině na valašskomeziříčském zhlaví. Práce proběhnou za nepřetržité výluky dotčeného traťového úseku a části valašskomeziříčského zhlaví **na 49 dnů**. Kolejová spojka výhybek č.31/29 zůstává ve stávajícím stavu, v závěru stavebního postupu bude zřízeno provizorní nástupiště u koleje č.4 délky 130 m. Doprava bude v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí provozována pouze po 1.TK. TZZ bude v činnosti, v žst. Lhotka nad Bečvou SZZ bude upraveno tak, aby byla zabezpečena jízda vlaků. Ve stanici bude jízda vlaků možná na koleje č.1, č.3 a č.5. U kolejí č. 5 zůstává zřízeno provizorní nástupiště. Dále dojde ke zprovoznění nově vybudovaného ostrovního nástupiště u koleje č.1. Přejed bude zabezpečen úrovnovým přechodem za pomoci zaměstnanců. Práce na zabezpečovacím zařízení - demontáž prvků TZZ ve 2TK Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí a v ŽST Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, SZZ a kabelizace; dokončení montáže vnitřních prvků nového SZZ, napájení a TZZ (skříně, stojany apod.) ve SÚ Lhotka nad Bečvou a Valašské Meziříčí a zahájení zkoušení nového zařízení. Na závěr SP zpětná montáž prvků TZZ 2TK (nové izolované styky propojeny). V činnosti zůstává ve Lhotce nad Bečvou stávající SZZ (RZZ) upravené dle stavebních úprav kolejiště, TZZ po dokončení stavební úpravy traťového úseku zpět stávající (je nutno zachovat činnost napájecího kabelu 6kV a TK s vazbami AB v obou kolejích). Ve Valašském Meziříčí stávající SZZ s vazbou na původní TZZ. Po dokončení SP na zhlavích ŽST obsazena provizorní výhybkářská stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů v řádu dnů a před zapnutím přezkoušení upraveného zařízení. PZZ v km 21,815 a 24,233 uzavřena po dobu SP (u PZZ km 24,233 nutno zajistit objížděné trasy). Obě PZZ je možno připravit pro výstavbu nového PZZ – umístění RD (ve Valašském Meziříčí), výstražníků a kabelizace; případně úprava vazebních obvodů do SZZ ve Valašském Meziříčí. Vlak na vlečku vjedou na 1.SK. Jízda na a z vlečky DEZA a.s. bude prováděna vytažením (vysunutím) vlaku směr Hustopeče nad Bečvou formou PMD a poté přestavením na kolejiště vlečkaře nebo část sudé kolejové skupiny stanice, která nebude na straně od Hustopeče n.B. vyloučena. Druhou možností je soupravu rozdělit na dvě části s tím, že se bude jednat pouze o posun v obvodu stanice.

Ve stavebním postupu č. 3 (v období 08/2016-10/2016), který je navržen na 73 dnů, je určen pro stavební práce ve zbývajících částech liché kolejové skupiny ŽST Lhotka n.B. vyjma kolejové spojky výhybek č.29/31 (prozatím) a v koleji č.1 traťového úseku Lhotka n.B.-Valašské Meziříčí včetně železničních přejezdů v km 21,815 a km 24,233, mostních objektů a propustků. Součástí prací je dokončení podchodu v ŽST Lhotka n.B. pod staniční koleji č.3 a bývalými staničními kolejemi č.5, 7 (staniční koleje č.5, 7 zůstanou v novém stavu kusé). Po zahájení dvoukolejného provozu v úseku Lhotka n.B.-Valašské Meziříčí bude kolejová spojka výhybek č.29/31 snesena a nahrazena kolejovými poli s provizorním propojením do koleje č.1 traťového úseku Hustopeče n.B.-Lhotka n.B. V závěru stavebního postupu, po dokončení podchodu v novém stavu a jeho uvedení do provozu, budou provizorní nástupiště a provizorní přechod odstraněny (v dopravních pauzách). Kolej č.1 traťového úseku Lhotka n.B.-Valašské Meziříčí bude nepřetržitě vyloučena **na 49 dnů**, v ŽST Lhotka n.B. budou vyloučeny staniční koleje č.1 **na 14 dnů** (přednostní zprovoznění položením nových výhybek č.2, 3, 4), staniční koleje č.3 **na 70 dnů** (dokončení podchodu pod touto kolejí), staniční koleje č.5, 7 **na 21 dnů**. Následně, po ukončení výše uvedených výluk tohoto stavebního postupu bude z důvodu snesení výhybek č.29, 31 a jejich náhrady kolejovými poli **na 3 dny** nepřetržitě vyloučena kolej č.1 traťového úseku Hustopeče n.B.-Lhotka n.B. a staniční koleje č.1. Doprava bude v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí provozována pouze po 2TK. Ve stanici Lhotka nad Bečvou bude jízda vlaků možná na koleje č.2, č.4, č.6, č.8, č.10. U koleje č. 4 bude zřízeno provizorní nástupiště. Dále bude k dispozici pro pravidelně zastavující osobní vlaky ostrovní nástupiště u koleje č.2. Přejed bude zabezpečen úrovnovým přechodem za pomoci zaměstnanců. Práce na zabezpečovacím zařízení - demontáž prvků TZZ v 1TK Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí a v ŽST Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, SZZ a kabelizace; dokončení montáže prvků nového SZZ, napájení a TZZ ve SÚ Lhotka nad Bečvou a Valašské Meziříčí a zkoušení nového zařízení. Na závěr SP aktivace nových SZZ ve Lhotce nad Bečvou (ovládáno z JOP v provizorní DK), vazby na TZZ ve Valašském Meziříčí a PZZ na zhlavích ŽST Lhotka nad Bečvou a Valašské Meziříčí. V činnosti zůstává po dobu SP ve Lhotce nad Bečvou stávající SZZ (RZZ) upravené dle stavebních úprav kolejiště, TZZ ve 2TK stávající (po dobu SP je nutno zachovat činnost napájecího kabelu 6kV a TK s vazbami AB v obou kolejích). Ve Valašském Meziříčí stávající SZZ s vazbou na původní TZZ a v Hustopečích nad Bečvou stávající (upravené). Po dobu aktivace nového SZZ na zhlavích ŽST provizorní výhybkářská stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů, v ŽST Lhotka nad Bečvou aktivace nového SZZ s vazbami na TZZ v obou TK ve směru do Valašského Meziříčí a ve 2TK ve směru do Hustopeč nad Bečvou, ve Valašském Meziříčí nová vazba TZZ na stávající SZZ v obou TK a v Hustopečích nad Bečvou v 2TK. PZZ v km 21,815 a 24,233 po dobu výstavby 2TK uzavřena a po SP aktivována nová. Sekce TV bude nutno přepojit TV tak, aby vlaky mohly odjíždět bez pomoci HV nezávislé trakce. Jízda na a z vlečky DEZA a.s. bude prováděna vytažením (vysunutím) vlaku směr Hustopeče nad Bečvou formou PMD a poté přestavením na kolejiště vlečkaře. Druhou možností je soupravu rozdělit na dvě části s tím, že se bude jednat pouze o posun v obvodu stanice.

Ve druhé části stavebního postupu, po zavedení dvoukolejného provozu do Valašského Meziříčí, se vyloučí kolejová spojka 29/ 31. Doprava bude v úseku Hustopeče n.B. – Valašské Meziříčí provozována pouze po 2TK.

Stavební postup č. 4 (v období 04/2017-06/2017) v trvání 70 dnů představuje stavební práce v koleji č.1 traťového úseku Hustopeče n.B.- Lhotka n.B. včetně příslušných částí železničního přejezdu v km 18,889, mostních objektů a propustků. Tato traťová kolej bude **na 70 dnů** vyloučena. Doprava bude v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou provozována pouze po 2TK. Ve stanici Lhotka nad Bečvou bude jízda vlaků možná na všechny koleje, dojde ke zprovoznění podchodu pro cestující. Jízda na a z vlečky DEZA a.s. bude prováděna vytažením (vysunutím) vlaku směr Hustopeče nad Bečvou formou PMD a poté přestavením na kolejiště vlečkaře. Druhá možnost je soupravu rozdělit na dvě části s tím, že se bude jednat pouze o posun v obvodu stanice. Na vlečku z meziříčského zhlaví nelze vjet vozidly elektrické trakce. Práce na zabezpečovacím zařízení - demontáž prvků TZZ v 1TK Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, PZZ a kabelizace. Dokončení stavebních úprav nové DK ve Lhotce nad Bečvou. Na závěr SP aktivace nového TZZ v 1TK a vazby na stávající SZZ v Hustopečích nad Bečvou. Aktivace nového traťového PZZ v km 18,889. Během SP ve Lhotce nad Bečvou nové SZZ ovládané z provizorního JOP. TZZ v obou TK traťového úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí a ve 2TK v traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou. V Hustopečích nad Bečvou stávající SZZ s vazbou na nové TZZ ve 2TK. Po dokončení SP přesunutí JOP do definitivní DK, aktivace a přezkoušení nového TZZ v 1TK. Traťové PZZ po dobu výstavby 2TK uzavřeno a po SP aktivováno nové. Po dobu aktivace nového TZZ na hustopečském zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou provizorní výhybkářské stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů v řádu dnů. Recyklační základna a deponie sypkých materiálů je předpokládána v prostoru zpevněných ploch ŽST Hustopeče nad Bečvou, montážní a demontážní základna v ŽST Valašské Meziříčí.

Koncepce řešení protihlukových objektů (zapsala Mgr. Reichlová)

Na 2. kolejářské poradě 30. října 2013 byly prezentovány předběžné výstupy z hlukové studie. Byl prezentován návrh protihlukových clon v řešeném úseku tratě.

V žst. Lhotka nad Bečvou bylo detailně prověřováno variantní řešení protihlukové stěny vpravo ve směru staničení v km 20,490 – 20,664 umístěné mezi kolejiště SŽDC a vlečky DEZA a její řešení mimo kolejiště (za vlečkou DEZA) mimo pozemky SŽDC.

Dále byla prezentována nemožná protihluková ochrana výškového objektu č.p. 35 v blízkosti výpravní budovy.

Před vjezdem do žst. Valašské Meziříčí bylo prověřováno umístění protihlukové clony v km 24,245 – 24,490 s výsledkem, že není prakticky možné clonu umístit na pozemky SŽDC.

Bylo ujednáno, že navrhovaná protihluková opatření je pro další postup nutné projednat s příslušnou krajskou hygienickou stanicí (KHS), a prověřit další možnosti návrhu protihlukových opatření. (schůzka je plánována na 13.11. na KHS Vsetín).

Vzhledem k tomu, že jsme předpokládali podání Oznámení (dle z.č. 100/2001 Sb.) 15.11.2013, tak aby závěr zjišťovacího řízení byl vydán v průběhu ledna 2014, upozorňujeme, že v souvislosti s termínem projednání hlukové studie bude Oznámení podáno později. Tím dojde zároveň i k posunu termínu vydání závěru zjišťovacího řízení a je možné, že bude vydán až po připomínkovém řízení.

E- mailová stanoviska, která jsou zapracována do zápisu, jsou uložena u HIPa.

Zápis ze dne 1.11.2013 je aktualizován dne 29.11.2013

Ing. Drahomíra Smolíková

Přílohy:

- Rozhodnutí přímého investora SŽDC, SSV o zkrácení úseku stavby ze dne 25.11.2013
- Záznam z jednání konaného dne 13.11.2013 na KHS Vsetín
- Listina pozvaných
- Listina přítomných

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Rozhodnutí elektronicky zaslal dne 25.11.2013 HIS stavby Ing. Tomáš Chalupa

Rozhodnutí o zkrácení úseku stavby je rozhodnutí přímého investora stavby SŽDC, s.o. SSV – HIS stavby Ing. Chalupa Tomáš.

1. Stalo se tak především na základě toho, že **stavebník není schopen řešit odpovídajícím způsobem požadavky na venkovní chráněný prostor staveb – nemovitostí vpravo dráhy za úrovnovým přejezdem ulice Hranická ve směru rostoucí kilometráže**. Blíže viz příložený zápis z jednání na KHS Zlín (pracoviště Vsetín). Bod č.5 zápisu.
Technické řešení problematiky je mimo zadávací podmínky ZP a PD stavby, bude finančně i realizačně velmi náročné pro zřejmý výkup soukromých pozemků a pravděpodobný výkup celých nemovitostí včetně zajištění nového bydlení. Je to patrné ze situace stavby. Soukromé pozemky lemují drážní pozemek a prostor mezi krajní kolejí a pozemkovou hranicí je tak stísněný (omezený), že pro rozpory s technickými požadavky na prostorové uspořádání kolejí ve stanici (volný schůdný a manipulační prostor), není vůbec možné uvažovat s výstavbou PHS na drážním pozemku. Dokonce výstavba PHS na úzkém, v současnosti soukromém pozemku, by byla i při jeho hypoteticky bezproblémovém výkupu nestandardní ve stísněných podmínkách, navíc s vážnou nejistotou, že pro blízkost obvodového zdíva nemovitosti, s významným rizikem, že situace stejně nebude uspokojivě řešena (navíc pro bezprostřední blízkost úrovnového železničního přejezdu) a že bude třeba přistoupit k výkupu celých nemovitostí včetně zajištění náhradního bydlení pro jejich dosavadní obyvatele.
2. Přestavba vlastní železniční stanice Valašské Meziříčí není součástí předmětného stavebního záměru. SSV připravuje zadání studie souboru staveb „Optimalizace trati Hranice na Moravě – hranice ČR/ SR“. Přestavba žst. VM bude její součástí. Je velmi pravděpodobné, že přestavbou dojde k výrazným změnám v kolejišti žst. a hlavně, že bude třeba výrazně zasáhnout do celého zhlaví žst. v souvislosti s akceptací všech nových požadavků. I to je pádný důvod pro zkrácení stavby.
3. Efekt realizace přestavby geometrie koleje v oblouku od km 24,044 do km 24,429 (tedy stran geometrie kolejí zvýšení rychlosti v oblouku délky necelých 400 m z dosavadních 60-ti km/h na 80 km/h) by byl pouze teoretický, prakticky **nikdy** (minimálně do rekonstrukce ZABZAŘ v žst. Valašské Meziříčí) **využitelný**. Rekonstrukce ZABZAŘ zřejmě nikdy neproběhne bez současné rekonstrukce kolejiště NEJMÉNĚ CELÉHO ZHLAVÍ žst. (mnohem pravděpodobněji bez současné rekonstrukce kolejiště a vůbec komplexní přestavby celé žst.).
Průjezd žst. Val.Meziříčí (to je po kolejích 1 a 2) je v současnosti rychlostí 60 km/h (do odboček 40 km/h), žádné jiné návštěvní v současnosti není možné, takže po realizaci předpokládané stavby by všechny vlaky v oblouku v lepším případě měnily rychlost z 80 km/h na 60km/h a naopak. Domníváme se, že tento chabý přínos nemůže odůvodnit nákladnou (a výhledově možná zmařenou) přestavbu celého úrovnového přejezdu ulice Hranická včetně zabezpečení a zapracování do ZABZAŘ žst. a další výrazné náklady spojené minimálně s výkupy soukromých pozemků mimo současné hranice dráhy.

Ing. Tomáš Chalupa

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ

technický úsek

Nerudova 1, 772 58 OLOMOUČ
Mobilní telefon: +420 606 764 747
Fax: +420 585 754 276
www.szdc.cz

Záznam z jednání konaného dne 13.11.2013 na KHS Vsetín

Účel:

Projednání návrhu protihlukových opatření pro stavbu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Účastníci jednání:

Ing. Urbanovská, KHS Zlín – pracoviště Vsetín
Ing. Chalupa Tomáš, HIS stavby
Ing. Kamil PUR, HIP stavby
Lubomír Kadala, GARANT - pozemní objekty, IPO, PHS
Ing. Pavel Kreuziger, zpracovatel hlukové studie

Závěry z jednání:

Zástupkyně KHS v úvodu zdůraznila, že je nutné prioritně uvažovat s ochranou venkovního chráněného prostoru staveb.

Byl postupně prezentován návrh protihlukových opatření podél řešeného úseku železniční tratě:

1. Protihluková stěna v km 17,500 leží mimo hranice zlínského kraje – bez připomínek
2. Protihluková stěna v km 19,500, stěnu je možné zkrátit, není nutné chránit objekty v katastru zapsané jako objekty určené k rekreaci
3. Protihlukové stěny na hranickém zhlaví v žst. Lhotka nad Bečvou se jeví výhodnější ve variantě s protihlukovými stěnami na pozemcích SŽDC. (Vyšší účinnost, není nutné chránit kolejiště v areálu DEZA, které není součástí stavby.)
4. Bytový dům v žst. Lhotka nad Bečvou (km 20,790). Je třeba do textových příloh projektu technicky výstižně a jednoznačně zdůvodnit to, že ochrana chráněného venkovního prostoru této stavby je prakticky neproveditelná. Potom bude možné připustit jako řešení, pouhý návrh individuálních protihlukových opatření. V projektové dokumentaci bude návrh doplněn o „hodnocení vlivu na veřejné zdraví“, které bude odpovídat tomu, že budou realizována pouze IPO. (Řešení po řádném technickém zhodnocení a zdůvodnění nakonec (po realizaci stavby) zřejmě povede k udělení výjimky pro nadměrný zdroj hluku. Existuje možnost následného prodloužení časově omezené výjimky).
5. Byla prezentována a probírána situace v km 24,100 – 24,500 (oblouk před zhlavím žst. Valašské Meziříčí) s tím, že nakonec **tento úsek nebude součástí projektu stavby**. Důvodem je skutečnost, že stavebník není schopen řešit odpovídajícím způsobem požadavky na venkovní chráněný prostor staveb – nemovitostí vpravo dráhy za úrovnovým přejezdem ulice Hranická ve směru rostoucí kilometráže. (Ve stísněném prostoru nelze uvažovat se stavbou PHS. Situování případné PHS by nevyhnutelně souviselo s výkupy sady soukromých pozemků bez záruky toho, že PHS bude dostatečným opatřením. Situování PHS by totiž bylo primárně podřízeno respektování požadovaných rozhledových poměrů na úrovnovém železničním přejezdu.) I při přípravě následujících stavebních záměrů (např. Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí) bude nutné prokázat možnost použití korekcí pro starou hlukovou zátěž. (Dle názoru KHS není možné stavbu dělit na úseky, ve kterých bude korekce pro starou hlukovou zátěž přijata a v některých nikoli!). Možnosti provedení protihlukové ochrany bude nutné opřít o možná řádně popsaná a zdůvodněná technická řešení. V krajním případě bude možné po realizaci stavby a kolaudačním měření hluku podat žádost o časově omezené povolení pro provoz nadměrného zdroje hluku.

Při posuzování nutnosti hlukové ochrany jednotlivých budov a venkovního chráněného prostoru staveb KHS považuje údaje z kolaudačního rozhodnutí jednotlivých nemovitostí jako údaje s vyšší platností proti údajům v katastru nemovitostí (účel pozemkových parcel „Druh pozemku; Způsob využití“).

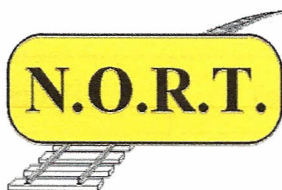
Zástupce KHS nemá ke zpracovanému záměru další připomínky.

Dne 19.11.2013 zpracoval:

Ing. Pavel Kreuziger
zpracovatel hlukové studie

Listina pozvaných

- Ministerstvo dopravy ČR, Odbor drah, železniční a kombinované dopravy, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor strategie, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor investiční, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor plánování a koordinace výluk, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Technický náměstek ředitele OJ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro provoz infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ 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
- Zlínský kraj, Odbor dopravy a silničního hospodářství, Odbor strategického rozvoje kraje, třída T. Bati 21, 761 90 Zlín
- Olomoucký kraj, Odbor dopravy a silničního hospodářství, Odbor strategického rozvoje kraje, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 11015 Praha 1
- České dráhy a.s., Regionální správa majetku Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jancovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice
- ČD Cargo, a.s., Depo kolejových vozidel, U Podjezdu 1, 773 01 Olomouc
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Reichlová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc – Lazce
- GeoTec-GS, a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Kropáček
- MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Pur, Ing. Zapletal,
- Ing. Čech, Ing. Pavlík



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: 2. profesní porada (kolejářská) 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: 30.10.2013

Příjmení, jméno, titl.	Organizace / firma	Telefon	e-mail	Podpis
Horvath Jan	SŽDC OŽ	222 335 367	horvathj@szdc.cz	
Zapletal Josef	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 152	zapletalj@moravia.cz	
PAULÍK Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	606 217 842	paulik@moravia.cz	
ZDENEK RAJKA	SŽDC PO VAL. MEZIRÍČÍ	602 777 204	rajka.z@szdc.cz	
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cechp@moravia.cz	
SERVIT ALBÍN	SŽDC GR 012 - OTRK	972 646 212	servit@szdc.cz	
HEUKA PETRA	ECOLOGICAL CONSULTING a.s.	433 446 256	petra.heuka@ecological.cz	
KREUZIGER PAVEL	ECOLOGICAL CONSULTING a.s.	731 650 312	heuka@ecological.cz	
KRUPA PAVEL	KÚŘE - ODSH	585 508 484	p.krupa@kr-olomoucky.cz	
SEOVUKL OTAKA	SŽDC, OŽ Olomouc	942 442 224	seovukl@szdc.cz	
PUT KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808 585 570 469	Put@moravia.cz	
KROPÁČEK ALBÍN	GeoTec - G.S.	603 246 693	kropacek@geotecgeo.cz	
PLATEK MICHAL	SŽDC, OŽ, ST OLMOUC	602 776 471	PLATEK@SZDC.CZ	
CHALUPA TOMÁŠ	SŽDC, s.o. OSU	606 764 747	chalupa@szdc.cz	

[illegible]