

## Z á p i s

z 3. závěrečné kolejářské porady ke zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby:

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

Jednání se uskutečnilo dne 5.12.2013 v sídle hlavního projektanta MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc.

Pozvaní:	dle Listiny pozvaných (rozdělovník)
Účastníci jednání:	dle přiložené Listiny přítomných
Omluvení z jednání:	SŽDC, OS - Ing. Křemen SŽDC, OZŘP – Ing. Říha SŽDC, O12 – p. Servít ČD Cargo – p. Vaněk GeoTec-GS – Ing. Kropáček
Přílohy:	Listina pozvaných Listina přítomných

### **Úvod**

Předmětem 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 – 24,038 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, rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění a rekonstrukce ostrovního nástupiště. Kolejové objekty zahrnují rekonstrukci železničních přejezdů v ekm 18,889 a 21,815.

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 výsledného technického 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

### **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 – 24,038 (2361 12), dále v hlavních kolejích v žst. Lhotka nad Bečvou v km 20,341 – 21,597 ( 2361 F1).

Ukončení stavby v km 24,038, tj. na začátku směrového oblouku před vjezdem do Valašského Meziříčí, je provedeno na základě rozhodnutí investora stavby. Rozhodnutí přímého investora ze dne 25.11.2013, ve kterém jsou uvedeny důvody zkrácení stavby, je zpracováno v příloze předchozí kolejářské porady ze dne 30.10.2013. Dle zadání byla stavba ukončena v km 24,429, požadavek na zkrácení stavby byl zpracován do kolejového řešení a prezentován na této poradě.

Vzhledem k tomu, že na předchozí kolejářské poradě bylo podrobně prezentováno kolejové řešení v mezistaničních úsecích a v žst. Lhotka nad Bečvou, technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno, nyní projektant seznámil přítomné pouze se základními výsledky technického řešení železničního svršku.

Výchozím 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 naklápěcí 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  $V_k=160\text{km/h}$ .**

V projektu stavby bude ověřena možnost zvýšení rychlosti na  $V_{100} = 140\text{ km/h}$  a  $V_{130} = 150\text{ km/h}$  ve směru Hustopeče n.B. – Lhotka n.B. ve směrovém oblouku v km17,536 - 17,784 – řešení požadavku včetně rozhodnutí investora je zapracováno v zápisu z porady dne 30.10.2013.

Na jednání byl prezentován graf dynamického průběhu rychlostí, ve kterém je zapracováno zkrácení stavby do km 24,038.

*Předložený „Graf dynamického průběhu rychlostí“ pro celý úsek stavby byl odsouhlasený jako výsledné řešení pro stupeň přípravné 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 ( konec stavby km 24,038)

#### **Směrové a sklonové 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.

V definičním úseku DÚ 10 jsou navrženy směrové oblouky v rozmezí hodnot poloměrů  $R=1050\text{m} – 6500\text{m}$ , v definičním úseku DÚ 12 jsou navrženy v rozmezí hodnot poloměrů  $R=1600\text{m} – 2500\text{m}$ .  
Osová vzdálenost je optimalizována v celém úseku širé trati na hodnotu 4000mm, kolej bezstyková.

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 v době zpracování návrhu nivelety kolejí objekty propustků, mostů a silničního nadjezdu v km 20,300. Kolej č. 1 a 2 stoupá v DÚ 10 ve sklonech v rozmezí 0,150‰ – 4,390‰, v DÚ 12 stoupá ve sklonech 2,484‰ - 7,160‰.

*Na jednání bylo odsouhlaseno předložené řešení směrových a sklonových poměrů jako výsledné řešení pro přípravnou dokumentaci.*

#### **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**

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

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

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena rekonstrukce hlavních (1,2) a předjízdových (3,4) kolejí v celé délce, rekonstrukce obou kolejových zhlaví včetně přípojů do navazujících dopravních a manipulačních kolejí ( 6,8,10,5,7,4a,14). Na meziříčském zhlaví je v hlavních kolejích dvojitá kolejová spojka nahrazena kolejovými spojkami JKS 1-2 a JKS 3-5, stávající křižovatkové výhybky č. 11 a 13 jsou odstraněny, konstrukce obou zhlaví je navržena s jednoduchými výhybkami.

Tabulka výhybek SŽDC

výhybka číslo	označení	km poloha	kolej číslo	poznámka
1	J 60 1:14-760-I-zlp-L-p-ČZ-b-KS-ZPT	21,809 507	2	EOV
2	J 60 1:14-760-I-zlp-L-p-ČZ-b-KS-ZPT	21,687 781	1	EOV
3	J 60 1:14-760-I-zlp-P-l-ČZ-b-KS-ZPT	21,683 781	1	EOV
4	J 60 1:11-300-zlp-L-l-ČZ-b-KS-ZPT	21,581 778	1	EOV
5	J 60 1:14-760-I-zlp-P-l-ČZ-b-KS-ZPT	21,562 054	2	EOV
6	J 60 1:11-300-zlp-P-p-ČZ-b-KS-ZPT	21,556 054	2	EOV
7	J 49 1:11-300-zlp-P-l-ČZ-b-KS-SK	21,521 842	3	EOV
8	J 49 1:11-300-L-l-ČZ-b-KS-SK	21,483 313	5	EOV
9	J 49 1:11-300-zlp-P-l-ČZ-b-KS-SK	21,463 068	4	EOV
10	J 49 1:7,5-190-I-P-p-ČZ-b-KS-SK	21,459 153	6a	EOV
11	Obl-o 49 1:9-300( <u>1200/400,307</u> )-zlp-L-l-ČZ-b-KS-SK	21,391 207	4	EOV
12	Obl-o 49 1:12-500( <u>1200/857,761</u> )-I-zlp-L-p-ČZ-b-KS-SK	21,387 249	4	EOV
13	J 49 1:11-300-L-p-ČZ-b-KS-SK	21,337 177	6	EOV
14	J 49 1:11-300-L-p-ČZ-b-KS-SK	21,296 516	8	EOV
15	J 60 1:11-300-zlp-P-p-ČZ-b-KS-ZPT	20,646 295	1	EOV
16	J 60 1:11-300-zlp-P-l-ČZ-b-KS-ZPT	20,640 295	1	EOV
17	J 49 1:9-300-P-l-ČZ-b-KS-SK	20,620 760	8	EOV
18	J 49 1:11-300-P-l-ČZ-b-KS-SK	20,582 756	6	EOV
19	J 60 1:11-300-zlp-P-p-ČZ-b-KS-ZPT	20,544 369	2	EOV
20	Obl-o 49 1:9-300( <u>670/543,989</u> )-zlp-L-l-ČZ-b-KS-SK	20,543 976	4	EOV
21	J 60 1:11-300-zlp-L-l-ČZ-b-KS-ZPT	20,505 689	2	EOV
22	J 60 1:11-300-zlp-L-p-ČZ-b-KS-ZPT	20,499 693	2	EOV
23	J 60 1:11-300-zlp-L-p-ČZ-b-KS-ZPT	20,417 508	1	EOV
24	J 60 1:9-300-zlp-L-l-ČZ-b-KS-ZPT	20,417 508	2	EOV

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

Koleje č. 5 a 7 jsou řešeny jako kusé manipulační se zapojením do meziříčského zhlaví. Kolej č.5 je ukončena kolejnicovým zarážedlem v km 20,955 244, kolej č.7 v km 21,202 304.

V nové dispozici kolejí je zahrnuto zrušení kusé manipulační koleje 4b v celé délce, zrušení výhybek č. 23, 26, 30 a zrušení kolejového propojení mezi výhybkami D64a/b – 14- třetí místo zapojení vlečky DEZA do celostátní dráhy.

*Kolejové propojení bude v rámci stavby sneseno po vjezdovou bránu do oploceného areálu společnosti DEZA, na poradě dne 5.12.2013 bylo po dohodě se zástupcem DEZY odsouhlaseno HISem.*

Jsou zachovány dvě místa napojení vlečky DEZA do celostátní dráhy, na hustopečské straně výhybkou č.24 vloženou do dopravní koleje č.2 a na meziříčském zhlaví je zapojena do koleje č.6a začátkem výhybky č.10.

Směrové a výškové řešení 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  $V_k=160\text{km/h}$ .

Kolejové spojky JKS 23-22 a JKS 19-16, vložené v hlavních kolejích na hustopečské straně, jsou s ohledem na stísněné poměry navrženy pro rychlost  $V=50\text{km/h}$ , na meziříčské straně jsou JKS 1-2 a JKS 3-5 navrženy pro  $V=80\text{km/h}$ .

Obě rekonstruovaná zhlaví můžou být pojížděna rychlostí 50km/h do předjízdových a ostatních dopravních kolejí, v manipulačních kolejích je rychlost 40km/h.

Směrové a výškové řešení předjízdových kolejí 3, 4 je navrženo pro rychlost 50km/h v souladu s požadavkem investora.

V dopravních kolejích 6,8,10 je stávající rychlost 40km/h, rekonstrukce těchto kolejí není předmětem připravované stavby, rekonstruovány jsou pouze přípoje za nově vloženými výhybkami v rozsahu nezbytném pro navázání na stávající stav. Konstrukce výhybek a geometrické parametry přípojných kolejových polí jsou navrženy pro rychlost 50km/h. Pro zvýšení rychlosti na 50km/h v koleji č. 6,8,10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní pláně geotechnickým průzkumem a ověřit aktuální technický stav kolejí.

Koncovým stykem výhybky č.10 v odbočné větvi je do celostátní dráhy zapojena vlečka RSM Olomouc, ŽST Lhotka n. Bečvou - kolej č.14.

Tabulka kolejí SŽDC

kolej číslo	KOLEJ				DÉLKA KOLEJE	
	od <sup>1)</sup>	do <sup>1)</sup>	od	do	stavební <sup>2)</sup>	užitečná <sup>3)</sup>
	[km]	[km]			[m]	[m]
<b>1</b>	20,679 903	21,548 170	KV 15	KV 4	868	795
<b>2</b>	20,578 457	21,524 356	KV 19	KV 6	946	874
<b>3</b>	20,679 884	21,487 524	KV 15	KV 7	808	733
<b>4</b>	20,577 338	21,346 369	KV 20	KV 12	769	695
<b>5</b>	21,449 626	20,955 244	KV 8	zarážedlo	494	462
<b>6</b>	20,616 786	21,305 798	KV 18	KV 13	689	609
<b>7</b>	21,449 723	21,202 304	KV 8	zarážedlo	247	217
<b>8</b>	20,654 561	21,264 817	KV 17	KV 14	610	537
<b>10</b>	20,653 991	21,265 163	KV 17	KV 14	611	532
<b>4a</b>	21,496 676	21,778 676	KV 9	zarážedlo	282	253
<b>6a</b> <sup>4)</sup>	21,424 419	21,431 611	KV 11	KV 10	7	-

Poznámka:

<sup>1)</sup> Staničení jednotlivých kolejí je vztaženo ke km poloze začátku příslušné výhybky.

Km polohy začátků výhybek jsou vztaženy ke staničení koleje č.1.

<sup>2)</sup> Vzdálenost mezi KV příslušné koleje

<sup>3)</sup> Stavební délka omezená polohou návěstidel

<sup>4)</sup> Kolejové propojení na vlečku DEZA

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.

### 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.

Předjízdny 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.

Dle směrnice SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ je nezbytné, aby v momentu fyzického vytržení svrškového materiálu nebyla provedena předkategorizace s datem delším než jeden rok. V souladu s touto informací zástupce investora stavby není pro potřeby přípravné dokumentace provedena předkategorizace materiálu železničního svršku – zpracováno v zápisu z porady dne 28.8.2013.

V rámci přípravné dokumentace je odsouhlaseno uvažovat nový materiál železničního svršku i v předjízdných kolejích 3,4 včetně přípojů do ostatních dopravních a manipulačních kolejí.

Pod nerekonstruovanými úseky staničních kolejí 6, 8, 10 a 5, 7, 4a se provede z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště pročištění šterkového lože a rekonstrukce GPK.

Nově vložené výhybkové konstrukce budou svařeny, v hlavních a předjízdných kolejích bude zřízena bezстыková kolej. V kolejích 6,8,10, 5,7 je ve stávajícím stavu zřízena bezстыková kolej pouze v přípojkách za konci výhybek, dále stykovaná kolej včetně koleje č.4a. V těchto kolejích bude v úseku nových kolejových přípojů za nově vloženými výhybkami zřízena bezстыková kolej s navázáním na stávající úseky stykovaných kolejí. Zřízení bezстыkové koleje bude navrženo v souladu s předpisem SŽDC S3/2 v platném znění.

Výstroj trati je řešena v samostatném stavebním objektu SO 05-17-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati.

*Kolejové řešení v žst. Lhotka nad Bečvou bylo podrobně prezentováno a odsouhlaseno na poradě dne 30.10.2013. Vzhledem k tomu, že k tomuto řešení nebyly vzneseny připomínky a další požadavky pro přípravnou dokumentaci, bude rozpracováno jako výsledné řešení v PD.*

## **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 pláně a tělesa železničního spodku.

### **Konstrukce pražcového podloží**

Informace a průběhu a výsledcích geotechnického průzkumu, včetně zásad návrhu a posouzení konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku, prezentoval na poradě dne 30.10.2013 podrobně Ing. Kropáček. Na závěrečné poradě projektant seznámil přítomné s návrhem skladby pražcového podloží a skladby zesílené konstrukce pražcového podloží v oblasti mostních objektů a přejezdů.

Na základě poznatků získaných předběžným geotechnickým průzkumem pražcového podloží bylo provedeno rozdělení zkoumaného úseku trati na kvazihomogenní bloky.

Pro kvazihomogenní celky jsou stanoveny jednotná opatření pro sanaci, která jsou navržena ve třech skladbách pražcového podloží (vztaheno k ložné ploše pražce):

#### Typ 2.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- minerální směs z fr. 0/32mm, tl. 250mm
- zhutněná zemní pláň

#### Typ 3.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- štěrkodrt' fr. 0/32mm, tl. 300mm
- výztužná geomříž
- zhutněná zemní pláň

#### Typ 6.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- štěrkodrt' fr. 0/32mm, tl. 250mm
- výztužná geomříž
- zlepšená zemní pláň o mocnosti 420mm po zhutnění

Pro konstrukční vrstvy je uvažováno se štěrkodrtí frakce 0 - 32 mm třídy A a minerální směsí frakce 0 - 32 mm (dovoz z mísicího centra). 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.

Konstrukce pražcového podloží, která vychází z typu 6, počítá se zlepšením zemin stávající zemní pláně směsnými pojivy v poměru cement : vápno 1:1 (promísení na místě).

V žst. Lhotka nad Bečvou bude rekonstrukce pražcového podloží řešena v hlavních a předjízdových kolejkách a pod nově vkládanými výhybkami. V předjízdových kolejkách bude v PD použita shodná konstrukce pražcového podloží jako v hlavních kolejkách, pod odbočnými výhybkami do ostatních staničních kolejí je uvažována konstrukce typu 3.1, tj. s použitím konstrukční vrstvy ze štěrkodrti s výztužným prvkem. Ing. Kropáček doporučuje v dalším stupni dokumentace ověřit geotechnickým průzkumem. Na jednání dne 30.10.2013 bylo dohodnuto, že přípoje do ostatních staničních kolejí budou provedeny bez zásahu do tělesa železničního spodku.

### **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.

Zesílená konstrukce pražcového podloží je navržena s ohledem na konstrukci pražcového podloží v přilehlém úseku trati ve dvou typech (vztaheno k ložné ploše pražce):

#### Typ Z2.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- minerální směs z fr. 0/32mm, tl. 500mm
- zhutněná zemní pláň

#### Typ Z4.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- minerální směs z fr. 0/32mm, tl. 500mm
- zlepšená zemní pláň o mocnosti 420mm po zhutnění

V oblasti mostů je navržena délka přechodových oblastí min.7m + výběh 5m, u přejezdů je navržena délka přechodové oblasti 10m.

V záhlaví stanice v ekm 21,815 se nachází přejezd P8051 a v ekm 21,847 mostní objekt, u obou objektů je v koleji č.2 navržena ZKPP typu Z4.1. Na meziříčském zhlaví se pod výhybkou č.1 provede přechodová oblast zesílené konstrukce pražcového podloží typu Z4.1., přechod ZKPP do navazující skladby pražcového podloží se provede za společnými pražci výhybkové konstrukce.

#### Odvodnění

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

Vzhledem k tomu, že dráha je vedena v širé trati v mírném náspu a v rovinatém terénu, je odvodnění zemní pláně řešeno vyústěním na svah, drážními příkopy a lokálně podélnými trativody. Na jednání byla předložena i varianta řešení s podélnými trativody v místech, kde si odvodnění drážními příkopy vyžádá zábor sousedících pozemků.

*Zástupce investora HIS Ing. Chalupa rozhodl projednat prezentované řešení odvodnění včetně záborů sousedících pozemků a na základě výsledků projednání s vlastníky pozemků přistoupit dle potřeby k řešení odvodnění s použitím podélných trativodů.*

Vzhledem ke stísněným poměrům z hlediska hranice drážních pozemků a možností odvodnění drážního tělesa je navržena v širé trati skloněná (sedlaná) pláň tělesa železničního spodku v příčném sklonu min. 4% a oboustranná zemní pláň v příčném sklonu min. 4%, *na jednání bylo odsouhlaseno.*

V žst. Lhotka nad Bečvou je navržena skloněná pláň tělesa železničního spodku v příčném sklonu 5%, oboustranná zemní pláň v příčném sklonu 5% .

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

Daný úsek trati se nachází v rovinatém terénu, lokálně přechází do mírného náspu, případně zářezu. Odvodnění je řešeno dle možností vyústěním na svah a drážními příkopy vedenými vně obou traťových kolejí.

V případě, že nelze odvést srážkovou vodu z drážního tělesa a ze zemní pláně do otevřených příkopů se zajištěným odtokem do vodoteče, jsou navrženy nepevněné příkopy s funkcí vsakování resp. odpařování. Zpevnění dna příkopu je navrženo v úseku trati, kde si to vyžádá podélný sklon dna příkopu menší než 4‰ a kde lze zaústit otevřené příkopy do rekonstruovaných propustků a mostních objektů.

V ekm 18,889 se nachází stávající úrovnový přejezd P8050. V ekm 18,886 se v rámci stavby ruší propustek bez náhrady, který neplní funkci s ohledem na průběh okolního terénu – doloženo hydrotechnickým výpočtem.

V místě přejezdu je odvodnění zemní pláně řešeno podélnými trativody vedenými vně obou kolejí, které jsou vyústěny cca v km 18,881 do nově navržených příkopů se zpevněným dnem. Tyto příkopy jsou napojeny do rekonstruovaného propustku v ekm 18,582

V úseku trati za přejezdem ve směru do žst. Lhotka n.B. je odvodnění řešeno nepevněnými příkopy vedenými vně traťových kolejí, které s ohledem na nemožnost napojení plní funkci vsakovacího, resp. odpařovacího příkopu. Je navrženo zaústit příkopy přes lapače splavenin do podélných trativodů v místě přejezdu a dále případnou srážkovou vodu převést do navazujících zpevněných příkopů před přejezdem. Vzhledem k tomu, že trativody budou zajišťovat zčásti funkci svodného potrubí, je navržen profil DN 200 (perforace v horní části plastového potrubí).

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

V žst. Lhotka nad Bečvou bude zajištěno odvodnění železničního spodku soustavou podélných a příčných trativodů, svodného potrubí a šachet. Odvodňovací zařízení kolejíště SŽDC a vlečky DEZA je historicky provázáno.

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

Stávající rozhraní trativodů z pohledu spádování stanice v km 21,195 je zachováno, nově navržené podélné trativody mezi kolejí 1-3 a 2-4, podél matečních kolejí na obou zhlavích včetně svodných potrubí jsou na hustopečském zhlaví stanice zaústěny cca v km 20,272 do příkopu vlevo trati ( evidován jako vodní tok), na meziříčské straně jsou napojeny do kanalizačního sběrače společnosti DEZA v km 21,520.

Další rozhraní je v km 21,717, podélné trativody vedené vně hlavních kolejí jsou odsud spádovány do stanice a přes svodná potrubí jsou zaústěna do kanalizačního sběrače v km 21,520. Zástupce společnosti DEZA dal na místním šetření dne 23.10.2013 souhlas k napojení, stávající plocha určená k odvodnění není rozšířena.

Od km 21,717 jsou podélné trativody vně kolejí č.1 a 2 spádovány ve směru do VM, v km 21,837 je trativod u koleje č.2 přes přípojnou šachtu zaústěn do svodného potrubí, dále je odvodnění napojeno na výtok mostního objektu v ekm 21,847.

V rámci projektu stavby je nutno provést výškové zaměření dna stávajících trativodních šachet a šachet na svodném potrubí z důvodu zajištění propojení stávajícího odvodnění v nerekonstruovaných kolejích a nového odvodnění v rekonstruované části kolejiště.

V situaci bude vyznačeno žlutou barvou zřetelně odvodňovací zařízení ( trativody, svodné potrubí, šachty), které bude v rámci stavby zrušeno.

Odvodnění nástupiště je svodným potrubím zaústěno v km 20,870 do vrcholové šachty svodného potrubí mezi kolejí 2-4, které je zaústěno do otevřeného příkopu v km 20,272. Ve stejné rýze bude nad svodným potrubím zřízen podélný trativod z plastů, který bude kopírovat sklon svodného potrubí 3‰, trativodní potrubí bude uloženo do betonového lože. Souhlas s lokálním využitím min. hodnoty spádu dna plastových trativodů 3‰ byl dán zástupcem OTH, je zapracováno v zápise z 2.kolejářské porady.

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

Daný úsek trati je v záhlaví stanice vedený v rovinatém terénu, dále přechází do mírného náspu. Odvodnění je řešeno drážními příkopy a lokálně podélnými trativody.

V záhlaví žst. Lhotka n.B. je odvodnění řešeno podélnými trativody vně obou kolejí, odvodnění zahrnuje i oblast přejezdu v ekm 21,815 a je vyústěno na výtok mostního objektu v ekm 21,847.

V km 23,478 -24,038 je mezi kolejí č.1 a výtaznou kolejí, která zde pokračuje ze žst.Valašské Meziříčí, navržen podélný trativod ve sklonu 5‰ – zaústění do propustku v ekm 23,478. U koleje č.2 je provedeno vyústění na svah.

Obecně je koncepce řešení shodná jako v DÚ10. V případě, že nelze odvést srážkovou vodu z drážního tělesa a ze zemní plně do otevřených příkopů se zajištěným odtokem, jsou navrženy nezpevněné příkopy s funkcí vsakování resp. odpařování. Zpevnění dna příkopu je navrženo v úseku trati, kde si vyžádá podélný sklon dna příkopu menším než 4‰ a kde lze zaústit otevřené příkopy do rekonstruovaných propustků a mostních objektů.

*Předložená koncepce řešení sanace a odvodnění tělesa železničního spodku v úseku projektované stavby byla odsouhlasena jako výsledné řešení pro stupeň přípravné dokumentace odsouhlasena.*

### **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, OŽRP zkrácena na 130m.

Konstrukce nástupiště typu L je tvořena nástupištní zídka a navazující zpevněnou plochou nástupiště ze zámkové dlažby. Vzhledem k tomu, že nástupiště je řešeno jako nezastřešené, na poradě dne 30.10.2013 bylo v souladu s požadavkem OŘ Olomouc odsouhlaseno 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 – svodné potrubí mezi kolejí 2-4.

V souladu se závěry předchozí porady bude čelo nástupiště v km 21,001 zajištěno ochranným zábradlím, které bude ukončeno ve vzdálenosti 2,5m od osy přilehlých kolejí, v konci nástupiště nebudou zřízeny služební schody.

Nástupiště bude opatřeno bezpečnostním a varovným pásem v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., detailněji bude rozpracováno v dalším stupni dokumentace.

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 na poradě dne 30.10.2013.

## 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 vlečce ČD, RSM Olomouc

Navržená konstrukce – celopryžová přejezdová konstrukce sepnutá táhly se závěrnými zidkami pro železniční svršek tvaru 60 E2 na betonových prazcích 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.

Rekonstrukce pozemní komunikace s asfaltbetonovým povrhem se provede v plném profilu v oblasti mezi výstražníky se závorami a v tomto úseku se provede plynulý přechod nové šířky komunikace na přejezdu na stávající komunikaci za výstražníky.

Řešení sanace a odvodnění v oblasti přejezdů je popsáno ve stavebních objektech železničního spodku.

## 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 dvoukolejně elektrizované trati s dopravním zatížením. Znamená to, že na rekonstruovaném úseku trati bude v maximální míře zachován alespoň jednokolejný provoz, **nickolejný provoz je navržen jednou na 12 hodin (pro demolici silničního nadjezdu v km 17,300) a dále pouze krátkodobě (v nočních hodinách, pro zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 na přilehlých traťových úsecích ŽST Lhotka n.B., na práce na silničním nadjezdu v km 17,300, 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 na silničním nadjezdu v km 17,300 a ostatní 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 poježdění vlaky, zřízení provizorního přechodu a provizorních nástupišť u kolejí č.7, 5. Práce na nových podpěrách trakčního vedení si vyžádají postupné opakované krátkodobé výluky traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Hustopeče n.B.-Lhotka n.B. **v trvání 15x8 hodin** pro každou kolej, postupné 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 nástupištech 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 stavebních ústředí v Hustopečích nad Bečvou a ve Lhotce nad Bečvou.



Stavební postup č.1 (v období 04/2016-07/2016) je navržen na 80 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 výluku 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 80 dnů** 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. **Součástí prací tohoto stavebního postupu je také demolice původního silničního nadjezdu v km 17,300 a výstavba nového. Demolice proběhne během výluky obou kolejí v úseku Hustopeče n.B.-Lhotka n.B. v trvání 12 hodin a za přerušení provozu na 2x4 hodiny (v noční době nebo ve vhodné dopravní pauze). Výstavba nového silničního nadjezdu si pro pokládku nosné konstrukce vyžádá další přerušení provozu na 5x5 hodin.** 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 koleje 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 úrovnovým 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 přeloženy 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 výstražníků.

Stavební postup č.2 (v období 07/2016-08/2016), v trvání 56 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 56 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. Přechod 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 objízdne 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. Vlaky 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.

Stavební postup č.3 (v období 08/2016-11/2016), který je navržen na 70 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 kolejí 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 56 dnů**, v ŽST Lhotka n.B. budou vyloučeny staniční kolej č.1 **na 14 dnů** (přednostní zprovoznění položením nových výhybek č.2, 3, 4), staniční kolej 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 14 dnů** nepřetržitě vyloučena kolej č.1 traťového úseku Hustopeče n.B.-Lhotka n.B. a staniční kolej 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. Přechod bude zabezpečen úroňovým 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 vytážením (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 49 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 49 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 vytážením (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 valašskomeziříčského 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.

Vypořádání připomínky starosty obce Lešná Ing. Šnajdara, který v příloženém vyjádření ze dne 5.12.2013 preferuje obnovení zrušeného přejezdu v km 19,4 s požadavkem na dohledání dokladů, které prokazují legální zrušení uvedeného přejezdu.

Do zápisu je zapsáno dle informací HIPa.

Po závěrečné profesní koležárské poradě HIP požádal OŘ Olomouc, Správu tratí Olomouc, o poskytnutí záznamu o zrušení železničního přejezdu v km cca 19,4 trati Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě. Dle sdělení zástupce OŘ Olomouc, ST Ing. Sváka nejsou k nalezení záznamy o zrušení železničního přejezdu, lze ověřit, zda jsou k dispozici na Drážním úřadě. HIP se dotázal na DÚ Olomouc u paní Ing. Skopalové o poskytnutí záznamu o zrušení. Dle sdělení Ing. Skopalové není na DÚ Olomouc záznam k dispozici, v případě zrušení v letech 1990 - 2000 je dohledatelný záznam ve státním archivu v Praze, ale pouze pod číslem spisu, v případě zrušení železničního přejezdu před rokem 1990 nelze dohledat.

Zástupce SŽDC, GŘ OTH Ing. Veliš a zástupce investora Stavební správy východ Ing. Chalupa nesouhlasí s obnovením zrušeného železničního přejezdu. Zřízení úrovněového přejezdu je důvodem vytvoření potencionálně nebezpečného místa na trati ohrožující silniční i železniční dopravu, zvýšení nákladů stavby, znehodnocení investice a mimo jiné rozpor se Směrnicí generálního ředitele č.16/2005 "Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky", která požaduje zásadně nezřizovat nové úrovněové přejezdy.

Zápis ze dne 16.12.2013, doplněný dne 30.12.2013.

Ing. Drahomíra Smolíková

Přílohy:

- Vyjádření starosty obce Lešná
- Listina pozvaných
- Listina přítomných



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

## Příloha k zápisu z porady

Předmět porady: 3. závěrečná koležářská profesní porada ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby:

### Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Datum porady: 5.12.2013

Vyjádření :

O B E C K E Š Ů A :

ODVOZOVÁNÍ : V EXTRAULANU PREFEROVAT ZAČLENĚNÍ PŘÍKOPŮ DO VODOTEČÍ POKUD TO TECHNICKÉ MOŽNOSTI UMOŽNÍ TAK ZABEZPEČENÍ

V ZASTAVĚNÉM ÚZEMÍ ŘEŠIT ODVOZOVÁNÍ DO VODOTEČÍ PŘED ZAČLENĚNÍM DO STÁVAJÍCÍ DEŠTOVÉ KANALIZACE NE TÁSAKEM

✓ PŘEJEZD : O B E C K E Š Ů A P R E F E R U J E OBSLOUŽENÍ ZRUČNOSTI PŘEJEZDU 19,4 Sm.

PROVN O DOUKLADÁNÍ POKLADŮ PROKLADÁNÍM LEGÁLNÍ POUŽITÍ OŠE UVRDELENO PŘEJEZDU.

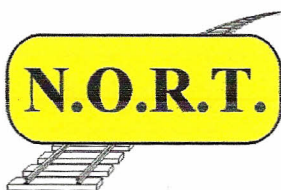
✓ HCHOVÁ SEŘEVA : POUŽÍT PŘÍKOP VYUŽITÍ DOKU C.P. 4.

(Oblastní organizace) POKUD JE OBJEKT Z.P. 4 UČEŇEN MIMO LINE I PRO ÚČEL BÝDELNÍ NEBO UBYTOVÁNÍ, BUDE MIMO PŘEHODOVIT POKUD PROTIHODOVÁ OPAČENÍ SÝCEM 2. ST. - VAL. MEZ.

## **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, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, GŘ, Odbor plánování a koordinace výluk, Dlážděná 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., Odbor podpory prodeje, 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





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: 3.závěrečná profesní porada (kolejářská) ke zpracování záměru projektu 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. 5.12.2013

Příjmení, jméno, titl.	Organizace / firma	Telefon	e-mail	Podpis
VELIS MIROSLAV	SŽDC OB	972244386	velis@szdc.cz	Nelis
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 457	cedp@moravia.cz	Petr Čech
Kubec Radek	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ	776800879	kubec@moravia.cz	Radek
PATAVA František	DEYA a.s. V.H.	424010654	f.patava@deya.cz	Patava
KAVAN PAVEL	ZLÍNSKÝ KRAJ	731555227	pavel.kavan@kr-zlinsky.cz	Kavan
REKOVIA PETRA	ECOLOGICAL CONSULTING	493446256	petra.rekova@ecol.cz	Petrekova
MALA JOLANA	OR OLOMOUČ	942441322	mala@szdc.cz	Jolana
DRAKETA PAVEL	SŽDC, s.o. OR OLOMOUČ ÚRP	724338914	draketa@szdc.cz	Draketa
ŠVANDAR JIŘÍ	OBEC LEŠNÁ	602784443	obec-lesna@obec-lesna.cz	Švandár
MUDRA RND	OD Cargo	602535017	petr.mudra@celcargo.cz	Mudra
ZAPLETAL JIŘÍ	MORAVIA CONSULT Olomouc	605229152	zapletal@moravia.cz	Zapletal
TOMÁNEK KAMIL	SŽDC, OLO	602755012	tomanek@szdc.cz	Tománek
CHALUPA TOMÁŠ	SŽDC, s.o. SSU	606764747	chalupa@szdc.cz	Chalupa
PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808	Pur@moravia.cz	Pur

