


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
		AKTUALIZACE	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		fax: +420 585 570 412
		e-mail: moravia@moravia.cz
		http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PAVEL KUČERA <i>by Kučera</i>	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
	DLE PŘÍLOH	KONTROLOVAL
		DLE PŘÍLOH
KRAJ: DLE ČÁSTÍ DOKUMENTACE	POVĚŘENÝ OÚ: DLE ČÁSTÍ DOKUMENTACE	OBEČ: DLE ČÁSTÍ DOKUMENTACE
"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"		ZAK. ČÍSLO MCO 17 - 020 - 230 - PD
		ÚČEL PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE
		DATUM ČERVEN 2017
		FORMÁT
		MĚŘÍTKO
Ost. stanoviska, vyjádření a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování dokumentace, zápisy z porad		ČÁST E.5 PŘÍLOHA

E. 5 Ostatní stanoviska, vyjádření, posudky a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování dokumentace, zápisy z porad

PŮVODNÍ PD (2013-2014)

1. Zápis ze vstupní všeprofesní porady a místního šetření, konaného v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby ze dne 6. srpna 2013
2. Zápis ze vstupní profesní porady k návrhu kolejového řešení, konané dne 28. srpna 2013
3. Zápis ze vstupní profesní porady k návrhu DŘT, trakčních a energetických zařízení, konané dne 13. září 2013
4. Zápis ze vstupní profesní porady k návrhu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, konané dne 16. září 2013
5. Zápis ze vstupní profesní porady k návrhu pozemních stavebních objektů, konané dne 18. září 2013
6. Zápis ze vstupní profesní porady k návrhu mostních objektů, konané dne 23. září 2013
7. Zápis z 2. profesní porady k návrhu kolejového řešení, konané dne 30. října 2013
8. Zápis z výrobní profesní porady k návrhu pozemních stavebních objektů, konané dne 4. listopadu 2013
9. Zápis z výrobní profesní porady k návrhu mostních objektů, konané dne 5. listopadu 2013
10. Zápis z výrobní profesní porady k návrhu DŘT, trakčních a energetických zařízení, ukolejnění, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, konané dne 7. listopadu 2013
11. Záznam z jednání, konaného dne 13. listopadu 2013 na KHS Vsetín
12. Záznam z jednání, konaného dne 28. listopadu 2013 v sídle obce Lešná
13. Zápis ze závěrečné profesní porady k návrhu kolejového řešení, konané dne 5. prosince 2013
14. Zápis ze závěrečné profesní porady k návrhu pozemních stavebních objektů, konané dne 10. prosince 2013
15. Zápis ze závěrečné profesní porady k návrhu mostních objektů, konané dne 11. prosince 2013
16. Zápis ze závěrečné profesní porady k návrhu DŘT, trakčních a energetických zařízení, ukolejnění, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, konané dne 12. prosince 2013
17. Zápis z jednání k řešení komplexních pozemkových úprav v k.ú. Lhotka nad Bečvou, konaného dne 21. ledna 2014
18. Zápis z konferenčního projednání vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele (SŽDC, s.o.), konaného dne 22. dubna 2014
19. Sdělení k rozsahu zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Lhotka nad Bečvou ze dne 20. února 2014, č.j. 7977/2014-012, SŽDC, s.o., Odbor základního řízení provozu

AKTUALIZACE PD (2015)

20. Zápis ze vstupní všeprofesní porady k aktualizaci PD, konané dne 14. srpna 2015
21. Zápis ze závěrečné všeprofesní porady k aktualizaci PD, konané dne 24. září 2015
22. Zápis ze závěrečného projednání vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, konaného dne 11. prosince 2015

AKTUALIZACE PD (2017)

23. Zápis z všeprofesní porady k aktualizaci PD, konané dne 3. dubna 2017
24. Zápis ze závěrečného projednání vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, konaného dne 29. května 2017

Z á p i s

1

ze vstupní všeprofesní porady a místního šetření, konaného v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby

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

Jednání se uskutečnilo dne 6. srpna 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

Pozvaní: dle Listiny pozvaných (rozdělovník)
Účastníci jednání: dle. přiložené Listiny přítomných
Omluvení z jednání: SŽDC, s.o., OTH (Ing. Veliš)
Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování
Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor životního prostředí
Město Valašské Meziříčí, Odbor komunálních služeb, Oddělení správní
Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Rožnov pod Radhoštěm
Povodí Moravy, s.p., závod Horní Morava

Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných
Příloha k záznamu z porady

1. Úvod

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem seznámení všech jejich účastníků se zahájením projektových prací a realizací místního šetření v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou".

Jednání vedl hlavní inženýr projektu - Ing. Kamil Pur, který celé jednání doprovodil elektronickou prezentací (obsahující mj. i situační výkresy). Účastníci porady měli rovněž k dispozici tiskopisy k případným písemným vyjádřením.

2. Základní údaje stavby

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

3. Zadání stavby

Předmětem stavby je zvýšení rychlosti dvoukolejné železniční trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou v délce 4,303 km v km trati 16,038 – 20,341, v délce 2,832 km v km 21,597 – 24,429. Dále bude v žst. Lhotka nad Bečvou v km 20,341 – 21,597 provedena rekonstrukce průjezdů po hlavních kolejích včetně zhlaví v délce 0,974 km, zařízení pro cestující, zřízení bezbariérového přístupu a informačního systému, SZZ. V úseku budou modernizována neutrální pole, doplněná diagnostika vozidel a rekonstruována trakce.

4. Umístění stavby

Celostátní elektrizovaná dvoukolejná trať č.280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, mezistaniční úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, km 16,038 – 20,341 (4,303 km) a km 21,597 – 24,429 (2,832 km) včetně žst. Lhotka nad Bečvou (km 20,341 – 21,597). Trať je zařazena do vybraných sítí České republiky a tvoří součást evropského železničního systému, musí tedy splňovat požadavky na interoperabilitu podle Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o

provozní a technické propojení evropského železničního systému, Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojení evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a příslušné technické specifikace interoperability. Pro návrh technického řešení železniční infrastruktury platí dále „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“, následně novelizovány Směrnicí generálního ředitele SŽDC č. 16/2005.

Stavba svým charakterem liniové stavby se v rámci České republiky nachází:

Kraje:	Olomoucký kraj Zlínský kraj
Obce s rozšířenou působností:	Hustopeče nad Bečvou Valašské Meziříčí
Obce:	Hustopeče nad Bečvou Choryně Lešná Valašské Meziříčí
Katastrální území:	Hustopeče nad Bečvou Choryně Lešná Lhotka nad Bečvou Přiluky Juřinka Mštěnovice Valašské Meziříčí

5. Související stavby

- Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí – záměr projektu a přípravná dokumentace.
- Související stavby jiného charakteru:
 - na poradě byl vznesen dotaz na sdělení případných souvisejících staveb – nejsou známy další související stavby SŽDC, s.o. či jiné organizace vyjma sdělení, které poskytl Odbor regionálního rozvoje a územního plánování, Městský úřad Valašské Meziříčí - přeložka silnice I/57 VM – Jarcová, obchvat – návrh (informace z 8.8.2013)

6. Základní pracovní tým zpracovatele

Ing. Pur představil účastníkům jednání profesní garanty, zastupující na jednání zpracovatelský tým projektanta:

Kolejové objekty:	Ing. Karel Smolík, N.O.R.T.
Dopravní technologie:	Ing. Josef Zapletal, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Mostní objekty:	Ing. Jaroslav Sedláček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Trakce:	Ing. Pavel Odehnal, SUDOP Brno, spol. s r.o. *
Sdělovací zařízení:	Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
DŘT:	Jindřich Lukašík, EŽ Praha a.s.
Zabezpečovací zařízení:	Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Pozemní objekty:	Ing. Zdeněk Lázníček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Silnoproudé objekty:	Ing. Martin Množil, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.*
Životní prostředí:	Mgr. Michaela Vallová, Ecological Consulting a.s.
Ekonomické hodnocení:	Ing. Tomáš Funk, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.*
Náklady stavby:	Dagmar Jelínková, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.*

(Pozn: *Omluvení a zastupování na dnešním jednání)

7. Vstupní podklady a informace zpracovatele

- Zadávací dokumentace
- Geodetické zaměření (Ing. Jan Smetana 07/2013),
- Geotechnický průzkum (GeoTec-GS, a.s. 09/2013),
- Jednotná železniční mapa,
- Katastrální mapy a identifikace vlastníků dotčených pozemků (07/2013),
- Předkategorizace materiálu železničního svršku,

- Prověření postradatelnosti kolejí a výhybek (OZŘP)
- Stanovení potřebné délky nástupiště v žst. Lhotka nad Bečvou
- Frekvence cestujících v žst. Lhotka nad Bečvou (KCOD)
- Stávající a výhledová intenzita dopravy
- Zákresy průběhů stávajících sítí (MORAVIA CONSULT Olomouc 07-08/2013),
- Zadaný rychlostní profil,
- Územní plány dotčených měst a obcí,
- Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky.

8. Stavba z pohledu problematiky životního prostředí

V rámci stavby budou zpracovány:

- Vliv stavby na životní prostředí
- Odpadové hospodářství
- Dendrologický průzkum – rozsah kácení

dle informací zástupců SŽDC, s.o. je nutno se v této záležitosti obrátit na pana Provazníka (OŘ)

- Hluková studie - na základě hlukových měření budou navržena protihluková opatření formou protihlukových stěn nebo individuálních protihlukových opatření.

dle informace zástupce obce Lešná je nutno řešit hluk v oblasti žst. Lhotka nad Bečvou (problematika vytáčení lokomotiv) – viz. vyjádření, které je součástí přílohy k záznamu z porady

- Povodňový plán
- Havarijný plán

Ochrana životního prostředí

Dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí záměr svojí dikcí splňuje kritérium stanovené v příloze č. 1, kategorii II., bodu 9.2 „Novostavby, rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“.

Vodní toky, CHOPAV a záplavové území při průtoku Q_{100}

Stavba kříží pravobřežní přítoky Bečvy, ve směru toku to jsou Černý potok (km 23,03), Jasenický potok (km 21,85), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 19,95), Mřenka (také Jasenka, km 17,58), občasný tok (km 17,28) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,3).

Zájmová lokalita se však nachází ve vzdálenosti cca 300 m západně od hranice CHOPAV Vsetínské vrchy.

Posuzovaný stavební záměr se dotýká hranice záplavového území řeky Bečvy při průtoku Q_{100} mezi traťovými km 16,038 - 16,95 a v km 21,85 trati uvedené záplavové území kříží.

Zvláště chráněná území, přírodní park, NATURA 2000, ÚSES, registrovaná VKP

Vlastní lokalita záměru není součástí žádných **zvláště chráněných území** ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Rovněž nejsou v místě ani blízkém okolí posuzovaného stavebního záměru zřízena území pro ochranu dochovaného stavu území, cenného pro svůj krajinný ráz a soustředěné estetické a přírodní hodnoty (**přírodní park**).

Posuzovaný záměr prochází **územím soustavy NATURA 2000**. Jedná se o EVL Choryňský mokřad (kód CZ0710182), kterou stavba kříží mezi km 17,895 a 18,345 trati, dále vede po hranici EVL mezi traťovými km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920.

Z prvků územního systému ekologické stability stavba kříží lokální biokoridor LBK 1, který je vymezený podél koryta vodního toku Černý potok.

Registrované významné krajinné prvky nebudou stavbou dotčeny.

Nerostné suroviny

Stavební záměr zasáhne na území těženého dobývacího prostoru zemního plynu č. 8400270 a do výhradního ložiska Choryně pod č. 322440000 mezi traťovými kilometry 18,80 a 20,45.

9. Základní dopravní údaje k trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě

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

Organizování a provozování drážní dopravy podle: **ČD D1**

Traťový rádiový systém: **TRS**

Přechodnost hnacích vozidel podle svislých účinků na žel. svršek D4

Zábrzdňá vzdálenost: **1000 m státní hranice SR - Hustopeče n. Bečvou**

Největší délka vlaku osobní dopravy: **96** náprav

Největší délka vlaku nákladní dopravy: **600 / 120** metry / nápravy **Horní Lideč - Hranice na M.**

Rozchod: **1435** mm

Největší traťová rychlost: **80** km/h

Intenzita dopravy

- informace poskytl SŽDC, s.o.

Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2013 za 24 hod

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

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

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

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

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2020

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

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

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

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

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2025

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

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

Směr Valašské Meziříčí - Vsetín

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

Frekvence cestujících v žst. Lhotka nad Bečvou

- informace poskytl Česká dráha, a. s., KCOD Zlín

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

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

10. Dopravní technologie

28.6.2013 byla zaslána žádost na SŽDC, s.o., Odbor základního řízení provozu (OZŘP), o prověření postradatelnosti kolejí a výhybek a stanovení potřebné délky nástupišť v žst. Lhotka nad Bečvou.

Přítomný zástupce OZŘP Ing. Říha seznámil zúčastněné s návrhem postradatelnosti kolejí a výhybek a stanovení potřebné délky nástupišť v žst. Lhotka nad Bečvou:

Nástupišť

Z hlediska počtu nástupišť a nástupních hran se předpokládá zachování stávajícího stavu – jedno ostrovní oboustranné nástupiště na dvoukolejně trati mezi hlavními dopravními kolejemi č.1 a 2 s přístupem na nástupiště podchodem a zajištění bezbariérového přístupu dle platné legislativy. Délka nástupní hrany s ohledem na zastavující vlaky osobní regionální dopravy je navržena na 130 metrů.

Zástupce KCOD souhlasí s navrhovanou délkou nástupiště.

Kolejové řešení

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

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

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

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

Návrh postradatelného zařízení:

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

Podmiňující opatření:

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

Následující informace plynoucí z diskuse probíhající na tomto jednání:

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

Vzhledem k časovému harmonogramu projekční přípravy stavby zpracovatel železničního svršku zapracuje do kolejového řešení redukci kolejiště v rozsahu shora uvedeného návrhu. Navržené řešení bude podkladem pro jednání s vlastníkem a provozovatelem vlečky společnosti DEZA a předmětem dalších jednání svolaných z důvodu projednání kolejového řešení stavby.

Omezení řešení zhlaví:

- zapojení vlečky společnosti DEZA, a.s.
- rozložení DKS na meziříčském zhlaví – byla projednána možnost zkrácení délky výtažné koleje č.4a (stávající užitečná délka je 300m), projektant předpokládá zkrácení o maximálně 50m – bude předmětem jednání na dalších profesních poradách
- směrové oblouky v záhlaví stanice
- hranice pozemků SŽDC

Na jednání byla dále otevřena otázka přímých bočních ochran (odvratné koleje) hlavních kolejí č.1 a 2. Tato složitá problematika bude dále předmětem jednání na profesních poradách kolejového a zabezpečovacího řešení stavby. SŽDC, s.o. nyní zpracovává na toto téma studii, jejíž výsledky nejsou známy. K problematice se písemně vyjádřil zástupce SŽDC, s.o., Odbor Strategie v „Příloze k záznamu z porady“.

11. Problematika hranice drážních pozemků

Součástí zadání je v co největší možné míře respektovat stávající hranice drážních pozemků a **nezasahovat do sousedních cizích pozemků**. Nicméně jsou na rekonstruované trati a ve stanicích místa, kde této podmínce nelze vyhovět. Jedná se zejména o úseky, kdy se stávající drážní těleso a jeho odvodnění již v současnosti nachází na cizích pozemcích nebo v jejich těsné blízkosti (3-3,5m od osy koleje). Na poradě byl investor na tyto kolize upozorněn.

- Dráha dnes stojí ve dvou lokalitách na cizích pozemcích
 - žst. Lhotka nad Bečvou - p.č. 371 Obec Lešná
- p.č. 372 Ing. Miloslav Kývala, Vladimír Kývala
 - žst. Valašské Meziříčí (přejezd km 24,233)
- p.č. 956/6, 956/51 Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
- Dále byl investor upozorněn na možné změny průběhu hranic drážních pozemků
 - oznámení pozemkového úřadu o zahájení pozemkových úprav ze dne 20.3.2013
 - k.ú. Lhotka nad Bečvou – dotčené p.č. 345/3, 345/4, 345/2, 359
 - K.ú. Lešná – dotčené p.č. 607/1, 607/2

12. Problematika nákladů stavby

Zástupce SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb vznesl dotaz na projektanta, zda-li lze u této stavby předpokládat celkové investiční náklady (CIN) do 1 000 mil. Kč.

Projektant tuto možnost prověřoval s ohledem na kolejové řešení, kdy základní rozpočtové náklady (ZRN) pro rekonstrukci železničního svršku a spodku kolejí č.1 a 2 (délka dvoukolejné trati je cca 8391m) mohou dosahovat hodnoty 479 mil. Kč (na základě cen převzatých z obdobných staveb) bez započítání vkládaných výhybek v žst. Lhotka nad Bečvou a bez předjízdových kolejí (délka jedné předjízdové koleje je cca 850m). Dále je třeba započítávat rekonstrukci mostů (7ks) a propustků (19ks), nástupiště, žel. přejezdy, sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá zařízení, trakční vedení, rekonstrukce pozemních objektů, ...

Projektant upozorňuje zástupce investora stavby, že celkové investiční náklady (CIN) budou více než 1 000 mil. Kč.

13. Technické řešení díla – železniční svršek a spodek

Železniční svršek

Železniční svršek zahrnuje řešení kolejových úprav dvoukolejné trati za účelem zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče v km 16,038 – 20,341 (2361 10) a v km 21,597 – 24,429 (2361 12), dále v hlavních kolejích v žst. Lhotka nad Bečvou v km 20,341 – 21,597 (2361 F1).

Stávající stav v mezistaničních úsecích

Stávající traťová rychlost 80 km/h, poloměry směrových oblouků 950-4000 m, mimo vjezd do Valašského Meziříčí, kde je poloměr směrového oblouku R=399,0m (60 km/h). Bezstyková kolej.

Materiál převážně S49 na betonových pražcích SB6.

Navrhovaný stav v mezistaničních úsecích

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

Směrové řešení bude navrženo dle rychlostního profilu pro rychlosti 135 km/h pro I₁₃₀, resp. 160 km/h pro soupravy s naklápací technikou, mimo vjezd do VM (80 km/h) – bude případně upraveno na základě omezujících prvků.

Ke zvýšení rychlosti se písemně vyjádřil zástupce SŽDC, s.o., Odbor Strategie v „Příloze k záznamu z porady“ – traťovou rychlost doporučuje co nejvíce maximalizovat.

Rekonstrukce železničního svršku je navrhována z kolejnic délky 75 metrů tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14 a rozdělením pražců „u“. Kolej bude zřízena jako bezstyková. Stávající osová vzdálenost kolejí v širé trati 4,05m bude zachována.

Kolejové lože z kameniva B I frakce 31,5/63, tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Železniční spodek

Stávající stav v mezistaničních úsecích

Řešený úsek se nachází v úrovni přilehlého terénu.

Odvodnění je tvořeno nezpevněnými a zpevněnými příkopy, popřípadě svedeno na terén.

Nevyhovující šířka pláň, nefunkční odvodnění.

Navrhovaný stav v mezistaničních úsecích

Těleso železničního spodku bude navrženo na základě výsledků předběžného geotechnického průzkumu, z hlediska tvaru a rozměrů bude rekonstruováno do normového stavu.

Bude rekonstruováno odvodnění – nezpevněné a zpevněné příkopy, trativody.

V zadání stavby je dán požadavek na zachování hranice pozemku SŽDC. Na jednání byla tato otázka diskutována vzhledem k tomu, že již nyní je zřejmé, že řešení železničního spodku dle platných předpisů a vzorových listů železničního spodku si vyžádá lokálně zábor sousedících mimodrážních pozemků.

žst. Lhotka nad Bečvou

Železniční svršek

Stávající stav

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

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

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

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

Navrhovaný stav

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

Zadaný rozsah rekonstrukce železničního svršku:

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

Materiál železničního svršku

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

Na poradě byla otevřena otázka použití užitého a regenerovaného materiálu železničního svršku v předjízdnych kolejích a pro rekonstrukci výhybkových konstrukcí v obou zhlavích, dle informace zástupců investora v současné době nelze předpokládat dostupnost užitého materiálu a bylo dohodnuto v rámci přípravné dokumentace uvažovat nový materiál.

Na poradě byla diskutována otázka přímé boční ochrany odvratem, prioritně bude prověřena možnost řešení této problematiky jiným způsobem při respektování požadavku zástupce GR SŽDC, odbor strategie.

Železniční spodek

Rekonstrukce pražcového podloží včetně odvodnění bude navrženo na základě vyhodnocení předběžného geotechnického průzkumu a bude řešeno v hlavních a předjízdnych kolejích a v oblasti nově vkládaných výhybek.

Nástupiště

Ve stanici je ostrovní nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2 v délce 260m s mimoúrovňovým přístupem - podchodem.

V návrhu GŘ SŽDC, OZŘP je uvažováno s ohledem na zastavující vlaky osobní regionální dopravy zkrácení délky nástupiště na 130m, výška nástupní hrany 550mm nad TK přilehlé koleje.

Definitivní řešení nástupiště z hlediska délky nástupní hrany, konstrukce, zastřešení a dispozice nástupiště bude vycházet z oznámení OZŘP a ze závěru profesních porad.

Železniční přejezdy

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

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

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

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

S ohledem na zvyšování traťové rychlosti a zajištění bezpečnosti provozu v oblasti úrovně přejezdů byla na poradě otevřena otázka zrušení přejezdů, které převádí účelové komunikace k polnostem a soukromým pozemkům. Dle požadavku zástupce investora bude projednána v rámci projekční přípravy možnost zrušení přejezdů P 8050 a P 8051. Stanovisko starosty obce Lešná je přílohou záznamu z porady.

14. Technické řešení díla – zabezpečovací zařízení

Stávající stav:

ŽST Valašské Meziříčí je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (dále SZZ) 3. kategorie – reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) s číslicovou volbou, rok výstavby 1975. Kolejové obvody (KO) jsou jednopásové a dvoupásové se signální frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně (SÚ) a ovládání v dopravní kanceláři (DK) v km 25,055. V km 24,233 je na křížení železniční trati se silnicí III. třídy přejezdové zabezpečovací zařízení světelné PZS 3SNI typu AŽD 71 z roku 1975 s kontrolou v DK ŽST Valašské Meziříčí. Technologie PZS je umístěna v reléovém domku (RD) v blízkosti přejezdu.

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) 3. kategorie typu AB3-74 s dvoupásovými KO 50Hz.

ŽST Lhotka nad Bečvou je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výstavby 1977. KO dvoupásové 275 Hz. Technologie SZZ je umístěna v SÚ a ovládání v DK v km 20,840. V km 21,815 je na křížení s místní komunikací III. třídy PZS 3SNI typu AŽD 71 z roku 1977 s kontrolou v DK ŽST Valašské Meziříčí. Technologie PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) 3. kategorie typu AB3-82 s dvoupásovými KO 50Hz z roku 2003. V km 18,889 je přejezd účelové komunikace s PZS 3SBI z roku 2003, kontrola je umístěna v DK Lhotka nad Bečvou a technologie v RD v blízkosti přejezdu.

ŽST Hustopeče nad Bečvou je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71, rok výstavby 1981, které je ovládáno z ovládacího stolu v DK v km 15,379. KO dvoupásové 275 Hz. Technologie SZZ je umístěna v RD v km 15,470 – jeden RD s technologií SZZ složený ze tří laminátových RD a druhý RD s obvody napájení.

Navrhované řešení:

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ):

Doplnění SZZ ŽST Valašské Meziříčí – v rámci stavby bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ a vybudováno nové PZS na přejezdu km 24,233 podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Technologie SZZ bude doplněna stojanem úvazky a technologie PZS bude umístěna v novém RD v blízkosti přejezdu.

SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou – v rámci stavby bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle kolejového řešení, které zohlední postradatelnost železniční infrastruktury navrženou a projednanou OZŘP SŽDC s.o. a kolejové řešení ŽST, navržené v této stavbě. Jeho součástí bude vnitřní výstroj TZZ (autobloků) sousedních traťových úseků. Použité KO budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům dle technických norem a technických specifikací platných pro Českou republiku a požadavky dle platných Technických specifikací interoperability (TSI) EU (dnes Rozhodnutí Komise 2012/88/EU) – v ŽST se signální frekvencí 275 Hz a na trati 75 Hz. Provedeno bude napájení z rozvodu 6 kV. Technologie bude umístěna v rekonstruované SÚ a v místnosti měničů, kde bude umístěno napájení SZZ. SZZ bude ovládáno z jednotného ovládacího pracoviště (JOP) v zrekonstruované DK. Venkovní prvky SZZ a kabelizace budou provedeny nově. Vybudováno bude nové PZS v km

21,815 podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Jeho technologie bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu. PS bude členěn na části Definitivní SZZ, Provizorní SZZ a Klimatizace technologických místností.

Doplnění SZZ ŽST Hustopeče nad Bečvou – v rámci stavby bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Technologie SZZ bude doplněna stojanem úvazky. Vzhledem ke stávajícímu umístění technologie SZZ a jeho plánovanému přemístění do nových prostor je na zvážení - ve stavební části této projektové dokumentace - výstavba nové technologické budovy nebo stavební úprava prostor stávající výpravní budovy, kde by bylo doplnění provedeno. Rozsah stavebních úprav bude stanoven na základě místního šetření, které bude svoláno v průběhu zpracování dokumentace. V opačném případě bude stojan úvazky doplněn do stávajícího RD.

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ):

TZZ Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou

TZZ Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou

V rámci stavby bude provedena výstavba TZZ AB mezi vjezdovými návěstidly ŽST. Kabelová trasa bude vedena v souběhu se sdělovacími kabely a její trasa a rozpočtové náklady výkopových prací budou součástí části „Železniční sdělovací zařízení“. Vnitřní část AB bude naplněna PS „SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou“. PS budou členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ. V rámci projektové dokumentace bude projednáno zrušení PZS v km 18,889. V případě negativního výsledku projednání bude přejezd vybaven PZS podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Na jednání bylo vysloveno písemnou formou zamítavé stanovisko OÚ Lešná ke zrušení tohoto přejezdu.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení:

ŽST Lhotka nad Bečvou, ETCS - v rámci stavby bude provedena montážní a provoznětechnologická příprava pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS).

15. Technické řešení díla – sdělovací zařízení

Stávající stav:

Traťové úseky

Podél tratě jsou vedeny dálkový kabel DK 14 a traťový kabel TKK 8. Výpichy z DK a TK jsou vyvedeny v dopravních v SH skříních na závěrech PZVR. Kabely jsou určeny pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Kabely jsou z 60tých let a jsou za dobou své životnosti.

Na trati je v provozu traťový radiový systém TRS.

Žst. Lhotka nad Bečvou

V žst. je rozhlas pro cestující systému Inoma řízený RRÚ blokem. V žst. je proveden rozvod jednotného času ve výpravní budově a na nástupišťích. Podružné hodiny jsou řízeny impulzy z hlavních hodin z Hranic na Moravě.

Dispoziční zapojovač je typu Alfa – Inoma. Technologické prostory jsou chráněny systémem EPS s ústřednou MHÚ 109 umístěnou v dopravní kanceláři.

V žst. není informační ani kamerový systém.

Navrhované řešení:

Traťové úseky

Z Valašského Meziříčí do Hustopečí nad Bečvou se navrhuje položit nový traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE – modrá pro optický kabel a rezervní černá. Do modré trubky se navrhuje zafouknutí optického kabelu s 36ti vlákny. Kabelová trasa bude společná pro sdělovací a zabezpečovací kabely. Ukončení traťového a optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních 19“. Na optický kabel bude navrženo přenosové zařízení sloužící pro přenosy sdělovacích, zabezpečovacích i silových zařízení. Stávající dálkový a traťový kabel budou ponechány jako rezerva a během stavby budou v provozu do zprovoznění nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Stávající radiový systém TRS bude zachován s tím, že se uvažuje o jeho úpravách a úpravách nahrávání.

Žst. Lhotka nad Bečvou

V žst. se uvažuje s úpravou rozhlasu pro cestující včetně osazení digitálních hlasových majáček.

Je počítáno s úpravou jednotného času a instalací hlavních hodin s přijímačem DCF signálu.

Stavědlová ústředna bude vybavena autonomním hasícím systémem ASHS a úpravou stávající požární signalizace.

Technologické prostory budou vybaveny elektrickou zabezpečovací signalizací EZS.

Informační zařízení se navrhuje ve výpravní budově v hale a na nástupišřích.

Rovněž je uvařováno s kamerovým systémem na nástupišřích, podchodu a vestibulu.

V rámci místní kabelizace budou položeny do hlavních kabelových tras nové kabely k venkovním telefonním objektům u vjezdových návěstidel a elektromagnetických zámek.

Stávající dispoziční zapojovač bude upraven pro nové potřeby.

Ve stanici bude provedena úprava místních radiových sítí.

16. Technické řešení díla – trakční vedení

Stávající TV

Celý stavbou dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo zprovozněno v roce 1959. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí. Trakční podpěry jsou převážně původní. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládána životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

Nové TV

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení je určen především rekonstrukcí železničního spodku a svršku a výstavbou souvisejících zařízení, jako odvodnění kolejíšť, mostů, propustků, kabelovodu, kanalizačních sběračů, PHS apod. Zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení na tratích a ve stanici, tzn. vybudování nových podpěr. Výměna vodičů bude v plném rozsahu provedena na tratích, ve stanici na hlavních a předjízdových kolejích, u ostatních vedlejších kolejí budou nové vodiče montovány jen v souvislosti s pokrytím sjízdovosti nad novými kolejemi na zhlavích a ve výběžcích ke kotvení na nové stožáry.

17. Technické řešení díla – silnoproudé rozvody

Žst. Lhotka nad Bečvou:

- **EOV** : stávající stav – všechny výhybky č.1 – 32 vyjma výh. č. 8 jsou vybaveny EOV. Předpoklad – nové EOV pro všechny výhybky kromě výh. č. 8.
- **EPZ – el. předtápěcí zařízení**: není a nebude se realizovat.
- **Osvětlení nástupišř**: předpoklad - nové osvětlení nástupišř, zastřešená část zářivkovými svítidly, nezastřešená část sklopnými 5-6m stožárky s výbojkovými svítidly.
- **Osvětlení kolejíšť a výhybek**: stávající stav – stožáry JŽ mezi kolejemi. Předpoklad – zrušení převážné části stávajícího osvětlení, demontáž stožárů JŽ dotčených stavbou, nové osvětlení realizovat pomocí osvětlovacích věží – cca 10 osvětlovacích věží umístěných v prostoru rušené koleje č. 7, popř. č. 5, + stožáry.
- **Podchod**: předpoklad – nové osvětlení zářivkovými svítidly, napojení čerpadla, zásuvka v podchodu.
- **Napojení sděl.zař a zab.zař.**: standardně, dle požadavků profesí.
- **Zajištěná síť**: bude realizována z rozvodu 6 kV.
- **Napájení**: stávající stav – napojeno z distribuce, vlastní kiosková trafostanice 22/0,4 kV, 250 kVA, umístěná v blízkosti VB. Z trafostanice napojeny jak objekty SŽDC, tak i ČD (výpravní budova v majetku RSM ČD). Trafostanice – cca 3 roky nová, kiosková, umístěná v blízkosti výpravní budovy. Samostatná rozvodna NN není. Předpoklad – Výpravní budova bude v budoucnu v majetku SŽDC. Vybudování nové rozvodny NN ve výpravní budově. Z nové rozvodny nově napojit stávající a nově budované zařízení SŽDC. Vzhledem k rušení několika výhybek s EOV by měl být stávající odběrný výkon dostačující i pro nový stav.
- **Rozvody NN**: předpoklad, budou realizovány nové rozvody NN ve stanici.
- **DOÚO**: předpoklad: realizovat kompletně nové rozvody DOÚO včetně zařízení DOÚO a ovládacích panelů.
- **Rozvody VN**: předpoklad – provizorní přeložka kabelu 6 kV ve stanici, nový kabel 6 kV ve stanici, TR 6/0,4 kV, uzemnění.
- **Přeložky vedení ČEZu**: kabel NN pod stanicí: předpoklad – nutno přeložit, venkovní vedení VVN (110 kV): předpoklad – pokud se nebudou měnit výškové poměry kolejíšť a trakce mohlo by zůstat bez zásahu.
- **Vnější uzemnění**: předpoklad – pozemní objekty, TR 6/0,4 kV.
- **Ostatní**: v případě potřeby budou realizovány samostatné rozvody NN pro možné napojení napájecích stojanů pro vlečkaře (kabelový přívod ukončený ve skříní, možnost samostatného podružného měření, napájecí stojan by si osazoval případný vlečkař) - bude předmětem dalšího jednání.

Mezi Žst. Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

- **Rozvody VN:** předpoklad – provizorní přeložky kabelu 6 kV v celém úseku, nový kabel 6 kV v celém úseku, 3 x přejezd, 3 x nově napojit přejezdová zařízení (3 x TR 6/0,4 kV), uzemnění, TR6/0,4 kV pro traťové zab.zař. jsou nově budované – budou použity jako stávající. (U přejezdů v km 18,889 a v km 21,815 se bude jednat o návrhu na zrušení přejezdů. V případě, že budou zrušeny, nebude realizováno napojení přejezdového zařízení).
- **Přeložky vedení ČEZu:** 1 x křížení kabel VN pod tratí (mezi Lhotkou a ValMez.): předpoklad – nutno přeložit, 1 x křížení venkovní vedení VVN (110 kV) (mezi Lhotkou a ValMez.): předpoklad – pokud se nebudou měnit výškové poměry kolejiště a trakce mohlo by zůstat bez zásahu., 2 x křížení venkovní vedení VN (22 kV) (před ValMez): předpoklad – pokud se nebudou měnit výškové poměry kolejiště a trakce mohlo by zůstat bez zásahu.
- **Ostatní:** v celé délce trati je velmi úzký drážní pozemek – pozemky v majetku SŽDC, případně ČD. Z hlediska kabelové trasy – provizorních přeložek kabelu 6 kV a definitivní trasy kabelu 6 kV bude velmi obtížné – v některých případech nemožné (např. při obcházení trakčních stožárů + kabely zab.zař a sděl.zař.) umístit kabel na drážní pozemek.

18. Technické řešení díla – dispečerská řídicí technika (DŘT)

Projektová dokumentace bude zpracována v intencích zadávací dokumentace, s ohledem na nové požadavky technického řešení DŘT včetně norem ČSN, IEC a směrnic SŽDC.

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati. Projektová dokumentace řeší, v souvislosti se zvýšením rychlosti v daném traťovém úseku, nasazení nových telemechanických zařízení v objektech stavby, úpravu a rozšíření řídicího systému RTis na ED Přerov.

Jednotlivé ústředně řízené objekty budou vybaveny telemechanickým zařízením PLC (Programmable Logic Controller) :

- žst.Valašské Meziříčí (ovládaná technologie R6kV, DOÚO, EPZ)
- žst.Lhotka nad Bečvou (ovládaná technologie R6kV, DOÚO)
- SpS Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie SPS, DOÚO)
- STS 6kV Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie STS6kV)

V horizontu výstavby této stavby navrhujeme ve výše uvedených objektech pro zajištění ústředního ovládání technologických zařízení z ED Přerov použít podružných telemechanických jednotek PLC, které jsou tvořeny např.TC700. Telemetrické zařízení je v systému řízení určeno pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

Umístění telemechanik v jednotlivých ústředně řízených objektech (resp. v technologických objektech) je navrženo ve většině případů do společných prostor se zařízením silnoproudu, které budou stavebně upraveny ve stávajících nebo nových technologických objektech.. Napájení DŘT je řešeno ze zálohované sítě (230V,50Hz nebo 24VDC) včetně osazení servisními zásuvkami. Pro usnadnění činnosti udržujícího personálu bude do každého technologického objektu v rámci místních kabelizací osazena AUT pobočka.

Komunikace jednotlivých ústředně řízených objektů s ED Přerov -izolovaný datový kanál ETHERNET dle IEEE 802.3 – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Přenosová rychlost 10Mbit/s.

V rámci provozního souboru „Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov“ bude provedeno následující:

- Připojení telemetrické cesty – komunikace bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu přenosového systému SDH komunikačním protokolem dle IEC 60870-5-104.
- Pro začlenění nových a stávajících upravených objektů do stávajícího způsobu přehledové vizualizace na dispečerském panelu Apel bude provedena jeho úprava a doplnění.
- Dodávka programového vybavení:
 - úprava programového vybavení řídicích jednotek PLC
 - rozšíření programového vybavení RTis
 - úpravu struktur programového vybavení RTis
 - integrace požadavků řízení žst., SpS a STS stanic do programového vybavení
 - implementace řídicího modelu žst., SpS a STS stanic do struktur řídicího systému

- implementaci řídicího modelu žst., SpS a STS stanic na dispečerské tablo
Apel
- ošetření přechodových stavů při rekonstrukci
- Zprovoznění řídicího systému

19. Technické řešení díla – mostní objekty a propustky

Stávající stav:

Propustky:	trubní $\Phi 500-1000$:	10 ks
	zabetonované kolejnice rozpětí 0,9-2,3 m	9 ks
Mosty:	zabetonované nosníky rozpětí 2,7-3,6 m	6 ks
	železobetonový rám rozp. 3,25 m (podchod)	1 ks

Celkem:		26 ks

Hodnocení:

1	11 ks (rekonstrukce 2006-2007, bez izolace)
2	11 ks (-3 ks, které jsou na hranici s hodnocením 3 a 99)
3	1 ks (další 1 s vydroleným betonem konstrukce a pod kolejnicí v uložení)
99	3 ks (další 2 jsou zasypány a nebyly nalezeny)

Přepočty zatížitelnosti:

U mostů a propustků vychází zatížitelnost $Z > LM71 * 1,21$, případně přechodnost pro D4/120.

Návrh rekonstrukce:

- U všech objektů určit zatížitelnost.
- U 9 propustků bylo provedeno rozšíření dobetonováním opěr a nosné konstrukce (2006). V těchto případech doplnit izolace, odláždění a úpravu terénu pro plynulý odtok vody. Zbylé propustky prodloužit, provést odláždění a izolace. U 4 zasypávaných propustků bylo navrženo jejich zrušení.
- U podchodu provést bezbariérový přístup pomocí ramp. Vzhledem k rozsahu nutných úprav a problémů s izolací byla odsouhlasena výstavba nového podchodu.
- U 2 mostů bylo provedeno rozšíření dobetonováním opěr a nosné konstrukce (2007). Jeden z nich je s novou izolací, u druhého doplnit izolaci. Zbylé mosty prodloužit, provést odláždění a izolace. U 1 zasypaného u přejezdu ve Valašském Meziříčí bylo navrženo zrušení.
- Dále jsou nad tratí 2 nadjezdy. U nadjezdu v km 17,3 jsou nutné nové zábrany proti dotyku (na mostě je nové zábradlí). Nadjezd v km 20,3 je po rekonstrukci s novými zábranami.

20. Technické řešení díla – pozemní stavby

Kabelovody, kolektory

Kabelovod bude navržen podle požadavků profesí – silnoproudá zařízení a rozvody, sdělovací zařízení a rozvody, zabezpečovací zařízení.

Protihlukové objekty – IPO, PHS

Individuální protihluková opatření a protihlukové stěny budou navrženy podle Hlukové studie, která se v současné době zpracovává.

Pozemní objekty budov

Do této části budou zahrnuty Stavební úpravy výpravní budovy v žst. Lhotka nad Bečvou, případně stavební úpravy výpravní budovy ve Valašském Meziříčí a v Hustopečích nad Bečvou. Stavební úpravy budou provedeny dle požadavků profesí silnoproudá zařízení a rozvody, sdělovací zařízení a rozvody, zabezpečovací zařízení. Případné další stavební úpravy budou provedeny dle požadavků objednatele stavby a z projednání řešení na výrobních profesních poradách (např. rekonstrukce sociálního zařízení pro výpravčí, obvodový plášť, střešní plášť, atd).

Nepředpokládají se stavební úpravy v žst. Lhotka nad Bečvou v prostorech určených pro cestující veřejnost, tzn. vestibul, pokladny. Sociální zařízení pro veřejnost bylo rekonstruováno v nedávné době včetně stávajícího WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Bezbariérový přístup v žst. Lhotka nad Bečvou k pokladnám umístěným ve vestibulu výpravní budovy je zajištěn stávající rampou z venkovního prostoru před výpravní budovou. Vstupní rampa není plně provedena podle

vyhlášky č. 398/2009 (zábradlí rampy, madla ve dveřích) – bude navržena úprava vstupní rampy a návrh rampy ze strany přístupu na nástupiště dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.. Jedná se o stávající stav v budově jejímž vlastníkem jsou České dráhy a.s.

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

V žst. Lhotka nad Bečvou jsou celkem dva stávající nástupištní přístřešky. První přístřešek před výpravní budovou má délku 40m. Druhý přístřešek na ostrovním nástupišti má délku 50m. Oba přístřešky plní také funkci zastřešení vstupů do stávajícího podchodu. Stávající přístřešky jsou provedeny jako typové prefabrikované nástupištní přístřešky. Zastřešení nástupišť se skládá z těchto konstrukčních prvků - monolitická betonová patka, přístřešková podpora tvořená sloupem a vlaškovitým vazníkem, vaznice z předpjatého betonu, krytina z pozinkovaného plechu vlnitého, žlabový prostor zahrnující vlastní žlabovou konstrukci a vedení silnoproudu a slaboproudu.

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

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

Předložený nový návrh předpokládá demolici stávajících nástupištních přístřešků vzhledem k následujícím skutečnostem:

- špatný technický stav stávajících přístřešků
- nové dispozičnímu řešení podchodu a bezbariérový přístup do podchodu.
- předpokládaný nevyhovující statický posudek nástupištních přístřešků
- možná kolize konstrukce zastřešení s průjezdným průřezem Z-GC

Nové ostrovní nástupiště bude vzhledem k frekvenci cestujících nezastřešené. Bude provedeno nové zastřešení vstupů do podchodu, dle nového umístění podchodu. Podle tohoto řešení bude případně navržen samostatný přístřešek na nástupišti.

V rámci nového zastřešení nástupišť bude nutno provést odvodnění novou dešťovou kanalizací. Bude nutno navrhnout nové odvodnění podchodu.

Zpevněné plochy

Budou navrženy zpevněné plochy před výpravní budovou ve směru ke kolejišti včetně nového přístupu do podchodu. Nutnost řešení nových zpevněných ploch vyplývá ze stávajících zpevněných ploch, které budou porušeny z důvodu návrhu tras sdělovacího zařízení a rozvodů, zabezpečovacího zařízení, zrušení stávajících šachet před výpravní budovou atd. Zpevněné plochy budou stavbou co nejvíce redukovány.

21. Členění přípravné dokumentace stavby

Dokumentace bude uspořádána v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb se změnami vyhlášky č. 62/2013 Sb. a podle směrnice GŘ č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních v následujícím členění:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná technická zpráva
- C. Situace stavby
 - C.1 Situační výkres širších vztahů (M 1:10 000)
 - C.2 Celkový situační výkres (M 1: 1 000, 500)
 - C.3 Koordináční situační výkres (M 1: 1 000, 500)
 - C.4 Katastrální situační výkres (M 1: 1 000, 500)
 - C.5 Speciální situační výkres (neobsazeno)
- D. Výkresová část
 - D.D. Technologická část
 - D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.D.2 Železniční sdělovací zařízení
 - D.D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT
 - D.D.4 Ostatní technologická zařízení
 - D.E. Stavební část
 - D.E.1 Inženýrské objekty
 - D.E.2 Pozemní stavební objekty
 - D.E.3 Trakční a energetická zařízení
- E. Doklady
- F. Náklady a ekonomické hodnocení
- G. Geodetická dokumentace

22. Harmonogram projektových prací

Projektant předložil a okomentoval detailní harmonogram projektových prací na zakázce s těmito smluvními termíny plnění:

- 20.1.2014 (předání dokumentace na připomínkové řízení objednatele)
- 28.2.2014 (odevzdání zakázky objednateli).

23. Závěr

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

Do doby zpracování a odeslání záznamu z porady neobdržel projektant další dodatečná vyjádření nebo požadavky.

V Olomouci 19.8.2013

Zpracoval:

Ing. Kamil Pur,
a jednotliví profesní garanti

LISTINA POZVANÝCH:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Zdeněk Němeček, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor stavebního řádu, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor životního prostředí, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městys Hustopeče nad Bečvou, Náměstí Míru 21, 753 66 Hustopeče nad Bečvou
- Obec Lešná, Lešná 36, 756 41 Lešná
- Obec Choryně, Choryně 200, 756 42 Choryně
- Zlínský kraj, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Odbor životního prostředí a zemědělství, třída T. Bati 21, 761 90 Zlín
- Olomoucký kraj, Odbor strategického rozvoje kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- Lesy České republiky, s.p., Březnická 5659, 760 01 Zlín
- Povodí Moravy, závod Horní Morava, U Dětského domova 263, 772 11 Olomouc
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odbor přípravy staveb Brno, Šumavská 33, 612 54 Brno
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Riegrovo náměstí 914, 500 02 Hradec Králové
- Ministerstvo dopravy ČR, Odbor drah, železniční a kombinované dopravy, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- Ministerstvo dopravy ČR, Odbor strategie, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zasláno elektronicky:

- Ing. Karel Smolík N.O.R.T., Osek 383, 751 22 Osek nad Bečvou, Ing. Smolík
- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- GeoTec-GS a.s., Chmelová 2920/6, 106 00 Praha 10, Ing. Kropáček
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Zapletal, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Množil, Ing. Sedláček
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Valašské Meziříčí, U kasáren 1263, 757 01 Valašské Meziříčí, Ing. Černá
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Brno, Mezírka 1, 602 00 Brno, Ing. Pavlík, Ing. Hubený
- Ecological Consulting a.s., RNDr.Bosák, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašík


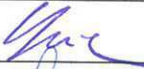






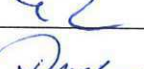
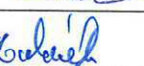

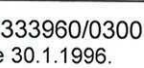

Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní porada a místní šetření pro 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**

Datum porady: **6.8.2013**

Titl, příjmení, jméno:	Zastupuje:	Telefon:	Email:	Podpis:
Ing. Pur Kamil	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808 585 570 469	pur@moravia.cz	
Ing. Šmolík SMOLÍK	NORT	602 714 919	smolik@nort.cz	
Ing. Jitka Šmolíková	N.O.R.T.	181 225 002	smolikova@nort.cz	
Ing. Štěpán Šťepl	SŽDC, Olomouc	472 441 224	srovnal@szdc.cz	
Ing. PLÁTEK MICHAL	— II —	602 776 471	PLATEK@szdc.cz	
ING. LAZNÍČEK ZDENĚK	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 495	laznicek@moravia.cz	
Zaplékl Josef	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 152	zaplakl@moravia.cz	
PETZ GRASSLE	SŽDC, Ústí nad Labem	728 022 388	grassle@szdc.cz	
Br. Zdeněk KOČÍŠ	Ř. a. s., KROD ZLÍN	725 781 531	koci6@krod.cz	
CIKL RNDr.	SUDOP BŘANOV spol. s r. o.	572 625 897	CIKL@SUDOP-BRANOV.CZ	
Ing. PAULÍK Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	604 178 72	paulik@moravia.cz	
ING. JAN HUBENÝ	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	665 229 155	hubeny@moravia.cz	
Ing. Pavel KRKOSKA	SŽDC GŘ-OAE	972 741 766	krkoska@szdc.cz	
Karel ČERNÝ	SŽDC, s.o. ÚŽEL, SEE	721 282 127	cernoch@szdc.cz	
LUKASÍK JINDŘICH	Ekoprojekt a.s.	296 500 457	jindrich.lukasik@ekoprojekt.cz	
Ing. Vladimír Procházka	Moravia Consult Olomouc a.s.	585 570 427	prochazka@moravia.cz	
Ing. Lubomír Špork	ČD Cargo a.s.	725 780 084	lubo.mir.spor@cdcargo.cz	
Uř. Svoboda	ČD KOD Olomouc	725 547 154	svoboda@kod.cd.cz	
Ing. Jana DUDKOVÁ	KVOK - ASR	575 528 328	jm.dudkova@kvok-olomoucky.cz	
Ing. JAROSLAV SEDLÁČEK	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 770	SEDLACEK@MORAVIA.CZ	

Legionářská 8, 772 00 Olomouc
tel. +420 585 570 444, fax +420 585 570 412
www.moravia.cz

Příloha k záznamu z porady

Předmět porady: Vstupní porada a místní šetření pro zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby:

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

Datum porady: **6.8.2013**

Jan Krémek (GR SŽDC, odbor strategie), tel.: 602 162 740

- s ohledem na světové poměry v traťových úsecích doporučujeme místo omezovat pouze na 135 km/h, jedná se o trať mezinárodního významu, která je součástí evropské železniční sítě, traťová rychlost doporučujeme co nejvíce maximalizovat
- v lišce skupině ŽST Lhotka nad Bečvou není přímá boční ochrana, v případě, že bude z důvodu neexistence přímé boční ochrany navrženo ve vyjmenovaných případech dle TNŽ 342620 omezení rychlosti, požadujeme, aby bylo navrženo omezení rychlosti minimálně na 100 km/h
- s ohledem na rekonstrukci TZŽ požadujeme v rámci možnosti (zábradla, vzdálenost, viditelnost návěstidel atd.) optimalizovat z hlediska dopravní technologie délky prostorových oddílů

Příloha k záznamu z porady

Předmět porady: Vstupní porada a místní šetření pro zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby:

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

Datum porady: 6.8.2013

OBEC LEŠNÁ

Při dalších prováděcích krocích dle:

- MAJETKOPRÁVNÍ OPRAVY
- NEZABUDENÍ HLAVNÍ BĚŽE ŽELEŽNICE V KASTA VĚNĚM GLENN
- ŘEŠENÍ ODVODNĚNÍ A LÉVADNICE OPADNÝCH VOD V DOTČ. ÚZEMÍ
- MINIMÁLNĚ ZACHOVÁNÍ SOUČASNÉ POŘADNÍ OBSLUŽNOSTI V ŽEL. STANICI LHOVA UAD BEČVOU

- OBEC LEŠNÁ LESOUHLASÍ S RUŠENÍM STÁVAJÍCÍCH PŘEJEZDŮ V SOUVISLOSTI SE ŽIŽELNÍM TRAT. RYCHLOSTI VEDOU SE Z PŘEJEZDŮ. TYTO PŘEJEZDY ZAVIČTUJÍ PŘÍSTUP NA POZEMKY VLASTNÍKŮ A PRO BEŽEŽEŽSKÉ OBHOSPODAROVÁNÍ JSOU NEZBYTNÉ.
- PRO POSOUZENÍ VLIVU NA ŽP POKADUŽE POSOUZENÍ DLE ZÁKONA.
- OBEC LEŠNÁ SE PŘIHLÁŠUJE JAKO ÚČASTNÍK ŽIŽELNÍ DO ÚSEKU KASTA VĚNĚM GLENN VE VÍSE UVEDENÉM ZÁMĚRU STAVBY. TOTÉŽ PLATÍ PRO NÁJEDICE ŽEL. POŘADNÍ ŽEL LEŠNÁ, LEŠNÁ 35.

OBEC LEŠNÁ
756 41 Lešná
2

[Signature]

Z á p i s

2

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

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

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

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

Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných

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

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

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

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

Dopravní technologie (zapsal ing.Pur)

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

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

Intenzita dopravy

- informace poskytla SŽDC, s.o.

Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2013 za 24 hod

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

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

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

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

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2020

Trat'ový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

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

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

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

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2025

Trat'ový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

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

Směr Valašské Meziříčí - Vsetín

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

Frekvence cestujících v žst. Lhotka nad Bečvou

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

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

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

Žst. Lhotka nad Bečvou

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

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

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

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

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

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

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

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

Odbočující přípojně dráhy a účelová kolejiště

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Návrh postradatelného zařízení:

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

Podmiňující opatření:

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

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

Návrh dopravní technologie vycházející z návrhu postradatelnosti

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

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

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

Hustopečské zhlaví

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

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

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

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

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

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

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

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

Meziříčské zhlaví

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

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

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

Rychlosti jsou v prezentovaném návrhu navrženy:

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

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

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

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

Kolejové řešení

• Železniční svršek

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

Stávající stav v mezistaničních úsecích

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

Bezстыková kolej.

Materiál převážně S49 na betonových pražcích SB6.

Navrhovaný stav v mezistaničních úsecích

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

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

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

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

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

Stávající stav žst. Lhotka nad Bečvou

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

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

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

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

Navrhovaný stav žst. Lhotka nad Bečvou

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

Zadaný rozsah rekonstrukce železničního svršku:

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

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

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

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

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

Návrh kolejového řešení žst. Lhotka nad Bečvou limitují:

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

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

Podkladem tohoto návrhu dle shora uvedeného byly:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V rámci stavby je navržena:

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

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

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

Hlavní koleje:

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

Předjízdny koleje a přípoje do ostatních dopravních kolejí:

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

V rekonstruovaném úseku se zřídí bezстыková kolej.

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

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

Návrh byl odsouhlasen všemi zúčastněnými.

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

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

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

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

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

Tabulka délek kolejí mezi námeznyky

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

Pozn.

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

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

Současně investor požaduje do návrhu zpracovat požadavky:

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

Na poradě otevřel investor i otázku:

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

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

- možného zrušení koleje č.14 v rámci stavby

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

• **Nástupiště**

Stávající stav

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

Navrhovaný stav

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

Délka nástupní hrany 130m odsouhlasena.

• **Železniční přejezdy**

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

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

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

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

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

Navrhovaný stav

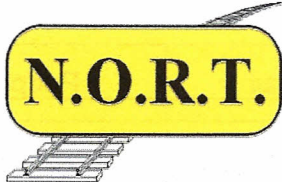
Rekonstruované přejezdy – celopryžová přejezdová konstrukce sepnutá táhly se závěrnými zídками pro železniční svršek tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1.

V Oseku nad Bečvou 28.8.2013

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

Listina pozvaných

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



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

tel: +420 581 225 002

e-mail: nort@nort.cz

www.nort.cz

Listina přítomných

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

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

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

Datum porady: **28.8.2013**

Příjmení, jméno, titl.	Organizace / firma	Telefon	e-mail	Podpis
Kučer Petr	PJ Osdrvus, ČDcsug	606 740 855	petr.vsuch @ edcarfo.cz	
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cechp@ moravia.cz	
Put Kamil	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 469 731 517 808	put@moravia.cz	
PATORIA JAKUB	— 11 —	545 428 212	patoria@moravia.cz	
ŘÍHA, PAVEL	SŽDC, po. OZP	972 137 863	h.la@szdc.cz	
VEJŠ MAŘSLAV	SŽDC OTH	972 244 386	vej@szdc.cz	
Křemen Jan	SŽDC OST	972 235 641	kremen@szdc.cz	
SMOLÍKOVÁ DRAH.	N.O.R.T.	751 225 002	smolikova@nort.	
SMOLÍK KAREL	— 11 —	602 454 919	smolik@nort.	
CHOLUPA TOMÁŠ ING.	SŽDC SSU OLOMOUČ	606 769 797	cholupat@szdc.cz	
PATAVA František	DEZA a.s. V. Meziříčí	724 010 654	f.patarap@deza.cz	
ZAORÁLEK JIŘÍ	DEZA a.s. Val. Mez.	724 010 602	j.zaoralek@deza.cz	
VAŠEK ZDĚNĚL	SŽDC s.o. VAL. MEZ	602 771 204	vasl-z@szdc.cz	
FABÍK VLADIMÍR	SŽDC s.o. OŘOLC	602 444 210	fabik@szdc.cz	

[illegible]

ZÁPIS

3

z profesní porady DŘT, trakčních a energetických zařízení, konané v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení) „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Jednání se uskutečnilo dne 13. září v Olomouci – v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 8, v poradní místnosti v 6. patře.

Pozvaní: dle Listiny pozvaných (rozdělovník)

Účastníci jednání: dle přiložené Listiny přítomných

Přílohy: dle seznamu příloh (č.1 – č.6)

1. Úvod

Předmětem porady bylo seznámení pozvaných účastníků se základním rozsahem a náplní přípravné dokumentace, s rozsahem a základními požadavky na technické řešení podle zadávacích podmínek.

Jednání vedl hlavní inženýr projektu - Ing. Kamil Pur, jednání bylo doprovázeno elektronickou prezentací (obsahující mj. i situační výkresy). Účastníci porady měli rovněž k dispozici tiskopisy k případným písemným vyjádřením.

2. Základní údaje stavby

Název stavby: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, Olomouc

HIS: Ing. Tomáš Chalupa

GP: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc

HIP: Ing. Kamil Pur

3. DŘT

Projektová dokumentace bude zpracována v intencích zadávací dokumentace, s ohledem na nové požadavky technického řešení DŘT včetně norem ČSN, IEC a směrnic SŽDC.

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati. Projektová dokumentace řeší, v souvislosti se zvýšením rychlosti v daném traťovém úseku, nasazení nových telemechanických zařízení v objektech stavby, úpravu a rozšíření řídicího systému RTis na ED Přerov.

Jednotlivé ústředně řízené objekty budou vybaveny telemechanickým zařízením PLC (Programmable Logic Controller) :

- žst.Valašské Meziříčí (ovládaná technologie R6kV, DOÚO, EPZ)
- žst.Lhotka nad Bečvou (ovládaná technologie R6kV, DOÚO)

- SpS Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie SPS, DOÚO)
- STS 6kV Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie STS6kV)

V horizontu výstavby této stavby navrhujeme ve výše uvedených objektech pro zajištění ústředního ovládání technologických zařízení z ED Přerov použít podružných telemechanických jednotek PLC, které jsou tvořeny např. TC700. Telemetrické zařízení je v systému řízení určeno pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

Umístění telemechanik v jednotlivých ústředně řízených objektech (resp. v technologických objektech) je navrženo ve většině případů do společných prostor se zařízením silnoproudu, které budou stavebně upraveny ve stávajících nebo nových technologických objektech. Napájení DŘT je řešeno ze zálohované sítě (230V, 50Hz nebo 24VDC) včetně osazení servisními zásuvkami. Pro usnadnění činnosti udržujícího personálu bude do každého technologického objektu v rámci místních kabelizací osazena AUT pobočka.

Komunikace jednotlivých ústředně řízených objektů s ED Přerov - izolovaný datový kanál ETHERNET dle IEEE 802.3 – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Přenosová rychlost 10Mbit/s.

V rámci provozního souboru „Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov bude provedeno následující:

- Připojení telemetrické cesty – komunikace bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu přenosového systému SDH komunikačním protokolem dle IEC 60870-5-104.
- Pro začlenění nových a stávajících upravených objektů do stávajícího způsobu přehledové vizualizace na dispečerském panelu Apel bude provedena jeho úprava a doplnění.
- Dodávka programového vybavení:
 - úprava programového vybavení řídicích jednotek PLC
 - rozšíření programového vybavení RTis
 - úpravu struktur programového vybavení RTis
 - integrace požadavků řízení žst., SpS a STS stanic do programového vybavení
 - implementace řídicího modelu žst., SpS a STS stanic do struktur řídicího systému
 - implementaci řídicího modelu žst., SpS a STS stanic na dispečerské tablo Apel
 - ošetření přechodových stavů při rekonstrukci
- Zprovoznění řídicího systému

Zapsal: Lukašík Jindřich
13.9.2013

4. Trakce, ukolejnění

Stávající TV

Celý stavbou dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo zprovozněno v roce 1959. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí. Trakční podpěry jsou převážně původní. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládaná životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

Nové TV

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení je určen především rekonstrukcí železničního spodku a svršku a výstavbou souvisejících zařízení, jako odvodnění kolejiště, mostů, propustků, kabelovodu, kanalizačních sběračů, PHS apod. Zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení na tratích a ve stanici, tzn. vybudování nových podpěr. Výměna vodičů bude v plném rozsahu provedena na tratích, ve stanici na hlavních a předjízdových kolejích, u ostatních vedlejších kolejí budou nové vodiče montovány jen v souvislosti s pokrytím sjízdnosti nad novými kolejemi na zhlavích a ve výběžcích ke kotvení na nové stožáry.

Rekonstrukce trakčního vedení začíná s ohledem na rozsah kolejových úprav rekonstrukcí elektrického dělení na lhoteckém zhlaví žst. Valašské Meziříčí, bude navržena celková rekonstrukce včetně nových odpojovačů N101, N102, 411, 412, N111, N112. Na vnitřní straně oblouku (liché stožáry) není možné umístit stožáry TV na pozemky SŽDC (ČD), nové stožáry budou muset být umístěny za plotem na pozemcích soukromých majitelů, tak jak jsou v současnosti stávající stožáry (posun kolejí vně oblouku tak, aby stožáry mohly být na drážním pozemku není dle projektanta svršku možný). Výtazná kolej na lhoteckém zhlaví žst. Valašské Meziříčí bude zatrolejována za výhybkou č. 96 jen po přejezd v km 24,235. V rámci stavby budou v objektech silnoproudu navrženy nové světelné návěsti státní sběrač.

V žst. Lhotka nad Bečvou budou zatrolejovány koleje 1, 3-5-7 (kusé koleje 5,7 v celé délce), 2, 4-6, 8-10 a trakční vedení vlečky Deza zůstává ponecháno bez úprav. Situování stožárů je navrženo mezi koleje 3-5, 4-6 a za kolej č. 10, je navržena celková rekonstrukce TV, podélné rozpětí stávajících podpěr neumožňuje rekonstruovat pouze obě zhlaví a střed stanice ponechat stávající.

Byly řešeny možnosti úpravy nevyhovující podjezdové výšky u nadjezdu v km 17,302. Bylo dohodnuto, že pokud nebude možné uvedený nadjezd zrušit bez náhrady, pak bude navržena přestavba nadjezdu – podrobněji popsáno v samostatné části zápisu.

Rekonstrukce trakčního vedení končí na zhlaví žst. Hustopeče nad Bečvou rekonstrukcí elektrického dělení a rekonstrukcí venkovní části připojení spínací stanice, km cca 16,1 (vnitřní část technologie spínací stanice zůstává stávající). V rámci stavby budou v objektech silnoproudu navrženy nové světelné návěsti státní sběrač. Byl diskutován možný výsun elektrického dělení do tratě při výhledové rekonstrukci žst. Hustopeče, nebo případné ukončení rekonstrukce traťové koleje tak, aby bylo možné ponechat stávající el. dělení žst. Hustopeče bez zásahu. Bylo dohodnuto, že rozsah úprav zůstane dle zadávací dokumentace, pokud by v době zpracování projektu stavby byla již známa výhledová poloha krajní výhybky žst. Hustopeče, bude poloha el. dělení v projektu přizpůsobena této navržené poloze.

Ukolejnění

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí TV a kovových konstrukcí v blízkosti živé části TV bude řešena ukolejněním ve smyslu ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50 122-1 ed.2. Ukolejnění bude provedeno tak, aby byla zajištěna správná funkce nových kolejových obvodů zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukce ukolejnění bude realizována v rozsahu, odpovídajícímu rozsahu výstavby nového trakčního vedení a nového zabezpečovacího zařízení, v žst. Hustopeče nad Bečvou zůstanou ponechány stykové tlumivky pro připojení SpS.

*Zapsal: Ing. Pavel Odehnal
13.9.2013*

5. Silnoproudá technologie, energetická zařízení

žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV

Dojde k vymístění stávajícího rozvaděče VO, dále dojde k napojení nových odběrů zařízení sděl.zař, zab.zař, DŘT, části osvětlení, ... , dle požadavků investora. Podružné měření odběrů bude realizováno dle požadavků investora.

žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN

Ve stávající výpravní budově v 1.NP naproti stávající rozvodně 6 kV bude zřízena samostatná rozvodna NN. Podružná měření odběrů budou realizována dle požadavků investora.

žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA

Dojde k úpravě ve stávajících rozvaděcích NN. Dojde k úpravě stávajícího měření dodávky od ČEZu, změna rezervovaného příkonu, změna stávajících MTP.

žst. Lhotka nad Bečvou, EOV

Nové EOV pro výhybky – dle požadavků dopravního technologa, investora a provozu. Rozdělení výhybek do větví se společným ovládáním bude na základě požadavku provozu provedeno podle zhlaví tak, aby žádná větev neobsahovala výhybky z různých zhlaví. Zatím navrženo pro EOV celkem 24 výhybek, 14 na zhlaví Val.Mez. – 5 větví, 10 na zhlaví Hustopeče – 3 větve. Nutno prověřit, zda jsou výhybky č. 10 a 11 v majetku SŽDC. Umístění nového EOV na výhybkách č.10 a 11 bude dle výsledku z porady zabezpečovacího zařízení (16.9.2013).

Zapínání sekcí řídit softverově. Ovládání EOV z dopravní kanceláře. Napájení EOV z nové rozvodny NN. EOV bude vybudováno s proudovými chrániči (oddělovací transformátory nejsou požadovány).

žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV od žst. Lhotka nad Bečvou bude zatažen do TTS 808 (cca km 15,880), případně do STS 809 (cca 15,420).

žst. Hustopeče nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavby

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

žst. Hustopeče nad Bečvou, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN

Budou vybudovány nové kabelové rozvody NN pro napojení nových zařízení (indikátor STÁHNI SBĚRAČE). Kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou přeloženy.

žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO

Od nových úsekových odpojovačů budou nataženy ovládací kabely do stávající technologie v žst. Hustopeče nad Bečvou. Další rozsah bude dle požadavků trakce.

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

V traťovém úseku bude proveden nový kabelový rozvod 6 kV. S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit kabel na drážní pozemek.

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

V traťovém úseku budou dle potřeby stavby provedeny přeložky kabelového rozvodu 6 kV pro zajištění provozuschopnosti. S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit přeložky kabelu na drážní pozemek.

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260

Stávající trafostanice TTS 807 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889

Stávající trafostanice TTS 806 a TTS 805 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

V žst. Lhotka nad Bečvou bude proveden nový kabelový rozvod 6 kV. Kabely 6 kV směrem od Hustopeče nad Bečvou a od Valašského Meziříčí budou zataženy do stávající rozvodny 6 kV – STS 804 Lhotka nad Bečvou ve výpravní budově. Pro kabely směrem Valašské Meziříčí bude použit průřez 3 x 50 mm².

žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení

Ze stávající kioskové trafostanice SŽDC 22/04 kV, 250 kVA umístěné v blízkosti výpravní budovy bude provedeno napojení nové rozvodny NN. Sousední objekty vedle výpravní budovy – objekt bytovky a objekt kanceláří vlakových čet budou i nadále napájeny z rozvodů SŽDC.

žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN

Z nové rozvodny NN budou realizovány nové kabelové rozvody NN. Rozvody budou realizovány dle požadavků investora a potřeb stavby.

Stávající KS6 nebude nově napojena, objekt se nebude využívat.

Na zhlaví (Hustopeče nad Bečvou) bude proveden samostatný kabelový vývod ukončený v kabelové skříni pro možné dobudování zásuvkových stojanů na straně sudých kolejí. Na zhlaví (Valašské Meziříčí) budou provedeny dva kabelové vývody ukončené v kabelové skříni pro možné dobudování zásuvkových stojanů, jeden na straně sudých kolejí, druhý na straně lichých kolejí. Rozvody pro napojení zásuvkových stojanů budou osazeny podružným měřením.

žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou překládány dle potřeby stavby, pro zajištění provozuschopnosti.

žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení

Bude realizováno nové venkovní osvětlení. Stávající osvětlení bude zrušeno, stožáry a svítidla demontovány. Osvětlení stanice a kolejiště bude převážně řešeno z osvětlovacích věží a dále pak ze svítidel na samostatných osvětlovacích stožárech. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře. Osvětlení bude rozděleno na několik samostatných větví dle požadavků investora a provozovatele pro možnost hospodárného využívání. Část osvětlení sloužící pro osvětlení vlečky DKV Olomouc bude mít samostatné měření a ovládání. Protokol o určení osvětlení dráhy SŽDC E11 včetně přehledu prostor s hodnotami osvětlenosti a situaci osvětlovacích prostorů byl projednán na poradě a je přílohou tohoto zápisu.

žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky cca 5 - 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře. Protokol o určení osvětlení dráhy SŽDC E11 včetně přehledu prostor s hodnotami osvětlenosti a situaci osvětlovacích prostorů byl projednán na poradě a je přílohou tohoto zápisu.

žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO

Bude vybudováno nové DOÚO. Stávající rozvody a technologie DOÚO budou demontovány. Ovládání DOÚO bude umístěno v dopravní kanceláři.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

V traťovém úseku bude proveden nový kabelový rozvod 6 kV. Pro kabely bude použit průřez 3 x 50 mm². S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit kabel na drážní pozemek.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

V traťovém úseku budou dle potřeby stavby provedeny přeložky kabelového rozvodu 6 kV pro zajištění provozuschopnosti. S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit přeložky kabelu na drážní pozemek.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815

Stávající trafostanice TTS 803 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809

Stávající trafostanice TTS 802 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233

Stávající trafostanice TTS 801 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV od žst. Lhotka nad Bečvou bude zatažen do objektu TNS Valašské Meziříčí. Způsob zatažení kabelu do objektu a jeho ukončení je nutno dořešit na dalších jednáních s ohledem na související stavební objekty a související stavby (Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí).

žst. Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

žst. Valašské Meziříčí, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN

Budou vybudovány nové kabelové rozvody NN pro napojení nových zařízení (indikátor STÁHNI SBĚRAČE). Kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou přeloženy.

žst. Valašské Meziříčí, doplnění DOŮ

Od nových úsekových odpojovačů budou nataženy ovládací kabely do stávající technologie v žst. Valašské Meziříčí. Další rozsah bude dle požadavků trakce.

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 807 - 6/0,4 pro TZZ km 17,260

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 803 - 6/0,4 pro PZS km 21,815

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 802 - 6/0,4 pro TZZ km 22,809

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,587

Bude provedena přeložka kabelu NN ČEZu.

t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589

Bude provedena přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu.

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka
13.9.2013

6. Silniční nadjezd v km 17,302

Silniční most č.03561-2 (Most přes trať ČD Hranice – Půchov za obcí Hustopeče n. B.) leží na silnici III/03561 a kříží celostátní elektrizovanou dvoukolejnou trať Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě v km 17,302. Stávající podjezdná výška je 5,260m. V navrhovaném stavu je nutno dodržet požadavky na statické a dynamické vlastnosti trakčního vedení stanovené v ČSN EN 50 119 ed.2 (požadavky TSI energie), pro jejich splnění je nezbytná minimální podjezdná výška spodní hrany nadjezdu 5,800m nad TK. Majitelem silničního mostu je Olomoucký kraj a správcem mostu je Správa silnic Olomouckého kraje (SSOK). Stávající volná šířka na silničním mostě je 3,25m (mezi svodidly). Stávající silnice III/03561 slouží jako spojnice městyse Hustopeče nad Bečvou a obce Choryně a je využívána též jako cyklostezka a v případě oprav silnice I/35 jako objízdná trasa. Na poradě byly prezentovány možné varianty řešení – zrušení mostu bez náhrady, zahloubení kolejí v místě nadjezdu a přestavba nadjezdu.

Zrušení silničního mostu bez náhrady

Hlavní inženýr projektu (Ing. Pur) přítomné informoval o podání žádosti na SSOK (zasláno Ing. Černému – technickému náměstkovi) o možném zrušení nadjezdu bez náhrady. V případě zrušení silničního nadjezdu by jako spojnice městyse Hustopeče nad Bečvou a obce Choryně sloužila silnice I/35 a silnice III/03561 procházející Lhotkou nad Bečvou tzn. prodloužení cesty o cca 2,1km, pro cyklisty by sloužila stávající cyklostezka vedená podél traťových kolejí vpravo a jako objízdná trasa v případě oprav silnice I/35 by sloužila silnice vedená přes obec Lešná a Poruba.

Zahloubení kolejí v místě nadjezdu

Zahloubení kolejí v místě nadjezdu by vzhledem ke splnění min. podjezdné výšky 5,8m muselo být min. 0,6m. Zahloubení způsobí zhoršení stávajících výškových parametrů kolejí - kolej č.1 v daném úseku stoupá ve směru staničení a v km 17,268 přechází ze sklonu +3,43‰ (délka 460m) do sklonu +4,15‰ (délka 270m). Bylo by nutné vložit sklon cca +7,0‰ délky cca 250m (vzdálenost je pevně daná polohou silničního mostu v km 17,302 a železničního mostu v km 17,577) a dále řešit polohu lomu sklonu a jeho zaoblení vůči nadjezdu a trakční soustavě. Dle informací od geotechnika stavby lze předpokládat na základě dostupných informací (geotech. průzkum v této lokalitě bude proveden 23.9.2013) v podloží kolejí jemnozrnné naplaveniny od řeky Bečvy v mocnosti 2-3metry a pod nimi vrstvu kvartérních štěrků vedoucích vodu – v blízkosti řešené lokality se nachází množství menších vodních toků (potoků) a množství rybníků např. Velký lesní ryb., Záviš, Křivoš ... Zahloubení kolejí v celé délce trati geotechnik nedoporučuje – mělo by docházet spíše ke zdvihům kolejí, aby byla kolej vedena co nejvýše od zvodnělé vrstvy. Dále by bylo nutno řešit i zahloubení a vyústění odvodnění kolejí.

Při zahloubení trati je nutno dále respektovat polohu mostu v km 16,313, propustků 16,953, 17,085 a 17,282 a mostu v km 17,577. U železničních mostů (1000 m před a 270 m za nadjezdem) je požadován zdvih až 150 mm kvůli nedostatečné tloušťce kolejového lože. Tzn. výškový rozdíl v daném úseku je 0,75 m. Uvedené propustky jsou navrženy na přestavbu, ale při poklesu nivelety bude problém se zaústěním dna na navazující terén a do 180 m vzdáleného propustku vedeném pod cyklostezkou.

Vzhledem k návrhové rychlosti až 160km/h a při navržení limitních parametrů výšky trakčního vedení pod nadjezdem, mohou tyto aspekty dále vést k neblahému vlivu na údržbu trati.

Přestavba silničního nadjezdu

V případě zamítavého stanoviska SSOK na zrušení silničního nadjezdu bez náhrady je jako další varianta navržena přestavba silničního mostu tak, aby vyhovovala podjezdná výška a byl splněn průjezdný průřez UIC GC. Zdvih stávající konstrukce mostu není vzhledem k jeho konstrukci možný. Nová konstrukce by byla řešena jako polorám, případně jako spojitý nosník - obdobně jako stávající most. Rozhodujícím předpokladem je požadavek na šířkové uspořádání komunikace na mostě a z toho plynoucí rozšíření přilehlých ramp, nebo výstavba opěrných zídek.. Zdvih 0,6 m není možné výrazně kompenzovat tloušťkou nové nosné konstrukce a bude nutná úprava navazujících komunikací.

Rozhodnutí zástupce investora stavby SŽDC, s.o., Stavební správa východ (Ing. Chalupa)

Přednostně je nutno projektantem prověřit možnost zrušení silničního nadjezdu bez náhrady. V případě zamítavého stanoviska SSOK na zrušení silničního nadjezdu bez náhrady bude navržena, vzhledem k popsáním aspektům při zahloubení kolejí, přestavba silničního nadjezdu.

Informace hlavního inženýra projektu (Ing. Pur)

Hlavní inženýr projektu na jednání upozornil zástupce investora stavby, že v případě návrhu přestavby silničního nadjezdu v rámci zadané přípravné dokumentace se bude jednat o změnu oproti dikci zadání stavby. V takovém případě by bylo třeba změnu řešit dodatkem SoD.

*Zapsal: Ing. Kamil Pur
13.9.2013*

Seznam příloh:

Příloha 1: Listina pozvaných (rozdělovník)

Příloha 2: Listina přítomných

Příloha 3: Protokol osvětlení

Příloha 4: Situace prostory osvětlení celková

Příloha 5: Situace prostory osvětlení (listy 1 – 7)

Příloha 6: Požadavky na osvětlení – příloha č. 1 k SŽDC E11

Listina pozvaných:

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopavy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopavy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zasláno elektronicky:











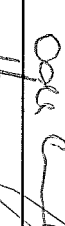

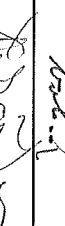


- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Zapletal, pí. Jelínková, Ing. Čech, Ing. Množil
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Brno, Mezírka 1, 602 00 Brno, Ing. Pavlík, Ing. Hubený
- Ecological Consulting a.s., RNDr. Bosák, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašík

Listina přítomných

Předmět porady: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
profesní porada DŘT, trakčních a energetických zařízení

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc, Legionářská 8, Olomouc

Datum: 13.9.2013

Poř. čís.	Titul, Příjmení, Jméno	Zastupuje	Telefon	E-mail	Podpis
1	Ing. Procházka Vladimír	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 427	prochazka@moravia.cz	
2	Bc. ZAHRABNÍK MARIE	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 473	zahradnik@moravia.cz	
3	Ing. Kamil Půr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 469	pur@moravia.cz	
4	MERAVIL Zdeněk	NEDE-SKE OLOMOUČ	402 720 398	meravil@seke.cz	
5	ČECH Petr	Moravia Consult Olomouc a.s.	585 570 457	cedch@moravia.cz	
6	ZAPLETAL JOSEF	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 724 152	zapletal@moravia.cz	
7	LINDAŠ Vlastislav	EE Praha a.s.	606 616 846	linda.vlastislav@ee.cz	
8	ČERNÝ KAREL	SŽDC, s.o. OŘ OLČ, SEE	724 282 127	cerny@szdc.cz	
9	ŠUMÍČEK PAVEL	SŽDC, s.o. OŘ OLČ, SEE SP	606 420 423	sumec@szdc.cz	
10	MORAVEC HROSLAV	SŽDC OŘ OLČ, SEE TV	602 747 35	morav.hroslav@szdc.cz	
11	ADAMOV PAVEL	SŽDC BŘNO	724 819 721	adam.pavel@szdc-bno.cz	
12	Halašta Vlastislav	POVAŽSKÁ, OŘ Olomouc	724 342 246	halaستا@szdc.cz	
13	Vališek Jindřich	ČŘ Olomouc (SŽDC)	972 749 587	valisek@szdc.cz	
14	ZRKOŠTA PAVEL	SŽDC-OLČ	977 417 66	zrkosta@szdc.cz	
15	KOT VÁCLAV	SŽDC KČD Olomouc	972 405 25	kot@kcd.cz	

MČS. CHHLARA TOMAS

SŽDC, s.o. SSV

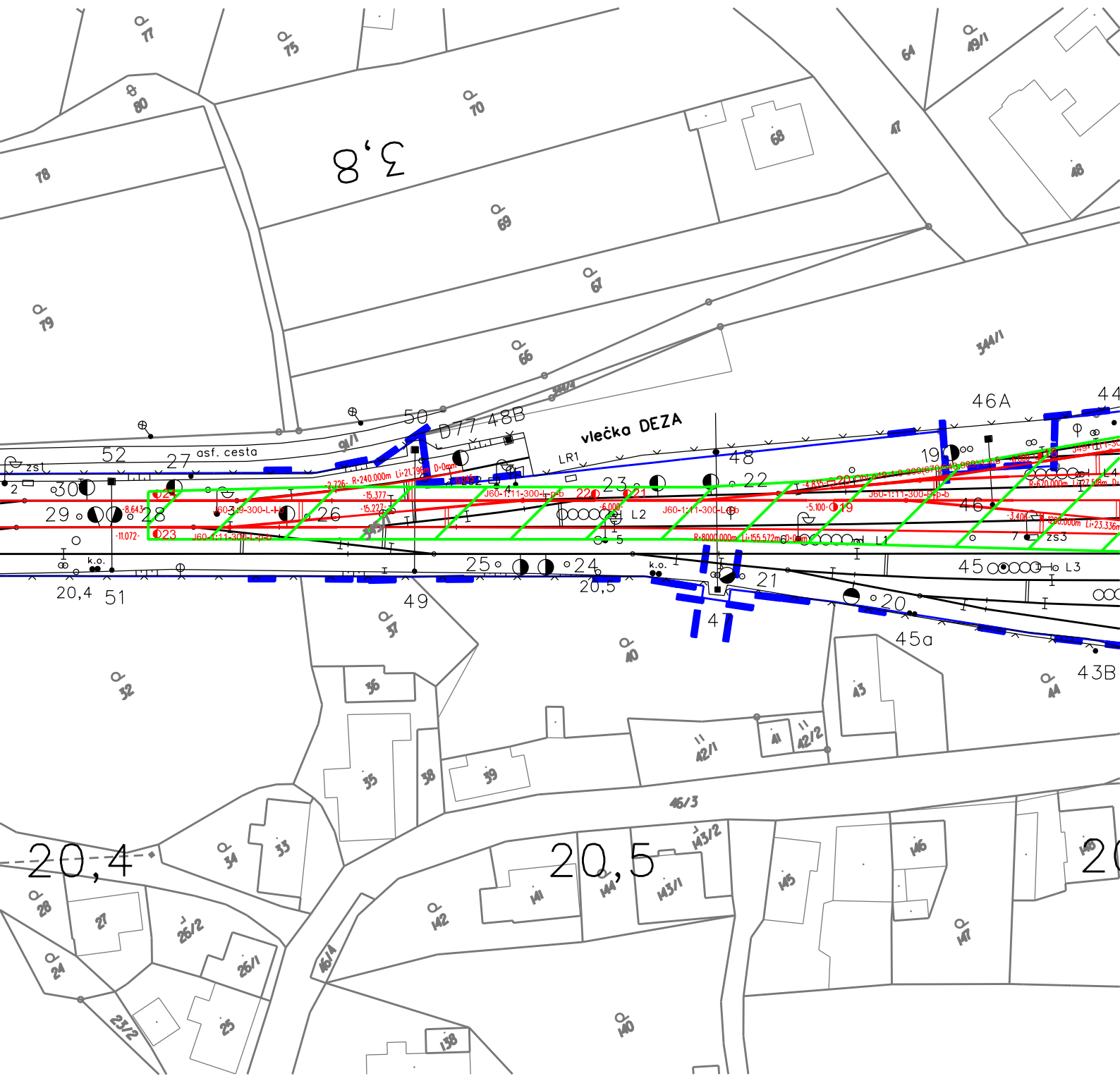
606 764 747

chhlara@szdc.cz

Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy								
Datum:								
Projektant:		Ing. Vladimír Procházka						
Název místa osvětlení dráhy:		"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"						
Název stavebního objektu		Žst. Lhotka nad Bečvou , rekonstrukce venkovního osvětlení						
Provozovatel dráhy:								
Provozovatel drážní dopravy:								
Další uživatelé:								
Podklady:		Situační schéma						
Přílohy:		Situační schéma + prezenční listina						
Přehled venkovních prostor								
OČP (1)	RČ (2)	Druh prostoru	Druh činnosti	Em (lx)	U0	Poloha srovnávací roviny	Osvětlení požaduje	Prostor
01	5.12.1	kolejiště v prostorech stanic včetně odstavných kolejích	pohyb obsluhy	10	0,25	povrch kolejiště	SŽDC	kolejiště a prostory vyhybek, nákladiště
02	5.12.1	kolejiště v prostorech stanic včetně odstavných kolejích	pohyb obsluhy	10	0,25	povrch kolejiště	SŽDC	kolejiště a prostory vyhybek, nákladiště
03	5.12.7	přejezd	pohyb obsluhy	20	0,4	povrch kolejiště	SŽDC	přejezd
04	5.12.8	přístupový chodník na nástupiště	pohyb cestujících	20	0,4	povrch chodníku	SŽDC	přístupová cesta
05	5.12.8	přístupový chodník na nástupiště(rampa)	pohyb cestujících	20	0,4	povrch chodníku	SŽDC	přístupová cesta
06	5.12.14	schodiště	pohyb cestujících	50	0,4	povrch schodů	SŽDC	schodiště
07	5.53.3 (ČSN EN 12464-1)	podchod	pohyb cestujících	50	0,4	podlaha podchodu	SŽDC	podchod
08	5.12.8	přístupový chodník na nástupiště(rampa)	pohyb cestujících	20	0,4	povrch chodníku	SŽDC	přístupová cesta
09	5.12.5	Otevřená nástupiště, regionální dráhy, malá frekvence cestujících	pohyb cestujících	20	0,4	povrch nástupiště	SŽDC	Nekryté nástupiště, přístřešek

poznámky:

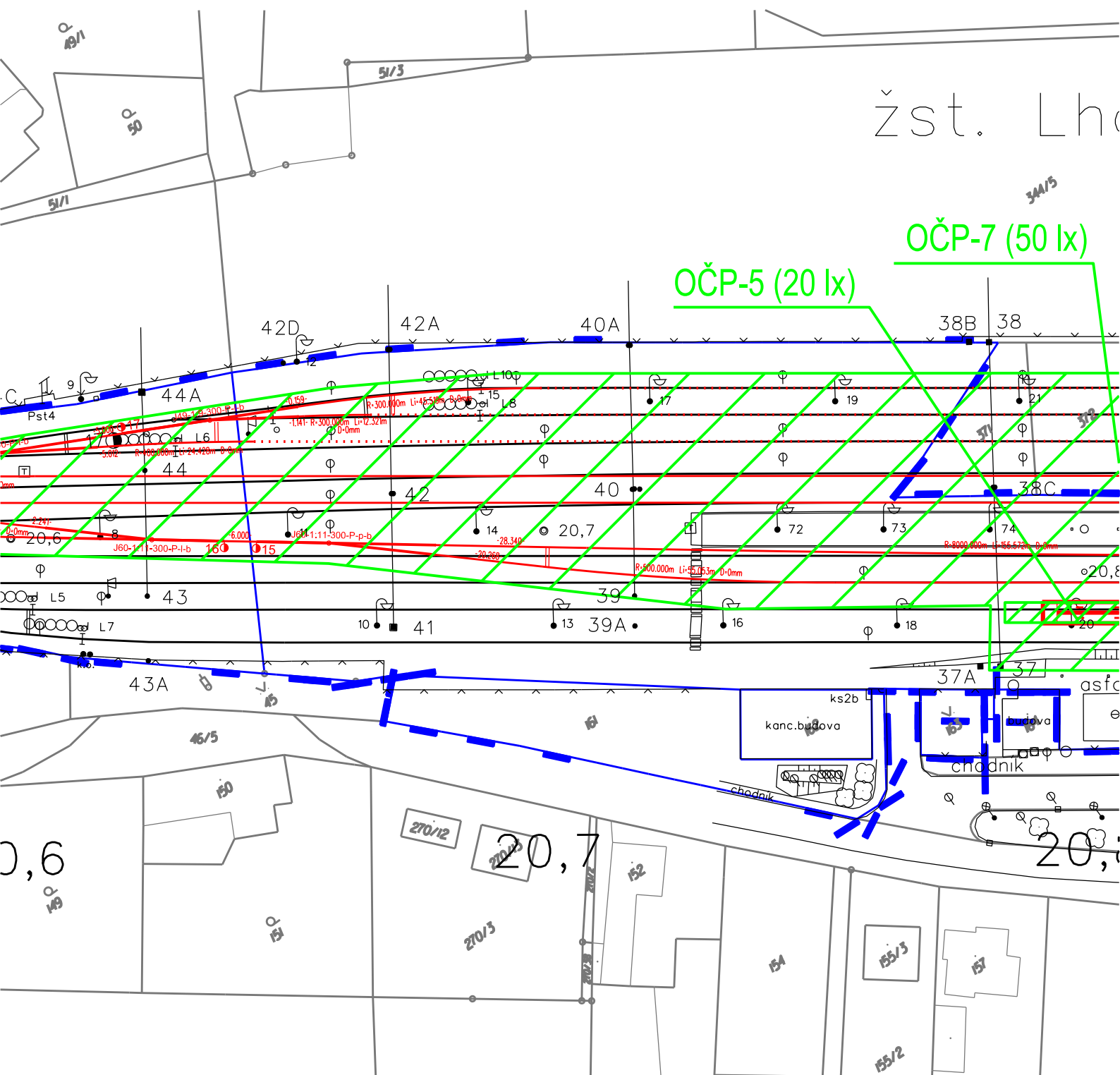
- 1) Orientační číslo prostoru podle polohového plánu
- 2) Referenční číslo prostoru podle ČSN EN 12464-2



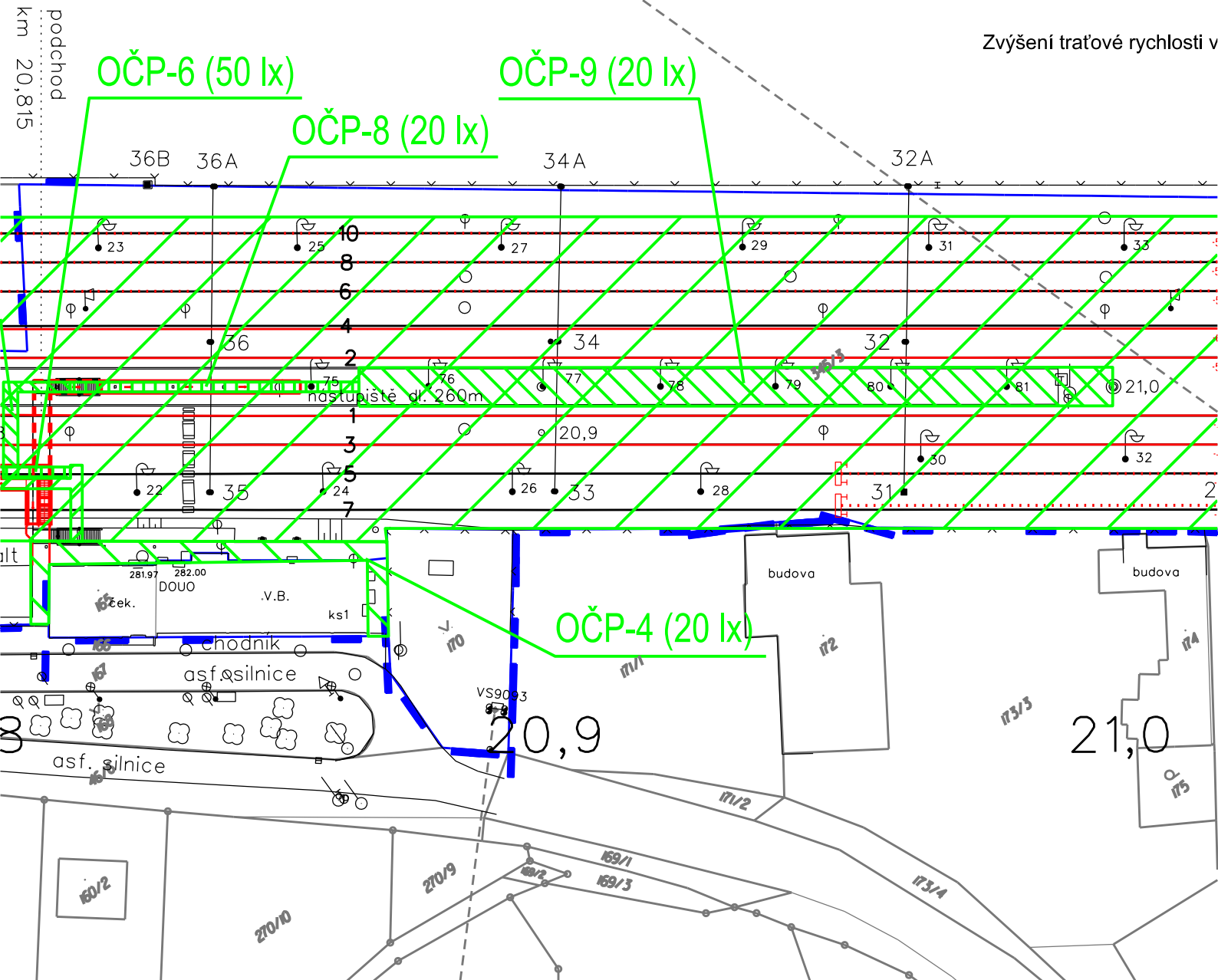
Žst. Lh(

OČP-7 (50 lx)

OČP-5 (20 lx)



otka nad Bečvou

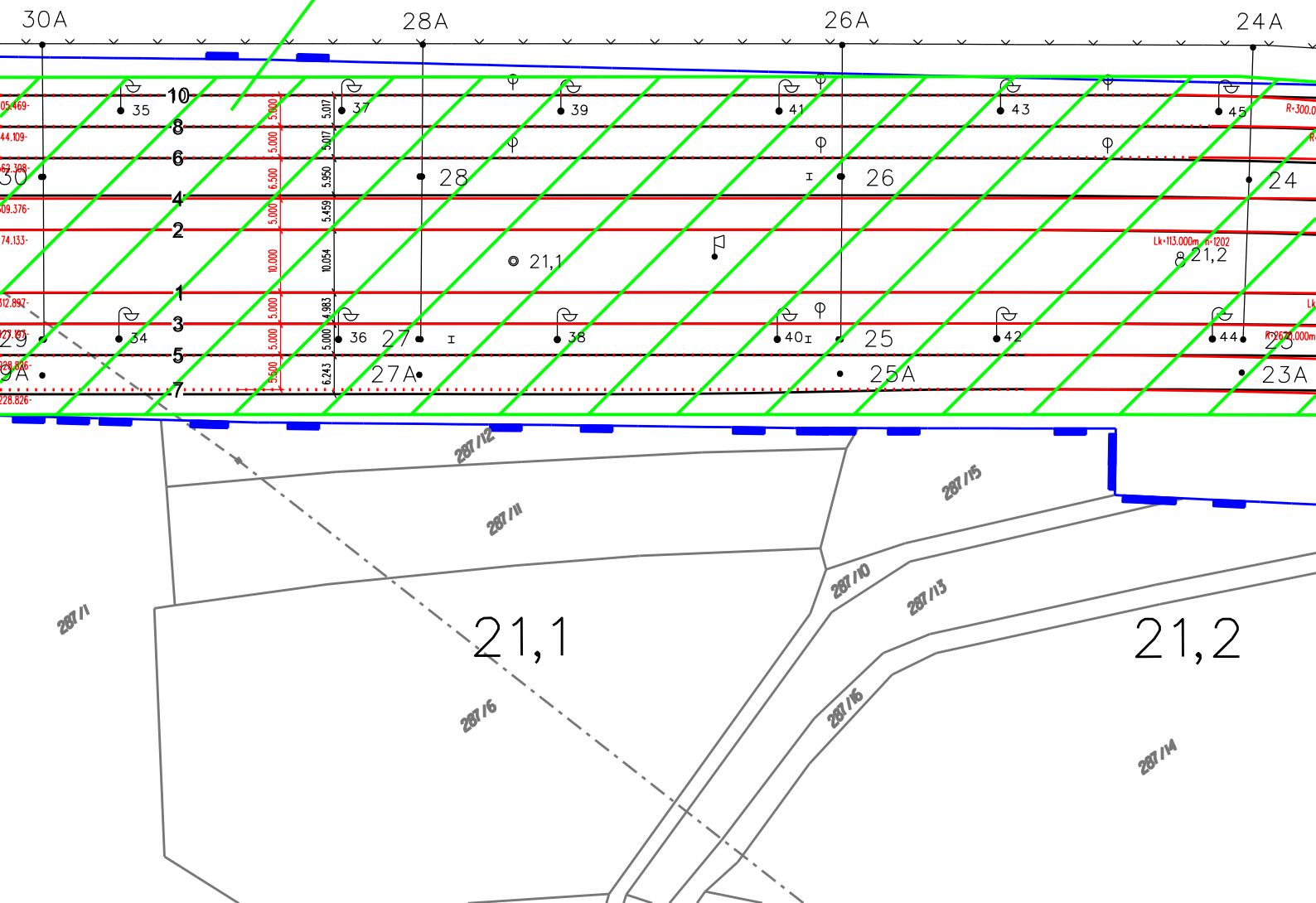


344/5

úseku Valašské Meziříčí-Hustopeče nad Bečvou

M1:500

OCP-1 (10 lx)



256

23A

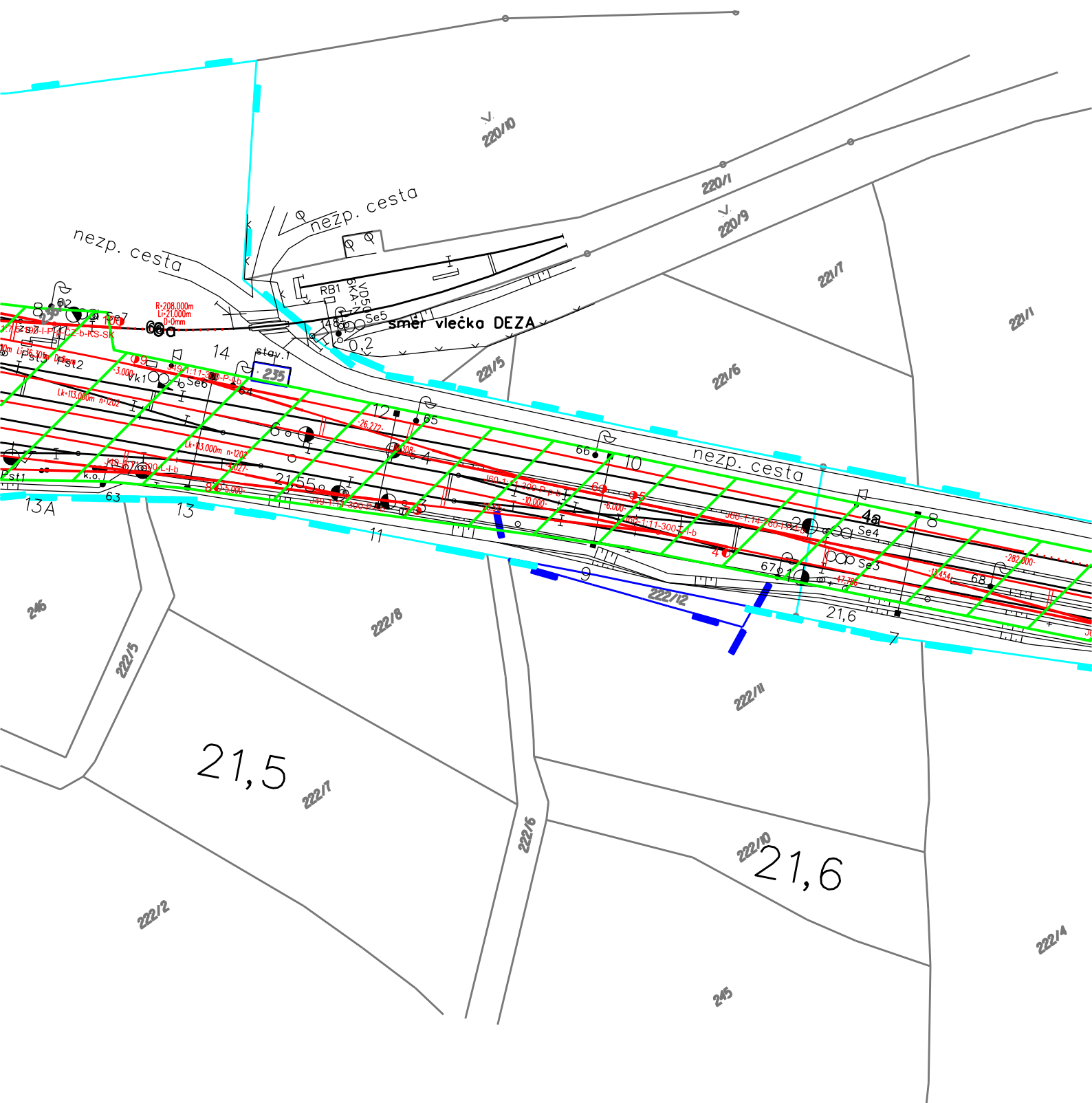
16

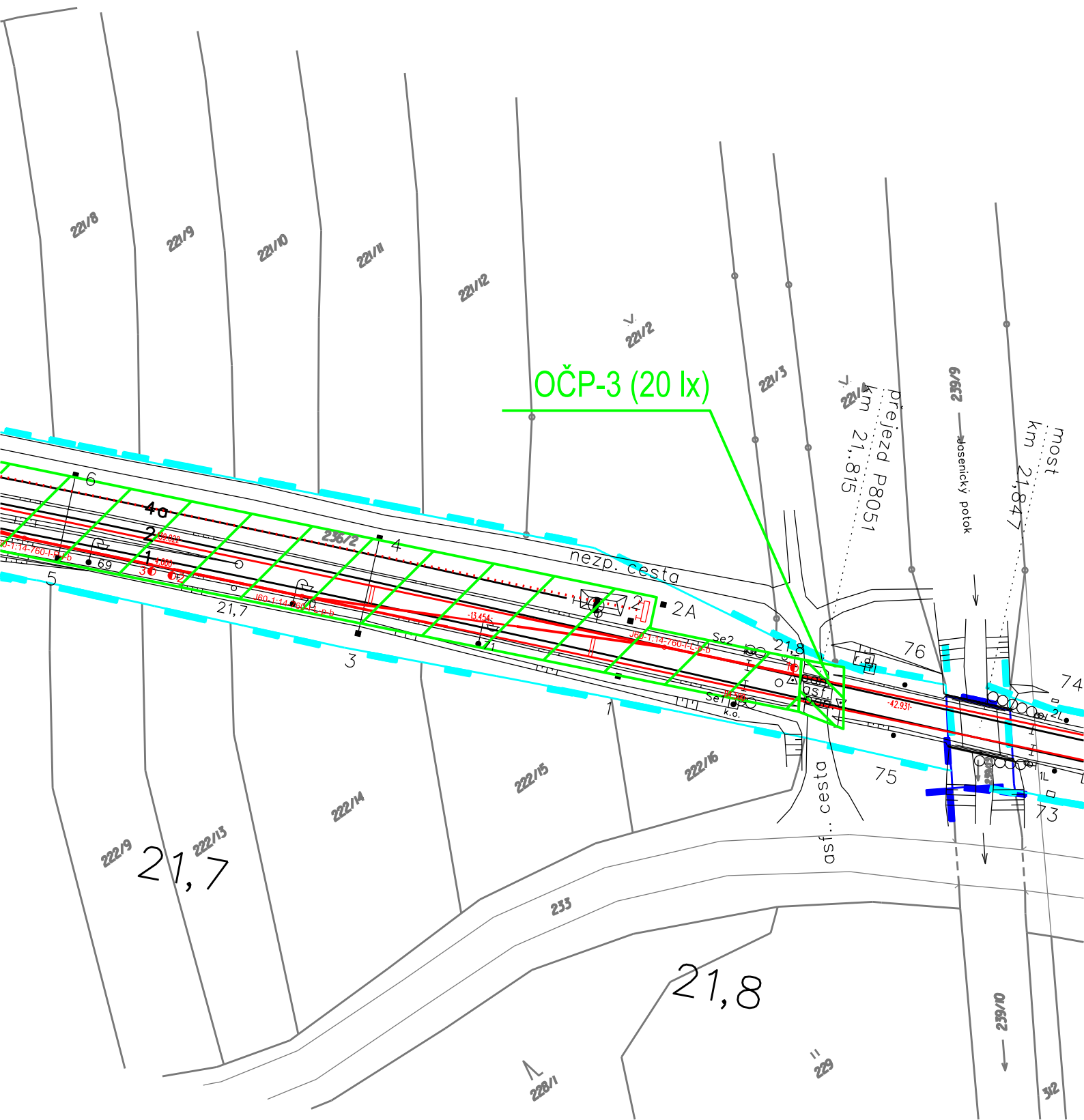
25812

22213

258/1

2221





Příloha 1 - Požadavky na osvětlení

Při zpracování projektu je nutno vycházet z ČSN EN 12464-2. Pro jednotlivá ustanovení této normy jsou touto přílohou č.1 platná následující doplnění (rozpracování Tabulky 5.12 „Železniční a tramvajové dráhy“ výše uvedené normy).

Tam, kde nedochází k jakémukoli výkonu práce není vyžadováno žádné osvětlení železničních prostor. Při projektování osvětlení jednotlivých prostor železničních stanic musí být tyto posouzeny na základě konkrétní situace (využití železničních stanic pro posun a ostatní činnosti související se zajištěním provozování drážní dopravy, pohyb osob v kolejišti apod.).

Při stanovení doby výkonu práce a z ní vyplývající osvětlenosti a stanovení srovnávací roviny vychází projektant ze stanoviska uživatele např. technologa operátora obsluhy dráhy příslušného Regionálního centra provozu.

Konkrétní hodnoty osvětlení (E_m) v jednotlivých venkovních prostorech dráhy musí být uvedeny v Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy ve smyslu článku 45. předpisu SŽDC E11.

Snížené hodnoty E_m se doporučují při malém využití pro výkon práce (viz článek 4.3.1 ČSN EN 12464-2).

Malá frekvence cestujících je 100 a méně osob na stanici/nástupiště u kteréhokoliv jednotlivého vlaku (zváží dopravní technolog).

Velká frekvence cestujících je více než 100 osob na stanici/nástupiště u kteréhokoliv jednotlivého vlaku (zváží dopravní technolog).

Nepřetržitým provozem pro účely této přílohy je provoz 24 hodin denně, 7 dní v týdnu.

Jsou-li na nástupišti jednotlivé přístřešky, není nástupiště chápáno jako kryté a přístřešky jsou osvětleny intenzitou odpovídající okolnímu prostoru nástupiště.

Celostátní a regionální dráhy jsou dráhy určené kategorizací tratí.

Refer. číslo	Druh prostoru, úkolu nebo činnosti	E_m [lx]	E_m (snížená dle článku 4.3.1) [lx]	U_o [-]
5.12.1	Kolejiště v prostoru stanic včetně odstavných kolejí	10	5	0,25
5.12.2	Seřaďovací kolejiště včetně spádových a kolejových brzd	10	5	0,40
5.12.3	Svážné pahrbky	10	5	0,40
5.12.4	Nákladní tratě, krátkodobý provoz	10	5	0,25
5.12.5	Otevřená nástupiště, regionální dráhy, malá frekvence cestujících	15	10	0,25
5.12.6	Přechody	20	10	0,40
5.12.7	Přejezdy	20	10	0,40
5.12.8	Otevřená nástupiště, příměstské a regionální vlaky s velkou frekvencí cestujících nebo vlaky celostátního významu s malou frekvencí cestujících	20	15	0,40
5.12.9	Nákladní tratě, nepřetržitý provoz	20	15	0,40
5.12.10	Otevřená nákladiště na širé trati	20	15	0,40

5.12.11	Stavební vlaky a lokomotivy	Je nutno řešit dodavatelem v místě výkonu práce, není řešeno z hlediska železniční infrastruktury		
5.12.12	Odbavovací oblast kolejiště	30	10	0,40
5.12.13	Seřaďovací prostory	30	10	0,40
5.12.14	Schodiště malé a středně velké stanice	50	50	0,40
5.12.15	Otevřená nástupiště, vlaky celostátního významu	50	30	0,40
5.12.16	Krytá nástupiště, příměstské a regionální vlaky nebo vlaky celostátního významu s malou frekvencí cestujících	50	30	0,40
5.12.17	Kryté nakládací prostory (rampy), krátkodobý provoz	50	30	0,40
5.12.18	Krytá nástupiště, vlaky celostátního významu – nesplňuje-li odstavec pod referenčním číslem 5.12.16	100	50	0,50
5.12.19	Schodiště, velké stanice	Z pohledu tohoto předpisu jsou všechny stanice na železniční infrastruktuře České republiky chápány jako maximálně středně velké		
5.12.20	Kryté nakládací prostory, rampy, nepřetržitý provoz	100	100	0,50
5.12.21	Prohlídková jáma (použit místní osvětlení)	100	100	0,50

Z á z n a m

ze vstupní profesní porady sdělovací a zabezpečovací zařízení, konaného v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby

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

Jednání se uskutečnilo dne 16. září 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

Přítomní : viz listina přítomných v příloze záznamu.

Úvod :

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem seznámení všech zúčastněných s hlavními body navrhovaného technického řešení v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou " v profesi sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Zabezpečovací zařízení:

Stávající stav:

ŽST Hustopeče nad Bečvou je vybavena zabezpečovacím zařízením (dále SZZ) typu reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) AŽD 71, rok výstavby 1981, které je ovládáno z ovládacího stolu v dopravní kanceláři (DK) v km 15,379. Kolejové obvody (KO) jsou dvoupásové 275 Hz (KO 4300). Technologie SZZ je umístěna v reléových domcích (RD) v km 15,470 – jeden RD s technologií SZZ složený ze tří laminátových RD a druhý RD s obvody napájení. Ve stanici jsou čtyři dopravní koleje a jedna kolej kusá. Ve směru Hranice na Moravě je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) typu obousměrné automatické hradlo (AH) s KO 4300 a KO 3500 (se signální frekvencí 75 Hz) z roku 1981.

Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je vybaven třemi oddíly TZZ 3. kategorie typu AB3-82 s dvoupásovými KO 50Hz se soubory KAV-2 a FID-2 (KO 2796) z roku 2003. V km 18,889 je přejezd účelové komunikace s přejezdovým zařízením světelným (PZS) 3SBI (P8050) z roku 2003, kontrola je umístěna v DK Lhotka nad Bečvou a technologie v RD v blízkosti přejezdu.

ŽST Lhotka nad Bečvou je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výstavby 1977. KO dvoupásové 275 Hz (KO 4300). Technologie SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně (SÚ) a ovládání v DK v km 20,840. Ve stanici je devět dopravních kolejí a tři kusé koleje. Na kolejiště ŽST navazuje kolejiště vlečky DEZA a.s. V km 21,815 je na křížení s místní komunikací III. třídy PZS 3SNI (P8051) typu AŽD 71 z roku 1977 s kontrolou v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Technologie PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-74 (UAB) s dvoupásovými KO 50Hz se soubory KAV-2 a FID-2 (KO 2182) se dvěma oddíly.

ŽST Valašské Meziříčí je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ s číslicovou volbou, rok výstavby 1975. KO jsou jednopásové a dvoupásové se signální frekvencí 50 Hz (KO 2796 a KO 2791). Technologie SZZ je umístěna ve SÚ a ovládání v DK v km 25,055. V km 24,233 je na křížení železniční trati se silnicí III. třídy PZS 3SNI (P8052) typu AŽD 71 z roku 1975 s kontrolou v DK ŽST Valašské Meziříčí. Technologie PZS je umístěna v reléové skříni (RS) a baterie v bateriové studni v blízkosti přejezdu.

Navrhované řešení:

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ):

PS 01-28-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ – v rámci tohoto PS bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Technologie SZZ bude doplněna stojanem (skříní) úvazky. Vzhledem ke stávajícímu umístění technologie SZZ a jeho plánovanému přemístění do nových prostor bude ve stavební části této projektové dokumentace upravena místnost ve stávající výpravní budově, kde bude umístěna doplňovaná technologie SZZ.

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ – v rámci tohoto PS bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle kolejového řešení, které zohlední postradatelnost železniční infrastruktury navrženou a projednanou OZŘP SZDC s.o. a kolejové řešení ŽST, navržené v této stavbě. Na dnešním jednání byl předložen pracovní návrh situačního schéma zabezpečovacího zařízení, který byl vypracován dle návrhu kolejového řešení. V definitivním stavu ŽST je plánováno se sedmi dopravními kolejemi (číslovány od výpravní budovy 3 až 10), manipulačními kolejemi (5,7) a dvěma kusými kolejemi (4a a 14). Kolejiště ŽST bude propojeno s kolejištěm vlečky DEZA a.s. na obou zhlavích – na meziříčském výhybkami 10/11 a na hustopečském výhybkou 24. V sudé skupině na meziříčském zhlaví bude zřízeno pomocné stávedlo PSt. 1 pro ovládání výhybek 12 až 14, při podmínce předání Vk1-, 6/9+ a 10/11+. Zúčastněnými byla diskutována problematika bočních ochranných na obou zhlavích a bylo navrženo doplnit návěstidla 2L a L2 pro jízdu z Valašského Meziříčí 2TK po koleji č. 2 výstrojí pro návěstění vlakové cesty omezenou rychlostí (VCO) 120km/hod. a ve směru z Hustopeče nad Bečvou 1TK po koleji č. 1 (návěstidla 1S a S1) VCO rychlostí 100 km/hod. Rozmístění seřadovacích návěstidel navržené na dnešním jednání bude upřesněno v průběhu zpracování projektové dokumentace v závislosti na úpravách v kolejovém řešení (zejména v oblasti přejezdu km 21,815) a potřebách technologie práce v ŽST.

Součástí SZZ bude vnitřní výstroj TZZ (autobloků) sousedních traťových úseků. Použité KO v kolejích 3 až 4 budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům dle technických norem a technických specifikací platných pro Českou republiku a požadavky dle platných Technických specifikací interoperability (TSI) EU (dnes Rozhodnutí Komise 2012/88/EU) – v ŽST se signální frekvencí 275 Hz a 75 Hz na trati; v místech s menší frekvencí pohybu drážních vozidel – v manipulačních kolejích 5, 7 a v dopravních kolejích 6 až 10 - budou použity počítače náprav. Kódování kolejových obvodů bude provedeno v hlavních (koleje 1,2) a předjízdových kolejích (koleje 3 a 4). Nová technologie bude umístěna v rekonstruovaných místnostech výpravní budovy, stávající technologie SZZ umístěná ve SÚ bude po dobu stavebních postupů použita jako provizorní zabezpečovací zařízení. SZZ bude ovládáno z jednotného ovládacího pracoviště (JOP) v zrekonstruované DK, po dobu stavebních úprav DK bude zřízena provizorní DK v sousední místnosti. Hlavní napájení bude provedeno z rozvodu 6 kV.

Venkovní prvky SZZ a kabelizace budou provedeny nově. Vybudováno bude nové PZS v km 21,815 podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Jeho technologie bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

PS bude členěn na části Definitivní SZZ, Provizorní SZZ a Klimatizace technologických místností.

PS 05-28-01 žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ – v rámci tohoto PS bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ a vybudováno nové PZS na přejezdu km 24,233 podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Technologie SZZ bude doplněna stojanem úvazky a technologie PZS bude umístěna v novém RD v blízkosti přejezdu.

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ):

PS 02-28-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ

PS 04-28-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ

V rámci těchto PS bude provedena výstavba TZZ AB mezi vjezdovými návěstidly ŽST. Kabelová trasa PS bude vedena v souběhu se sdělovacími kabely a její trasa a rozpočtové náklady výkopových prací budou součástí části „Železniční sdělovací zařízení“. Vnitřní část AB bude naplní PS „SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou“. Počet navržených oddílů AB bude odpovídat dnešnímu, upraveny budou km polohy návěstních bodů v závislosti na kolejovém řešení železniční trati, viditelnosti návěstidel, délce traťových úseků a požadavkům na výhledový stav zejména ŽST Hustopeče nad Bečvou. (viz. závěr příspěvku HIPa v dalším textu)

PS budou členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ.

V rámci projektové dokumentace bude projednáno zrušení PZS v km 18,889. V případě negativního výsledku projednání bude přejezd vybaven PZS podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Na vstupním všeprofesní jednání bylo vysloveno písemnou formou zamítavé stanovisko OÚ Lešná ke zrušení tohoto přejezdu.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení:

PS 03-28-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS - v rámci tohoto PS bude provedena montážní a provoznětechnologická příprava pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS).

Dle poznámek zapsal ing. Petr Pavlík.

Příspěvek HIPa : Trakční dělení a vjezdová návěstidla žst. Hustopeče nad Bečvou

V žst. Hustopeče nad Bečvou se na meziříčském záhlaví stanice nachází v km 16,100 spínací stanice a trakční dělení. V km 16,260 se nachází vjezdová návěstidla.

Z důvodu rekonstrukce železničního svršku a spodku až po krajní výhybky stanice Hustopeče nad Bečvou je nutno s ohledem na stabilitu podpěr trakčního vedení zrekonstruovat trakční dělení.

Ze vstupní porady na trakční zařízení konané 13.9.2013 bylo za úkol projektantu dáno prověřit (teoreticky) možný dopad, v případě rekonstrukce stanice Hustopeče nad Bečvou, na polohu trakčního dělení.

Hlavní inženýr projektu (Ing. Pur) přítomné informoval o výsledku prověření případné rekonstrukce stanice a její dopad na polohu trakčního dělení:

- Projektant upozornil přítomné, že nelze přesně stanovit polohu trakčního dělení s ohledem na případnou rekonstrukci stanice –toto není předmětem a zadáním stavby.
- Stávající užitečné délky hlavních a předjízdových kolejí jsou 584 – 597m, při splnění požadavku směrnice č.16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ by bylo nutné splnit min. délku užitečných délek kolejí 650m. V ještě neschváleném Nařízení evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, je v kapitole III. článku 45 požadavek na délku vlaku nejméně 750m.
- Vzhledem ke stávající poloze železničního přejezdu v hranickém zhlaví nelze předpokládat prodloužení staničních kolejí směrem k Hranicím na Moravě a to i vzhledem na polohu směrového oblouku před stanicí a možném zvýšení traťové rychlosti.
- V případě rekonstrukce stanice by bylo požadováno mít kolejové spojení mezi hlavními kolejemi na rychlost min. 80km/h – na hranické straně z výše popsanych důvodů nejde toto spojení realizovat.
- Z výše uvedených skutečností vyplývá potřeba prodloužení stanice ve směru na Lhotku nad Bečvou a to o 100~150m (200~250m). Z toho by plynula potřeba posunout v této stavbě trakční dělení o 150~200m (250~300m) ve směru na Lhotku nad Bečvou. Což by mělo za následek prodloužení vzdálenosti a vysunutí vjezdových návěstidel.

Rozhodnutí zástupce investora stavby SŽDC, s.o., Stavební správa východ (Ing. Chalupa)

S ohledem na výše uvedené skutečnosti bude projektantem navržena rekonstrukce trakčního dělení ve stávající poloze. Délka oddílu autobloku po vjezdová návěstidla bude v dostatečné délce pro prodloužení stanice v případě její rekonstrukce.

Sdělovací zařízení:

D.D.2.1 Kabelizace

Traťový kabel

Nový traťový kabel bude položen v úseku technologická budova Valašské Meziříčí až do výpravní budovy Hustopeče nad Bečvou. Bude použito kabelu typu TCEPKPFLEY 15XN 0,8 – kabel bude s dvojitým pláštěm a ochranou proti vnikání vlhkosti. Hlavní kabelová trasa bude vedena po drážních pozemcích a je určena pro kabely sdělovací, zabezpečovací a ve stanici Lhotka budou přiloženy i kabely nn s normovanou odstupovou vzdáleností. Zemní práce hlavní kabelové trasy budou provedeny v rámci traťového kabelu. S traťovým kabelem budou do výkopu uloženy dvě trubky HDPE pro optický kabel a druhá trubka bude rezervní. Ukončení traťového kabelu bude provedeno celým profilem ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních 19“ 600x600mm výšky 42U na zářezových páscích. Výpichy z traťového kabelu budou provedeny kabelem 5XN0,8 do domků u přejezdů pro venkovní telefonní objekt na domku PZS a telefony v domcích PZS.

Diagnostický optický kabel

Diagnostický optický kabel bude v celém úseku použit s 72ti vlákny a bude zafouknut do připravené hlavní trubky HDPE 40/33 – dimenze dle písemného požadavku TÚDC. Vývody budou provedeny ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Ukončení optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních na optických rozvaděčích. Optický kabel bude určen pro přenosy a kontroly sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Spoisky na optickém kabelu budou umístěny v podzemních kabelových komorách, kde budou ponechány i rezervy na optickém kabelu. Kabelové rezervy budou ponechány u větších mostních objektů a vybraných přejezdů. Kabelové rezervy jsou plánovány i ve sdělovacích místnostech před vlastním ukončením.

Místní kabelizace

Místní kabelizace v žst. Lhotka řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu stanice Lhotka.

IČ: 64610357, DIČ: CZ64610357

Bankovní spojení: ČSOB, a.s.; č.ú.: 105333960/0300

Společnost byla zapsána do Obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 1217, dne 30.1.1996.

Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti žst. Lhotka v společné kabelové skříni 19" výšky 42U na zářezových pásících.

Přenosové zařízení

Na novém DOK se vybuduje nový přenosový trakt SDH – STM4 s uzlovými stanicemi v železničních stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Výbava jednotlivých uzlových stanic bude zahrnovat vždy modul IP, který bude doplněn malým inteligentním switchem (cca 8 portů). V objektech bude připraveno toto rozhraní pro připojování zařízení CCTV, EZS, EPS, Rozhlas, MRS a rovněž pro připojení účastníků datové sítě ČD. Každá uzlová stanice bude vybavena rovněž modulem rozhraní E1 (železniční stanice 8xE1). Uzlové stanice SDH budou doplněny multiplexem s příslušnými typy a počty telefonních, resp. datových kanálových rozhraní.

Umístění přenosového zařízení v jednotlivých stanicích bude ve sdělovacích místnostech a datové skříni 19" 600x600mm 42U. Napájení bude zajištěno z podružného silového rozvaděče určeného pro sdělovací zařízení.

D.D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

Sdělovací zařízení

V rámci sdělovacího zařízení bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů v žst. Lhotka do stávajícího zapojovače. Ve stanici budou zřízeny hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a nové rozvody jednotného času včetně výměny podružných hodin. V opravovaných technologických prostorech je uvažováno se strukturovanou kabeláží.

EPS - ASHS

V žst. Lhotka je navrženo zařízení ASHS, které má chránit vytypované technologické místnosti před účinky požáru. Jedná se o následující místnosti:

- stavědlová ústředna
- stavědlová ústředna - napájení

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo NOVEC. Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod.

Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EPS. Ostatní prostory budou chráněny stávajícím systémem EPS s ústřednou umístěnou v dopravní kanceláři.

EZS

V rámci stavby bude ve výpravní budově žst. Lhotka instalován nový systém elektrické zabezpečovací signalizace – EZS.

Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti a hlídané prostory (sdělovací místnosti, stavědlová ústředna a rozvodna nn apod.) budou zabezpečeny duálními čidly a magnety na oknech a dveřích. Navržené prvky EZS budou v provedení pro 3.kategorii. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude pomocí přenosového zařízení zajištěn přenos informace o nepovoleném vstupu přímo na místě výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání do Valašského Meziříčí.

D.D.2.3 Informační zařízení

Rozhlas pro cestující

V železniční stanici Lhotka bude upraveno rozhlasové zařízení pro cestující i pro dálkové ovládání. Rozhlasová ústředna bude stávající - umístěná ve sdělovací místnosti v kabelové skříni 19" 27U. Upraveny budou rozvody na nástupišti včetně nových reproduktorů. Reproduktory budou na nástupišti umístěny na sklápěcích stožárech osvětlení. Reproduktory budou zapojeny do jedné výkonové větve. Propojení reproduktorů bude

provedeno kabely CYKY 3x1,5 uloženými ve stejné trase jako kabely osvětlení nástupiště, ale samostatně v chrániče a kryty výstražnou fólií. Ovládání rozhlasu pro cestující bude místní s možností dálkového po přenosovém zařízení ze žst. Valašské Meziříčí. Z ovládací stanice bude použito systému automatického hlášení s propojením na graficko-technologickou nastavbu dálkového ovládání.

Napájení bude provedeno z podružného rozvaděče pro sdělovací zařízení samostatným vývodem.

U vstupu do výpravní budovy se uvažuje se zřízením digitálních hlasových majáček pro nevidomé a slabozraké, které budou součástí rozhlasového zařízení.

Kamerový systém

V železniční stanici je navrženo budoucí rozmístění 2ks kamer na konci nástupišť nastavených proti sobě a umístění kamery v podchodu a v hale. V případě instalace kamerového systému se uvažuje s umístěním technologického počítače a záznamového zařízení ve sdělovací místnosti. Jednotlivé kamerové body budou propojeny se sdělovací místností. K uložení kabelů kamerového systému bude využita kabelová trasa pro rozhlasové kabely.

Informační zařízení

V žst. Lhotka nad Bečvou se uvažuje se zjednodušeným informačním systémem. Jeden informační panel bude umístěn v hale a dva na nástupišti. U každé nástupištní hrany jeden.

D.D.2.4 Rádiové spojení

Stávající zařízení TRS bude zachováno a u místních rádiových sítí v pásmu 150MHz budou provedeny drobné úpravy anténního systému, které budou vyvolány opravou střechy.

D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

V první fázi bude ovládání sdělovacího zařízení navrhováno ze žst. Lhotka nad Bečvou a výhledově je možné ovládání od výpravčích ze žst. Valašské Meziříčí. Bude využito nového optického kabelu a přenosového zařízení.

D.E.3.9 Přeložky a úpravy mimodrážních sdělovacích vedení

Úpravy kabelů Telefonica O2

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto budou stávající kabelové trasy Telefonica O2 řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu.

Dle poznámek zapsal ing. Jan Hubený.

Přílohy:	Příloha č. 1	Pozvánka na vstupní poradou profesí sdělovací a zabezpečovací zařízení
	Příloha č. 2	Listina přítomných

Příloha č. 1 :

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 85/13 - 233

V Brně dne 2.9. 2013

Věc: Pozvánka na vstupní profesní poradu zabezpečovacího a sdělovacího zařízení ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení)

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

P O Z V Á N K A

Dovolujeme si Vás pozvat *na vstupní profesní poradou zabezpečovacího a sdělovacího zařízení*, které svoláváme v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v Olomouci – v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 8, v poradní místnosti v 6. patře,

v pondělí 16. září 2013 v 9³⁰ hod.

Předmětem porady bude seznámení pozvaných účastníků se základním rozsahem a náplní přípravné dokumentace, s rozsahem a základními požadavky na technické řešení podle zadávacích podmínek.

Problematika jednání zahrne následující:

- Staniční zabezpečovací zařízení,
- Traťové zabezpečovací zařízení ,
- Přejezdové zabezpečovací zařízení,
- Kabelizace,
- Informační zařízení
- Vnitřní sdělovací zařízení

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

Ing. Dana Bubniková
vedoucí střediska 233
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Jan Hubený, tel.: 545 428 212, mobil: 605 229 1558, e-mail: hubeny@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Telekomunikační a rádiová technika, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9
- ČD-TELEMATIKA, a.s., pobočka Olomouc, Trocnovská 1266/4, 779 00 Olomouc
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zasláno elektronicky:

- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Zapletal, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Množil,
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Vallová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce







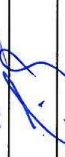








Příloha č.2:

Listina přítomných



Předmět porady: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
Vstupní porada profese sdělovací a zabezpečovací

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.; Legionářská 8, Olomouc
Datum: 16.9.2013

Poř. čís.	Tiřl, Příjmení, Jméno	Zastupuje	Telefon	Email	Podpis
1	Ing. ONDŘEJKA Radovan	GŽDC - 012	602 435 577	ondruska@szdc.cz	
2	PATÁVA František	DEYA a.s. Val. Meziříčí	724 040 654	frantisek.patava@seznam.cz	
3	Dr. KOCIG Zdeněk	ČO, a.s., KOD ZLÍN	725 787 531	kocig@kod.cz	
4	Ing. SEDLÁČEK Vladimír	SŽDC, ORO	745 689 918	sedlacek.vl@szdc.cz	
5	Ing. Pavel ŠUMICEK	SŽDC, a.s. OŘVL - SEE	606 720 423	sumicek@szdc.cz	
6	Ing. MALOVANÝ Oldřich	TD - Telekomunikace a.s.	724 214 774	oldrich.malovany@tdt.cz	
7	ŠLADEK Jiří	SŽDC, TÚDC	725 122 904	jiri.sladek@tude.cz	
8	Ing. WEISS Jan	SŽDC, OŘVLIC - SST	606 748 183	weiss@szdc.cz	
9	Ing. ZACHAROV František	—	725 258 708	zachar@szdc.cz	
10	Ing. HOJBOVÁ JANA	—	725 344 876	hojrova@szdc.cz	
11	Ing. CHALUPA Tomáš	SŽDC, s.o. SSU	606 764 747	chalupa@szdc.cz	
12	Ing. KLEGA Marek	SŽDC, GR, O14	722 741 240	klega@szdc.cz	
13	Ing. Křemen Jan	SŽDC, GR, O16	602 162 740	kremen@szdc.cz	
14	Ing. PAULÍK Petr	MORAVIA CONSULT a.s.	606 717 832	paulik@moravia.cz	
15	Ing. POKOR Kamil	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808	por@moravia.cz	

Ing. JAN HUSENÝ
Listina přítomných VAMHUB_2013-09-16.xls
Stránka č.: 1

5

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 1311/13 - 234

V Olomouci dne 31.10. 2013

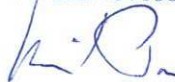
**Věc: Zápis ze vstupní profesní porady pozemních stavebních objektů svolané ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení)
„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“**

V příloze Vám zasíláme zápis ze vstupní profesní porady pozemních stavebních svolané ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení) „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Porada se uskutečnila v sídle spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, ve středu dne 18. září 2013.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUC
IČ 64610357
DIČ CZ64610357 ③



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

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

ROZDĚLOVNÍK:

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

Zasláno elektronicky:

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

Z á p i s

ze vstupní profesní porady pozemních stavebních objektů, konané v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby

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

Jednání se uskutečnilo dne 18. září 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc, v malé poradní místnosti v 5.patře.

Pozvání: dle Listiny pozvaných (rozdělovník)
Účastníci jednání: dle přiložené Listiny přítomných
Omluvení z jednání: OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí (Zdeněk Raška)
České dráhy, a .s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc (Ing.Šárka Hamalová)

Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných

1. Úvod

Jednání dne 18.9.2013 bylo svoláno profesním garantem za účelem seznámení všech jejích účastníků s pozemními stavebními objekty a postupu projektových prací a realizací místního šetření v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby " Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou ".

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

2. Základní údaje stavby

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

3. Technické řešení díla – stavební část

Kabelovody, kolektory

SO žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod

Kabelovod bude navržen podle požadavků profesí – silnoproudá zařízení a rozvody, sdělovací zařízení a rozvody, zabezpečovací zařízení.

Předpokládá se kabelovod – 3x9.

Protihlukové objekty – PHS

Protihlukové stěny budou navrženy v rozsahu podle Hlukové studie, která se v současné době zpracovává.

Pozemní stavební objekty

SO žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy výpravní budovy

Stávající stav

Výpravní budova železniční stanice Lhotka nad Bečvou byla postavena v roce 1966. V roce 2006 byla realizována vnitřní rekonstrukce objektu v části B podle projektové dokumentace „Výstavba sociálního zařízení pro zaměstnance v žst. Lhotka nad Bečvou – VB“ z roku 2005. Objekt výpravní budovy není památkově chráněný. Výpravní budova se

skládá ze dvou dilatačních celků – blok B skladebné délky 18,45m a blok C skladebné délky 36,45m. Skladebná šířka obou bloků je 12,5m. Ve stávající výpravní budově v žst. Lhotka n. B. v části B jsou umístěny prostory pro cestující veřejnost (hala, WC muži, WC, ženy, WC bezbariérové). Dále je zde sociální zařízení pro zaměstnance s kanceláři, které využívá Č.D Cargo, a.s. V části C je umístěna pokladna v návaznosti na halu, na místě původní úschovny zavazadel je dnes pracoviště posunu Č.D Cargo, a.s., v další části jsou místnosti s dopravní technologií a zařízením pro řízení provozu – dopravní kancelář, šatna, sociální zařízení pro zaměstnance, sdělovací místnost, reléová místnost, akumulátorovna, napájecí stojany, měniče, dílna, šatna SSZT, rozvodna 6kV, některé místnosti jsou v dnešní době volné bez využití. Stávající výpravní budova je jednopodlažní, nepodsklepená, s plochou střechou. Část B má zaatikové žlaby, část C má podokapní žlaby. Zdivo nosné i výplňové je vyzděno z cihel plných a dutých na maltu nastavovanou. Svislé nosné konstrukce jsou vytvořené ze železobetonu, pilířů 450x600, průvlaky jsou monolitické železobetonové, zastřešení je provedeno z plnostěnných prefabrikovaných vazníků pro rozpětí 12m na nichž jsou uloženy střešní desky SZD, na vazníky je zavěšen podhled s povrchovou úpravou z omítky, střešní skladba je tvořena vrstvou calofrigu s krytinou s asfaltových pásů 3x Sklobit s asf. nátěrem s křemílkem. Vnější omítka je březolitová barevná, vnitřní omítky jsou vápenné, štukové, v místech haly je kamenný obklad a nátěr latexovou barvou, v sociálním zařízení je keramický obklad. Technický stav budovy odpovídá jejímu stáří. Na vnější omítce se místy vyskytují mapy z vysrážené vlhkosti způsobené zatékáním přes střechu nebo z porušených rozvodů ústředního vytápění. Ve vnitřních částech objektu nebyly zjištěny problémy s vlhkostí.

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

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

Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na rozvod pitné vody, rozvod plynu, na rozvodnou soustavu elektrické energie. Dešťová kanalizace je zaústěna do kanalizace SŽDC, stávající splašková kanalizace je z objektu výpravní budovy (blok B, C) svedena do septiku s přepadem do dešťové kanalizace. Splašková kanalizace ze sousedního bytového domu (blok A) a z objektu vlakových čt je zaústěna do samostatných septiků s přepadem do dešťové kanalizace.

Sousední bytový dům je napojen na pitnou vodu pomocí vodovodního potrubí, které vede přes výpravní budovu (blok B a C), mezi objektem výpravní budovy a bytovým domem je potrubí uloženo v zemi, v sociálním zařízení v místnosti 0P01 umývárna je v šachtě umístěn podružný vodoměr. Bytový dům je napojen na elektrickou rozvodnou soustavu z kabelové skříně KS1 umístěné na jihovýchodní fasádě výpravní budovy (blok B) kabelem NN uloženým v zemi. Objekt vlakových čt je napojen na rozvod pitné vody a rozvodnou soustavu elektrické energie přes bytový dům.

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

Stávající výpravní budova je v majetku ČD a.s. ve správě RSM

Navržené řešení:

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Další stavební úpravy budou provedeny v návaznosti na zajištění požadavků vyhlášky 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Výpravní budova bude nadále trvale obsazena výpravčím, bude zachován prodej jízdenek. Nové dispoziční řešení je následující. Původní dopravní kanceláře bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena v prostorech stávající šatny, sdělovací místnost zůstane na svém původním místě, nová stavební ústředna bude umístěna v dnešních volných prostorech a dále v prostorech využívaných složkou SSZT (šatna SSZT, dílna), po přepojení technologie řízení provozu do nové stavební ústředny bude původní reléová místnost odpojována a zabezpečovací zařízení demontováno, původní prostory - reléová místnost, akumulátorovna, předsiň, elektrorozvodna (napájecí stojany), sklad (měniče) budou využity na vybudování nových prostor SSZT dle požadavků této složky (šatna SSZT, dílna, sklad, atd.). Z nyní volné místnosti na jihovýchodní straně objektu bude vybudována nová rozvodna NN, stávající elektrorozvodna 6kV zůstane bez dispozičních změn. Vzhledem k rozsahu návrhu rekonstrukce je investorem vyžadována i rekonstrukce sociálního zařízení. Bude navržena výměna vnějších oken a dveří dle nového dispozičního řešení v části objektu, kde bude provedena rekonstrukce (blok B). Okna technologických místností budou zabezpečena proti vniknutí V části objektu, kterou využívá Cargo, a.s. (sociální zařízení, kanceláře) budou ponechána původní okna. Fasáda objektu bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem. Bude proveden nový střešní plášť s přidanou tepelnou izolací a novou hydroizolací. Během zpracování přípravné dokumentace doporučuji provést otvory do podhledu, které umožní vizuální prohlídku prefabrikovaných vazníků, které jsou nyní nepřístupné.

Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky 398/ 2009 Sb. – bezbariérové rampy se zábradlím pro vstup do haly, nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejiště. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane tedy beze změny.

Budou provedeny nové rozvody technického zařízení budovy. V celé části bloku B bude provedena nová vnitřní silnoproudá elektroinstalace. Stávající tělesa UV budou demontována. Vytápění nových technologických místností bude navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů, bude provedena nová splašková kanalizace a nové rozvody vody v místě rekonstrukce sociálního zařízení, celkový rozsah provedení nové vnitřní kanalizace bude určen během zpracování přípravné dokumentace po odsouhlasení nového dispozičního řešení. Ve stavědlové ústředně a sdělovací místnosti bude osazena klimatizace. Na výpravní budově bude proveden nový hromosvod z důvodu výměny střešního pláště a umístění nové dopravní technologie v budově.

Přípojky na vodovodní rozvod, plynový rozvod a distribuční rozvod elektrické energie zůstanou stávající. Napojení sousedního bytového domu a objektu vlakových čt na pitnou vodu a distribuční rozvod elektrické energie zůstane zachováno přes objekt výpravní budovy.

Projektant pracuje na nalezení optimálního řešení likvidace dešťových a splaškových vod. Likvidaci splaškových vod navrhuje projektant pomocí nové ČOV se zaústěním do dešťové kanalizace. Likvidaci dešťových vod navrhuje projektant pomocí retence a vsakování, což ukládá platná legislativa. Tento návrh si vyžádal hydrogeologický průzkum, který se nyní zpracovává. V dosahu výpravní budovy není žádná funkční splašková ani dešťová kanalizace.

SO žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy výpravní budovy

Stávající stav:

Železniční stanice Hustopeče nad Bečvou byla postavena cca v roce 1938 podle projektové dokumentace zpracované v roce 1937. Ve stávající výpravní budově v žst. Hustopeče n. B. jsou v 1. nadzemním podlaží umístěny prostory pro cestující veřejnost (čekárna), pokladna pro prodej jízdenek, dále jsou zde místnost pro řízení provozu se zázemím (dopravní kancelář, denní místnost, šatna, WC), na jihovýchodní straně jsou umístěna schodiště do 1.PP a 2.NP, ve 2. nadzemním podlaží je jeden nájemní byt, v 1.PP jsou sklepy, uhelna, nefunkční prádelna. Při pohledu od kolejiště je pravá část dvoupodlažní, podsklepená, střecha je stanová. Levá část je nepodsklepená, jednopodlažní, střecha je polovalbová. Svislé nosné konstrukce jsou vyžděné z kamenného a cihelného zdiva. Strop nad 1.podzemním podlažím je keramický, stropní konstrukce nad 1.nadzemním podlažím tvoří dřevěný trámový strop s dřevěným podbitím a omítkou na rákosu, konstrukci střechy tvoří dřevěný krov, střešní krytina je plechová hladká ze střešních šablon z pozinkovaného plechu, odvod dešťových vod do podokapních žlabů a dále pomocí svislých odpadních pozinkovaných trub do dešťové kanalizace. Okna výpravní budovy jsou dřevěná dvojitá (kastlová), vstupní dveře jsou dřevěné, dveře do čekárny jednoduché, dveře do šatny dvojité, okno a vstupní dveře do dopravní kanceláře jsou nově provedené plastové zasklené izolačním dvojsklem. Fasáda objektu je z břizolitové omítky. Obvodové zdivo po úroveň okenních parapetů 1.NP je kamenné, zbývající zdivo je z cihel plných. Fasáda od kolejiště je po horní úroveň okenních otvorů obložena cihelnými obkladovými pásky. Technický stav budovy odpovídá jejímu stáří. Na budově nejsou patrné problémy s vlhkostí. Stávající přístup do čekárny je zajištěn pomocí jednoho vyrovnávacího stupně. Prodej jízdenek je zajištěn pomocí osobní pokladny navazující na čekárnu. Prodej jízdenek zajišťuje výpravčí. Železniční stanice je obsazenou výpravčím. WC pro cestující je umístěno v samostatném sousedním objektu.

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

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

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

Stávající výpravní budova je v majetku ČD a.s. ve správě RSM.

Navržené řešení:

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Výpravní budova bude po provedení stavby nadále obsazena výpravčím, který bude zajišťovat prodej jízdenek. Nové dispoziční řešení je následující. Původní dopravní kanceláře bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, ve stávající volné místnosti dispozičně umístěné mezi dopravní kanceláří a čekárnou bude umístěna nová stavědlová ústředna s novou technologií zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení. Šatna a WC pro zaměstnance zůstanou stávající bez stavebních úprav. Bude navržena výměna vnějšího okna a dveří v nové technologické místnosti za okno a dveře plastové shodné s oknem v dopravní kanceláři. Okno a dveře budou zabezpečeny proti vniknutí. Fasáda objektu zůstane původní, nebude v rámci stavby zateplena. Střešní plášť zůstane stávající, jeho technický stav není ideální, v rámci jiné stavby (rekonstrukce výpravní budovy) doporučuji výměnu střešního pláště. V současné době nemá projektant informace o zatěžení do objektu.

Rozvody technického zařízení budovy zůstanou stávající kromě nové silnoproudé elektroinstalace v nové stavědlové ústředně a doplnění elektroinstalace v dopravní kanceláři. Na výpravní budově bude proveden nový hromosvod z důvodu umístění nové dopravní technologie v budově.

Další stavební úpravy ve výpravní budově pro cestující veřejnost se nepředpokládají. Sociální zařízení pro veřejnost je v sousedním objektu a zůstane stávající. Celková rekonstrukce výpravní budovy včetně prostor pro cestující veřejnost a rekonstrukce sousedního objektu WC pro cestující nejsou předmětem této projektové dokumentace.

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

SO žst. Valašské Meziříčí, stavební úpravy výpravní budovy

Budou provedeny menší stavební úpravy dle požadavků profesí sdělovací zařízení a rozvody, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení a rozvody. Budou provedeny prostupy a drážky v souvislosti s instalací nového zařízení výše uvedených profesí. Nebude zasahováno do celkového vzhledu budovy.

SO žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu

Stávající stav zastřešení nástupišť:

V žst. Lhotka nad Bečvou jsou celkem dva stávající nástupištní přístřešky. První přístřešek před výpravní budovou má délku 40m. Druhý přístřešek na ostrovním nástupišti má délku 50m. Oba přístřešky plní také funkci zastřešení vstupů a výstupů ze stávajícího podchodu. Stávající přístřešky jsou provedeny jako typové prefabrikované nástupištní přístřešky. Zastřešení nástupišť se skládá z těchto konstrukčních prvků - monolitická betonová patka, přístřešková podpora tvořená sloupem a vlaškovitým vazníkem, vaznice z předpjatého betonu, krytina z pozinkovaného plechu vlnitého, žlabový prostor zahrnující vlastní žlabovou konstrukci a vedení silnoproudu a slaboproudu.

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

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

Předložený návrh předpokládá demolici stávajících nástupištních přístřešků vzhledem k následujícím skutečnostem:

- špatný technický stav stávajících přístřešků
- nové dispoziční řešení podchodu a bezbariérový přístup do podchodu.

Demolice stávajícího zastřešení nástupišť:

Je navržena demolice dvou stávajících nástupištních přístřešků délky 40m a 50m.

Navržené řešení:

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

Na poradě byly diskutovány různé možnosti řešení výstupů z podchodu, např. vytažení svislých betonových stěn podchodu do výšky cca 1,5m, zbývající část svislé stěny mezi bet stěnou a zastřešením z tahokovu. Vzhledem k primárním požadavkům na zastřešení výstupů z podchodu (bezúdržbovost šikmé plochy výstupů z podchodu při dešti a sněžení, co největší průsvitnost bočních svislých stěn zastřešení) projektant navrhuje klasické řešení s vytažením železobetonových stěn podchodu do výšky cca 300mm nad povrch nástupiště, svislé stěny provést z bezpečnostního skla v hliníkovém rámu, zastřešení z hliníkového trapézového plechu. Odvod dešťových vod pomocí podokapních žlabů a svislých dešťových odpadů do dešťové kanalizace.

SO žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti

Projektant navrhuje provést samostatný prosklený přístřešek na nástupišti, který bude ve shodném architektonickém provedení jako zastřešení výstupů z podchodu.

Individuální protihluková opatření

Individuální protihluková opatření budou navržena podle Hlukové studie, která se v současné době zpracovává.

SO žst. Lhotka nad Bečvou, demolice, výměnné stanoviště č.1

Bude provedena demolice stávajícího objektu.

SO 05-15-02 žst. Valašské Meziříčí, demolice, výměnné stanoviště č.4

Bude provedena demolice stávajícího objektu.

Zpevněné plochy

Budou navrženy zpevněné plochy v žst. Lhotka nad Bečvou před výpravní budovou ve směru ke kolejišti včetně nového přístupu do podchodu. Stávající zpevněné plochy budou porušeny novým kabelovodem, který bude navržen pro sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, silnoproudé rozvody, případně samostatnými trasami inženýrských sítí (dešťová kanalizace, kabely NN). Stávající šachty před výpravní budovou budou zrušeny. Zpevněné plochy budou stavbou co nejvíce redukovány.

4. Závěr

Prosím jednotlivé složky ČD a.s., ČD Cargo, SŽDC, aby projektantovi sdělili obsazenost budovy po provedení celkové rekonstrukce. Tzn. počet lidí ve směnách, v dělení na muže ženy, počet lidí, kteří využívají šatny a sprchy. V případě složek ČD Cargo to bude sloužit pro návrh splaškové kanalizace zaústěné do ČOV. V případě složky SŽDC – SSZT bude tento údaj sloužit pro návrh nových prostor v místě původní reléové místnosti a návrh sociálního zařízení.

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

5. Stanoviska k zápisu

Do doby zpracování a odeslání záznamu z porady obdržel projektant Stanovisko k zápisu zaslané p. Pavlem Spáčillem, SBBH, dne 30.10.2013.

Stanovisko k zápisu SBBH ze dne 30.10.2011:

SBBH jako správce majetku, zajišťující mimo jiné údržbu a opravy majetku SŽDC, má mimořádný zájem, aby objekty v naší správě byly co nejméně náročné na údržbu. Proto už v rámci přípravy a zpracovávání dokumentací požadujeme navrhnout taková řešení, která budou v co největší míře "bezúdržbová".

Z tohoto důvodu nesouhlasíme s prosklenými svislými stěnami u nového zastřešení vstupu a výstupu z podchodu a také u nástupištních přístřešků. Tato skla, i když v bezpečnostním provedení, jsou velmi drahá a jsou snadným cílem vandalů. Z tohoto důvodu bychom se rádi vrátili k původní variantě i třeba pozměněné a to je kombinace vytažení svislých bet stěn podchodu do výše cca 1,5 m a tahokovu. Taktéž přístřešky požadujeme navrhnou v provedení odolávajícím vandalům a tím nenáročným na údržbu.

Tuto problematiku požadujeme opětovně otevřít na poradě 4.11. 2013.

Pavel Spáčil
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc
Správa budov a bytového hospodářství
vedoucí technického oddělení
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

V Olomouci 31.10.2013

Zpracoval: Ing. Zdeněk Lázníček

LISTINA POZVANÝCH:

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

Zasláno elektronicky:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing. Tomáš Chalupa
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1, Ing.arch. Andršt
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Ing.J. Chaloupka, M. Frgal
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Čech, Ing. Kamil Pur
- Ecological Consulting a.s., Mgr.Michaela Vallová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce

Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní profesní porada pozemních stavebních objektů 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**

Datum porady: 18.9.2013

[illegible]

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

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

Jednání se uskutečnilo dne 23.9.2013 v sídle generálního projektanta MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc.

Předmětem porady bylo projednání návrhu rekonstrukce **mostních objektů** v úseku trati Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

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

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Most v km 16,313

Zpracovatel: ing. Jaroslav Sedláček

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok. Původní konstrukce pod kolejí č. 1 (1934) byla rozšířena i pod kolej č. 2 (1937). Nosné konstrukce jsou zabetonované nosníky I 280 o rozpětí 3,4 m umístěné se vzájemným výškovým rozdílem o 0,25 m. Světlá šířka otvoru je 3,0 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Na mostě je nedostatečné šířkové uspořádání, 2,2 m k zábradlí, tl. lože 0,2 m. Izolace je nefunkční a do mostu zatéká. Povrch betonu jsou celoplošně degradované, místy vydrolené do hl. 50 mm. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

Vzhledem k zatížitelnosti $Z_{UIC} > 1,1$ byla navržena sanace stávajících konstrukcí a jejich rozšíření přibetonováním. K nosné konstrukci se přikotví železobetonový římsový nosník šířky cca 1,0 m se zabetonovanými I 280 a uložením odpovídající původním konstrukcím. Spodní stavba se rozšíří o cca 1,0 m na obou stranách železobetonovými základy a opěrami s křídly kotvenými k původním. Na mostě se provede nová izolace, celoplošná sanace betonových povrchů a za rubem opěr nová drenáž.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Most v km 17,577

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Mřenka. Deskový most je z roku 1936 a pod každou kolejí je samostatná spodní stavba i nosná konstrukce. Deska mostu je tvořena zabetonovanými nosníky I č. 45. Celková výška desky je 560 mm. Světlost mostu je 6,0 m a rozpětí 6,7 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly. Most je kolmý.

Šířka i tloušťka šterkového lože na mostě je nedostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,12 a 2,17 m. Spodní povrch betonových desek vykazuje zatékání přes mostovku, spodní příruby nosníků jsou místy odhaleny. Beton říms je značně rozrušen a na opěrách jsou zřetelné povrchové trhliny. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

Zatížitelnost stávající konstrukce je min. 1,3. Zatížitelnost a stav spodní stavby bude zjištěna po provedení geologického a stavebnětechnického průzkumu. Na poradě byla zástupci investora upřednostněna varianta rozšíření mostu železobetonovými přibetonávkami na VMP 3,0 se sanací betonových ploch a výměnou izolace.

Jestli výpočet založení prokáže nedostatečnou zatížitelnost a přechodnost pro D4/120 nebo z průzkumu vyplyne špatný stav opěr a základů, návrh rekonstrukce mostu bude dále sledovat variantu nového mostu.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou**Most v km 20,815 - podchod**

Zpracovatel: ing. Pavel Šedivý

Stávající stav:

V žst. Lhotka nad Bečvou je stávající podchod převádějící staniční koleje č.1,3,5,7a umožňuje mimoúrovňový přístup cestujícím na ostrovní nástupiště. Podchod je uzavřený železobetonový rám o světlé šířce 3,0 m a sv. výšce 2,55 m. Délka podchodu je 28,0 m. Podchod je z roku 1965. Výstup z podchodu zabezpečují schodišťová ramena tvořená železobetonovým polorámem. V polovině tubusu podchodu je místnost, zabezpečená plechovými dveřmi, kde je umístěné plovákové čerpadlo, které přečerpává vodu vniklou do podchodu do revizní šachty.

Stávající podchod je v nevyhovujícím stavu, v mnoha místech prolíná do tubusu voda, odvodňovací systém je nefunkční, obetonávky izolací jsou odtržené a odmrzlé a v neposlední řadě je podchod nevyhovující pro zabezpečení pohybu imobilních cestujících.

Nový stav:

V rámci projektu je navržen nový podchod, který bude splňovat požadavky na interoperabilitu a zabezpečí mimoúrovňový přístup z prostoru před VB na nové ostrovní nástupiště.

Stávající podchod bude vybourán a v jeho ose se vybuduje nový železobetonový uzavřený rám tubusu o sv. šířce 3,0 m a sv. výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,5 m). Přístupy do podchodu budou zabezpečovat přístupové chodníky ve spádu 8,33% a v prostoru u VB jednoramenným schodištěm. Tyto přístupy budou konstrukčně tvořeny z železobetonových polorámů.

Pochozí plochy chodníků budou z betonu povrchově upraveného drážkováním proti skluzu, schodišťové stupně a podlaha v tubusu podchodu budou z kamenné dlažby.

Izolace podchodu bude navržena jako tlaková. V tubusu podchodu bude umístěna čerpací jímka, ve které bude umístěno plovákové čerpadlo, které v případě zvýšení hladiny vody v čerpací jímkce, odčerpá vodu do přilehlé kanalizace.

Stěny na polorámech a v tubusu podchodu, včetně stropu, jsou navrženy v kvalitě pohledového betonu PB3.

Zastřešení přístupových chodníků a schodiště je řešeno v rámci jiného SO.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou**Most v km 21,847**

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes Jasenický potok. Železobetonový deskový most je z roku 1964 a pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce, spodní stavba je společná. Železobetonová deska mostu tlustá 0,49 až 0,7 m. Světlost mostu je 7,14 m (kolmá) a 7,46 m (šikmá), rozpětí je 7,99 m (kolmé) a 8,4 m (šikmé). Úhel šikmosti je 72,9°. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože je na mostě dostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,77 m. Dilatační spárou mezi deskami prosakuje voda. Na opěrách jsou trhliny šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích a výluhy poživ. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

V daném (staničním) úseku železniční trati dochází k rozšíření osové vzdálenosti kolejí z 4,0 na 4,75 m, což se projeví i na mostě (odsun koleje č. 2 o 0,64 až 0,82 m). Na poradě byly probrány varianty nového mostu a rozšíření stávajícího. Zatížitelnost stávající konstrukce byla předběžně spočtena na 1,02. Zatížitelnost a stav spodní stavby bude zjištěna po provedení geologického a stavebnětechnického průzkumu.

Na poradě bylo dohodnuto, že most bude rozšířen a to na VMP 3,0 na obou stranách. Nové železobetonové přibetonávky budou založeny na mikropilotách. Dále dojde k výměně izolace a sanaci betonových ploch v blízkosti dilatační spáry.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Most km 22.777

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes občasný vodní tok. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I350, pod kolejemi je 23 kusů nosníků, šikmé rozpětí NK = 5,2 m, šikmost přemostění 60°, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách, byla provedena nová izolace svedená do příčných drenáží, které jsou vyvedeny za opěry. Most v současnosti převede VMP 2,5. Hodnocení správce 1 / 2.

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu, ponecháme most bez úpravy. Na zpracovatele kolejového svršku vzneseme pouze požadavek na zvětšení tl. šterkového lože, tak aby min. tl. lože pod pražcem byla 350 mm.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Most km 23.037

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Černý (Byninský). Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I280, pod kolejemi je 18 kusů nosníků, rozpětí NK = 3,5 m, uložení NK je kolmé, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách. Most v současnosti převede VMP 2,5. Hodnocení správce 1 / 2.

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu a vyhovující přechodnosti, ponecháme stávající nosné konstrukce bez úpravy. Na mostě se provede nová hydroizolace včetně ochranné vrstvy. Voda bude svedena do příčné drenáže za opěry, která bude vyvedena na okolní svahy.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Most km 24.216

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Objekt je v současnosti zasypán, nachází se v bezprostřední blízkost železničního přejezdu na Hranické ulici. Z objektu je patrná nosná konstrukce která původně převáděla patrně vlečkovou kolej. Dle archivní dokumentace se jedná o most světlosti 4 m. šikmosti 62° která odpovídá šikmosti Hranické ulice vzhledem ke kolejím. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků.

Nový stav:

Most se zruší bez náhrady. NK se zbourá a prostor mezi opěrami se vyplní vhodným materiálem.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Propustky km 16,953, 17,086, 17,282, 18,202, 18,351, 18,886, 19,112, 22,010 (zabetonované kolejnice)

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky mají stejné konstrukční řešení a obdobné problémy při realizaci rekonstrukce. Na poradě bylo proto dohodnuto jednotné řešení všech objektů.

Stávající stav:

Nosná konstrukce propustků je tvořena zabetonovanými kolejnicemi z období 1934-1937. Rozpětí se pohybuje v rozmezí 0,9-1,9, světlost otvoru 0,6-1,7m. Sv. výška 0,5-1,2 m. Některé prošly částečnou rekonstrukcí zahrnující pouze nová čela. Na všech objektech je nedostatečná šířka (1,9 m) i výška šterkového lože (0,2 m), nefunkční izolace a narušené betonové povrchy.

Nový stav:

I přes stáří propustků cca 80 let se zatížitelnost pohybuje v rozmezí 1,5-2,5 Z_{UIC} . Byly prezentovány varianty jejich rekonstrukce a přestavby na nové. Rekonstrukce vyžaduje ubourání původních říms, novou izolaci, sanaci betonů. U nerekonstruovaných také prodloužení přibetonováním čel o minimálně 0,8 m. Je nutné provést zesílenou konstrukci pražcového podloží a přechodové zidky. Vzhledem ke stísněným podmínkám je u některých objektů rekonstrukce nerealizovatelná a životnost oprav je také omezená. Přestavba v rámci rekonstrukce celé trati je finančně i časově výhodnější, než opravy a lokální přestavby v provozované koleji. Druhou variantou je přestavba na trubní propustek obdobné průtočné plochy. Náklady se pohybují v poměru 350-400 za rekonstrukci ku 600 tisícům Kč za novostavbu. Po projednání variant bylo odsouhlaseno jednotné řešení náhradou za trubní propustky. Dimenze bude na základě hydrotechnických výpočtů profil >DN1000 (DN800 ve stísněných poměrech). Ukončení bude dle terénních poměrů, upřednostňováno je šikmé. O propustků neplnících funkci převedení vody bude prověřena možnost jejich zrušení.

Povodí Moravy požaduje hydrotechnické posouzení u rušených i přestavovaných objektů. Vzhledem k okolnímu terénu není možné výrazné navýšení průtočného profilu. Budou respektovány stávající průtočné plochy, objekty nesplňující požadavky normy na Q100 budou projednány s povodím.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Propustky km 16,718, 17,342, 17,800, 19,483, 19,939, 23,106, 23,288, 23,473, 23,825 (trubní)

Tyto propustky mají stejné konstrukční řešení a obdobné problémy při realizaci rekonstrukce. Na poradě bylo proto dohodnuto jednotné řešení všech objektů.

Zpracovatel: dle objektu

Stávající stav:

Nosná konstrukce propustků je tvořena železobetonovými troubami období 1934-1937. Profil 700 - 1000 mm. Některé prošly částečnou rekonstrukcí zahrnující pouze nová čela. Na objektech je v některých případech nedostatečná šířka (1,9 m) i výška šterkového lože (0,2 m), narušené betonové povrchy původních čel. Na objektech se vyskytují prasklé trouby.

Nový stav:

Zatížitelnost trubních propustků stáří cca 80 let je vzhledem k neznalosti konkrétní trouby téměř neurčitelná a nebo nevyhází ani na přechodnost D4/120. Prasklé trouby a obnažení výztuže je neopravitelné. Z těchto důvodů je navržena jejich výměna za nové trubní. Dimenze bude na základě hydrotechnických výpočtů profil >DN1000 (DN800 ve stísněných poměrech). Ukončení bude dle terénních poměrů, upřednostňováno je šikmé. O propustků neplnicích funkci převedení vody bude prověřena možnost jejich zrušení.

Povodí Moravy požaduje hydrotechnické posouzení u rušených i přestavovaných objektů. Vzhledem k okolnímu terénu není možné výrazné navýšení průtočného profilu. Budou respektovány stávající průtočné plochy, objekty nesplňující požadavky normy na Q100 budou projednány s povodím.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou***Propustek km 18.582***

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Nosná konstrukce propustků je tvořena zabetonovanými kolejnicemi z roku 1928 k. č. 1 a 1933 k. č. 2. Rozpětí kolejnic je 2,3m světlost otvoru b/h = 2000/1380 mm. Do propustku je zaústěna meliorace od obce Lešná.

Nový stav:

Vzhledem ke stáří konstrukce a dalších aspektech, uvedeným v části propustky ze zabetonovaných kolejnic, navrhujeme novou konstrukci z uzavřeného železobetonového rámu. Světlosti budou dodrženy dle původní konstrukce. Konstrukce bude respektovat stávající úpravu toku pod mostem.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou***Propustek km 24,414***

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav i nový stav:

Objekt je zasypán, dle archivní dokumentace trouba DN600. Na trati není patrný vtok ani výtok. Propustek k ničemu neslouží pokud bude ve stavbě nalezen bude zrušen v rámci železničního spodku.

Nadjezd km 17.300

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Vrána

Stávající stav:

Jedná se o železobetonový silniční nadjezd světlé šířky mezi svodidly 3,1m. Nosná konstrukce je 3 polový integrovaný rám s plošným založením. Současná světlá výška pod mostem nevyhovuje z hlediska převedení trakce. Vzhledem k tomu že snížení nivelety koleje o cca 500 mm je ze strany investora nežádoucí prověřil projektant variantu zrušení, nebo výstavbu nového objektu.

Pozn.: Požadavky na úpravu nadjezdu projednávány na poradě k trakčním a energetickým vedením z 13. září 2013.

Nový stav:

Zástupci správce komunikace a starostka obce Hustopeče zrušení objektu nepřipouští. Na základě požadavků správce komunikace a dle podmínek zpracovatel trakce bude navržena konstrukce nová, pravděpodobně železobetonový rám nebo opět třípolová konstrukce obdobných parametrů jako stávající most. Šírkové uspořádání na základě požadavku Správy silnic a Odboru dopravy Olomouckého kraje.

Nadjezd km 20.300

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Vrána

Stávající stav:

Jedná se o železobetonový silniční nadjezd z prefabrikovaných nosníků. Nosná konstrukce je 3 polová desková konstrukce o rozpětí 16,3+17,6+16,3m s plošným založením. Most je po rekonstrukci zahrnující i provedení svislých zábran proti dotyku na zábradlí.

Nový stav:

Z hlediska kolejového řešení není nutná úprava mostu nebo jeho částí. Zábrany jsou provedeny z ocelových sítí, ale současně platné předpisy požadují plnou výplň ve spodní části zábrany. Bude prověřena nutnost náhrady spodní části výplně.

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 1019/13 - 235

V Olomouci dne 9.9. 2013

Věc: Pozvánka na vstupní jednání k přípravné dokumentaci stavby v profesi mosty a propustky

Stavba: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

P O Z V Á N K A

Dovolujeme si Vás pozvat *na vstupní jednání v profesi mosty a propustky*, kterou svoláváme v rámci zpracování přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v sídle spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc – ve velké poradní místnosti v 6.p,

v pondělí 23. září 2013 v 9:30 hod.

Předmětem porady bude předložení a projednání technického řešení rekonstrukcí mostních objektů a propustků.

Projednávané objekty:

- propustky: trubní Ø500-1000 (10 ks)
zabetonované kolejnice rozpětí 0,9-2,3 m (9 ks)
- mosty: zabetonované nosníky rozpětí 2,7-3,6 m (6 ks)
železobetonový rám rozpětí 3,25 m - podchod (1 ks)
- ochranné sítě proti dotyku (1ks)

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUC
IČ: 64610357
DIČ: CZ64610357 ③

Ing. Jaroslav Sedláček
garant mostních objektů,
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Sedláček, tel.: 585 570 470, e-mail: sedlacek@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor stavebního řádu, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor životního prostředí, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městys Hustopeče nad Bečvou, Náměstí Míru 21, 753 66 Hustopeče nad Bečvou
- Obec Lešná, Lešná 36, 756 41 Lešná
- Obec Choryně, Choryně 200, 756 42 Choryně
- Zlínský kraj, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Odbor životního prostředí a zemědělství, třída T. Bati 21, 761 90 Zlín
- Olomoucký kraj, Odbor strategického rozvoje kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, Jermenkova 40a, 779 11 Olomouc
- Povodí Moravy, závod Horní Morava, U Dětského domova 263, 772 11 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, správa mostů a tunelů, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Ministerstvo dopravy ČR, Odbor drah, železniční a kombinované dopravy, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1

Zasláno elektronicky:

- Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Lipenská 120, 772 11 Olomouc

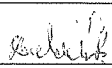


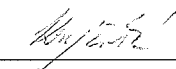
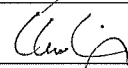
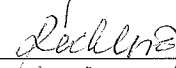
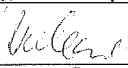

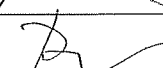

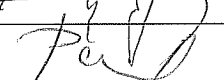
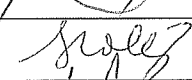
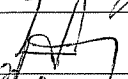
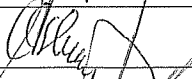

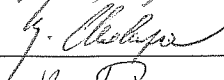
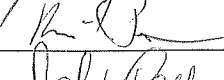

Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní jednání ke zpracování přípravné dokumentace v profesi mosty, propustky

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

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

Datum porady: 23.9.2013

Titl, příjmení, jméno:	Zastupuje:	Telefon:	Email:	Podpis:
ing. SEDLÁČEK JAROSLAV	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ	585570470	SEDLACEK@MORAVIA.CZ	
VRÁNA Zdeněk	MORAVIA CONSULT a.s.	571611897	VRANA@MCOVM.CZ	
Nečekal Zdeněk	SŽDC OTM	22344271	necekal@szdc.cz	
KREJČÍŘOVÁ JANA	SŽDC DR. SNT OL.	912742710	KREJCIROVA@SZDC.CZ	
Mačina Jiří	Moravia Consult Olomouc	60548887	macina@moravia.cz	
RECHTOVA' PETKA	ECOLOGICAL CONSULTING	33346250	petra_kapthwa@ecol.cz	
VLLHOVA' MIHAELA	ECOLOGICAL CONSULTING	585203466	mihaela.vllhoza@ecol.cz	
POKUBA MICHAL	Povodí Moravy, s.p.	725041670	pokuba@pma.cz	
BUCHTOVA' PAVEL	MORAVIA CONSULT OL.GS	585570456	buchtova@moravia.cz	
PEDIVÝ PAUL	—	585570456	pedivy@moravia.cz	
PALEKOVÁ Barbora	—	585570472	PALEKOVA@MORAVIA.CZ	
HOLLÝ MARIAN	—	585570463	HOLLY@MORAVIA.CZ	
VLEČEK Martin	SSOK s.p.a	724172578	vlecek@ssok.cz	
OSTREJS JAKUB	SSOK - R	724172578	ostrejs@ssok.cz	
VOZÁKOVÁ JÚLIA	Městys Hustopeče	602514343	staroska@hustopece.cz	
ING. CHALUPA TOMÁŠ	SŽDC, s.o. SSV	606767777	chalupa@szdc.cz	
PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808	pur@moravia.cz	
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585570457	cechp@moravia.cz	
Titl, příjmení, jméno:	Zastupuje:	Telefon:	Email:	Podpis:

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 dvojitou kolejovou 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 rozhod 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 nadnáspy 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 nepřetržitě 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 úroňovým 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 vytážením (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 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 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“).

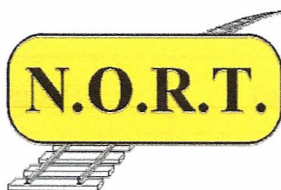
Zástupce KHS nemá ke zpracovanému záměru další připomínky.

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, 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., 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	horvath.j@sazdc.cz	
Zapletal Josef	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 152	zapletal.j@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@sazdc.cz	
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cech.p@moravia.cz	
SERVIT ALBÍN	SŽDC GR 012 - OTRK	972 646 212	servit@szdc.cz	
HEUKA PETRA	ECOLOGICAL CONSULTING a.s.	433 446 236	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	
SEOVNAL OTAKA	SŽDC, OŽ Olomouc	942 442 224	seovnal@szdc.cz	
PUT KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808 585 570 469	Put@moravia.cz	
KROPÁČEK ALBÍN	GeoTee - G.S.	603 246 693	kropacek@geoteegeo.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]

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 1500/13 - 234

V Olomouci dne 3.12. 2013

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

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

Porada se uskutečnila v sídle spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, v pondělí dne 4. listopadu 2013.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUC
IČ 64610357
DIČ CZ64610357 ③



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

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

ROZDĚLOVNÍK:

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

Zasláno elektronicky:

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

Z á p i s

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

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

Jednání se uskutečnilo dne 4. listopadu 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.,
Legionářská 8, Olomouc, ve velké poradní místnosti v 6.patře.

Pozvaní: dle Listiny pozvaných (rozdělovník)
Účastníci jednání: dle. přiložené Listiny přítomných
Omluvení z jednání: ČD Cargo, a.s. (Libor Kukula)

Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných

1. Úvod

Jednání dne 4.11.2013 bylo svoláno profesním garantem za účelem seznámení všech jejích účastníků s pozemními stavebními objekty, s návrhem řešení jednotlivých stavebních objektů, s postupem projektových prací a s realizací místního šetření v rámci zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby " Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou ".

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

2. Základní údaje stavby

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

3. Technické řešení díla – stavební část

Kabelovody, kolektory

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

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

Celková délka kabelovodu je cca 879 m.

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Protihlukové objekty

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

PHS 1 km 17,490 – 17,620

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

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

PHS 2 km 19,435 – 19,556

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

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

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

PHS 3 km 20,310 – 20,740

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

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

PHS 4 km 20,310 – 20,506

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

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

PHS 5 km 20,490 – 20,720

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

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

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Pozemní stavební objekty

Pozemní objekty budov

SO 01-15-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy výpravní budovy

Stávající stav:

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

Technické řešení:

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

Technické zařízení budov

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

Přípojky na inženýrské sítě

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

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

Stávající výpravní budova je v majetku ČD a.s. ve správě RSM.

Navržené řešení:

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Výpravní budova bude po provedení stavby nadále obsazena výpravčím, který bude zajišťovat prodej jízdenek. Nové dispoziční řešení je následující. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, ve stávající volné místnosti dispozičně umístěné mezi dopravní kanceláří a čekárnou bude umístěna nová stavědlová ústředna vybavená dvěma skříněmi zabezpečovacího zařízení a jednou datovou skříní sdělovacího zařízení. Ze stávající kabelové šachty před výpravní budovou bude proveden kabelový přívod do nové stavědlové ústředny pomocí kabelového žlabu. Šatna a WC pro zaměstnance zůstanou stávající bez stavebních úprav. Je navržena výměna vnějšího okna a dveří v nové technologické místnosti za okno a dveře plastové shodné s oknem v dopravní kanceláři. Okno a dveře budou zabezpečeny proti vniknutí. Fasáda objektu zůstane původní, nebude v rámci stavby zateplena. Střešní plášť zůstane stávající, jeho technický stav není ideální, v rámci jiné stavby (rekonstrukce výpravní budovy) doporučuji výměnu střešního pláště. V současné době nemá projektant informace o zatékání do objektu.

Rozvody technického zařízení budovy zůstanou stávající kromě nové silnoproudé elektroinstalace v nové stavědlové ústředně a doplnění elektroinstalace v dopravní kanceláři. Na výpravní budově bude proveden nový hromosvod z důvodu umístění nové dopravní technologie v budově.

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

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

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

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

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

Technické řešení:

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

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

Technické zařízení budov

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

Přípojky na inženýrské sítě

Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na rozvod pitné vody (HUV a podružný vodoměr je umístěn v místnosti 0P43 chodba), rozvod plynu (plynoměr je umístěn ve skříni na bytovém domě, dle sdělení ČD, a.s. je zřízeno věcné břemeno), na rozvodnou soustavu elektrické energie (měření pro celou železniční stanici je v samostatném objektu trafostanice 22/0,4kV, tři podružná měření pro objekt výpravní budovy, elektrorozvodna 6kV a pro bytový dům jsou také umístěna v objektu trafostanice 22/0,4kV). Dešťová kanalizace je zaústěna do kanalizace SŽDC, stávající splašková kanalizace je z objektu výpravní budovy (blok B, C) svedena do septiku s přepadem do dešťové kanalizace. Splašková kanalizace ze sousedního bytového domu (blok A) a z objektu vlakových čet je zaústěna do samostatných septiků s přepadem do dešťové kanalizace.

Sousední bytový dům je napojen na pitnou vodu pomocí vodovodního potrubí, které vede přes výpravní budovu (blok B a C), mezi objektem výpravní budovy a bytovým domem je potrubí uloženo v zemi, v sociálním zařízení v místnosti 0P01 umývárna je v šachtě umístěn podružný vodoměr. Bytový dům je napojen na elektrickou rozvodnou soustavu z kabelové skříně KS1 umístěné na jihovýchodní fasádě výpravní budovy (blok B) kabelem NN uloženým v zemi. Objekt vlakových čet je napojen na rozvod pitné vody a rozvodnou soustavu elektrické energie z bytového domu.

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

Stávající výpravní budova je v majetku ČD a.s. ve správě RSM

Navržené řešení:

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

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

BLOK B (ČD Cargo, a.s.)

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

BLOK C (SŽDC, s.o)

- 1 výpravčí ve 12 hod dvojsměnném provozu, pro dimenzování šaten 5 výpravčích
- 2 pracovníci SSZT pro dimenzování místnosti OP51 šatna SSZT a pro sociální zařízení

BLOK A (prodaný objekt, dům č.p.35, sdružení vlastníků bytového domu)

- 9 osob

Údaje o využívaných a volných plochách v budově:

Volné místnosti ve stávajícím stavu:

OP34 ostatní technologie – 9,0m², OP41 sklad hořlavin – 12,1m², OP44 šatna – 21,3m², OP45 kancelář – 21,5m², celkem = 63,9 m²

Volné místnosti v novém stavu: OP53 Releová místnost - 65,9m²

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

OP11 WC muži (veřejnost) – 1,4m², OP12 WC ženy (veřejnost) – 1,7m², OP13 předsín – 1,5m², OP14 WC bezbariérové – 2,2m², OP15 WC muži předsín – 3,5m², OP24 hala – stávající 65,6m², OP24 hala – nová 55,6m².

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

Dispoziční řešení:

Nové dispoziční řešení je následující. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena v prostorech stávající šatny OP29, sdělovací místnost OP31 zůstane na svém původním místě, vybavení bude doplněno o dvě skříně 600x600 výšky 1800mm, nová stavební ústředna vznikne spojením stávajících místností – OP45 kancelář (volná místnost), OP46 šatna SSZT a OP47 dílna (SSZT). Po přepojení řízení provozu do nové stavební ústředny bude původní releová místnost odpojena a zabezpečovací zařízení demontováno. Uvolní se také místnosti, které byly technologicky spojené s releovou místností - akumulátorovna, předsín, elektrorozvodna (napájecí stojany), sklad (měniče). Tyto místnosti budou využity na vybudování nových prostor SSZT – OP51 šatna SSZT, OP49 dílna, OP48 sklad dílny. Původní releová místnost OP53 zůstane zatím volná pro budoucí využití vlastníkem objektu. Místnost bude temperována na 10st. C s možností regulace teploty na 20 st.C. Ze stávající místnosti OP44 šatna, která je nyní volná, bude vybudována nová rozvodna NN OP44, stávající elektrorozvodna 6kV OP42 zůstane bez dispozičních změn. Zdroje pro stavební ústřednu budou umístěny v místnosti napájení OP41, která vznikne z místnosti OP41 sklad hořlavin, jež je v současnosti volná. Původní místnosti OP34 ostatní technologie a OP35 sprcha budou spojeny a upraveny na kabelovou místnost OP34. Vstup kabelů do výpravní budovy z kabelovodu bude do kabelové místnosti OP34. Stavební ústředna, kabelová místnost a místnost napájená budou propojeny kabelovými žlaby nad skříněmi technologie, které mají výšku 2,45m. Vzhledem k rozsahu návrhu rekonstrukce je investorem vyžadována i rekonstrukce sociálního zařízení. Ve výpravní budově v rekonstruované části B nebude víc než pět zaměstnanců, v souladu s nařízením vlády 361/2007 Sb je možno navrhnout společné sociální zařízení. Stávající sprcha bude zrušena, protože v těchto prostorech je navržena nová kabelová místnost OP34. V původních prostorech WC muži, WC ženy bude umístěno nové společné sociální zařízení - předsín WC, společný záchod, sprcha, úklidová komora.

Technické řešení:

Podlahy v nových technologických místnostech budou navrženy na požadované užité zatížení – OP41 místnost napájení - 1200 kg/m², OP46 stavební ústředna - 500 kg/m².

Je navržena výměna vnějších oken a dveří dle nového dispozičního řešení v části objektu, kde bude provedena rekonstrukce (blok B). Okna technologických místností budou zabezpečena proti vniknutí V části objektu, kterou využívá Cargo, a.s. (sociální zařízení, kanceláře) budou ponechána původní okna. Fasáda objektu v části B bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem. Bude proveden nový střešní plášť s přidanou tepelnou izolací a novou hydroizolací. Stávající nosná střešní konstrukce tvořená prefabrikovanými betonovými vazníky a betonovými střešními deskami SZD je zakrytá podhledem. Vizuální prohlídkou střechy z horní vnější strany a ze spodní strany pod pohledem nebyly odhaleny žádné známky významného poškození, přetížení, degradace nebo přetvoření.

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

Stavební úpravy dle vyhlášky 398/2009 Sb.

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

Technické zařízení budov

Budou provedeny nové rozvody technického zařízení budovy. Bude provedena nová splašková kanalizace a nové rozvody vody ve výpravní budově (blok C). V dalším stupni projektové dokumentace bude proveden v rámci průzkumů monitoring kanalizace. Pokud bude zjištěn vyhovující technický stav kanalizace, tak bude ležatá kanalizace ponechána a bude provedeno pouze napojení kanalizace v prostoru nového sociálního zařízení. V rekonstruované části výpravní budovy v místnostech s návrhovou vnitřní teplotou 20 st.C (dopravní kancelář, pracoviště posunu) bude ponechán stávající systém teplovodního vytápění se zdrojem tepla v centrální kotelně 0P17. V dopravní kanceláři budou ponechána ta tělesa ústředního vytápění, která jsou v dobrém technickém stavu. K těmto tělesům navrhuje projektant provést nový horní rozvod z centrální kotelně 0P17 s patním měřičem tepla umístěným v kotelně 0P17. Vytápění nových technologických místností je navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů. Stávající tělesa UV budou v nových technologických místnostech demontována. Místnosti 0P41 místnost napájení a 0P45 stavební ústředna budou vybaveny klimatizací. Sociální zařízení bude větráno podtlakovým lokáním nuceným větráním. V celé části bloku B bude provedena nová vnitřní silnoproudá elektroinstalace. Na střeše výpravní budovy bude proveden nový hromosvod z důvodu výměny střešního pláště a umístění nové dopravní technologie v objektu. Antény na střeše budou ponechány stávající. Místnost napájení 0P41 a stavební ústředna 0P45 budou vybaveny autonomním samozhášecím systémem (ASHS). Objekt bude vybaven systémem elektrické požární signalizace (EPS).

Přípojky na inženýrské sítě

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

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

Projektant pracuje na nalezení optimálního řešení likvidace dešťových a splaškových vod. Likvidaci splaškových vod navrhuje projektant pomocí nové ČOV se zaústěním do dešťové kanalizace. Likvidaci dešťových vod navrhuje projektant pomocí retence a vsakování, což ukládá platná legislativa. Tento návrh si vyžádal hydrogeologický průzkum, který se nyní zpracovává. V dosahu výpravní budovy není žádná funkční splašková ani dešťová kanalizace.

Provizorní stav:

Stávající technologie umístěná ve stávající relové místnosti 0P53 bude v činnosti po dobu výstavby do SP 3, kdy bude aktivováno nové zařízení umístěné v nově vybudované stavební ústředně 0P51. Po přepnutí bude stávající relová místnost vyklizena a stavebně upravena.

Provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena v místnost 0P29 šatna (výpravčí). Tato místnost bude i během rekonstrukce plnit funkci šatny pro výpravčí se stávajícím vybavením skříňkami. Během rekonstrukce není možno zachovat prodej jízdenek ve stávající místnosti 0P26 pokladna, protože místnost je příliš vzdálená od provizorní dopravní kanceláře. Náhradní prodej jízdenek je možno řešit např. pomocí automatu na jízdenky nebo vzhledem k malé frekvenci cestujících prodej jízdenek během stavby dočasně přerušit. Variantně je možno provizorní šatnu výpravčích umístit během stavby do místnosti pokladny 0P26. Jako provizorní WC pro výpravčí bude sloužit WC pro veřejnost (0P11 WC muži, 0P12 WC ženy) přístupné z haly 0P24. Složka SSZT požaduje řešit provizorní prostory hlavně pro uskladnění stávajícího vybavení. Projektant toto bude řešit na místním šetření v žst. Lhotka nad Bečvou (dne 2.12.2013).

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

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

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

Zastřešení nástupiště, přístřešky na nástupišťích**SO 03-15-05 žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu****Stávající stav zastřešení nástupiště:**

V žst. Lhotka nad Bečvou jsou celkem dva stávající nástupištní přístřešky. První přístřešek před výpravní budovou má délku 40m. Druhý přístřešek na ostrovním nástupišti má délku 50m. Oba přístřešky plní také funkci zastřešení vstupů a výstupů ze stávajícího podchodu. Vzhledem k nevyhovujícímu technickému stav stávajících přístřešků a novému dispozičnímu řešení podchodu je navržena demolice stávajícího zastřešení nástupiště.

Navržené řešení:

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

Po dohodě s investorem a vzhledem k primárním požadavkům na zastřešení výstupů z podchodu (bezúdržbovost šikmé plochy výstupů z podchodu při dešti a sněžení, co největší průsvitnost bočních svislých stěn zastřešení) je navrženo v tomto stupni projektové dokumentace řešení s vytažením železobetonových stěn podchodu do výšky 500mm nad povrch nástupiště, svislé stěny provést z bezpečnostního skla v hliníkových rámech, zastřešení z hliníkového trapézového plechu. Odvod dešťových vod pomocí podokapních žlabů a svislých dešťových odpadů do dešťové kanalizace.

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

Projektant navrhuje provést samostatný přístřešek na nástupišti. Přístřešek bude vytvořen ze dvou svislých sloupků a z ocelové konstrukce zastřešení. Střešní krytina bude provedena z pozinkovaného trapézového plechu. Zastřešená typu vlnitost, odvodnění do středu. Rozměry přístřešku 4x6m. Součástí přístřešku budou dvě lavičky a odpadkový koš. Přístřešek bude bez osvětlení.

Zpracovatel: Lubomír Kadala

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

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

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Demolice**SO 03-15-09 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice, zastřešení nástupiště**

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

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

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

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

Zastřešení vstupu do podchodu je v majetku ČD, a.s.
Zastřešení ostrovního nástupiště je v majetku SŽDC, s.o.

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

SO 03-15-10 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice, výměnné stanoviště č.1

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

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

Bude provedena demolice stávajícího objektu.

Zpevněné plochy

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

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

4. Závěr

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

V Olomouci 2.12.2013

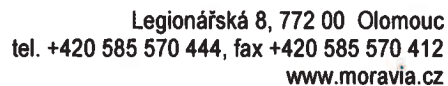
Zpracoval: Ing. Zdeněk Lázníček

LISTINA POZVANÝCH:

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

Zasláno elektronicky:

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



projektová, inženýrská a konzultační společnost
držitel certifikátů ISO 9001:2009, ISO 14001:2005 a OHSAS 18001:2008

Předmět porady: Profesní porada pozemních stavebních objektů 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**

Datum porady: 4.11.2013

[illegible]

z profesní porady ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby:

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

Jednání se uskutečnilo dne 5.11.2013 v sídle generálního projektanta MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc.

Předmětem porady bylo projednání návrhu rekonstrukce **mostních objektů** v úseku trati Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

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

Na vstupní poradě 23.9.2013 byla odsouhlasena koncepce řešení všech propustků spočívající v hydrotechnickém posouzení všech propustků, na základě kterého bude navrženo jejich zrušení či rekonstrukce. Propustky neplnící funkci (zasypané, minimální přítoky nebo bez možnosti odvedení vody mimo drážní těleso) budou navrženy na zrušení. Všechny ostatní budou vzhledem k jejich stáří a stavu přestavěny na nové. Propustky v pásmu Evropsky významné lokality budou nahrazeny rámovými. Ostatní budou provedeny jako trubní. Rušení propustků v úseku 23,106-23,825 bylo projednáno se správcem přilehlého areálu (DEZA). Odvodnění má zajištěno vlastní záustěné do Černého potoka (km 23,037) a s rušením souhlasí.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-01 železniční most v ev. km 16,313

Zpracovatel: ing. Jaroslav Sedláček

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok. Původní konstrukce pod kolejí č. 1 (1934) byla rozšířena i pod kolej č. 2 (1937). Nosné konstrukce jsou zabetonované nosníky I 280 a I 300 o rozpětí 3,4 m umístěné se vzájemným výškovým rozdílem polovin mostu o 0,31 m. Světlá šířka otvoru je 3,0 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Na mostě je nedostatečné šířkové uspořádání, 2,2 m k zábradlí, tl. lože 0,2 m. Izolace je nefunkční a do mostu zatéká. Povrch betonu jsou celoplošně degradované, místy vydrolené do hl. 50 mm. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

Na poradě byly prezentovány výsledky stavebně technického průzkumu mostu, který odhalil špatný stav opěr. U dia vrtu do opěry nebylo možné provést další vyhodnocení, protože měl charakter šterku s pískem bez pojiva. I další vrty vykazovaly dutiny a nízký obsah pojiva.

Pouhé rozšíření spodní stavby i nosné konstrukce jejich přibetonováním (návrh z předešlé porady) by bylo nutné rozšířit o injektáž spodní stavby a celoplošnou izolaci aby nedošlo k opětovné degradaci. Vzhledem ke stáří, stavebnímu stavu, rozsahu sanace a hlavně nejistém výsledku injektáží betonu by byly vynaložené prostředky srovnatelné s výstavbou nového mostu. Proto projektant navrhuje přestavbu na nový železobetonový rám obdobného rozpětí. Z dlouhodobého hlediska se výrazně sníží náklady na budoucí údržbu a opravy, které a kompenzují vyšší cenu novostavby.

Zástupci investora souhlasí s přestavbou objektu. Rozpětí nového objektu bude na základě hydrotechnického posouzení.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-08 železniční most v ev. km 17,577

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Mřenka. Deskový most je z roku 1936 a pod každou kolejí je samostatná spodní stavba i nosná konstrukce. Deska mostu je tvořena zabetonovanými nosníky I č. 45. Celková výška desky je 560 mm. Most je kolmý. Světlost mostu je 6,0 m a rozpětí 6,7 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože na mostě je nedostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,12 a 2,17 m. Spodní povrch betonových desek vykazuje zatékání přes mostovku, spodní příruby nosníků jsou místy odhaleny. Beton říms je značně rozrušen a na opěrách jsou zřetelné povrchové trhliny. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

Propočet zatížitelnosti nosné konstrukce i základové spáry prokázal její dostatečnou únosnost pro vlak UIC. Dle závěrů z předešlé porady bylo navrženo rozšíření mostu novými betonovými částmi na VMP 3,0. Rozšíření u koleje č. 2 činí 1,04 m, u koleje č. 1 0,96 m. Založení nových částí mostu je hlubinné na mikropilotách. Předložený návrh byl prezentován dispozičními výkresy a předpokládal dostačující stav opěr a pevnost jejich betonu. Na předešlé poradě bylo domluveno, že definitivní rozhodnutí o způsobu rekonstrukce mostu bude rozhodnuto po dokončení geotechnického a stavebnětechnického průzkumu.

Bylo projednáno:

Na poradě byly předloženy výsledky geotechnického a stavebnětechnického průzkumu, které dokladují špatný stav betonu opěr. Dle provedených zkoušek je charakteristická pevnost v tlaku betonu jenom 4,0 MPa. Důvodem tak nízké pevnosti je jeho značná nehomogenita, přítomnost četných pórů a dutin a nízký obsah pojiva. Beton nelze zařadit do žádné pevnostní kategorie, a to ani do kategorie dle staršího členění.

Spodní stavba jako celek nevykazuje žádné poruchy ani trhliny zapříčiněné špatným založením anebo stavem betonu. Beton opěr je poškozen spíše povrchově, a to četnými uzavřenými trhlinami a opadáním poškozeného povrchu.

Na základě geotechnického průzkumu byla vypočtena únosnost základové spáry, která je pro vlak UIC dostatečná.

Rozšíření mostu by totiž znamenalo hlubinné založení nových betonových částí, dvě nové dilatační spáry mezi nosními konstrukcemi a nákladnou sanaci stávající spodní stavby a nosné konstrukce, kde by byla nutná injektáž opěr chemickými směsmi a celoplošná reprofilace. Bez této sanace nelze zaručit dlouhodobou dobrou funkci spodní stavby a finanční náklady na ní vynaložené by navíc (dle názoru projektanta) měli být navýšené o novou izolaci spodní stavby, aby tato sanace měla vůbec smysl. To ale znamená potřebu výstavby vysokého pažení v ose os kolejí ve dvou fázích.

Při zmíněném rozsahu prací je zřejmé, že takto navržená rekonstrukce mostu je neefektivní i nebezpečná zároveň, protože při injektáži betonu obecně nelze zaručit dobrý výsledek.

Na základě tohoto průzkumu a na doporučení projektanta, zástupci investora rozhodli o celkově přestavbě tohoto mostu, tzn. výstavbě nové mostní konstrukce. Bude se jednat o železobetonový polorám založený plošně. Jeho rozpětí vyplyne z hydrotechnického posouzení.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 03-19-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod

Zpracovatel: ing. Pavel Šedivý

Stávající stav:

V žst. Lhotka nad Bečvou je stávající podchod převádějící staniční koleje č.1,3,5,7a umožňuje mimoúrovňový přístup cestujícím na ostrovní nástupiště. Podchod je uzavřený železobetonový rám o světlé šířce 3,0 m a sv. výšce 2,55 m. Délka podchodu je 28,0 m. Podchod je z roku 1965. Výstup z podchodu zabezpečují schodišťová ramena tvořená železobetonovým polorámem. V polovině tubusu podchodu je místnost, zabezpečená plechovými dveřmi, pro umístění plovákové čerpadlo, které přečerpává vodu vniklou do podchodu do revizní šachty. Stávající podchod je v nevyhovujícím stavu, v mnoha místech prolíná do tubusu voda, odvodňovací systém je nefunkční, obetonávky izolací jsou odtržené a odmrzlé a v neposlední řadě podchod je nevyhovující pro zabezpečení pohybu imobilních cestujících.

Přípravná dokumentace:

V rámci projektu je navržen nový podchod, který bude splňovat požadavky na interoperabilitu a zabezpečí mimoúrovňový přístup z prostoru před výpravní budovou na nové ostrovní nástupiště.

Na poradě byly předloženy výkresy – půdorys, řezy podchodem (příčný a podélný) a podélné řezy schodištěm a přístupovým chodníkem na ostrovní nástupiště.

Stávající podchod bude vybourán a v jeho ose se vybuduje nový železobetonový uzavřený rám tubusu o sv. šířce 3,0 m a sv. výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,52 m). Přístupy do podchodu budou zabezpečovat přístupové chodníky ve spádu 8,33% a v prostoru u výpravní budovy jednoramenným schodištěm. Tyto přístupy budou konstrukčně tvořeny z železobetonových polorámů.

Pochozí plochy chodníků budou z betonu povrchově upraveného drážkováním proti skluzu, schodišťové stupně a podlaha v tubusu podchodu budou z kamenné dlažby.

Z důvodu vysoké hladiny spodní vody je izolace podchodu navržena jako tlaková. V tubusu podchodu bude umístěna čerpací jímka, ve které bude umístěno plovákové čerpadlo, které v případě zvýšení hladiny vody v čerpací jínce, odčerpá vodu do přilehlé kanalizace.

Stěny na polorámech a v tubusu podchodu, včetně stropu, jsou navrženy v kvalitě pohledového betonu PB3.

Toto řešení bylo přítomnými schváleno a odsouhlaseno.

Dále v rámci diskuze byl projednán způsob zastřešení přístupových částí do podchodu. Přítomni se shodli, že v rámci bezpečnosti na přístupových plochách (déšť, voda, namrzání) je vhodné prosklené zastřešení s dostatečným přesahem před vstupy. Zastřešení přístupových chodníků a schodiště je řešeno v rámci jiného SO.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 04-19-01 železniční most v ev. km 21,847

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes Jasenický potok. Železobetonový deskový most je z roku 1964 a pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce, spodní stavba je společná. Železobetonová deska mostu je tlustá 0,49 až 0,7 m. Světlost mostu je 7,14 m (kolmá) a 7,46 m (šikmá), rozpětí je 7,99 m (kolmé) a 8,4 m (šikmé). Úhel šikmosti je 72,9°. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože je na mostě dostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,77 m. Dilatační spárou mezi deskami prosakuje voda. Na opěrách jsou trhliny šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích a výluhy pojiv. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

V daném (staničním) úseku železniční trati dochází k rozšíření osové vzdálenosti kolejí z 4,0 na 4,75 m, což se projeví i na mostě (odsun koleje č. 2 o 0,64 až 0,82 m). Most bude rozšířen a to na VMP 3,0 na obou stranách.

Nové železobetonové přibetonávky budou založeny na mikropilotách a k stávající konstrukci budou ukotveny trny. Rozšíření bude na každé straně odlišné. U koleje č.1 dojde k rozšíření opěry a desky o 0,97 m, což znamená, že nová římsa na rozšiřující desce nebude mít konzolu. U koleje č.2 bude z důvodu většího odsunu koleje směrem od mostu deska rozšířena o 1,72 m a opěra o 1,1 m. Římsa bude tedy uložena na konzole šířky 0,62 m.

Součástí nových betonových částí budou i rovnoběžná křídla, která budou oproti stávajícímu stavu prodloužena na sklon svahu od koryta potoka 1:1,5 plus rezerva.

Dále dojde k výměně izolace a částečné sanaci betonových ploch. Odláždění pod mostem bude v místech zasažených výkopy obnoveno v přibližně původním rozsahu.

Zatížitelnost stávající konstrukce je předběžně určena na hodnotu 1,02 a spodní stavby na 1,31.

Bylo projednáno:

Zástupci investora s řešením rekonstrukce mostu souhlasili. Během diskuse bylo domluveno, že nové betonové části budou k stávající konstrukci ukotveny jenom v místě opěr a mezi deskami bude provedena dilatační spára. Nové betonové části budou staticky fungovat jako polorámy založeny hlubinně.

Dále bylo domluveno, že izolace bude obnovena jenom na železobetonové desce, stávající spodní stavba, kromě pracovní spáry mezi úložním prahem a opěrou izolována nebude. Odvodnění rubu bude střechovité, s vyústěním přes opěry nových částí mostu.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou***SO 04-19-03 železniční most v ev. km 22,777***

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes občasný vodní tok. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I350, pod kolejemi je 23 kusů nosníků, šikmé rozpětí NK = 5.2 m, šikmost přemostění 60°, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách, byla provedena nová izolace svedená do příčných drenáží, které jsou vyvedeny za opěry. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2.

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu, ponecháme most bez úpravy. Na zpracovatele kolejového svršku vzneseme pouze požadavek na zvětšení tl. šterkového lože, tak aby min. tl. lože pod prahcem byla 350 mm. Do další porady bude ověřena zatížitelnost spodní stavby, změna koncepce z tohoto titulu se nepředpokládá.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou***SO 04-19-04 železniční most v ev. km 23,037***

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Černý (Byninský). Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I280, pod kolejemi je 18 kusů nosníků, rozpětí NK = 3.5m, uložení NK je kolmé, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2 .

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu a vyhovující přechodnosti, ponecháme stávající nosné konstrukce bez úpravy.

Základová spára je v hloubce 0.67 m pod terénem. Z toho titulu je spodní stavba posouzena bez úlevných opatření SR5. Zatížitelnost spodní stavby nevyhoví a základy budou proto podchyceny jednou řadou mikropilot. Mikropiloty budou vrtány přes celou spodní stavbu, hlavy pilot budou spojeny se spodní stavbou přes dobetonávku úložných prahů.

Na mostě se provede nová hydroizolace včetně ochranné vrstvy. Voda bude svedena do příčné drenáže za opěry, která bude vyvedena na okolní svahy.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-03 železniční propustek v ev. km 16,953

SO 02-19-05 železniční propustek v ev. km 17,282

SO 04-19-07 železniční propustek v ev. km 23,473

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou navrženy na přestavbu za trubní DN1000 nebo DN 800. Bude použito jednotné ukončení objektu na obou stranách, tzn. šikmé svahové, nebo rovnoběžná čelní zídka.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-09 železniční propustek v ev. km 17,800

SO 02-19-10 železniční propustek v ev. km 18,202

SO 02-19-11 železniční propustek v ev. km 18,351

SO 02-19-14 železniční propustek v ev. km 19,112

SO 02-19-15 železniční propustek v ev. km 19,483

SO 02-19-16 železniční propustek v ev. km 19,939

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou umístěny v Evropsky významné lokalitě a budou nahrazeny rámovými. Vzhledem k možné prefabrikaci je preferován jednotný rozměr. Optimální je otvor rámu 1,2x1,2m, který bude zapuštěn dle výšky násypu. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými bermami. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu. Rámy budou opatřeny izolací z natavovaných pásů s tvrdou ochranou.

Křídla budou rovnoběžná s tratí, zavěšená na nosné konstrukci.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-02 železniční propustek v ev. km 16,718

SO 02-19-04 železniční propustek v ev. km 17,086

SO 02-19-07 železniční propustek v ev. km 17,342

SO 02-19-13 železniční propustek v ev. km 18,886

SO 04-19-02 železniční propustek v ev. km 22,010

SO 04-19-05 železniční propustek v ev. km 23,106

SO 04-19-06 železniční propustek v ev. km 23,288

SO 04-19-08 železniční propustek v ev. km 23,825

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou zasypané nebo není možné odvedení vody mimo drážní těleso z důvodu výškového uspořádání terénu. Území odvodňované je velmi malé a z hydrotechnického posouzení vyplývá možnost jejich zrušení. Propustky budou zrušeny ubouráním min. 1,2 m pod niveletou a zasypany.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-12 železniční propustek v ev. km 18,582

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Nosná konstrukce propustků je tvořena zabetonovanými kolejnicemi z roku 1928 k. č. 1 a 1933 k. č. 2. Rozpětí kolejnic je 2,3m světlost otvoru $b/h = 2000/1380$ mm. Do propustku je zaústěna meliorace od obce Lešná.

Nový stav:

Vzhledem ke stáří konstrukce a stavebnětechnickému stavu, navrhujeme novou konstrukci z uzavřeného železobetonového rámu. Světlosti budou dodrženy dle původní konstrukce. Konstrukce bude respektovat stávající úpravu toku pod mostem.

Základní prvky technického řešení : kolejové lože nad propustkem bude polozapuštěné. Římky jsou osazeny zábradlím z L profilů. Nosná konstrukce rámu je monolitická bez dilatace mezi kolejemi. Založení je plošné přes vrstvu podkladního betonu. Izolace tubusu proti zemní vlhkosti a stékající vodě je provedena po celém obvodu a bude preferována z natavovaných pasů. Zakončení propustku je přes čelní rovnoběžné křídla zavěšené na tubusu rámu. Podkladní beton se zakončí na obou stranách prahu, hloubka založení min 1.1m pod ÚT. Rozsah odláždění je přizpůsoben okolnímu terénu a hranicím pozemku SŽDC.

Technické řešení je pro tento stupeň dokumentace považováno za projednané

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-09 železniční propustek v ev. km 24,216

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Objekt je v současnosti zasypán, nachází se v bezprostřední blízkost železničního přejezdu na Hranické ulici. Z objektu je patrná nosná konstrukce která původně převáděla patrně vlečkovou kolej. Dle archivní dokumentace se jedná o most světlosti 4 m. šikmosti 62° která odpovídá šikmosti Hranické ulice vzhledem ke kolejím. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků.

Nový stav:

Most se zruší bez náhrady. NK se zbourá a prostor mezi opěrami se vyplní vhodným materiálem.

Pozn.: Z rozhodnutí investora dochází ke zkrácení rekonstruovaného úseku a tento objekt vypadá ze stavby

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-10 železniční propustek v ev. km 24,411

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav i nový stav:

Objekt je zasypán, dle archivní dokumentace trouba DN600. Na trati není patrný vtok ani výtok. Propustek k ničemu neslouží pokud bude ve stavbě nalezen bude zrušen v rámci železničního spodku.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 02-19-06 - t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou,
silniční nadjezd v km 17,300
Zpracovatel: Ing. Kamil Jordan

Stávající stav:

Jedná se o 3 polový kolmý most o délce přemostění 30,4m. Nosná konstrukce je ŽB monolitický rám s plošným založením. Světlosti krajních polí jsou 8,94m, vnitřní pole má světlost 11,44m. světla výška je 5,3m. Most je jednopruhový, šířka vozovky na mostě je 3,14m. Bezpečnostní zařízení je ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní, římsy a obruby jsou monolitické železobetonové.

Nový stav – zdůvodnění řešení:

Při nadvýšení nivelety kolejí dojde ke zmenšení světlé výšky pod mostem a nemožnosti umístění trakčního vedení. Nadvýšení kolejí je v místě křížení +0,1m (z důvodů navázání na související objekty a geologii podloží není možné v tomto místě niveletu snižovat). Při požadavku projektanta trakčního vedení na světlou výšku 6,2m je nutno podhled NK umístit min o +0,93m nad stávající podhled NK. Z těchto důvodů bude stávající most zcela zdemolován a nahrazen mostem novým, který vyhoví požadavkům na novou kolej a trakční vedení. Nový most si vynutí úpravu stávající silnice a to v nezbytně nutném úseku pro plynulé výškové a směrové napojení na stávající stav

Nový stav – varianty technického řešení:

Byly navrženy 2 varianty mostní konstrukce a 2 varianty silničního řešení.

Silniční řešení :

Var.A) Celková délka úpravy 220m, silnice dvoupruhová, složená z přechodnicového oblouku, přímého úseku na mostě a kruhového oblouku. Šířka vozovky na mostě 6,0m, mimo most plynule napojení na stávající stav tj. 3÷4m. Držena je pravá strana stávající vozovky (vnější strana oblouku), rozšíření silnice je provedeno dovnitř. Směrové poloměry oblouku budou 80, resp.400m. Výškově bude dotčený úsek ve výškovém zakružovacím oblouku o poloměru 250m umístěném v ose křížení silnice a tratě (z důvodů minimalizace úpravy a navazujících úseků).

Návrhová rychlost na dotčeném úseku bude 30 km/h. Z důvodů nadvyšování již stávajícího náspu silnice a napojení na stávající stav není možné provést dotčený úsek s větší návrhovou rychlostí. Konstrukce vozovky je navržena D1-N-2 o celk. tl. 0,45m. Bezpečnostní zařízení bude tvořit ocelové svodidlo s úrovní zadržení H1.

Dosypání svahu bude ve sklonu max. 1:1. Zajištění svahu proti sesunutí bude zářezem do stávajícího tělesa a vyztužení geomřížemi.

Var.B) Délka úpravy, směrové a výškové vedení, konstrukce vozovky, bez. zař., dosypání svahu dtto var.A.

Změna oproti var. A je v šířkovém uspořádání, které je zvoleno dle stávajícího stavu. V celém úseku bude silnice jednopruhová. Na mostě bude šířka vozovky 4,0m, mimo most bude plynule navazovat na stávající stav tj.3÷4m. Za mostem ve směru staničení bude provedena vyhybna délky 35m (vč.náběhů) o šířce 5,5m.

Řešení mostu :

Var.1) most o 3 polích. NK bude spojitý nosník uložený vrubovým kloubem na pilířích a elastomerovými ložisky na opěrách. Délka přemostění 34,4m, světlosti jednotlivých polí 9,6 + 14,0 + 9,6m. Nosná konstrukce bude železobetonová spřažená deska se zabetonovanými ocelovými svařovanými nosníky proměnné výšky (z důvodů náběhu nad pilířem). Spodní stavba bude železobetonová masivní. Dilatační závěry budou nad opěrami a to na OP1 povrchový mostní závěr jednoprofilový, lamelový a nad

OP4 podpovrchový flexibilní celopryžový mostní závěr. Přechodová oblast bude se samostatným přechodovým klínem z hubeného betonu. Založení bude na ŽB pilotách. Odrasné pruhy budou ŽB, monolitické, římsy z lícních prefabrikátů. Prostorové řešení bude vycházet ze zvolené varianty silničního řešení, tzn. šířka vozovky bude 4,0m nebo 6,0m. Bezpečnostní zařízení bude ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní ZSNH4/H1.

Stojky nového mostu budou 5,0m od osy kolejí. Účinky mimořádného zatížení tj. náraz vlaku do stojky budou uvažovány jako při rychlostech do 120 km/h.

- Var.2) most o 1 poli. NK bude ocelový svařovaný parapetní nosník s dolní mostovkou o délce přemostění 33,0m. Hlavní nosník bude prom. výšky, horní pás bude parabolicky zakřivený. Mostovku bude tvořit spřažená ŽB deska se svařovanými ocelovými nosníky. Uložení mostu bude na hrncových ložiskách. Mostní závěry, opěry, přechodové oblasti a založení dtto opěry ve variantě 1). Bezpečnostní zařízení bude ocelové svodidlo MS4/H2, odrasné pruhy budou ŽB monolitické. Prostorové řešení bude vycházet ze zvolené varianty silničního řešení, tzn. šířka vozovky bude 4,0m nebo 6,0m – dtto var.1.

Připomínky k navrhovanému řešení:

- Preferována je varianta ocelového jednopolevého mostu.
- Délka úpravy silnice se zkrátí na minimální délku, tj. cca za místo výškového napojení na stávající stav.
- Technické řešení silnice a mostu bez připomínek.
- Do 29.11.2013 rozhodne definitivně investor stavby o zvolené variantě silničního řešení a variantě NK mostu a sdělí toto projektantovi.

Pozn.: Na jednání 21.10.2013 byla vybrána varianta ocelového mostu o 1 poli, která bude rozpracována v tomto stupni dokumentace. Podrobnosti viz samostatný záznam.

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 1225/13 - 235

V Olomouci dne 17.10. 2013

Věc: Pozvánka na vstupní jednání k přípravné dokumentaci stavby v profesi mosty a propustky

Stavba: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

POZVÁNKA

Dovolujeme si Vás pozvat *na vstupní jednání v profesi mosty a propustky*, kterou svoláváme v rámci zpracování přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v sídle spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc – ve velké poradní místnosti v 6.p,

v úterý 5. listopadu 2013 v 9:30 hod.

Předmětem porady bude předložení a projednání technického řešení rekonstrukcí mostních objektů a propustků.

Projednávané objekty:

- propustky: trubní Ø500-1000 (10 ks)
zabetonované kolejnice rozpětí 0,9-2,3 m (9 ks)
- mosty: zabetonované nosníky rozpětí 2,7-3,6 m (6 ks)
železobetonový rám rozpětí 3,25 m - podchod (1 ks)
železobetonový nadjezd (1ks)
- ochranné sítě proti dotyku (1ks)

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUČ
IČ 64610357
DIČ CZ64610357 ③
Jaroslav Sedláček

Ing. Jaroslav Sedláček
garant mostních objektů,
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Sedláček, tel.: 585 570 470, e-mail: sedlacek@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., SS východ se sídlem v Olomouci, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, správa mostů a tunelů, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Krajský úřad Olomouckého kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství, Jeremenkova 1191/40a
779 00 Olomouc

Zasláno elektronicky:

- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Ing. Pur, Ing. Malina, Ing. Vrána, Ing. Vachutka, Ing. Jordán, Ing. Hollý, Ing. Šedivý, Ing. Čech.
- Městys Hustopeče, Ing. Vozáková
- Obec Choryně, p. Hadvičák
- Obec Lešná, ing. Šnajdar
- Povodí Moravy, ing. Poruba
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Reichlová,
- Správa silnic Olomouckého kraje, Ing. Ostřejš

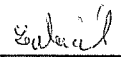

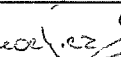
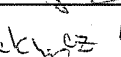
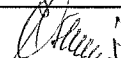
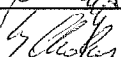

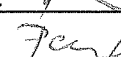
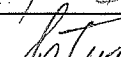
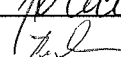

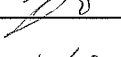
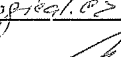
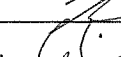
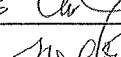
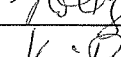
Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní jednání ke zpracování přípravné dokumentace v profesi mosty, propustky

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

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

Datum porady: 5.11.2013

Titl, příjmení, jméno	Zastupuje	Telefon	Email	Podpis
ING. SEDLÁČEK JAROSLAV	MORAVIA CONSULT OL	585 570 470	SEDLACEK@MORAVIA.CZ	
KREJČÍŘOVÁ JANA	SETE CR SMT OL	977742790	KREJCIROVA@SETE.CZ	
BARTOŠEK JAN	KUOK-ODSH	585 508 308	j.bartos@kv-olomoucky.cz	
KRUŠA PAVEL	KUOK-ODSH	585 508 484	p.krusa@kv-olomoucky.cz	
OSTREJS JAROSLAV	SSOK, p.o.	724 532 579	ostrejs@ssok.cz	
ING. CHALUPA TOMÁŠ	SDUC SSV	606764797	chalupa@sduc.cz	
VRANA ZDENĚK	MORAVIA CONSULT	571611297	vrana@moravia.cz	
HALKOVÁ BARBORA	MORAVIA CONSULT	585570772	halikova@moravia.cz	
ING. ŠABLÍK	Ag Pol. s.r.o.	723 508 294	sabliz@agpol.cz	
PODUBA MILAN	Parodi Motory	725 041670	poduba@pmo.cz	
BURDÍKOVÁ PAVLÍNA	-H-	602 768 980	burdikova@mac.cz	
RECHLOVÁ PETRA	ECOLOGICAL CONSULTING a.s.	783 416 256	petra.rechlova@ecological.cz	
ING. JORDAN KAMIL	MORAVIA CONSULT		jordan@moravia.cz	
HALINA JIŘÍ	-H-	605 439937	halina@macv.cz	
HOLLÝ MARIAN	-H-	585 570 463	holl7@moravia.cz	
PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 469 731 577 808	pur@moravia.cz	

Z á z n a m

z porady profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejnění, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení) ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení) stavby

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

Jednání se uskutečnilo dne 7. listopadu 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

Přítomní : viz listina přítomných v příloze záznamu.

Úvod :

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem seznámení všech zúčastněných s rozpracovaným technickým řešením navrženým v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou " v profesích elektro (tj. profesích silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejnění, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení).

V úvodu byli zúčastnění informováni HIPem stavby o rozhodnutí investora zkrátit rozsah zamýšlené stavby do cca km 24,040; tj. na začátku přechodnice směrového oblouku před vjezdem do ŽST Valašské Meziříčí, a to z důvodu komplikovaných protihlukových opatření.

Zabezpečovací zařízení:

Stávající stav:

ŽST Hustopeče nad Bečvou je vybavena zabezpečovacím zařízením (dále SZZ) typu reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) AŽD 71, rok výstavby 1981, které je ovládáno z ovládacího stolu v dopravní kanceláři (DK) v km 15,379. Kolejové obvody (KO) jsou dvoupásové se signální frekvencí 275 Hz se stykovými transformátory DT0,75 a kolejovými relé DSŠ-12 (KO 4300). Kódování pro vlakový zabezpečovač je v kolejích 1 a 2 v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna v reléových domcích (RD) v km 15,470 – jeden RD s technologií SZZ složený ze tří laminátových RD a druhý RD s obvody napájení. Ve stanici jsou čtyři dopravní koleje a jedna kolej kusá. Ve směru Hranice na Moravě je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) typu obousměrné automatické hradlo (AH) s KO 4300 a KO 3500 (dvoupásové KO se stykovými transformátory DT 0,2-1000 s kolejovými relé DSŠ-12 se signální frekvencí 75 Hz) z roku 1981.

Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-82 s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz se stykovými transformátory DT 0,2-1000 a s kolejovými relé DSŠ-12 (KO 2796) z roku 2003. V km 18,889 je přejezd účelové komunikace s přejezdovým zařízením světelným (PZS) 3SBI (P8050) z roku 2003, kontrola je umístěna v DK Lhotka nad Bečvou a technologie v RD v blízkosti přejezdu.

ŽST Lhotka nad Bečvou je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výstavby 1977. KO dvoupásové 275 Hz (KO 4300). Kódování pro vlakový zabezpečovač je v kolejích 1, 2, 3 a 4 v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně (SÚ) a ovládání v DK v km 20,840. Ve stanici je devět dopravních kolejí a tři kusé koleje. Na kolejiště ŽST navazuje kolejiště vlečky DEZA, a.s.; zabezpečené ZZ typu WSSB. V km 21,815 je na křížení s místní komunikací III. třídy (ulice Hranická) PZS 3SNI (P8051) typu AŽD 71 z roku 1977 s kontrolou v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Technologie PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-74 (UAB) s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz se stykovými transformátory DT 0,2-1000 a soubory KAV-2 a FID-2 (KO 2182).

ŽST Valašské Meziříčí je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ s číslicovou volbou, rok výstavby 1975. KO jsou se signální frekvencí 50 Hz (KO 2796 dvoupásové s kolejovými relé DSR-12 a DSŠ-12 a KO 2791 jednopásové s kolejovými relé MNVŠ-2-1000/1000). Technologie SZZ je umístěna ve SÚ a ovládání v DK v km 25,055. V km 24,233 je na křížení železniční trati se silnicí III. třídy (ulice Hranická) PZS 3SNI (P8052) typu AŽD 71 z roku 1975 s kontrolou v DK ŽST Valašské Meziříčí. Technologie PZS je umístěna v reléové skříni (RS) a baterie v bateriové studni v blízkosti přejezdu.

Navrhované řešení:

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ):

PS 01-28-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ – v rámci tohoto PS bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Technologie SZZ bude doplněna stojanem (skříní) úvazky a skříní TZZ. Vzhledem ke stávajícímu umístění technologie SZZ a jeho plánovanému přemístění do nových prostor bude ve stavební části této projektové dokumentace upravena místnost ve stávající výpravní budově, kde bude v levé části místnosti (při pohledu od kolejiště) umístěna doplňovaná technologie SZZ a v pravé části technologie sdělovacího zařízení. Kabelové přírady k nově budovanému zařízení budou přivedeny kabelovými šachtami a kabelovým kanálkem v podlaze místnosti. Nově upravovaná místnost nebude vybavena klimatizací ani zařízením autonomního samozhášecího systému (ASHS).

Provozní soubor bude členěn na dvě části PS 01-28-01.1 žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ a PS 01-28-01.2 žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ.

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ – v rámci tohoto PS bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle navrženého kolejového řešení. V definitivním stavu ŽST je plánováno se sedmi dopravními kolejemi (číslovány od výpravní budovy 3 až 10), manipulačními kolejemi (5, 7) a dvěma kusými kolejemi (4a a 14). Manipulační kolej č. 7 bude oproti původně plánované délce cca 460 m zkrácena na cca 210 m z důvodu výstavby kabelovodu. Kolejiště ŽST bude propojeno s kolejištěm vlečky DEZA, a. s., na obou zhlavích – na meziřičském výhybkovou spojkou 10/11 a na hustopečském výhybkou 24.

Na dnešním jednání byl předložen pracovní návrh situačního schéma zabezpečovacího zařízení. Pomocné stavědlo PSt. 1 v sudé skupině na meziřičském zhlaví, jehož zřízení bylo projednáno na vstupní profesní poradě, bude doplněno o PSt. 2 pro ovládání výhybek 10/11 až 14, při podmince předání Vk1-, Vk4- a 6/9+. Rozmístění seřadovacích návěstidel navržené na vstupním jednání a předložené v návrhu situačního schéma bylo doplněno na dnešním jednání o seřadovací návěstidlo před přejezdem v km 21,815 ze směru od ŽST (pro ukončení posunu při obsluze manipulačních kolejí č. 5 a 7). V průběhu dalšího zpracování PD bude dořešena vazba na vlečku DEZA, a. s., a kolej č. 14 (opravna vozů) na valašskomeziřičském zhlaví.

Přenos kódu národního vlakového zabezpečovače (zařízení třídy B dle Technických specifikací interoperability proveden v hlavních (koleje 1, 2) při jízdě na jednosvětlové návěsti také ve zhlaví a záhlaví a v předjízdňových kolejích 3 a 4 pomocí kolejových obvodů. Pro přenos kódu vlakového zabezpečovače bude použito pracovní kmitočtové pásmo 75 Hz.

Použité KO budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům dle technických norem (ČSN 34 2613 požadavky na kolejové obvody s digitálními kolejovými přijímači) a technických specifikací platných pro Českou republiku (ČSN CLC/TS 50238–2 parametry pro Českou republiku) a požadavky dle platných Technických specifikací interoperability (TSI) EU (dnes Rozhodnutí Komise 2012/88/EU) – v ŽST se signální frekvencí v kmitočtovém pásmu 275 Hz. Na trati budou použity KO se signální frekvencí v kmitočtovém pásmu 75 Hz.

Použití počítačů náprav v ŽST, navržené na vstupním jednání bylo rozšířeno o kolej č. 6. Použité počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLC/TS 50238–3.

Součástí SZZ bude vnitřní výstroj a napájení TZZ (autobloků elektronického typu) sousedních traťových úseků. Venkovní prvky SZZ a kabelizace budou provedeny nově. Mezi kabelovou místností SZZ a technologií vlečky DEZA, a. s., bude položen nový vazební kabel, ukončený na hranici stavby (pozemku dráhy) v kabelovém objektu. Jeho dimenze bude projednána s firmou DEZA, a. s. Nová kabelizace bude vycházet z kabelové místnosti přes vstupní kabelovou šachtu do kabelovodu na obě zhlaví a dále k jednotlivým venkovním prvkům v kolejišti. V této části budou kabely umístěny v souběhu s kabely SZ v kabelových žlabech v podpovrchové trase s hloubkou uložení 50 cm. V mezistaničních úsecích budou kabely položeny ve společné kabelové trase s kabely SZ, která je náplní části D.2 (dodávka a pokládka kabelů je součástí PS SZZ – po vjezdové návěstidlo – a dále do trati TZZ, výkopy PS SZ). Z důvodu ochrany před účinky blesku nesmí být žádné uzemnění položeno do kabelové kiny, ve které jsou uloženy kabely SZZ, i když to TN 34 2609 připouští.

Vybudováno bude nové PZS reléového typu v km 21,815 podle rozhodnutí DÚ, které bylo vydáno 29.11.2013. Rozmístění výstražníků bylo projednáno na dnešním jednání a na místním šetření dne 28.11.2013. Přejezd bude osazen dvěma výstražníky s celými závorymi délky 5,50 m. Jeden výstražník, označený „A“ ve směru od asfaltové silnice bude mít jednu světelnou skříň a druhý, označený „B“ ve směru nebezpečných komunikací (z areálu vlečky DEZA, a. s.) dvě. Technologie PZS bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu, který bude umístěn – vzhledem k tomu, že stávající je mimo pozemek dráhy - na pozemku dráhy (na opačné straně kolejí než stávající). Jeho umístění splňuje požadavky na rozhledové poměry přejezdu. Napájení RD bude provedeno ze zdroje SZZ. Kontrolní a ovládací prvky PZS budou umístěny na JOP v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Označení přejezdu bude ponecháno – PZS „B“.

Nová technologie SZZ bude umístěna v rekonstruovaných místnostech výpravní budovy. Kabelová místnost je navržena do místnosti OP35 (bývalá místnost lampárny), místnost napájení do místnosti OP41 (původně sklad PHM) v části výpravní budovy blíže ke kolejím. Vlastní SÚ bude umístěna v místě, které vznikne stavební úpravou místností OP45 až 47 (původní místnost komerčních pracovníků, šatny a dílny SSZT) v části výpravní budovy vzdálenější od kolejiště. Místnosti napájení a SÚ budou vybaveny klimatizací a ASHS. Stávající DK bude stavebně upravena a nově v ní bude umístěno JOP.

Technologie RZZ umístěná ve stávající SÚ bude po dobu stavebních postupů použita jako provizorní zabezpečovací zařízení. Po dobu stavebních úprav DK bude zřízena provizorní DK v sousední místnosti 0P29 (dnes využívané jako šatna). V rámci stavební části PD budou po dohodě s pracovníky SSZT OŘ Olomouc vytipovány prostory pro umístění provizorní dílny a šatny SSZT po dobu výstavby (zejména pro uložení stávajícího vybavení). Po dokončení stavby budou stávající prostory, ve kterých je umístěna technologie RZZ vyklizeny a stavebně upraveny. Ve stávající místnosti 0P49 (dnes místnost napájecích stojanů) bude zřízena dílna SSZT, v místnosti 0P48 (měniče) bude příruční sklad a místnosti 0P51 a 0P52 (předsíň a akumulátorovna) budou upraveny na šatnu SSZT – počítáno bude s obsazením dvěma pracovníky SSZT OŘ Olomouc.

Hlavní napájení SZZ bude provedeno v rámci PS části silnoproudá technologie z rozvodu 6 kV. Rozvaděč zabezpečovacího zařízení (RZZ) bude umístěn v místnosti rozvodny nn - 0P44 - v sousedství SÚ.

PS bude členěn na části Definitivní SZZ, Provizorní SZZ a Klimatizace technologických místností.

PS 05-28-01 žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ – v rámci tohoto PS bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Doplněné skříň (stojany) budou umístěny ve volných pozicích ve SÚ ŽST Valašské Meziříčí. Výstavba nového PZS na přejezdu km 24,233 plánovaná v rámci této stavby nebude s ohledem na úpravu rozsahu stavby, která je popsána v úvodu záznamu realizována. Náhrada nevyhovujícího PZS bude náplní samostatné stavby.

Provozní soubor bude členěn na dvě části PS 05-28-01.1 žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ a PS 01-28-01.2 žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ.

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ):

PS 02-28-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ

PS 04-28-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ

V rámci těchto PS bude provedena výstavba TZZ AB mezi vjezdovými návěstidly ŽST. Kabelová trasa PS bude vedena v souběhu se sdělovacími kabely a její trasa a rozpočtové náklady výkopových prací budou součástí části „Železniční sdělovací zařízení“. Vnitřní část AB bude náplní PS „SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou“. Počet navržených oddílů AB bude odpovídat dnešnímu, upraveny budou km polohy návěstních bodů v závislosti na kolejovém řešení železniční trati, viditelnosti návěstidel, délce traťových úseků a požadavkům na výhledový stav.

Součástí PS 02-28-01 bude výstavba nového PZS reléového typu na přejezdu v km 18,889 podle rozhodnutí DÚ, které bylo vydáno 29.11.2013. Rozmístění výstražníků bylo projednáno na dnešním jednání a na místním šetření dne 28.11.2013. Přejezd bude osazen dvěma výstražníky s celými závory délkou 4,25 m. Oba výstražníky, označeny „A“ a „B“ budou mít jednu světelnou skříň. Technologie PZS bude v RD v blízkosti přejezdu, který bude umístěn – vzhledem k tomu, že stávající je mimo pozemek dráhy - na pozemku dráhy (na opačné straně komunikace než stávající). Jeho umístění splňuje požadavky na rozhledové poměry přejezdu. Napájení RD bude provedeno z rozvodu 6kV (z trafo skříňe zřízené v části silnoproudá technologie). Kontrolní a ovládací prvky PZS budou umístěny na JOP v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Označení přejezdu bude ponecháno – PZS „D“.

PS budou členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ. Jako provizorní TZZ bude do doby aktivace definitivního TZZ použit stávající AB.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení:

PS 03-28-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS - v rámci tohoto PS bude provedena montážní a provoznětechnologická příprava pro dálkové ovládání z CDP Přerov a pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS). V prostorové uspořádání SÚ ŽST Lhotka nad Bečvou je počítáno s prostorem pro umístění skříní ETCS a DOZ.

Zabezpečení stavebních postupů:

Činnost a úpravy zabezpečovacího zařízení během výstavby byla řešena na poradě profese koleje 30.10.2013 a je popsána v zápisu z této porady v části „Zásady organizace výstavby a dopravní opatření“.

Dle poznámek zapsal Ing. Petr Pavlík.

Sdělovací zařízení:

D.D.2.1 Kabelizace

PS 02-14-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel

PS 04-14-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel

Nový traťový kabel bude položen v úseku technologická budova Valašské Meziříčí až do výpravní budovy Hustopeče nad Bečvou. Bude použito kabelu typu TCEPKPFLEY 15XN 0,8 – kabel bude s dvojitým pláštěm a

ochranou proti vnikání vlhkosti. Hlavní kabelová trasa bude vedena po drážních pozemcích a je určena pro kabely sdělovací, zabezpečovací a ve stanici Lhotka budou přiloženy i kabely nn s normovanou odstupovou vzdáleností. Zemní práce hlavní kabelové trasy budou provedeny v rámci traťového kabelu. S traťovým kabelem budou do výkopu uloženy dvě trubky HDPE pro optický kabel a druhá trubka bude rezervní. Ukončení traťového kabelu bude provedeno celým profilem ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních 19" 600 mm x 600 mm výšky 42U na zářezových páscích. Výpichy z traťového kabelu budou provedeny kabelem 5XN0,8 do domků u přejezdů pro venkovní telefonní objekt na domku PZS a telefony v domcích PZS.

V Hustopečích nad Bečvou bude do výkopu hlavní kabelové trasy přiložena trubka HDPE do spínací stanice SpS a rozvodny 6kV.

PS 02-14-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel

PS 04-14-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel

Diagnostický optický kabel bude v celém úseku použit s 72ti vlákny a bude zafouknut do připravené hlavní trubky HDPE 40/33 položené s TK – dimenze dle písemného požadavku TÚDC. Optický kabel bude určen pro přenosy a kontroly sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Vývody budou provedeny ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Ukončení optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních na optických rozvaděcích. 12 vláken (z každého směru) určených pro zabezpečovací zařízení bude ve sdělovací místnosti provařeno a pomocí místního optického kabelu přivedeno do místnosti určené pro zabezpečovací zařízení a tam ukončeno. Spojky na optickém kabelu budou umístěny v podzemních kabelových komorách, kde budou ponechány i rezervy na optickém kabelu. Kabelové rezervy jsou plánovány i ve sdělovacích místnostech před vlastním ukončením.

V žst Hustopeče nad Bečvou bude do připravené trubky zafouknut optický kabel 12 vláken do spínací stanice a rozvodny 6kV pro potřeby silnoproudu a DŘT.

PS 03-14-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace

Místní kabelizace v žst. Lhotka nad Bečvou řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocného stavědla PSt1, elektromagnetických zámek a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu stanice Lhotka. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti žst. Lhotka v společné kabelové skříně 19" výšky 42U na zářezových páscích. Bude použito kabelů čtyřkovaných, plněných se žilami o průměru 0,6. Pro uložení místních a traťových kabelů v žst. bude využito kabelovodu. Je uvažováno s novým sdělovacím kabelem do DEZA, a.s., který se na hranici pozemku naspojuje na stávající.

PS 06-14-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení

Na novém DOK se vybuduje nový přenosový trakt SDH – STM4 s uzlovými stanicemi v železničních stanicích Valašské Meziříčí Lhotka nad Bečvou, Hustopeče nad Bečvou a v žst. Valašské Meziříčí se stávající přenosové zařízení doplní. Výbava jednotlivých uzlových stanic bude zahrnovat vždy modul IP, který bude doplněn malým inteligentním switchem (cca 8 portů). V objektech bude připraveno toto rozhraní pro připojování zařízení CCTV, EZS, EPS, Rozhlas, MRS a rovněž pro připojení účastníků datové sítě ČD. Každá uzlová stanice bude vybavena rovněž modulem rozhraní E1 (železniční stanice 8xE1). Uzlové stanice SDH budou doplněny multiplexem s příslušnými typy a počty telefonních, resp. datových kanálových rozhraní.

Umístění přenosového zařízení v jednotlivých stanicích bude ve sdělovacích místnostech a datové skříně 19" 600x600mm 42U. Napájení bude zajištěno z podružného silového rozvaděče určeného pro sdělovací zařízení. Připomínka ČD-T bude respektována a zaznamenána v dalším záznamu.

D.D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 03-14-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení

V rámci sdělovacího zařízení bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů v žst. Lhotka do stávajícího zapojovače. Ve stanici budou zřízeny hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a nové rozvody jednotného času včetně vyměněny podružných hodin. V opravovaných technologických prostorách je uvažováno s novou strukturovanou kabeláží.

PS 03-14-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS

V žst. Lhotka je navrženo zařízení ASHS, které má chránit vytypované technologické místnosti před účinky požáru. Jedná se o následující místnosti:

- stavědlová ústředna

- stavědlová ústředna - napájení

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo NOVEC. Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod s tryskami. Ústředna ASHS bude připojena na stávající ústřednu EPS typu MHU 109 umístěnou v dopravní kanceláři. V ostatních technologických prostorách budou rozvody EPS včetně požárních hlásičů provedeny nově. Napojení na stávající ústřednu EPS bude zachováno. Signalizace o stavu ASHS bude přivedena k výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání.

PS 03-14-04 Žst. Lhotka nad Bečvou, EZS

V rámci stavby bude ve výpravní budově žst. Lhotka instalován nový systém elektrické zabezpečovací signalizace – EZS.

Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti a hlídané prostory (sdělovací místnosti, stavědlová ústředna a rozvodna nn apod.) budou zabezpečeny duálními čidly a magnety na oknech a dveřích. Navržené prvky EZS budou v provedení pro 3.kategorii. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude pomocí přenosového zařízení zajištěn přenos informace o nepovoleném vstupu přímo na místě výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání do Valašského Meziříčí.

D.D.2.3 Informační zařízení

PS 03-14-05 Žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující

V železniční stanici Lhotka bude upraveno rozhlasové zařízení pro cestující i pro dálkové ovládání. Rozhlasová ústředna bude stávající - umístěná ve sdělovací místnosti v kabelové skříni 19" 27U. Upraveny budou rozvody na nástupišti včetně nových reproduktorů. Reproduktory budou na nástupišti umístěny na sklápěcích stožárech osvětlení. Reproduktory budou zapojeny do jedné výkonové větve. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely CYKY 3x1,5 uloženými ve stejné trase jako kabely osvětlení nástupiště, ale samostatně v chrániče a kryty výstražnou fólií. Stávající reproduktory na budově a v čekárně budou vyměněny za nové. Ovládání rozhlasu pro cestující bude místní - výpravčí a dálkové - s možností využití přenosového zařízení ze žst. Valašské Meziříčí. Z ovládací stanice bude použito systému automatického hlášení s propojením na graficko-technologickou nastavbu dálkového ovládání.

Napájení bude provedeno z podružného rozvaděče pro sdělovací zařízení samostatným vývodem ze zálohované sítě.

U vstupu do výpravní budovy se uvažuje se zřízením digitálních hlasových majáček pro nevidomé a slabozraké, které budou součástí rozhlasového zařízení.

PS 03-14-06 Žst. Lhotka nad Bečvou, informační zařízení

V žst. Lhotka nad Bečvou se uvažuje se zjednodušeným informačním systémem tvořeným mikropočítačem, jednou odjezdovou tabulí a jednou nástupištní tabulí. Mikropočítač bude umístěn ve sdělovací místnosti. Odjezdový informační panel bude umístěn v hale bude jednostranný se čtyřmi řádky a na nástupišti bude umístěna jedna oboustranná čtyřřádková tabule – k jedné nástupištní hraně dva řádky s orientačními šipkami. Propojení tabulí s počítačem bude provedeno datovým a napájecím kabelem. Kontrola informačního systému bude na monitoru v dopravní kanceláři a zařízení bude připraveno pro dálkové ovládání.

PS 03-14-07 Žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém

V železniční stanici je navrženo budoucí rozmístění 2 ks kamer na konci nástupišť nastavených proti sobě na jednu nástupištní hranu a umístění kamery v podchodu a v hale. V případě instalace kamerového systému se uvažuje s umístěním technologického počítače a záznamového zařízení ve sdělovací místnosti. Jednotlivé kamerové body budou propojeny se sdělovací místností datovým a napájecím kabelem. K uložení kabelů kamerového systému bude využita kabelová trasa pro rozhlasové kabely. Kontrola kamerového systému bude prováděna na monitoru v dopravní kanceláři a zařízení bude připraveno pro dálkové ovládání.

D.D.2.4 Rádiové spojení

PS 03-14-08 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS

Stávající zařízení TRS bude zachováno a u místních rádiových sítí v pásmu 150 MHz budou provedeny drobné úpravy anténního systému, které budou vyvolány opravou střechy. Další úpravy jsou uvažovány

s přemístěním ovládacích prvků do provizorní dopravní kanceláře a vrácení zpět do definitivní dopravní kanceláře.

D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 06-14-02 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ

V první fázi bude ovládání sdělovacího zařízení navrhováno ze žst. Lhotka nad Bečvou a výhledově je možné ovládání od výpravčích ze žst. Valašské Meziříčí nebo od dispečerů z CDP Přerova. Bude využito nového optického kabelu a přenosového zařízení.

D.E.3.9 Přeložky a úpravy mimodrážních sdělovacích vedení

Úpravy kabelů Telefonica O2

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto budou stávající kabelové trasy Telefonica O2 řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchody pod kolejemi jsou v km 20,267, km 20,279, km 24,234, km 24,247. V km 23,093 je stávající podchod sdělovacího kabelu do DEZA, a.s.

Dle poznámek zapsal ing. Jan Hubený.

Trakční vedení

Stávající stav:

Celý stavbou dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo zprovozněno v roce 1959. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí. Trakční podpěry jsou převážně původní. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládaná životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

Navrhované řešení:

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení je určen především rekonstrukcí železničního spodku a svršku a výstavbou souvisejících zařízení, jako odvodnění kolejiště, mostů, propustků, kabelovodu, kanalizačních sběračů, PHS apod. Zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení na tratích a ve stanici, tzn. vybudování nových podpěr. Výměna vodičů bude v plném rozsahu provedena na tratích, ve stanici na hlavních a předjízdových kolejích, u ostatních vedlejších kolejí budou nové vodiče montovány jen v souvislosti s pokrytím sjízdnosti nad novými kolejemi na zhlavích a ve výběžcích ke kotvení na nové stožáry.

Z rozhodnutí investora došlo ke zkrácení rekonstruovaného úseku do km cca 24,040 (cca po vjezdové návěstidla žst. Valašské Meziříčí), rozsah rekonstrukce trakčního vedení to bude respektovat, zůstanou ponechány stávající stožáry TV 1 až 8 trati Valašské Meziříčí – Lhotka, kotevní úsek bude vyměněn celý až do stávajícího el. dělení, trakční vedení žst. Valašské Meziříčí zůstane stávající - bez úprav.

V žst. Lhotka nad Bečvou budou zatrolejovány koleje 1, 3, 5-7 (kusé koleje 5,7 v celé délce), 2, 4-6, 8-10 a trakční vedení vlečky DEZA, a.s. zůstává ponecháno bez úprav. Na poradě bylo projednáno oddělení kolejí 5-7 od napěťové sekce kol. č. 3. Zástupce firmy DEZA, a.s. se porady nezúčastnil, proto bude svoláno samostatné jednání na napojení trakčního vedení DEZY, způsob napájení, číslování stožárů a plného kompenzování TV kol. č. 102.

V traťových úsecích bude i s ohledem na hranice pozemku SŽDC navrženo umístění zesilovacího vedení na podpěrných izolátorech ve vrcholu stožáru, stožáry se předpokládají nosné – DS, výztužné a kotevní BP.

Bylo diskutováno možné bližší situování stožárů TV ke koleji s ohledem na pozemek SŽDC, investorem bylo potvrzeno navrhovat normální přední hrany stožárů bez ohledu na pozemky, ke snížení přední hrany přistoupit až v krajním případě při nesouhlasu dotčeného majitele se zábořem.

Trakční vedení bude jako část E.3.1. stavby rozděleno do následujících SO:

SO 01-01-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení

SO 01-01-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV

SO 02-01-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

SO 03-01-01 žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
SO 04-01-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení

Ukolejnění

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí TV a kovových konstrukcí v blízkosti živé části TV bude řešena ukolejněním ve smyslu ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50 122-1 ed.2. Ukolejnění bude provedeno tak, aby byla zajištěna správná funkce nových kolejových obvodů zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukce ukolejnění bude realizována v rozsahu, odpovídajícímu rozsahu výstavby nového trakčního vedení a nového zabezpečovacího zařízení, v žst. Hustopeče nad Bečvou zůstanou ponechány stykové tlumivky pro připojení SpS.

Ukolejnění bude jako část E.3.7. stavby rozděleno do následujících SO:

SO 01-01-03 žst. Hustopeče nad Bečvou , úprava ukolejnění
SO 02-01-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
SO 03-01-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
SO 04-01-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění

Zapsal ing. Pavel Odehnal.

Silnoproudá technologie, DŘT, energetická zařízení

D.D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 03-05-02 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC

V rámci tohoto objektu bude realizována dálková diagnostika technologických systémů – osvětlení a EOv v žst. Lhotka nad Bečvou. Dále i možnost sběru dat od jednotlivých elektroměrů.

D.D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

PS 03-08-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV

Dojde k vymístění stávajícího rozvaděče VO, dále dojde k napojení nových odběrů zařízení sděl.zař, zab.zař, DŘT, části osvětlení, ... , dle požadavků investora. Podružné měření odběrů bude realizováno dle standardů SŽE. Rozvaděče 6 kV zůstanou ve stávajícím stavu. Rozvaděč RZS zůstane rovněž umístěn v rozvodně 6 kV.

D.D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 03-07-01 žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN

Ve stávající výpravní budově v 1.NP naproti stávající rozvodně 6 kV bude zřízena samostatná rozvodna NN. Podružná měření odběrů budou realizována dle standardů SŽE.

V rozvodně NN bude umístěn hlavní rozvaděč R-H napojený z RH1 v objektu trafostanice, z něj napojený rozvaděč R-VO, rozvaděč RDO , integrační koncentrátor INK, případně dle potřeby další rozvaděče. Z R-H budou napojeny rozvaděč R-VO, rozvaděče REOV na jednotlivých zhlavích, rozvody NN na jednotlivých zhlavích, rozvaděče pro samostatné odběry uvnitř budovy.

PS 03-07-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA

Dojde k úpravě ve stávajících rozvaděcích NN. Dojde k úpravě stávajícího měření dodávky od ČEZu, změna rezervovaného příkonu, změna stávajících MTP. Z hlavního rozvaděče RH 1 (R-TS) budou samostatně přes podružné měření napojeny tři vývody:

- 1 – budova bytovky a budova vlakových čet
- 2 – rozvodna 6 kV
- 3 – rozvodna NN

D.E.3 Trakční a energetická zařízení

D.E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 03-06-01 žst. Lhotka nad Bečvou, EOv

Nové EOv pro výhybky – dle požadavků dopravního technologa, investora a provozu. Rozdělení výhybek do větví se společným ovládáním bude na základě požadavku provozu provedeno podle zhlaví tak, aby žádná větev neobsahovala výhybky z různých zhlaví. Zatím navrženo pro EOv celkem 24 výhybek, 14 na zhlaví Val.Mež. – 6 větví, 10 na zhlaví Hustopeče – 4 větve. Celkový instalovaný výkon je cca 170 kW. Ve stávajícím stavu je ohříváno 32 výhybek s celkovým instalovaným výkonem rovněž cca 170 kW. Na každém zhlaví budou umístěny vždy dva samostatné rozvaděče REOV (REOV1, REOV2 a REOV3 REOV4), ze kterých budou napojeny ohřevy jednotlivých výhybek na zhlaví.

Zapínání sekcí řídit softverově. Ovládání EOv z dopravní kanceláře. Napájení EOv z nové rozvodny NN. EOv bude vybudováno s proudovými chrániči (oddělovací transformátory nejsou požadovány). Pro přenos ovládacích signálů bude použit optický kabel. Optický kabel bude součástí projektu sdělovacího zařízení.

D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-04-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV bude položen od STS 809 (cca 15,420) v žst. Hustopeče nad Bečvou do TTS 808 (cca km 15,880).

SO 01-04-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

SO 01-06-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Nové kabelové rozvody napojující nová zařízení nejsou požadovány. Stávající kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou přeloženy.

SO 01-06-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO

V novém stavu budou použita nová občasná návěští v provedení LED na 230V, rám návěští se symbolem IP43, připojovací skříň IP54, tř. ochrany II. Nová světelná návěští budou umístěna do míst, kde hnací vozidlo musí jet se staženým sběračem. Návěští budou uchyceny na samostatně stojící stožárky nebo podpěry TV. Kabely od jednotlivých návěstí budou ukončeny v R3kV na svorkovnici pro občasnou návěst nebo v samostatné skříni indikátoru.

Od nových úsekových odpojovačů budou nataženy ovládací kabely do stávající technologie v žst. Hustopeče nad Bečvou. Další rozsah bude dle požadavků trakce.

SO 02-04-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

V traťovém úseku bude proveden nový kabelový rozvod 6 kV. S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit kabel na drážní pozemek.

SO 02-04-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

V traťovém úseku budou dle potřeby stavby provedeny přeložky kabelového rozvodu 6 kV pro zajištění provozuschopnosti. S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit přeložky kabelu na drážní pozemek.

SO 02-04-03 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260

Stávající trafostanice TTS 807 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou

nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

SO 02-04-04 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889

Stávající trafostanice TTS 806 a TTS 805 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

SO 03-04-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

V žst. Lhotka nad Bečvou bude proveden nový kabelový rozvod 6 kV. Kabely 6 kV směrem od Hustopeče nad Bečvou a od Valašského Meziříčí budou zataženy do stávající rozvodny 6 kV – STS 804 Lhotka nad Bečvou ve výpravní budově. Pro kabely směrem Valašské Meziříčí bude použit průřez 3 x 50 mm² – stávající má průřez 3 x 25 mm².

SO 03-04-02 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

SO 03-06-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení

Ze stávající kioskové trafostanice SŽDC 22/04 kV, 250 kVA umístěné v blízkosti výpravní budovy bude provedeno samostatné napojení nové rozvodny NN, samostatné napojení rozvodny 6 kV a samostatné napojení sousedních objektů. Sousední objekty vedle výpravní budovy – objekt bytovky a objekt kanceláří vlakových čet budou i nadále napájeny z rozvodů SŽDC. Stávající sjednaný odběr u ČEZ zůstane s největší pravděpodobností zachován. Dojde k výměně nevyhovujících MTP za nové, odpovídajících hodnotám odběru.

SO 03-06-02 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN

Z nové rozvodny NN budou realizovány nové kabelové rozvody NN. Rozvody budou realizovány dle požadavků investora a potřeb stavby.

Stávající KS6 nebude nově napojena, objekt se nebude využívat. Stávající zásuvkové stojany nebudou napojeny.

Na zhlaví (Hustopeče nad Bečvou) bude proveden samostatný kabelový vývod do R-HU1 umístěném na straně lichých kolejí, z něj bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-HU1 umístěný vedle R-HU1. V R-HU1 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Všechny odběry z R-HU1 budou osazeny podružnými elektroměry. Z R-HU1 bude dále proveden vývod do R-HU2 umístěném na straně sudých kolejí. Rovněž z R-HU2 bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-HU2 umístěný vedle R-HU2. V R-HU2 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Všechny odběry z R-HU2 budou osazeny podružnými elektroměry.

Na zhlaví (Valašské Meziříčí) bude proveden samostatný kabelový vývod do R_VM1 umístěném na straně lichých kolejí, z něj bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-VM1 umístěný vedle R-VM1. V R-VM1 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Všechny odběry z R-VM1 budou osazeny podružnými elektroměry. Z R-VM1 bude dále proveden vývod do R-VM2 umístěném na straně sudých kolejí. Rovněž z R-VM2 bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-VM2 umístěný vedle R-VM2. V R-VM2 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Z R-VM2 budou dále napojeny stávající odběry – pilířový rozvaděč RE (CARGO) a rozvaděč R1-Styčná budova. Všechny odběry z R-VM2 budou osazeny podružnými elektroměry.

SO 03-06-03 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou překládány dle potřeby stavby, pro zajištění provozuschopnosti.

SO 03-06-04 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení

Bude realizováno nové venkovní osvětlení. Stávající osvětlení bude zrušeno, stožáry a svítidla demontovány.

Pro osvětlení široké střední části prostorů kolejiště bude použito 7 ks osvětlovacích věží osazených vždy cca 6ti ks reflektorů 400 W + poziční svítidlo. Pro osvětlení vybíhajících úzkých částí jednotlivých zhlaví budou použity sklopné osvětlovací stožáry 12 m se svítidly 250 W. Pro osvětlení přístupových cest na pozemcích SŽDC budou

použity sklopné osvětlovací stožáry 6m se svítidly 70 W.

Pro možné osvětlení části vlečky DKV za výhybkou č. 10 na zhlaví ValMez soukromým uživatelem bude v rozvaděči osvětlovací věže R_OV7 proveden samostatně měřený a ovládaný vývod do prvního stávajícího osvětlovacího stožáru u této vlečky. V rámci této akce se vlečka DKV osvětlovat nebude.

Stávající osvětlení před výpravní budovou – na pozemcích obce, nebude dále provozováno jako osvětlení SŽDC. Po dohodě s obcí bude buďto bez náhrady zrušeno, nebo převedeno na obec a napojeno z rozvodů obce, případně napojeno přes podružné měření z rozvodů SŽDC.

Ovládání osvětlení z dopravní kanceláře a dálkově. Napájení osvětlení z nové rozvodny NN z rozvaděče R-VO, část stožárů na přístupových chodnících bude napojeno z rozvaděče RZS. Osvětlení bude vybudováno s proudovými chrániči (oddělovací transformátory nejsou požadovány). Pro přenos ovládacích signálů k jednotlivým věžím bude použit optický kabel. Optický kabel bude součástí projektu sdělovacího zařízení.

Protokol o určení osvětlení dráhy SŽDC E11 včetně přehledu prostor s hodnotami osvětlenosti a situaci osvětlovacích prostorů byl projednán na poradě a je přílohou tohoto zápisu.

SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře a dálkově. Napájení osvětlení z nové rozvodny NN z rozvaděče R-VO, část svítidel a stožárů bude napojeno z rozvaděče RZS. Protokol o určení osvětlení dráhy SŽDC E11 včetně přehledu prostor s hodnotami osvětlenosti a situaci osvětlovacích prostorů byl projednán na poradě a je přílohou tohoto zápisu.

SO 03-06-06 žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO

Bude vybudováno nové DOÚO. Stávající rozvody a technologie DOÚO budou demontovány. Ovládání DOÚO bude umístěno v dopravní kanceláři.

SO 04-06-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

V traťovém úseku bude proveden nový kabelový rozvod 6 kV. Pro kabely bude použit průřez 3 x 50 mm². S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit kabel na drážní pozemek.

SO 04-06-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

V traťovém úseku budou dle potřeby stavby provedeny přeložky kabelového rozvodu 6 kV pro zajištění provozuschopnosti. S ohledem na velmi úzký drážní pozemek je v některých případech, zvláště pak při obcházení trakčních stožárů, nemožné umístit přeložky kabelu na drážní pozemek.

SO 04-06-03 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815

Stávající trafostanice TTS 803 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

SO 04-06-04 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809

Stávající trafostanice TTS 802 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

SO 04-06-05 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233

Stávající trafostanice TTS 801 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

SO 05-04-01 žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV od žst. Lhotka nad Bečvou bude zatažen do objektu TNS Valašské Meziříčí. Způsob zatažení kabelu do objektu a jeho ukončení je nutno dorešit na dalších jednáních s ohledem na související stavební objekty a související stavby (Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí).

Předběžně dohodnuto, že při stavbě TNS Valašské Meziříčí budou nachystány chráničky pro nový kabel 6 kV od plotu TNS po šachtu před rozvodnou 6 kV.

SO 05-04-02 žst. Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

D.E.3.8 Vnější uzemnění

SO 02-06-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 807 - 6/0,4 pro TZZ km 17,260

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

SO 02-06-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

SO 02-06-03 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

SO 02-06-05 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 803 - 6/0,4 pro PZS km 21,815

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

SO 02-06-06 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 802 - 6/0,4 pro TZZ km 22,809

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

SO 02-06-07 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

D.E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 03-06-07 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611

Bude provedena přeložka kabelu NN ČEZu. Pod kolejišti bude proveden řízený protlak.

SO 03-06-08 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obec Lhotka nad Bečvou km 20,611

Bude provedena přeložka kabelu veřejného osvětlení obce Lhotka nad Bečvou. Pod kolejišti bude proveden řízený protlak.

SO 04-06-06 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu NN DEZA km 23,090

Bude provedena přeložka kabelu NN DEZA. Pod kolejišti bude proveden řízený protlak.

SO 04-06-07 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589

Bude provedena přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu. Stávající stožár s kabelosvodem jsou umístěny cca 15 m od pozemků SŽDC na pozemku parc.č. 363/39. Na tomto pozemku bude z části (cca 15 m) rovněž umístěn nově

překládaný kabel. Pod kolejišti bude proveden řízený protlak. Na druhé straně kolejiště bude překládaný kabel umístěn na pozemcích parc.č. 979/4, 523/1 a 115/44. Naspojování na stávající kabely VN bude provedeno na pozemku parc.č. 115/44.

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka

Dispečerská řídicí technika

Projektová dokumentace bude zpracována v intencích zadávací dokumentace, s ohledem na nové požadavky technického řešení DŘT včetně norem ČSN, IEC a směrnic SŽDC.

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati. Projektová dokumentace řeší, v souvislosti se zvýšením rychlosti v daném traťovém úseku, nasazení nových telemechanických zařízení v objektech stavby, úpravu a rozšíření řídicího systému RTis na ED Přerov.

Jednotlivé ústředně řízené objekty budou vybaveny telemechanickým zařízením PLC (Programmable Logic Controller) :

- **PS 01-05-01 Žst.Hustopeče nad Bečvou, SpS – zařízení DŘT** (ovládaná technologie SPS, DOÚO)
- **PS 01-05-02 Žst.Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV – úprava DŘT** (ovládaná technologie STS6kV)
- **PS 03-05-01 Žst.Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT** (ovládaná technologie R6kV, DOÚO)
- **PS 05-05-01 Žst.Valašské Meziříčí, zařízení DŘT** (ovládaná technologie R6kV, DOÚO, EPZ)

V horizontu výstavby této stavby navrhujeme ve výše uvedených objektech pro zajištění ústředního ovládání technologických zařízení z ED Přerov použít podružných telemechanických jednotek PLC, které jsou tvořeny např. TC700. Telemetrické zařízení je v systému řízení určeno pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

Umístění telemechanik v jednotlivých ústředně řízených objektech (resp. v technologických objektech) je navrženo ve většině případů do společných prostor se zařízením silnoproudu, které budou stavebně upraveny ve stávajících nebo nových technologických objektech. Napájení DŘT je řešeno ze zálohované sítě (230V, 50Hz nebo 24VDC) včetně osazení servisními zásuvkami. Pro usnadnění činnosti udrživajícího personálu bude do každého technologického objektu v rámci místních kabelizací osazena AUT pobočka.

Komunikace jednotlivých ústředně řízených objektů s ED Přerov - izolovaný datový kanál ETHERNET dle IEEE 802.3 – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Přenosová rychlost 10Mbit/s.

V rámci provozního souboru „**PS 06-05-01 ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému**“ bude provedeno :

- Připojení telemetrické cesty – komunikace bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu přenosového systému SDH komunikačním protokolem dle IEC 60870-5-104.
- Pro začlenění nových a stávajících upravených objektů do stávajícího způsobu přehledové vizualizace na dispečerském panelu Apel bude provedena jeho úprava a doplnění.
- Dodávka programového vybavení:
 - úprava programového vybavení řídicích jednotek PLC
 - rozšíření programového vybavení RTis
 - úpravu struktur programového vybavení RTis
 - integrace požadavků řízení žst., SpS a STS stanic do programového vybavení
 - implementace řídicího modelu žst., SpS a STS stanic do struktur řídicího systému
 - implementaci řídicího modelu žst., SpS a STS stanic na dispečerské tablo Apel
 - ošetření přechodových stavů při rekonstrukci
- Zprovoznění řídicího systému

Zapsal: Lukašik Jindřich

Přílohy:

Příloha č. 1
Příloha č. 2
Příloha č. 3
Příloha č. 4

Pozvánka na vstupní poradů profesí sdělovací a zabezpečovací zařízení
Listina přítomných
Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy
Situace výpočtu osvětlení (samostatná příloha)

Příloha č. 1 :



Legionářská 8, 772 00 Olomouc
tel. +420 585 570 444, fax +420 585 570 412
www.moravia.cz

projektová, inženýrská a konzultační společnost
držitel certifikátů ISO 9001:2009, ISO 14001:2005 a OHSAS 18001:2008

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 111/13 - 233

V Brně dne 21.10. 2013

Věc: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Pozvánka na poradu profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejnění, DŘT, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení) ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení)

POZVÁNKA

Dovolujeme si Vás pozvat **na poradu profesí elektro**, které svoláváme v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v Olomouci – v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 8, v poradní místnosti v 6. patře,

Ve čtvrtek 7. listopadu 2013 v 9³⁰ hod.

Předmětem porady bude seznámení pozvaných účastníků s rozpracovanou přípravnou dokumentací, s rozsahem a technickým řešením podle zadávacích podmínek.

Problematika jednání zahrne následující:

- Železniční zabezpečovací zařízení,
- Železniční sdělovací zařízení,
- Trakční a energetická zařízení,
- Silnoproudá technologie včetně DŘT,

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Mezírka 1
602 00 BRNO
IČ 64610357, DIČ CZ64610357
511. 233 Brno



Ing. Dana Bubníková
vedoucí střediska 233
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Petr Pavlík, tel.: 545 428 222, mobil: 605 229 154, e-mail: pavlik@moravia.cz

IČ: 64610357, DIČ: CZ64610357

Bankovní spojení: ČSOB, a.s.; č.ú.: 105333960/0300

Společnost byla zapsána do Obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 1217, dne 30.1.1996.

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, PO Valašské Meziříčí, Nádražní 545, 757 01 Valašské Meziříčí
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O.BOX č.29, 772 11 Olomouc
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky, Riegerovo náměstí 914, 500 02 Hradec Králové
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Telekomunikační a rádiová technika, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9
- ČD-TELEMATIKA, a.s., pobočka Olomouc, Trocnovská 1266/4, 779 00 Olomouc
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zasláno elektronicky:

- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Zapletal, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Množil,
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Reichlová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašík
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O.BOX č.29, 772 11 Olomouc
- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Nemanická 438, 370 10 České Budějovice, p. František Čáp

Příloha č. 2:



Listina přítomných

Předmět porady: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
Porada profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejnění, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení)

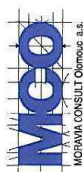
Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. Legionářská 8, Olomouc
Datum: 7.11.2013

Poř. čís.	Titl, Příjmení, Jméno	Zastupuje	Telefon	Email	Podpis
1	Ing. CHALUPA TOMÁŠ	SŽDC, s.o. SSV	606 769 747	chalupa@szdc.cz	
2	Ing. Procházka Vladimír	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 580 427	prochazka@moravia.cz	
3	Ing. HUBENÝ JAN	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 155	hubeny@moravia.cz	
4	Ing. Janišlav	SŽDC DR. OL. SSV	444 526 184	gasel@szdc.cz	
5	Ing. Weiss Jan	SŽDC, s.o. DR. OL. SSV	606 748 183	weiss@szdc.cz	
6	Cernoch Karel	SŽDC, s.o. DR. OL. SSV	724 282 117	cernoch@szdc.cz	
7	Kubec Ladislav	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	776 800 879	kubec@moravia.cz	
8	Lukášek Jan	SŽDC Brno	296 580 457	lukas.lukasek@szdc.cz	
9	Šedivý Pavel	SŽDC BRNO	724 819 731	sedivy@szdc-brno.cz	
10	Ševčík Otakar	SŽDC, OL. OLOMOUČ	442 442 424	sevcik@szdc.cz	
11	MARTIN ČICHA	OP-TELEMATIKA a.s.	602 519 538	martin.cicha@opt.cz	
12	Lukáš ZITKA	SŽDC, OL. OLOMOUČ SSV	444 484 939	zicka@szdc.cz	
13	ZAPLETAL Josef	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	605 224 152	zapletal@moravia.cz	
14	EDKALOVÁ TETRA	EDKALOVÁ CONSULTING a.s.	433 446 156	petra.edkalkova@edk.cz	
15	JELÍNKOVÁ DAGMAR	MCO	585 580 422	jelinkova@moravia.cz	

Listina přítomných VAMHUB_2013-11-07.xls


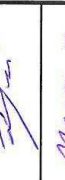










Stránka č.: 1

Listina přítomných (pokračování)



Předmět porady: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
Porada profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukojení, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení)

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. Legionářská 8, Olomouc
Datum: 7.11.2013

16	Ing. TIBAL WEIL	SŽDC - TÚDE -	606 080 234	tomaz.weil@tude.cz	
17	Ing. HAJŠEL SÍŤI	SŽDC s.o. - TÚDE Praha	724 583 277	JIŘI.HAJŠEL@TUDC.CZ	
18	MORENTE HIRŠP.	SŽDC ČR Olomouc, SEE	602 740 737	morenzym@szdc.cz	
19	MICHÁLEK Jaroslav	SŽDC - SŽE, úř. Olomouc	602 720 348	michalik@szdc.cz	
20	ŠUMIČEK Pavel	SŽDC - OL_OLOMOUK, SEE	606 470 423	sumicek@szdc.cz	
21	Valušek Jaroslav	SŽDC O14	608 508 633	valuscek@szdc.cz	
22	Šařátek Petr	SŽDC - OŘ Olomouc, SEE	606 736 692	saarikp@szdc.cz	
23	Ing. ANDRUSKA Radovan	ČŘ SŽDC O12	602 435 577	andruska@szdc.cz	
24	Ing. KLEGA Miroslav	SŽDC, G10, O14	972 741 240	klegam@szdc.cz	
25	Ing. Pur Kamil	MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.	545 570 469, 731 517 108	pur@moravia.cz	
26	Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cedup@moravia.cz	
27	PAULÍK Petr	Moravia Consult olomouc a.s.	606 417 812	paulik@moravia.cz	
28					
29					
30					

Listina přítomných VAMHUB_2013-11-07.xls

Stránka č.: 2

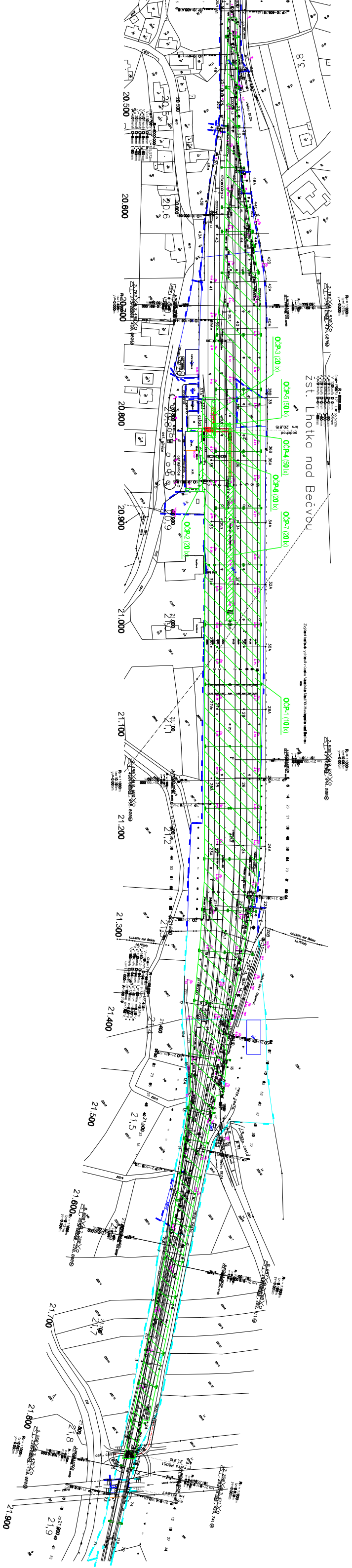
Příloha č. 3:

Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy								
Datum:								
Projektant:		Ing. Vladimír Procházka						
Název místa osvětlení dráhy:		"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"						
Název slavebního objektu		Žst. Lhotka nad Bečvou , rekonstrukce venkovního osvětlení						
Provozovatel dráhy:								
Provozovatel drážní dopravy:								
Další uživatelé:								
Podklady:		Situační schéma						
Přílohy:		Situační schéma + prezenční listina						
Přehled venkovních prostor								
OČP (1)	RČ (2)	Druh prostoru	Druh činnosti	Em (lx)	U0	Poloha srovnávací roviny	Osvětlení požaduje	Prostor
01	5.12.1	kolejiště v prostorech stanic včetně odstavných kolejích	pohyb obsluhy	10	0,25	povrch kolejiště	SŽDC	kolejiště a prostory vyhybek nákladíště
02	5.12.8	přístupový chodník na nástupiště	pohyb cestujících	20	0,4	povrch chodníku	SŽDC	přístupová cesta
03	5.12.8	přístupový chodník na nástupiště(rampa)	pohyb cestujících	20	0,4	povrch chodníku	SŽDC	přístupová cesta
04	5.12.14	schodiště	pohyb cestujících	50	0,4	povrch schodů	SŽDC	schodiště
05	5.53.3 (ČSN EN 12464-1)	podchod	pohyb cestujících	50	0,4	podlaha podchodu	SŽDC	podchod
06	5.12.8	přístupový chodník na nástupiště(rampa)	pohyb cestujících	20	0,4	povrch chodníku	SŽDC	přístupová cesta
07	5.12.5	Otevřená nástupiště, regionální dráhy, malá frekvence cestujících	pohyb cestujících	20	0,4	povrch nástupiště	SŽDC	Nekryté nástupiště, přístřešek

poznámky:

- 1) Orientační číslo prostoru podle polohového plánu
- 2) Referenční číslo prostoru podle ČSN EN 12464-2

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí-Husopěče nad Bečvou



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 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 **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

Záznam z jednání konaného dne 28.11.2013 v sídle obce Lešná

12

Účel:

Projednání návrhu přípravné dokumentace (dále jen PD) stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Účastníci jednání:

Ing. Jiří Šnajdar, starosta obce Lešná

Ing. Kamil Pur, HIP stavby

Jednání:

Hlavní inženýr projektu požádal pana starostu o konzultaci navrhovaného řešení stavby.

V rámci jednání byla řešena následující problematika:

1. Kanalizace před výpravní budovou žst. Lhotka nad Bečvou

- ve stávajícím stavu jsou splaškové vody z výpravní budovy (blok B, C), bytového domu (blok A) a objektu vlakových čet (nyní opuštěná budova určená k odprodeji) svedeny do samostatných septiků (3x) s kalovým filtrem s přepadem do dešťové kanalizace, do které jsou zaústěny dešťové vody ze střech výše uvedených objektů a také z přilehlé komunikace (4 uliční vpusti) a dále je dešťová kanalizace zaústěna do svodného potrubí v kolejišti ve vlastnictví a správě SŽDC, s.o.
- v rámci zpracovávání PD byla provedena zasakovací zkouška v dané lokalitě s výsledkem možnosti vsaku uvažovaných dešťových a splaškových vod
- z důvodu rekonstrukce kolejiště a splnění požadavků platné legislativy na nakládání s odpadními vodami projektant navrhl řešit dešťové a splaškové vody jednotlivých objektů a správců odděleně na pozemcích vlastníků objektů návrhem vhodných čistících a zasakovacích zařízení:
 - o Výpravní budova – samostatné vsakování dešťových a splaškových vod na pozemku ČD, a.s. parc.č. 170
 - o Bytový dům - samostatné vsakování dešťových a splaškových vod na pozemku ČD, a.s. parc.č. 163 (parcela bude nabídnuta vlastníků objektu k odkoupení)
 - o Budova vlakových čet – samostatné vsakování dešťových vod na pozemku ČD, a.s. parc.č. 161 (vyústění ze septiku bude zaslepeno, ze septiku se tak stane žumpa k vyvážení)
 - o Odvodnění komunikace – samostatné vsakování dešťových vod na pozemku obce parc.č. 168

Ing. Šnajdar souhlasí s návrhem za podmínky, že bude řešeno zasakování odpadních vod z bytového domu na pozemcích mimo obec a proběhne řádné vodoprávní řízení. Dále uvedl možnost prověřit zaústění splaškových a dešťových odpadních vod do jednotné kanalizace obce, která je od uvedeného záměru cca 350m vzdálená (proti směru kilometráže trati) či do dešťové kanalizace města Valašské Meziříčí, která byla vybudována protlakem (dimenze cca 0,5m) pod kolejištěm před cca 8lety a je vzdálená cca 200m (směr VM).

2. Hluková studie

- projektant seznámil pana starostu s výsledky hlukové studie a z projednání návrhu protihlukových opatření se zástupkyní KHS Zlínského kraje

Ing. Šnajdar doporučil projektantovi ověřit protihluková opatření i za výpravní budovou ve směru VM z důvodu uvedení možných objektů v územním plánu určených pro byty správců či zaměstnanců.

SŽDC, s.o. nebude souhlasit s tím, aby v žst. Lhotka n.B. v OPD a také na všech pozemcích mimo OPD, které ovšem mohou být negativně ovlivněny nárustem hluku způsobeným stavebním záměrem, vznikly nové (nebo přestavěné) objekty určené k bydlení či rekreaci!

3. Protihlukové stěny a trakční stožáry na pozemcích obce Lešná

- projektant prezentoval návrh protihlukových stěn (PHS) podél kolejí na drážních pozemcích, v místě trakčních stožárů je nutno vytvořit v PHS výklenek, který v některých případech zasahuje na pozemky obce Lešná, tak jako některé trakční stožáry mimo umístěné PHS

Ing. Šnajdar uvedl, že věcná břemena či trvalý odkup části pozemku musí projít schvalovacím procesem obce a zastupitelstvem obce.

SŽDC, s.o. přednostně žádá, aby pozemky byly v takových případech v potřebném rozsahu vykoupeny pro SŽDC, s.o.

4. Osvětlení přednádražního prostoru žst. Lhotka nad Bečvou

- ve stávajícím stavu je přednádražní prostor ve stanici Lhotka nad Bečvou osvětlován pomocí 5 ks osvětlovacích stožárů, jejichž provoz a údržba je zajišťována SŽDC, s.o., stožáry se nacházejí v zeleném pásu místní komunikace na pozemku obce Lešná, napájení je z výpravní budovy
- v navrhovaném stavu hodlá SŽDC stožáry demontovat či je převést do majetku a správy obce Lešná

Ing. Šnajdar uvedl, že souhlasí s převodem osvětlení za předpokladu:

- že bude převedeno funkční zařízení,
- že zařízení bude provozovatelné bez rekonstrukčního zásahu nejméně po dobu dvou let
- a že bude ve stavbě zřízeno nové napojení osvětlení na veřejné osvětlení obce. Ing. Šnajdar totiž zmínil obavu z prošlé životnosti stožárů.

V případě převedení osvětlení do majetku a správy obce za současného stavu, bude SŽDC, s.o. souhlasit se zřízením napojení na síť veřejného osvětlení obce v rámci stavby. Jinak bude toto Veřejné Osvětlení v rámci stavby bez náhrady zrušeno.

5. Pozemkové úpravy

Ing. Šnajdar upozornil projektanta na probíhající pozemkové úpravy v nezastavěné části katastrálního území Lhotka nad Bečvou, které zpracovává firma AGROPROJEKT PSO

s.r.o. z Brna, pan Ing. Micka. Projektant stavby bude ve věci zpracování PD drážního stavebního záměru uvedený kontakt konzultovat.

6. Železniční přejezd

Ing. Šnajdar sdělil projektantovi požadavek na investora na prověření možnosti obnovení železničního přejezdu v km cca 19,405.

SŽDC, s.o. rozhodně nesouhlasí s tím, aby se byl jen hypoteticky uvažovalo o zřízení nového úrovněvého železničního přejezdu předmětné železniční trati. Takové úvahy jsou zcela proti duchu vývoje dopravního systému státu, jsou v rozporu s technickými požadavky na rekonstrukce tratí i silniční sítě (byť jen na úrovni místních nebo účelových komunikací) a hlavně v příkrém rozporu se zajištěním bezpečnosti železniční i silniční dopravy!

O výsledcích jednání byl informován zástupce investora HIS stavby Ing. Chalupa. Jeho názory (názory SŽDC, s.o.) na projednávanou problematiku byly do textu záznamu doplněny kurzívou.

Tento záznam byl zaslán účastníkům jednání a zástupci investora elektronickou formou.

Dne 3.12.2013 zpracoval:

Ing. Kamil Pur
hlavní inženýr projektu

Z á p i s

z 3. závěrečné kolejařské 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 kolejařské 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 kolejařské 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(1200/400,307)-zlp-L-l-ČZ-b-KS-SK	21,391 207	4	EOV
12	Obl-o 49 1:12-500(1200/857,761)-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(670/543,989)-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 mohou být pojížděna rychlostí 50km/h do předjízdnych a ostatních dopravních kolejí, v manipulačních kolejích je rychlost 40km/h.

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

Poznámka:

¹⁾ Staničení jednotlivých kolejí je vztaženo ke km poloze začátku příslušné výhybky.

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

²⁾ Vzdálenost mezi KV příslušné koleje

³⁾ Stavební délka omezená polohou návěstidel

⁴⁾ 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
- štěrkodeř fr. 0/32mm, tl. 300mm
- výztužná geomříž
- zhutněná zemní pláň

Typ 6.1.

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

Pro konstrukční vrstvy je uvažováno se štěrkodeř 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 štěrkodeře 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 výtoku 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 výtoku 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 zídkou 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 asfaltobetonovým 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, 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 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 staveních 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 DEŠŤOVÉ KANALIZACE NE TÁSAKEM

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

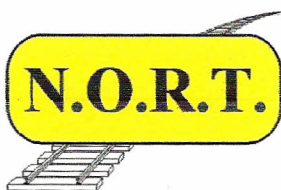
PROHŮ O DOHLEDÁNÍ POKLADŮ PROKLAMOVANOU LEGÁLNÍ POUŽITÍ OŠE UVEDENÉHO PŘEJEZDU.

✓ HLEDÁNÍ SEŘEKA : POUŽÍT PŘÍKOP K VYUŽITÍ DOKU Č.P. 4.

(Oblastní mobil) POKUD JE OBJEKT Č.P. 4 ČLOUČEN MIMO LINE I PRO ÚČEL BÝDLÉNÍ NEBO UBYTOVÁNÍ, BUDE LUTNO PŘEHODOVAT POZEM PROTIHLOU SÍLA OPATŘENÍ SYSTÉM 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	Rekova
MALA JOLANA	OR OLOMOUČ	942441322	mala@szdc.cz	Jolana
DRAHOTA PAVEL	SŽDC, s.o. OR OLOMOUČ ÚRP	724338914	drahota@szdc.cz	Drahota
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 Karel	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

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 69/14 - 234

V Olomouci dne 27.1. 2014

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

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

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

S pozdravem

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



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

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

ROZDĚLOVNÍK:

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

Zasláno elektronicky:

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

Z á p i s

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

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

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

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

Přílohy: Listina pozvaných
Listina přítomných

1. Úvod

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

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

2. Základní údaje stavby

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

3. Technické řešení díla – stavební část

Kabelovody, kolektory

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

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

Celková délka kabelovodu je cca 879 m.

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Protihlukové objekty

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

PHS 1 km 17,490 – 17,620

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

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

PHS 2 km 19,435 – 19,556

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

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

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

PHS 3 km 20,310 – 20,740

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

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

PHS 4 km 20,310 – 20,506

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

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

PHS 5 km 20,490 – 20,720

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

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

PHS 6 km 20,960 – 21,060

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

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

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

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

Technické řešení:

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

Technické zařízení budov

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

Přípojky na inženýrské sítě

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

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

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

Navržené řešení:

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

Dispoziční řešení:

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

Technické řešení:

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

Technické zařízení budov

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

Přípojky na inženýrské sítě

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

Doplňující informace

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

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

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

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

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

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

Technické řešení:

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

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

Technické zařízení budov

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

Přípojky na inženýrské sítě

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

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

Prohlídkou objektu nebyly zjištěny viditelné poruchy nosné konstrukce.

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

Navržené řešení:

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

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

BLOK B (ČD Cargo, a.s.)

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

BLOK C (SŽDC, s.o)

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

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

- celkem 9 osob

Údaje o využívaných a volných plochách v budově:

Volné místnosti ve stávajícím stavu:

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

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

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

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

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

Dispoziční řešení:

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

Technické řešení:

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

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

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

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

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

Stavební úpravy dle vyhlášky 398/2009 Sb.

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

Technické zařízení budov

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

Přípojky na inženýrské sítě

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

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

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

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

Provizorní stav:

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

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

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

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

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

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

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

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

Stávající stav zastřešení nástupišť:

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

Navržené řešení:

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

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

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

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

Zpracovatel: Lubomír Kadala

Individuální protihluková opatření

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

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

Zpracovatel: Lubomír Kadala

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

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

Demolice

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

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

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

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

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

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

Vlastník zastřešení ostrovního nástupiště: SŽDC, s.o.

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

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

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

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

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

Bude provedena demolice stávajícího objektu.

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Lázníček

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

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

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

Zpracovatel: Ing. Hana Zajíčková

4. Závěr

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

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

LISTINA-POZVANÝCH:

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

Zasláno elektronicky:

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

Z á p i s

z profesní porady ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby:

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

Jednání se uskutečnilo dne 11.12.2013 v sídle generálního projektanta MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc.

Předmětem porady bylo projednání návrhu rekonstrukce **mostních objektů** v úseku trati Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-01 železniční most v ev. km 16,313

Zpracovatel: ing. Jaroslav Sedláček

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok. Původní konstrukce pod kolejí č. 1 (1934) byla rozšířena i pod kolej č. 2 (1937). Nosné konstrukce jsou zabetonované nosníky I 280 a I 300 o rozpětí 3,4 m umístěné se vzájemným výškovým rozdílem polovin mostu o 0,31 m. Světlá šířka otvoru je 3,0 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Na mostě je nedostatečné šířkové uspořádání, 2,2 m k zábradlí, tl. lože 0,2 m. Izolace je nefunkční a do mostu zatéká. Povrch betonu jsou celoplošně degradované, místy vydrolené do hl. 50 mm. Hodnocení 2/2. Stavebně technický průzkum mostu odhalil špatný stav opěr, které mají charakter šterku s pískem bez pojiva.

Nový stav:

Na poradě byl prezentován nový železobetonový rám, světlosti 3,0 m nebo 3,5 m dle hydrotechnického posouzení. Šířkové uspořádání pro VMP 3,0. Tloušťka stěn 0,3 m, horní příčel 0,35m se střechovitým sklonem. Rovnoběžná křídla délky 3,0 m jsou zavěšená na rámu. Izolace bude z natavovaných asfaltových pásů s tvrdou ochranou, na svislých stěnách z polystyrénu. Zásyp za rubem bude ze šterkodrti, drenáž nebude provedena. Uvnitř rámu bude odlážděno koryto s oboustrannými bermami, které bude ukončeno betonovým prahem cca 2,0 m za mostem. Navazující koryto bude vyčištěno od nánosů v délce cca 10-15 m tak, aby bylo nové odláždění umístěno do původní výšky.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-08 železniční most v ev. km 17,577

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Mřenka. Deskový most je z roku 1936 a pod každou kolejí je samostatná spodní stavba i nosná konstrukce. Deska mostu je tvořena zabetonovanými nosníky I č. 45. Celková výška desky je 560 mm. Most je kolmý. Světlost mostu je 6,0 m a rozpětí 6,7 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože na mostě je nedostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,12 a 2,17 m. Spodní povrch betonových desek vykazuje zatékání přes mostovku, spodní příruby nosníků jsou místy odhaleny. Beton říms je značně rozrušen a na opěrách jsou zřetelné povrchové trhliny. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

Dle závěru z předešlé porady byl navržen a prezentován způsob rekonstrukce spočívající v demolici stávajícího mostu a výstavbě nového. Nové světlé rozměry mostu jsou podle hydrotechnického výpočtu 3 m výška a 16 m šířka. Dnešní světlé rozměry otvoru jsou 2 m a 6 m, takže dochází k obrovskému nárůstu šířky a nereálnému nárůstu výšky, které není možné v kontextu vedení trati, tvaru a šířky koryta a okolního území dodržet. Po domluvě s Povodím Moravy a jejích vstřícnosti může mít nová konstrukce stejné nebo podobné světlé rozměry jako konstrukce stávající.

Návrh uvažuje s výstavbou polorámového železobetonového mostu světlosti 6,5 m založeného plošně. Jeho horní příčel bude cca o 10 cm výš než je stávající spodní hrana desky. V příčném řezu je most navržen na VMP 3,0. Křídla mostu budou rovnoběžná zavěšená a jejich římsa bude sledovat sklon přechodové rampy z uzavřeného šterkového lože na mostě do otevřeného lože v trati. Dno koryta potoka nebude odlážděno, je zde navrženo poštěrkování pro zachování přírodního charakteru potoka. Břehy ve sklonu 1:2 a břehové lavice šířky 0,55 m budou opatřeny kamennou dlažbou do betonu s podélným a příčným betonovým prahem. Odvodnění rubu bude zajišťovat podélná drenážní trubka s vyústěním skrz opěru do koryta potoka.

Bylo projednáno:

Přítomní s návrhem souhlasili. Zástupci investora upozorňovali na urychlené projednání mostu s Povodím Moravy.

Zvýšení trat'ové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 03-19-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod
Zpracovatel: ing. Pavel Šedivý

Stávající stav:

V žst. Lhotka nad Bečvou je stávající podchod převádějící staniční koleje č.1,3,5,7a umožňuje mimoúrovňový přístup cestujícím na ostrovní nástupiště. Podchod je uzavřený železobetonový rám o světlé šířce 3,0 m a sv. výšce 2,55 m. Délka podchodu je 28,0 m. Podchod je z roku 1965. Výstup z podchodu zabezpečují schodišťová ramena tvořená žebet. polorámem. V polovině tubusu podchodu je místnost, zabezpečená plechovými dveřmi, pro umístění plovákové čerpadlo, které přečerpává vodu vniklou do podchodu do revizní šachty.

Stávající podchod je v nevyhovujícím stavu, v mnoha místech prolíná do tubusu voda, odvodňovací systém je nefunkční, obetonávky izolací jsou odtržené a odmrzlé a v neposlední řadě podchod je nevyhovující pro zabezpečení pohybu imobilních cestujících a neumožňuje mimoúrovňový přístup cestujících na nástupiště.

Přípravná dokumentace:

V rámci projektu je navržen nový podchod, který bude splňovat požadavky na interoperabilitu a zabezpečí mimoúrovňový přístup z prostoru před VB na nové ostrovní nástupiště.

Na poradě byly předloženy výkresy – půdorys, řezy podchodem (příčný a podélný) a podélné řezy schodištěm a přístupovým chodníkem na ostrovní nástupiště.

Stávající podchod bude vybourán a v jeho ose se vybuduje nový železobetonový uzavřený rám tubusu o sv. šířce 3,0 m a sv. výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,52 m). Přístupy do podchodu budou zabezpečovat přístupové chodníky ve spádu 8,33% a v prostoru u VB jednoramenným schodištěm. Tyto přístupy budou konstrukčně tvořeny z žebet. polorámů.

Pochozí plochy chodníků budou z betonu povrchově upraveného drážkováním proti skluzu, schodišťové stupně a podlaha v tubusu podchodu budou z kamenné dlažby.

Z důvodu vysoké hladiny spodní vody je izolace podchodu navržena jako tlaková. V tubusu podchodu bude umístěna čerpací jímka, ve které bude umístěno plovákové čerpadlo, které v případě zvýšení hladiny vody v čerpací jínce, odčerpá vodu do přilehlé kanalizace.

Stěny na polorámech a v tubusu podchodu, včetně stropu, jsou navrženy v kvalitě pohledového betonu PB3.

Zastřešení přístupových chodníků a schodiště je řešeno v rámci SO 03-15-05. Dle zpracovatele zastřešení bude zastřešení řešeno jako prosklené v ocelových rámech s dostatečným přesahem před vstupy.

Předložení řešení podchodu bylo přítomnými schváleno a odsouhlaseno.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-01 železniční most v ev. km 21,847

Zpracovatel: Ing. Marian Hollý

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes Jasenický potok. Železobetonový deskový most je z roku 1964 a pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce, spodní stavba je společná. Železobetonová deska mostu tlustá 0,49 až 0,7 m. Světlost mostu je 7,14 m (kolmá) a 7,46 m (šikmá), rozpětí je 7,99 m (kolmé) a 8,4 m (šikmé). Úhel šikmosti je 72,9°. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože je na mostě dostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,77 m. Dilatační spárou mezi deskami prosakuje voda. Na opěrách jsou trhliny šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích a výluhy poživ. Hodnocení 2/2.

Nový stav:

V daném (staničním) úseku železniční trati dochází k rozšíření osové vzdálenosti kolejí z 4,0 na 4,75 m, což se projeví i na mostě (odsun koleje č. 2 o 0,64 až 0,82 m). Most bude rozšířen a to na VMP 3,0 na obou stranách.

Nové železobetonové přibetonávky budou založeny na mikropilotách a k stávající konstrukci budou ukotveny trny. Rozšíření bude na každé straně odlišné. U koleje č.1 dojde k rozšíření opěry a desky o 0,97 m, což znamená, že nová římsa na rozšiřující desce nebude mít konzolu. U koleje č.2 bude z důvodu většího odsunu koleje směrem od mostu deska rozšířena o 1,72 m a opěra o 1,1 m. Římsa bude tedy uložena na konzole šířky 0,62 m.

Součástí nových betonových částí budou i rovnoběžná křídla, která budou oproti stávajícímu stavu prodloužena na sklon svahu od koryta potoka 1:1,5 plus rezerva.

Dále dojde k výměně izolace a částečné sanaci betonových ploch. Odláždění pod mostem bude v místech zasažených výkopy obnoveno v přibližně původním rozsahu.

Zatížitelnost stávající konstrukce je předběžně určena na hodnotu 1,02 a spodní stavby na 1,31.

Bylo projednáno:

Rozšiřující desky budou k těm stávajícím přikotveny trny a budou uloženy na rozšířené opěry kloubově.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-03 železniční most v ev. km 22,777

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes občasný vodní tok. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I350, pod kolejemi je 23kusů nosníků, šikmé rozpětí NK = 5.2m, šikmost přemostění 60°, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedeny rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách, byla provedena nová izolace svedená do příčných drenáží, které jsou vyvedeny za opěry. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2 .

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu, ponecháme most bez úpravy. Na zpracovatele kolejového svršku vzneseme pouze požadavek na zvětšení tl.

šterkového lože ,tak aby min. tl. lože pod pražcem byla 350mm. V rámci rekonstrukce bylo provedena i ZKPP, nová ZKPP se tudíž provádět nebude.

Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-04 železniční most v ev. km 23,037

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Černý (Byninský). Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I280, pod kolejemi je 18kusů nosníků, rozpětí NK = 3.5m, uložení NK je kolmé, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedeny rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2 .

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu a vyhovující přechodnosti, ponecháme stávající nosné konstrukce bez úpravy.

Základová spára je v hloubce 0.67m pod ÚT. Z toho titulu je spodní stavba posouzena bez úlevných opatření SR5. Zatížitelnost spodní stavby nevyhoví a základy budou proto podchyceny jednou řadou mikropilot. MP budou vrtány přes celou spodní stavby hlavy pilot budou spojeny se spodní stavbou přes dobetonávku úložných prahů.

Na mostě se provede nová hydroizolace včetně ochranné vrstvy. Voda bude svedena do příčné drenáže za opěry, která bude vyvedena na okolní svahy.

Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-03 železniční propustek v ev. km 16,953

SO 02-19-05 železniční propustek v ev. km 17,282

SO 04-19-07 železniční propustek v ev. km 23,473

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou navrženy na přestavbu za trubní DN 800, km 23,473 DN 1000 s čelními zídkami. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění z kamene do betonu, ukončené prahem z prostého betonu. Rozsah odláždění proveden tak, aby nezasahovalo mimo pozemek SŽDC.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-09 železniční propustek v ev. km 17,800

SO 02-19-10 železniční propustek v ev. km 18,202

SO 02-19-11 železniční propustek v ev. km 18,351

SO 02-19-14 železniční propustek v ev. km 19,112

SO 02-19-15 železniční propustek v ev. km 19,483

SO 02-19-16 železniční propustek v ev. km 19,939

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou umístěny v Evropsky významné lokalitě a budou nahrazeny rámovými se světlostí 1,2x1,2m. Křídla budou rovnoběžná s tratí, zavěšená na nosné konstrukci. Rámy budou opatřeny izolací z natavovaných pásů s tvrdou ochranou, na svislých stěnách z polystyrénu. Zásyp za rubem bude ze šterkodrtě, rubová drenáž nebude provedena. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými bermami, ukončené prahem z prostého betonu. Rozsah odláždění proveden tak, aby nezasahovalo mimo pozemek SŽDC.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-02 železniční propustek v ev. km 16,718

SO 02-19-04 železniční propustek v ev. km 17,086

SO 02-19-07 železniční propustek v ev. km 17,342

SO 02-19-13 železniční propustek v ev. km 18,886

SO 04-19-02 železniční propustek v ev. km 22,010

SO 04-19-05 železniční propustek v ev. km 23,106

SO 04-19-06 železniční propustek v ev. km 23,288

SO 04-19-08 železniční propustek v ev. km 23,825

Zpracovatel: dle objektu

Tyto propustky jsou zasypané nebo není možné odvedení vody mimo drážní těleso z důvodu výškového uspořádání terénu. Území odvodňované je velmi malé a z hydrotechnického posouzení vyplývá možnost jejich zrušení. Propustky budou zrušeny ubouráním min. 1,2 m pod niveletou případně pod konstrukční vrstvy železničního spodku. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem. V propustku km 22,010 jsou v chráničkách umístěny sítě firmy DEZA, které jsou v dostatečné hloubce. Majitel bude informován o zrušení propustku.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 02-19-12 železniční propustek v ev. km 18,582

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Stávající stav:

Nosná konstrukce propustků je tvořena zabetonovanými kolejnicemi z roku 1928 k. č. 1 a 1933 k. č. 2. Rozpětí kolejnic je 2,3m světlost otvoru b/h = 2000/1380 mm. Do propustku je zaústěna meliorace od obce Lešná.

Nový stav:

Vzhledem ke stáří konstrukce a dalších aspektech, uvedeným v části propustky ze zabetonovaných kolejnic, navrhujeme novou konstrukci z uzavřeného železobetonového rámu. Světlosti budou dodrženy dle původní konstrukce. Konstrukce bude respektovat stávající úpravu toku pod mostem.

Základní prvky technického řešení : kolejové lože nad propustkem bude polozapuštěné. Římsy jsou osazeny zábradlím z L profilům. Nosná konstrukce rámu je monolitická bez dilatace mezi kolejemi. Založení je plošné přes vrstvu podkladního betonu. Izolace tubusu proti zemní vlhkosti a stékající vodě je provedena po celém obvodu a bude preferována z natavovaných pasů. Zakončení propustku je přes čelní rovnoběžné křídla zavěšené na tubusu rámu. Podkladní beton se zakončí na obou stranách prahy, hloubka založení min 1.1m pod ÚT. Rozsah odláždění je přizpůsoben okolnímu terénu a hranicím pozemku SŽDC.

Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

SO 04-19-09 železniční most v ev. km 24,216

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Z rozhodnutí investora dochází ke zkrácení rekonstruovaného úseku a tento objekt vypadá ze stavby.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 04-19-10 železniční propustek v ev. km 24,411

Zpracovatel: Ing. Jiří Malina

Z rozhodnutí investora dochází ke zkrácení rekonstruovaného úseku a tento objekt vypadá ze stavby.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
SO 02-19-06 - t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou,
silniční nadjezd v km 17,300 + SO 02-18-01 – úprava komunikace

Zpracovatel: Ing. Kamil Jordán, + Ing. Michal Kasaj

Stávající stav:

Jedná se o 3 polový kolmý most o délce přemostění 30,4m. Nosná konstrukce je ŽB monolitický rám s plošným založením. Světlosti krajních polí jsou 8,94m, vnitřní pole má světlost 11,44m. světlá výška je 5,3m. Most je jednopruhový, šířka vozovky na mostě je 3,14m. Bezpečnostní zařízení je ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní, římsy a obruby jsou monolitické železobetonové. Silnice III/03561 je v místě mostu vedena v náspu. Výška náspu je v místě mostní konstrukce 7,5m. Silnice je před a za mostem ve směrovém oblouku, šířka vozovky je 3÷4m.

Nový stav:

Stávající most bude zcela zdemolován a nahrazen mostem novým, který vyhoví požadavkům na novou kolej a trakční vedení.

Silniční řešení :

Celková délka úpravy bude 220m vč. úseků, kde bude pouze frézování a nový kryt. Směrově bude upravená silnice co nejvíce kopírovat stávající stav - držena je pravá strana stávající vozovky (vnější strana oblouku), rozšíření silnice je provedeno dovnitř. Úsek na mostě bude směrově v přímé, mimo most bude silnice plynule napojena na stávající stav směrovým prostým obloukem. Výškově bude dotčený úsek ve výškovém zakružovacím oblouku o poloměru 250m umístěném v ose křížení silnice a tratě (z důvodů minimalizace úpravy a navazujících úseků).

Návrhová rychlost na dotčeném úseku bude 30 km/h. Z důvodů nadvyšování již stávajícího náspu silnice a napojení na stávající stav není možné provést dotčený úsek s větší návrhovou rychlostí.

Řešení mostu:

Nový most bude postaven na místě stávajícího, který bude zdemolován cca na úroveň terénu. Nový most bude o jednom poli a délce přemostění 33,0m. Spodní stavba bude železobetonová masivní, založená na pilotech. Opěry budou postaveny za ruby původních opěr mostu. Nosná konstrukce bude ocelový svařovaný parapetní nosník s dolní mostovkou. Hlavní nosník bude prom. výšky, horní i dolní pás bude parabolicky zakřivený. Výška nosníku je upravena tak, aby nebylo nutné osazovat protidotykové zábrany. Mostovku bude tvořit spřažená ŽB deska se svařovanými ocelovými nosníky. Uložení mostu bude na hrncových ložiskách. Dilatační závěry budou nad opěrami a to na OP1 povrchový mostní závěr jednoprofilový, lamelový a nad OP2 podpovrchový flexibilní celopryžový mostní závěr. Přechodová oblast bude se samostatným přechodovým klínem z hubeného betonu. Odrazné pruhy budou ŽB monolitické, bezpečnostní zařízení bude ocelové svodidlo, které bude pokračovat mimo most.

Závěr z porady: Technické řešení bylo odsouhlaseno. Objekt je považován za projednaný.

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 1431/13 - 235

V Olomouci dne 22.11. 2013

Věc: Pozvánka na vstupní jednání k přípravné dokumentaci stavby v profesi mosty a propustky

Stavba: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

POZVÁNKA

Dovolujeme si Vás pozvat *na závěrečné jednání v profesi mosty a propustky*, kterou svoláváme v rámci zpracování přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v sídle spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc – v malé poradní místnosti v 5. patře,

ve středu 11. prosince 2013 v 9:30 hod.

Předmětem porady bude předložení a projednání technického řešení rekonstrukcí mostních objektů a propustků.

Projednávané objekty:

- propustky: trubní Ø500-1000 (10 ks)
zabetonované kolejnice rozpětí 0,9-2,3 m (9 ks)
- mosty: zabetonované nosníky rozpětí 2,7-3,6 m (6 ks)
železobetonový rám rozpětí 3,25 m - podchod (1 ks)
železobetonový nadjezd (1ks)

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUČ
IČ 64610357
DIČ CZ64610357 ③

Jaroslav Sedláček

Ing. Jaroslav Sedláček
garant mostních objektů,
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Sedláček, tel.: 585 570 470, e-mail: sedlacek@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., SS východ se sídlem v Olomouci, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, správa mostů a tunelů, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Krajský úřad Olomouckého kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství, Jeremenkova 1191/40a
779 00 Olomouc

Zasláno elektronicky:

• MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Ing. Pur, Ing. Malina, Ing. Vrána, Ing. Vachutka, Ing. Jordán, Ing. Hollý, Ing. Šedivý, Ing. Čech.

- Městys Hustopeče, Ing. Vozáková
- Obec Choryně, p. Hadvičák
- Obec Lešná, ing. Šnajdar
- Povodí Moravy, ing. Poruba
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Reichlová,
- Správa silnic Olomouckého kraje, Ing. Ostrejš

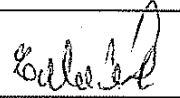
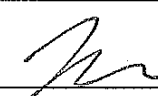

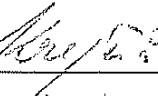
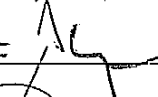


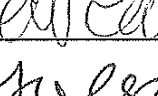
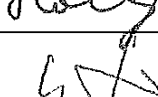

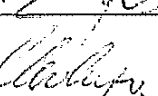
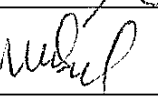

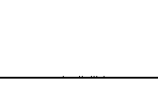
Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní jednání ke zpracování přípravné dokumentace v profesi mosty, propustky

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

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

Datum porady: **11.12.2013**

Titl, příjmení, jméno:	Zastupuje:	Telefon:	Email:	Podpis:
ING. SEDLÁČEK JAROSLAV	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ	585 570 470	SEDLACEK@MORAVIA.CZ	
ING. JORDAN KAMIL	— // —	571 611 298	jordan@moravia.cz	
VRÁNA Zdeněk	MORAVIA CONSULT Olomouc	571 611 297	vrana@moravia.cz	
KREJČÍŘOVÁ JANA	SŽDC ČR SMIT OL	972 742 740	KREJCIROVA@SŽDC.CZ	
KRUPA PAVEL	KÚOK - ODSH	585 508 484	p.krupa@kr-olomoucky.cz	
BUCHTOVA PAVLA	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	585 570 456	buchtova@moravia.cz	
Malina Jirř	— // —	605 457 777	malina@moravia.cz	
Čech Petr	Moravia Consult Olomouc a.s.	605 229 034	cechp@moravia.cz	
HOLÝ MARIÁN	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	585 570 463	holym@moravia.cz	
ŘEDIVÝ P.	— // —	737 704 06	redivy@moravia.cz	
REICHLOVA P.	CELOKOPNÁ KONSTRUKCE	733 746 236	Petra.Reichlova@cekokopna.cz	
ING. CHALUPA TOMÁŠ	SŽDC, s.o. SSV	606 769 747	chalupa@szdc.cz	
Ing. Zdeněk Nečekal	SŽDC, O13	606 740 743	necekal@szdc.cz	
PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808	pur@moravia.cz	

Z á z n a m

16

ze závěrečné porady profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejňení, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení) ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení) stavby

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

Jednání se uskutečnilo dne 12. prosince 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

Přítomní : viz listina přítomných v příloze záznamu.

Úvod :

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem seznámení všech zúčastněných s technickým řešením navrženým v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby **"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou "** v profesích elektro (tj. profesích silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejňení, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení) a jeho schválením.

Zabezpečovací zařízení:

V úvodu části zabezpečovací zařízení byl zrekapitulován stávající stav a dosud projednané navržené řešení staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku, řešeném předmětnou stavbou. Řešení prezentovaná na vstupní všeprofesní poradě dne 6.8. 2013, vstupní poradě elektro dne 13.9.2013 a druhé poradě profesí elektro 7. 11. 2013 zůstávají v platnosti. Stejně tak zůstává zachována objektová skladba části D.1.1. Na dnešní poradě byly upřesněny následující body :

- 1) Za přítomnosti profesního garanta profese pozemní stavby ing. Lázníčka, který prezentoval navržené řešení stavebních úprav výpravní budovy ŽST Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou, bylo upřesněno technické řešení – upravena budou okna v části výpravní budovy, která je předmětem stavebních úprav v rámci této stavby na šířku 60 cm a výšku 150 cm, s doplněním bezpečnostními foliemi a vnitřními jednoduchými žaluziemi, stropy v místnostech technologie budou vybaveny novými podhledy v protipožárním provedení a vzhledem k rozmístění EZS, nebudou dveře z chodby do technologických místností v bezpečnostním provedení. V místnosti dílny SSZT bude po dohodě z provozovatelem umístěno diagnostické pracoviště. V nově upravené stavědlové ústředně v ŽST Hustopeče nad Bečvou bude umístěna pouze doplňovaná technologie úvazky TZZ. Skříň sdělovacího zařízení bude umístěna z důvodu rozdílných správců obou zařízení u stávajících závěrů sdělovacích kabelů.
- 2) Na žádost zástupce GR SZDC, O12 bude z dopravních důvodů zkrácena délka prvního oddílu AB mezi Lhotkou nad Bečvou a Hustopečemi nad Bečvou ve směru od Lhotky nad Bečvou. Délka posledního oddílu AB v tomto mezistaničním úseku a směru zůstane navržená – z důvodu možného posunu vjezdových návěstidel ŽST Hustopeče nad Bečvou do trati. Rozmístění návěstidel AB v mezistaničním úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí zůstane dle předloženého návrhu. Situační schéma TZZ je součástí příloh záznamu.
- 3) Diskutována byla problematika uložení uzemnění ve společné kabelové kyneti s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení z důvodu ochrany před účinky blesku. Dohodnuto bylo, že nesmí být žádné uzemnění položeno do kabelové kynety, ve které jsou uloženy kabely SZZ, i když to TNŽ 34 2609 připouští. K dobru tohoto požadavku přispívá, že uzemnění silových rozvodů je na elektrifikovaných tratích umísťováno ve vzdálenosti min. 5m vně koleje.
- 4) Dohodnuto bylo posunutí přejezdu „B“ v km 21,815 o cca 3m směrem k Valašskému Meziříčí z důvodu umístění prvního izolovaného styku ve vzdálenosti min. 5m od okraje pozemní komunikace přejezdu. Toto řešení bylo zapracováno v navrženém kolejovém řešení ŽST Lhotka nad Bečvou.
- 5) Na jednání byl předložen návrh situačního schéma SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou k připomínkám. Situační schéma se zapracovanými připomínkami je součástí příloh tohoto záznamu.
- 6) Požadavek na doplnění diagnostiky jedoucích kolejových vozidel, který je uveden v zadávacích podkladech pro zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu stavby byl konzultován s investorem a odbornými složkami SZDC. Bylo rozhodnuto diagnostiku vozidel nebudovat v této stavbě, ale ve smyslu směrnice č. 36 SZDC, v samostatné stavbě v místě stanoveném uvedenou směrnicí.

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

Dle poznámek zapsal Ing. Petr Pavlík.

Sdělovací zařízení:

D.D.2.1 Kabelizace

PS 02-14-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel

PS 04-14-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel

Nový traťový kabel bude položen v úseku technologická budova Valašské Meziříčí až do výpravní budovy Hustopeče nad Bečvou. Bude použito kabelu typu TCEPKPFLEY 15XN 0,8 – kabel bude s dvojitým pláštěm a ochranou proti vnikání vlhkosti. Hlavní kabelová trasa bude vedena po drážních pozemcích a je určena pro kabely sdělovací, zabezpečovací a ve stanici Lhotka nad Bečvou budou přiloženy i kabely nn s normovanou odstupovou vzdáleností. Zemní práce hlavní kabelové trasy budou provedeny v rámci traťového kabelu. S traťovým kabelem budou do výkopu uloženy dvě trubky HDPE pro optický kabel a druhá trubka bude rezervní. Ukončení traťového kabelu bude provedeno celým profilem ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních 19" 600 mm x 600 mm výšky 42U na zářezových páscích. Výpichy z traťového kabelu budou provedeny kabelem 5XN0,8 do domků u přejezdů pro venkovní telefonní objekt na domku PZS a telefony v domcích PZS.

V Hustopečích nad Bečvou bude do výkopu hlavní kabelové trasy přiložena trubka HDPE do spínací stanice SpS a rozvodny 6kV.

PS 02-14-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel

PS 04-14-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel

Diagnostický optický kabel bude v celém úseku použit s 72ti vlákny a bude zafouknut do připravené hlavní trubky HDPE 40/33 položené s TK – dimenze dle písemného požadavku TÚDC. Optický kabel bude určen pro přenosy a kontroly sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Vývody budou provedeny ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Ukončení optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních na optických rozvaděčích. 12 vláken (z každého směru) určených pro zabezpečovací zařízení bude ve sdělovací místnosti provaženo a pomocí místního optického kabelu přivedeno do místnosti určené pro zabezpečovací zařízení a tam ukončeno. Spojky na optickém kabelu budou umístěny v podzemních kabelových komorách, kde budou ponechány i rezervy na optickém kabelu. Kabelové rezervy jsou plánovány i ve sdělovacích místnostech před vlastním ukončením.

V žst Hustopeče nad Bečvou bude do připravené trubky zafouknut optický kabel 12 vláken do spínací stanice a rozvodny 6kV pro potřeby silnoprůdu a DŘT.

PS 03-14-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace

Místní kabelizace v žst. Lhotka nad Bečvou řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocného stavědla PSt1, elektromagnetických zámek a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu stanice Lhotka nad Bečvou. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti žst. Lhotka nad Bečvou ve společné kabelové skříně 19" výšky 42U na zářezových páscích. Bude použito kabelů čtyřkovaných, plněných se žilami o průměru 0,6. Pro uložení místních a traťových kabelů v žst. bude využito kabelovodu. Je uvažováno s novým sdělovacím kabelem do areálu vlečky DEZA, a.s. který se na hranici pozemku ČD napojí na stávající kabel v nové kabelové skříně. Do DEZA, a.s. jsou v provozu dvě telefonní linky od výpravního žst. Lhotka nad Bečvou.

Pro potřeby silnoprůdu budou provedeny rozvody místních optických kabelů k rozvaděčům EOv a rozvaděčům osvětlovacích věží.

PS 06-14-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení

Na novém DOK se vybuduje nový přenosový trakt SDH. V železniční stanici Valašské Meziříčí se navrhuje výměna stávajícího SDH za nový (4xSTM 16, 2xSTM 4, 2xSTM 1 a karty 42xE1, 10xEthernet, switch s 24 porty). Vyšetřené SDH z Valašského Meziříčí bude použito v žst. Lhotka nad Bečvou. Nové SDH se vybuduje v žst. Hustopeče nad Bečvou. Výbava bude zahrnovat modul IP, který bude doplněn malým inteligentním switchem (cca 16 portů). V objektech bude připraveno toto rozhraní pro připojování zařízení CCTV, EZS, EPS, Rozhlas, MRS a rovněž pro připojení účastníků datové sítě ČD. Každá uzlová stanice bude vybavena rovněž modulem rozhraní E1 (železniční stanice 8xE1). Uzlové stanice SDH budou doplněny multiplexem s příslušnými typy a počty telefonních, resp. datových kanálových rozhraní. V žst. Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou se navrhuje vybudování SDH STM 1 do spínací stanice, měnirny a rozvodny 6kV.

Umístění přenosového zařízení v jednotlivých stanicích bude ve sdělovacích místnostech a datové skříně 19" 600x600mm 42U. Napájení bude zajištěno z podružného silového rozvaděče určeného pro sdělovací zařízení.

D.D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 03-14-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení

V rámci sdělovacího zařízení bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů v žst. Lhotka do stávajícího zapojovače. Ve stanici budou zřízeny hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a nové rozvody jednotného času včetně výměny podružných hodin. V opravovaných technologických prostorách je uvažováno s novou strukturovanou kabeláží.

PS 03-14-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS

V žst. Lhotka je navrženo zařízení ASHS, které má chránit vytypované technologické místnosti před účinky požáru. Jedná se o následující místnosti:

- stavební ústředna
- stavební ústředna - napájení

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo NOVEC. Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod s tryskami.

Ústředna ASHS bude připojena na stávající ústřednu EPS typu MHU 109 umístěnou v dopravní kanceláři. V ostatních technologických prostorách budou rozvody EPS včetně požárních hlásičů provedeny nově. Napojení na stávající ústřednu EPS bude zachováno. Signalizace o stavu ASHS bude přivedena k výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání.

PS 03-14-04 Žst. Lhotka nad Bečvou, EZS

V rámci stavby bude ve výpravní budově žst. Lhotka instalován nový systém elektrické zabezpečovací signalizace – EZS.

Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti a hlídané prostory (sdělovací místnosti, stavební ústředna a rozvodna nn apod.) budou zabezpečeny duálními čidly a magnety na oknech a dveřích. Navržené prvky EZS budou v provedení pro 3.kategorii. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude pomocí přenosového zařízení zajištěn přenos informace o nepovoleném vstupu přímo na místě výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání do Valašského Meziříčí a výhledově na CDP Přerov.

D.D.2.3 Informační zařízení

PS 03-14-05 Žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující

V železniční stanici Lhotka nad Bečvou bude upraveno rozhlasové zařízení pro cestující i pro dálkové ovládání. Rozhlasová ústředna bude stávající - umístěná ve sdělovací místnosti v kabelové skříni 19" 27U. Upraveny budou rozvody na nástupišti včetně nových reproduktorů. Reprodukory budou na nástupišti umístěny na sklápěcích stojácích osvětlení. Reprodukory budou zapojeny do jedné výkonové větve. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLE 3XN0,8 uloženými ve stejné trase jako kabely osvětlení nástupiště, ale samostatně v chrániče a kryty výstražnou fólií. Stávající reproduktory na budově a v čekárně budou vyměněny za nové. Ovládání rozhlasu pro cestující bude místní - výpravčí a dálkové - s možností využití přenosového zařízení ze žst. Valašské Meziříčí. Z ovládací stanice bude použito systému automatického hlášení s propojením na graficko-technologickou nástavbu dálkového ovládání.

Napájení bude provedeno z podružného rozvaděče pro sdělovací zařízení samostatným vývodem ze zálohované sítě.

U vstupu do výpravní budovy se uvažuje se zřízením digitálních hlasových majáčků pro nevidomé a slabozraké, které budou součástí rozhlasového zařízení. Rovněž při vstupu do podchodu, jak od výpravní budovy, tak z nástupiště, budou umístěny nové digitální hlasové majáčky.

PS 03-14-06 Žst. Lhotka nad Bečvou, informační zařízení

V žst. Lhotka nad Bečvou se uvažuje se zjednodušeným informačním systémem tvořeným mikropočítačem, jednou odjezdovou tabulí a dvěma nástupištními tabulemi. Mikropočítač bude umístěn ve sdělovací místnosti. Odjezdový informační panel bude umístěn v hale bude jednostranný se čtyřmi řádky a na nástupišti budou umístěny dvě oboustranné dvouřádkové tabule na konstrukci se stříškou – k jedné nástupištní hraně jedna tabule. Propojení tabulí s počítačem bude provedeno datovým a napájecím kabelem. Kontrola informačního systému bude na monitoru v dopravní kanceláři a zařízení bude připraveno pro dálkové ovládání.

PS 03-14-07 Žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém

V železniční stanici je navrženo budoucí rozmístění 2 ks kamer na konci nástupišť nastavených proti sobě na jednu nástupištní hranu a umístění kamery v podchodu a v hale. V případě instalace kamerového systému se uvažuje s umístěním technologického počítače a záznamového zařízení ve sdělovací místnosti. Jednotlivé kamerové body budou propojeny se sdělovací místností datovým a napájecím kabelem. K uložení kabelů kamerového systému bude využita kabelová trasa pro rozhlasové kabely. Kontrola kamerového systému bude prováděna na monitoru v dopravní kanceláři a zařízení bude připraveno pro dálkové ovládání.

D.D.2.4 Rádiové spojení

PS 03-14-08 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS

Stávající zařízení TRS a MRS bude zachováno. Budou provedeny drobné úpravy anténního systému, které budou vyvolány opravou střechy. Další úpravy jsou uvažovány s přemístěním ovládacích prvků do provizorní dopravní kanceláře a vrácení zpět do definitivní dopravní kanceláře.

D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 06-14-02 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ

V první fázi bude ovládání sdělovacího zařízení navrhováno ze žst. Lhotka nad Bečvou a výhledově je možné ovládání od výpravčích ze žst. Valašské Meziříčí nebo od dispečerů z CDP Přerova. Bude využito nového optického kabelu a přenosového zařízení.

D.E.3.10.1 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních

SO 06-10-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto budou stávající kabelové trasy Telefonica O2 řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchody pod kolejemi jsou v km 20,267, km 24,234, km 24,247. V km 24,234 a km 24,247 se jedná pouze o křížení nové sdělovací trasy SŽDC s kabely Telefonica O2. Kabely SŽDC i Telefonica O2 budou v místě křížení uloženy do chrániček.

SO 06-10-02 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů – obec Lešná

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto bude stávající rozhlasový kabel obecního rozhlasu řádně vytýčen, bude provedena sonda na určení hloubky uložení a v nutném případě bude kabel přeložen ve stejném místě do větší hloubky. V místě nové přeložky bude proveden protlak pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabel naspojkován v nezbytně nutném rozsahu. Bude použito stejného typu kabelu jako stávající. Stávající podchod pod kolejemi je v km 20,279.

SO 06-10-03 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - DEZA

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajícího sdělovacího kabelu, proto bude stávající sdělovací kabel DEZA, a.s. do čistíčky řádně vytýčen, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutném případě bude kabel přeložen. V místě nové přeložky bude proveden protlak pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabel naspojkován v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchod pod kolejemi je v km 23,093.

D.E.3.10.2 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních

SO 06-10-041 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SŽDC

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto budou stávající kabelové trasy SŽDC řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných

případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchody pod kolejemi jsou v km 19,960 a km 21,500

Dle poznámek zapsal ing. Jan Hubený.

Trakční vedení

Stávající stav:

Celý stavbou dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo zprovozněno v roce 1959. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí. Trakční podpěry jsou převážně původní. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládaná životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

Navrhované řešení:

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení je určen především rekonstrukcí železničního spodku a svršku a výstavbou souvisejících zařízení, jako odvodnění kolejíště, mostů, propustků, kabelovodu, kanalizačních sběračů, PHS apod. Zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení na tratích a ve stanici, tzn. vybudování nových podpěr. Výměna vodičů bude v plném rozsahu provedena na tratích, ve stanici na hlavních a předjízdových kolejích, u ostatních vedlejších kolejí budou nové vodiče montovány jen v souvislosti s pokrytím sjízdnosti nad novými kolejemi na zhlavích a ve výběžcích ke kotvení na nové stožáry.

POPIS JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ ČÁSTI E.3.1 TRAKČNÍHO VEDENÍ

SO 01-01-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav – km cca 16,0 – 16,215 (nové elektrické dělení před SpS Hustopeče). Poloha elektrického dělení je navržena s ohledem na stávající polohu krajní výhybky žst. Hustopeče, pokud by v době zpracování projektu stavby byla již známa výhledová poloha krajní výhybky žst. Hustopeče, bude poloha el. dělení v projektu přizpůsobena této navržené poloze. Navrhovaný průřez vodičů TV - trolej 150mm² Cu, nosné lano 120mm² Cu, zesilovací vedení 1x 120mm² Cu.

SO 01-01-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV

SO zahrnuje rekonstrukci venkovní části připojení SpS na trakční vedení, využívá stožárů postavených v rámci SO 01-01-01, obsahuje nové odpojovače včetně pohonů a napájecí převěsy. Navrhovaný průřez vodičů napájecího vedení – 3x 120mm² Cu. Dělení bude osazeno 4x Indikátorem s návěstí „Stáhněte sběrač“ (zahrnuto v SO 01-06-02).

SO 02-01-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celého úseku. Na závěrečné poradě bylo vlastníkem dráhy odsouhlaseno výškové uspořádání trakčního vedení pod silničním nadjezdem v km 17,302 (dle ČSN 73 6201:2008, čl. 5.3.2), výška trolejového drátu nad TK 5,5 m, výška sestavy trakčního vedení pod nadjezdem 0,4 m, izolační vzdálenost včetně zdvihu 0,15 m (dle ČSN EN 50119 ed.2:2010, čl. 5.1.3), podjezdová výška nadjezdu 6,20 m nad TK. Protidotykové zábrany dle ČSN EN 50122-1 ed.2:2011, čl. 5.3 budou součástí SO 02-16-09, v dalším stupni bude zvážena možnost zavěšení zesilovacího vedení na konstrukci nadjezdu. Po dobu rekonstrukce nadjezdu bude zřízeno neutrální pole v trakčním vedení obou kolejí. Navrhovaný průřez vodičů TV - trolej 150mm² Cu, nosné lano 120mm² Cu, zesilovací vedení 1x 120mm² Cu umístěno ve vrcholu stožárů.

SO 03-01-01 žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celé stanice, ponecháno zůstane pouze trakční vedení v areálu DEZY (kol. č. 102, 103, 104), které se napojí na nový stav. Ponechané stožáry vlečky DEZA, a.s. se nově načísľují průběžně se stožáry stanice, u systému TV č. 102 bude doplněna kompenzace nosného lana. Toto řešení včetně úpravy napájení a nutnosti postavení napájecího stožáru v areálu DEZA, a.s. bylo na poradě projednáno a odsouhlaseno odpovědným zástupcem firmy DEZA, a.s. (viz prezenční listina).

U základů TV, které jsou v kolizi se stávajícími ponechanými funkčními trativody, bude v rámci trakčního vedení navržena lokální přeložka trativodu v místě základu. Budou zatrolejovány koleje 1, 3, 5-7, 2, 4a-4-6, 8-10. U nadjezdu v km 20,3 je navržena normální výška troleje 5,60m nad TK a snížená výška sestavy. Navrhovaný průřez vodičů TV – koleje č. 1 a 2 trolej 150mm² Cu, nosné lano 120mm² Cu, zesilovací vedení 1x 120mm² Cu, ostatní koleje - trolej 100mm² Cu, nosné lano 50mm² Bz.

SO 04-01-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav (po km cca 24,0). V zbývajících

části do el. dělení žst. Valašské Meziříčí dojde pouze k výměně troleje, nosného lana a následné regulaci vedení, podpěry zůstanou původní. Výtažná kolej na lhoteckém zhlaví žst. Valašské Meziříčí bude zatrolejována za výhybkou č. 96 jen po přejezd v km 24,235. Navrhovaný průřez vodičů TV - trolej 150mm² Cu, nosné lano 120mm² Cu, zesilovací vedení 1x 120mm² Cu umístěno ve vrcholu stožárů.

Ukolejnění

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí TV a kovových konstrukcí v blízkosti živé části TV bude řešena ukolejněním ve smyslu ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50 122-1 ed.2. Ukolejnění bude provedeno tak, aby byla zajištěna správná funkce nových kolejových obvodů zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukce ukolejnění bude realizována v rozsahu, odpovídajícímu rozsahu výstavby nového trakčního vedení a nového zabezpečovacího zařízení.

POPIS JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ ČÁSTI E.3.7 UKOLEJNĚNÍ

SO 01-01-03 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava ukolejnění

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci, pro připojení SpS Hustopeče na kolejnice zůstanou ponechány stykové tlumivky v km 16,1. Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek

SO 02-01-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV. V km 17,3 bude po dobu výstavby nadjezdu neutrální pole, součástí ukolejnění je i ukolejnění omezovačů přepětí tohoto neutrálního pole. Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek

SO 03-01-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci, ukolejnění ponechaných stožárů vlečky DEZA, a.s. zůstává stávající. Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek

SO 04-01-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV v rozsahu nových kolejových obvodů (po vjezdové návěstidla žst. Valašské Meziříčí). Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek

Zapsal ing. Pavel Odehnal.

Silnoproudá technologie, DŘT, energetická zařízení

D.D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 03-05-02 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC

V rámci tohoto objektu bude realizována dálková diagnostika technologických systémů – osvětlení a EOv v žst. Lhotka nad Bečvou. Dále i možnost sběru dat od jednotlivých elektroměrů.

- Systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTSŽDC) a jeho zapojení do systému na pracovišti Valašské Meziříčí, Hranice a CDP Přerov.
- vytvoření nové samostatné izolované Ethernetové sítě včetně instalace potřebných přenosových zařízení apod., včetně propojení s již dříve vybudovanými pracovišti na OED Valašské Meziříčí, Hranice a CDP Přerov.
- Do sítě budou zapojena jednotlivá zařízení (osvětlení, EOv, jednotlivá podružná měření el. energie).

D.D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

PS 03-08-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV

Dojde k vymístění stávajícího rozvaděče VO, dále dojde k napojení nových odběrů zařízení sděl.zař, zab.zař, DŘT, části osvětlení, ... , dle požadavků investora. Podružné měření odběrů bude realizováno dle standardů SŽE. Rozvaděče 6 kV zůstanou ve stávajícím stavu. Rozvaděč RZS zůstane rovněž umístěn v rozvodně 6 kV. Bude zřízena nová přívodka pro ZZEE. Bude provedeno doplnění ochranného pospojování

D.D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 03-07-01 žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN

Ve stávající výpravní budově v 1.NP naproti stávající rozvodně 6 kV bude zřízena samostatná rozvodna NN. Podružná měření odběrů budou realizována dle standardů SŽE.

V rozvodně NN bude umístěn hlavní rozvaděč R-H napojený z RH1 v objektu trafostanice, z něj napojený rozvaděč R-VO, integrační koncentrátor INK, případně dle potřeby další rozvaděče. Z R-H budou napojeny rozvaděč R-VO, rozvaděče REOV na jednotlivých zhlavích, rozvody NN na jednotlivých zhlavích, rozvaděče pro samostatné odběry uvnitř budovy,

PS 03-07-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA

Dojde k úpravě ve stávajících rozvaděčích NN. Dojde k úpravě stávajícího měření dodávky od ČEZu, změna rezervovaného příkonu, změna stávajících MTP. Z hlavního rozvaděče RH 1 (R-TS) budou samostatně přes podružné měření napojeny tři vývody:

- 1 – budova bytovky a budova vlakových čt
- 2 – rozvodna 6 kV
- 3 – rozvodna NN

D.E.3 Trakční a energetická zařízení

D.E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový – POv)

SO 03-06-01 žst. Lhotka nad Bečvou, EOv

Nové EOv pro výhybky – dle požadavků dopravního technologa, investora a provozu. Rozdělení výhybek do větví se společným ovládáním bude na základě požadavku provozu provedeno podle zhlaví tak, aby žádná větev neobsahovala výhybky z různých zhlaví. Zatím navrženo pro EOv celkem 24 výhybek, 14 na zhlaví Val.Mež. – 6 větví, 10 na zhlaví Hustopeče – 4 větve. Celkový instalovaný výkon je cca 170 kW. Ve stávajícím stavu je ohříváno 32 výhybek s celkovým instalovaným výkonem rovněž cca 170 kW. Na každém zhlaví budou umístěny vždy dva samostatné rozvaděče REOV (REOV-HU1, REOV-HU2 a REOV-VM1, REOV-VM2), ze kterých budou napojeny ohřevy jednotlivých výhybek na zhlaví.

Zapínání sekcí řídit softverově. Ovládání EOv z dopravní kanceláře. Napájení EOv z nové rozvodny NN. EOv bude vybudováno s proudovými chrániči (oddělovací transformátory nejsou požadovány). Pro přenos ovládacích signálů bude použit optický kabel. Optický kabel bude součástí projektu sdělovacího zařízení.

D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-04-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV bude položen od STS 809 (cca 15,420) v žst. Hustopeče nad Bečvou do TTS 808 (cca km 15,880).

SO 01-06-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Nové kabelové rozvody napojující nová zařízení nejsou požadovány. Stávající kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou přeloženy. Budou přeloženy kabely od stávajících odpojovačů S101, S102, S111, S112, S401 a S402. Budou přeloženy kabely napájející spínací stanici v km 16,1

SO 01-06-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO

V žst. Hustopeče nad Bečvou je instalována stávající technologie ovládání DOÚO ve výpravní budově, ovládání v dopravní kanceláři.

Na zhlaví směrem na Lhotku nad Bečvou budou demontovány stávající odpojovače S101, S102, S111, S112, S401 a S402 umístěné na trakčních stožárech v úseku km 16,01 až 16,13. Nové odpojovače S101, S102, S111, S112, S401 a S402 budou umístěny na trakčních stožárech č. 5, 6 a 4a cca v km 16,1. Tyto nové odpojovače budou napojeny novými kabely CYKY O 7x4 mm². Kabely budou ve výpravní budově ukončeny ve stávající přechodné připojovací skříni.

SO 01-06-03 žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač

V žst. Hustopeče nad Bečvou je na zhlaví směrem na Lhotku nad Bečvou v úseku, kde hnací vozidlo musí projíždět se staženým sběračem instalována trvalá návěstí Státní sběrač.

V novém stavu budou použita 4 nová občasná návěstí ON1, ON2, ON3 a ON4 – světelné panely v provedení LED na 230V, rám návěstí se symbolem IP43, připojovací skříň IP54, tř. ochrany II. Nová světelná návěstí budou umístěna do míst, kde hnací vozidlo musí jet se staženým sběračem. Návěstí budou uchyceny dle požadavků projektanta TV na samostatně stojící stožárky nebo podpěry TV. Kabely od jednotlivých návěstí CYKY J-3x2,5 mm² budou ukončeny ve spínací stanici v km 16,1 v samostatné skříni indikátoru.

SO 02-04-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² bude vyveden z TTS 808 (cca 15,88) a bude veden podél kolejí na pozemcích SŽDC do traťových trafostanic TTS 807 v km 17,26, TTS 806 v km 18,89 a TTS 805 v km 18,89. Kabel bude dále pokračovat podél trati na pozemcích SŽDC do žst. Lhotka nad Bečvou. V žst. Lhotka nad Bečvou bude kabel v rámci SO 03-04-01 zatažen do stávající STS 804.

Objekty traťových trafostanic zůstanou stávající. V případech, kdy nebude v budoucnu nutné pro TZZ a PZS využívat tyto traťové trafostanice, bude vnitřní transformátor demontován a předán vlastníkově a objekt bude dále sloužit jako možný rozpínací bod na traťovém úseku.

SO 02-04-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař..

SO 02-06-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260

TZZ v km 17,260 je napájeno z TTS 807 kabelem CYKY J 4x10 mm². V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecího kabelu. Pro spolehlivou funkci TZZ je nutné před zahájením prací provést nové napojení TZZ z TTS 807 novým kabelem CYKY J 4x10 mm².

SO 02-06-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889

Stávající releový domek RD je umístěn na mimodrážním pozemku. V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecích kabelů. Pro spolehlivou funkci PZS v celém průběhu rekonstrukce trati je nutné před zahájením prací provést nové napojení PZS z TTS 806 a TTS 805 novými kabely CYKY J 4x10 mm² do stávajícího releového domku. Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem v hloubce min 150 cm pod úroveň kolejového svršku.

Nově bude pro PZS zřízen nový releový domek RD naproti přes cestu na pozemku SŽDC. Napojení tohoto RD bude provedeno z TTS 805 případně TTS 806 kabely CYKY J 4x10 mm².

SO 03-04-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

V žst. Lhotka nad Bečvou bude proveden nový kabelový rozvod 6 kV. Kabely 6 kV směrem od Hustopeče nad Bečvou a od Valašského Meziříčí budou zataženy do stávající rozvodny 6 kV – STS 804 Lhotka nad Bečvou ve výpravní budově. Pro kabely směrem Valašské Meziříčí bude použit průřez 3 x 50 mm² – stávající má průřez 3 x 25 mm².

Objekty traťových trafostanic zůstanou stávající. V případech, kdy nebude v budoucnu nutné pro TZZ a PZS využívat tyto traťové trafostanice, bude vnitřní transformátor demontován a předán vlastníkově a objekt bude dále sloužit jako možný rozpínací bod na traťovém úseku.

SO 03-04-02 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař..

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

SO 03-06-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení

Ze stávající kioskové trafostanice SŽDC 22/04 kV, 250 kVA umístěné v blízkosti výpravní budovy bude provedeno samostatné napojení nové rozvodny NN, samostatné napojení rozvodny 6 kV a samostatné napojení sousedních objektů. Sousední objekty vedle výpravní budovy – objekt bytovky a objekt kanceláří vlakových čet budou i nadále napájeny z rozvodů SŽDC. Stávající sjednaný odběr u ČEZ zůstane s největší pravděpodobností zachován. Dojde k výměně nevyhovujících MTP za nové, odpovídajících hodnotám odběru.

SO 03-06-02 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN

Z nové rozvodny NN budou realizovány nové kabelové rozvody NN. Z hlavního rozvaděče RH budou napojeny podružné rozvaděče v rozvodně NN, výpravní budově, rozvaděče a zásuvkové stojany na zhlavích hustopečském i valašskomeziříčském, stávající odběry cizích firem ve výpravní budově a na zhlavích (Cargo, Deza) a další samostatné vývody. V RH budou odběry jednotlivých odběratelů samostatně odměřeny.

Z nové rozvodny NN budou realizovány nové kabelové rozvody NN. Rozvody budou realizovány dle požadavků investora a potřeb stavby.

Stávající KS6 nebude nově napojena, objekt se nebude využívat. Stávající zásuvkové stojany nebudou

napojeny.

Na zhlaví (Hustopeče nad Bečvou) bude proveden samostatný kabelový vývod do R-HU1 umístěném na straně lichých kolejí, z něj bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-HU1 umístěný vedle R-HU1. V R-HU1 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Všechny odběry z R-HU1 budou osazeny podružnými elektroměry. Z R-HU1 bude dále proveden vývod do R-HU2 umístěném na straně sudých kolejí. Rovněž z R-HU2 bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-HU2 umístěný vedle R-HU2. V R-HU2 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Všechny odběry z R-HU2 budou osazeny podružnými elektroměry.

Na zhlaví (Valašské Meziříčí) bude proveden samostatný kabelový vývod do R_VM1 umístěném na straně lichých kolejí, z něj bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-VM1 umístěný vedle R-VM1. V R-VM1 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Všechny odběry z R-VM1 budou osazeny podružnými elektroměry. Z R-VM1 bude dále proveden vývod do R-VM2 umístěném na straně sudých kolejí. Rovněž z R-VM2 bude napojen zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-VM2 umístěný vedle R-VM2. V R-VM2 bude prostorová rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při požadavku zřízení vlastních zásuvkových stojanů. Z R-VM2 budou dále napojeny stávající odběry – pilířový rozvaděč RE (CARGO) a rozvaděč R1-Styčná budova. Všechny odběry z R-VM2 budou osazeny podružnými elektroměry.

Bude umožněn dálkový odečet dat.

SO 03-06-04 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou překládány dle potřeby stavby, pro zajištění provozuschopnosti.

SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení

Bude realizováno nové venkovní osvětlení. Stávající osvětlení bude zrušeno, stožáry a svítidla demontovány. Pro osvětlení široké střední části prostorů kolejíště bude použito 7 ks osvětlovacích věží osazených vždy cca 6ti ks reflektorů 400 W + poziční svítidlo. Pro osvětlení vybihajících úzkých částí jednotlivých zhlaví budou použity sklopné osvětlovací stožáry 12 m se svítidly 250 W. Pro osvětlení přístupových cest na pozemcích SŽDC budou použity sklopné osvětlovací stožáry 6m se svítidly 70 W. Rozvody osvětlení budou napojeny z nového rozvaděče RO v rozvodně NN.

Možné osvětlení části vlečky DKV za výhybkou č. 10 na zhlaví ValMez soukromým uživatelem bude možné realizovat tímto uživatelem z jeho rozvodu z jeho stávajícího rozvaděče, který bude napojen v rámci rozvodů NN. Zřizovat nové samostatné osvětlovací stožáry pro nasvětlení této části vlečky DKV (nesloužící potřebám SŽDC) není v rámci této investiční akce možné – neuznatelné náklady. Rovněž je technicky nerealizovatelné docílit požadovaného nasvětlení dle ČSN a drážních požadavků reflektory umístěnými na osvětlovacích věžích č. OV6 a OV7 z důvodu zastínění odstavenými kolejovými vozidly. V rámci této akce se vlečka DKV osvětlovat nebude.

Stávající osvětlení před výpravní budovou – na pozemcích obce, nebude dále provozováno jako osvětlení SŽDC. Rovněž není v rámci této investiční akce možné realizovat nové osvětlení pro nasvětlení cizích pozemků, nesloužících pro potřeby SŽDC – neuznatelné náklady. V rámci této akce bude stávající osvětlení před výpravní budovou bez náhrady demontováno a zrušeno.

Ovládání osvětlení z dopravní kanceláře a dálkově. Napájení osvětlení z nové rozvodny NN z rozvaděče RO, část stožárů na přístupových chodnících bude napojeno z rozvaděče RZS. Osvětlení bude vybudováno s proudovými chrániči (oddělovací transformátory nejsou požadovány). Pro přenos ovládacích signálů k jednotlivým věžím bude použit optický kabel. Optický kabel bude součástí projektu sdělovacího zařízení.

Protokol o určení osvětlení dráhy SŽDC E11 včetně přehledu prostor s hodnotami osvětlenosti a situaci osvětlovacích prostorů byl projednán na poradě a je přílohou tohoto zápisu.

SO 03-06-06 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře a dálkově. Napájení osvětlení z nové rozvodny NN z rozvaděče R-VO, část svítidel a stožárů bude napojeno z rozvaděče RZS.

Protokol o určení osvětlení dráhy SŽDC E11 včetně přehledu prostor s hodnotami osvětlenosti a situaci osvětlovacích prostorů byl projednán na poradě a je přílohou tohoto zápisu.

SO 03-06-07 žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO

Bude vybudováno nové DOÚO. Stávající rozvody a technologie DOÚO budou demontovány. Ovládání DOÚO bude umístěno v dopravní kanceláři.

SO 04-04-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² bude vyveden z TTS 803 (km 21,84) a bude veden podél kolejí na pozemcích SŽDC do traťových trafostanic TTS 802 v km 22,90 a TTS 801 v km 24,02. Kabel bude dále pokračovat podél trati na pozemcích SŽDC v rámci SO 05-04-01 do objektu TNS Valašské Meziříčí.

Objekty traťových trafostanic zůstanou stávající. V případech, kdy nebude v budoucnu nutné pro TZZ a PZS využívat tyto traťové trafostanice, bude vnitřní transformátor demontován a předán vlastníkově a objekt bude dále sloužit jako možný rozpínací bod na traťovém úseku.

SO 04-04-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař..

V traťovém úseku budou dle potřeby stavby provedeny přeložky kabelového rozvodu 6 kV pro zajištění provozuschopnosti.

SO 04-06-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecího kabelu. Pro spolehlivou funkci PZS je nutné před zahájením prací provést nové napojení PZS z TTS 803 novým kabelem CYKY J 4x10 mm².

SO 04-06-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecího kabelu. Pro spolehlivou funkci TZZ je nutné před zahájením prací provést nové napojení TZZ z TTS 802 novým kabelem CYKY J 4x10 mm².

SO 05-04-01 žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Nový kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² bude vyveden z TTS 801 (km 24,02) a bude veden podél kolejí na pozemcích SŽDC. Kabel bude zatažen do objektu TNS Valašské Meziříčí do rozvodny 6 kV. Způsob zatažení kabelu do objektu a jeho ukončení byl řešen s ohledem na související stavební objekty a související stavby (Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí). Při stavbě TNS Valašské Meziříčí budou nachystány chráničky pro nový kabel 6 kV od plotu TNS po šachtu před rozvodnou 6 kV.

D.E.3.8 Vnější uzemnění

SO 02-06-03 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Stávající stav: Objekt TTS 806 má stávající vyhovující uzemnění.

Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

SO 02-06-04 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Stávající stav: Objekt TTS 805 má stávající vyhovující uzemnění.

Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

SO 04-06-03 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233

Stávající stav: Objekt TTS 801 má stávající vyhovující uzemnění.

Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

D.E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 03-06-08 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611

Stávající kabel ČEZu je uložen napříč pod všemi kolejemi ve stanici Lhotka nad Bečvou. Bude provedena přeložka kabelu NN ČEZu. Přeložku včetně projektové dokumentace bude realizovat ČEZ.

SO 03-06-09 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obec Lhotka nad Bečvou km 20,611

Bude provedena přeložka kabelu veřejného osvětlení obce Lhotka nad Bečvou. Pod kolejišti bude proveden řízený protlak.

SO 03-06-10 žst. Lhotka nad Bečvou, napojení ČOV bytového domu

Bude provedeno napojení ČOV bytového domu zemním kabelem ze stávajících rozvodů bytového domu.

SO 03-06-11 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu

Bytový dům je z části napojen na distribuční síť kabelem AYKY 4x70 mm² přímo z trafostanice ČEZu umístěné na parcele č. 170 v blízkosti výpravní budovy. V průběhu realizace stavby bude stávající kabel na několika místech přerušen. Pro zajištění dodávky je třeba položit nový napájecí kabel ze stávajícího odběrného místa – rozvaděče NN na trafostanici ČEZu do stávající přípojkové skříně na objektu bytového domu.

SO 04-04-03 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu 6 kV DEZA km 23,090

Bude provedena přeložka kabelu 6 kV DEZA. Pod kolejišti bude proveden řízený protlak.

SO 04-06-07 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589

Stávající kabel 22 kV ČEZu je uložen pod kolejemi v km 22,589. Stávající stožár s kabelosvodem jsou umístěny cca 15 m od pozemků SŽDC na pozemku parc.č. 363/39. Na tomto pozemku bude z části (cca 15 m) rovněž umístěn nově překládaný kabel. Pod kolejišti bude proveden řízený protlak. Na druhé straně kolejiště bude překládaný kabel umístěn na pozemcích parc.č. 979/4, 523/1 a 115/44. Naspojování na stávající kabely VN bude provedeno na pozemku parc.č. 115/44.

Bude provedena přeložka kabelu. Přeložku včetně projektové dokumentace bude realizovat ČEZ.

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka

Dispečerská řídicí technika

Projektová dokumentace bude zpracována v intencích zadávací dokumentace, s ohledem na nové požadavky technického řešení DŘT včetně norem ČSN, IEC a směrnic SŽDC.

V současné době je na elektrododávce v Přerově v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém. V žst.Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a ve SpS Hustopeče nad Bečvou jsou v provozu programovatelné automaty typu Tecomat NS-950, které svými parametry nevyhovují náročnějším požadavkům na přenosová zařízení a jejich výroba již byla ukončena. Ve staniční transformovně 6kV Hustopeče nad Bečvou je osazena telemechanika Tecomat TC 700, která bude v rámci příslušného provozního souboru rekonstruována. Telemetrická zařízení jsou v systému řízení určena pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati. Projektová dokumentace řeší, v souvislosti se zvýšením rychlosti v daném traťovém úseku, nasazení nových telemechanických zařízení v objektech stavby, úpravu a rozšíření řídicího systému RTis na ED Přerov.

Jednotlivé ústředně řízené objekty budou vybaveny telemechanickým zařízením PLC (Programmable Logic Controller) :

- **PS 01-05-01 Žst.Hustopeče nad Bečvou, SpS – zařízení DŘT** (ovládaná technologie SPS, DOÚO)
- **PS 01-05-02 Žst.Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV – úprava DŘT** (ovládaná technologie STS6kV)
- **PS 03-05-01 Žst.Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT** (ovládaná technologie R6kV, DOÚO)
- **PS 05-05-01 Žst.Valašské Meziříčí, zařízení DŘT** (ovládaná technologie R6kV, DOÚO, EPZ)

Umístění telemechanik v jednotlivých ústředně řízených objektech (resp. v technologických objektech) je navrženo ve většině případů do společných prostor se zařízením silnoproudu, které budou stavebně upraveny ve stávajících nebo nových technologických objektech. Napájení DŘT je řešeno ze zálohované sítě (230V, 50Hz nebo 24VDC) včetně osazení servisními zásuvkami. Pro usnadnění činnosti udržujícího personálu bude do každého technologického objektu v rámci místních kabelizací osazena AUT pobočka.

Komunikace jednotlivých ústředně řízených objektů s ED Přerov - izolovaný datový kanál ETHERNET dle IEEE 802.3 – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Přenosová rychlost 10Mbit/s.

V rámci provozního souboru „PS 06-05-01 ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému“ bude provedeno :

- Připojení telemetrické cesty – komunikace bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu přenosového systému SDH komunikačním protokolem dle IEC 60870-5-104.
- Pro začlenění nových a stávajících upravených objektů do stávajícího způsobu přehledové vizualizace na dispečerském panelu Apel bude provedena jeho úprava a doplnění.
- Dodávka programového vybavení:
 - úprava programového vybavení řídicích jednotek PLC
 - rozšíření programového vybavení RTis
 - úpravu struktur programového vybavení RTis

- integrace požadavků řízení žst., SpS a STS stanic do programového vybavení
- implementace řídicího modelu žst., SpS a STS stanic do struktur řídicího systému
- implementaci řídicího modelu žst., SpS a STS stanic na dispečerské tablo Apel
- ošetření přechodových stavů při rekonstrukci
- Zprovoznění řídicího systému

Budoucí majitel HIM:
provozní soubory DŘT 100% SŽDC s.o.

K předloženým výše uvedeným provozním souborům nebyly ze strany přítomných zástupců SŽDC s.o., OŘ Olomouc, ČD a.s. žádné připomínky a tím lze technické řešení považovat za projednané.

Zapsal: Lukašík Jindřich

Přílohy:

Příloha č. 1	Pozvánka na závěrečnou poradu profesí elektro
Příloha č. 2	Listina přítomných
Příloha č. 3	ŽST Lhotka nad Bečvou, Situční schéma – nový stav
Příloha č. 4	TÚ Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, Situční schéma – nový stav
Příloha č. 5	TÚ Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, Situční schéma – nový stav
Příloha č. 6	Protokol osvětlení

Pozn.: Přílohy č. 3, 4 a 5 jsou samostatnými přílohami záznamu.

Příloha č. 1 :

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 148/13 - 233

V Brně dne 26.11. 2013

Věc: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“
Pozvánka na poradu profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejnění, DŘT, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení) ke zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení)

POZVÁNKA

Dovolujeme si Vás pozvat *na závěrečnou poradu profesí elektro*, které svoláváme v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v Olomouci – v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 8, v poradní místnosti v 6. patře,

ve čtvrtek 12. prosince 2013 v 9³⁰ hod.

Předmětem porady bude seznámení pozvaných účastníků s rozpracovanou přípravnou dokumentací, s rozsahem a technickým řešením podle zadávacích podmínek.

Problematika jednání zahrne následující:

- Železniční zabezpečovací zařízení,
- Železniční sdělovací zařízení,
- Silnoproudá technologie včetně DŘT,
- Trakční a energetická zařízení

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Mezírka 1
602 00 BRNO
IČ: 64610357, DIČ: CZ64610357
str. 233 Brno



Ing. Dana Bubníková
vedoucí střediska 233
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

Vyřizuje: Ing. Petr Pavlík, tel.: 545 428 222, mobil: 605 229 154, e-mail: pavlik@moravia.cz

IČ: 64610357, DIČ: CZ64610357

Bankovní spojení: ČSOB, a.s.; č.ú.: 105333960/0300

Společnost byla zapsána do Obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 1217, dne 30.1.1996.

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Odbor podpory prodeje, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Telekomunikační a rádiová technika, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9
- ČD-TELEMATIKA, a.s., pobočka Olomouc, Trocnovská 1266/4, 779 00 Olomouc
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zasláno elektronicky:

- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Pur, Ing. Zapletal, p. Kubec, p. Satoria, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Množil, Ing. Hubený, Ing. Oharek
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Vallová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazec














Příloha č. 2:

Listina přítomných



Předmět porady: **Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou**
Závěrečná porada profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejnění, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení)

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. Legionářská 8, Olomouc
Datum: 12.12.2013

Poř. čís.	Ti, Příjmení, Jméno	Zastupuje	Telefon	Email	Podpis
1	PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	758 517 808	Pur@moravia.cz	
2	HUBENÝ JAR	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	665 229 155	hubeny@moravia.cz	
3	Procházka Vladimír	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 427	prochazka@moravia.cz	
4	Basel Stanislav	OR OLDOVO	484 528 144	basel@oldovo.cz	
5	Zapletal Josef	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 152	zapletal@moravia.cz	
6	PAŤAVA František	DEZA a.s. Val.Meziříčí	424 010 654	f.patava@deza.cz	
7	LUKÁŠEK Vladimír	BRP Praha a.s.	606 616 326	vladimir.lukashek@brp.cz	
8	OSCHLIZ Pavel	SUDOP BRNO	721 219 731	oschlik@sudop-brno.cz	
9	JACHAN František	SŽDC s.o. OR OLOMOUČ	725 258 755	JACHAN@SZDC.CZ	
10	Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cech@moravia.cz	
11	SLÁDEK Jiří	SŽDC s.o. TÚDE Praha	725 122 905	jiri.sladek@tude.cz	
12	MAVOUPEK Oldřich	OR-Telekomunikace a.s.	724 219 474	oldrich.mavoupek@toll.cz	
13	SERUŠT Alois	SŽDC s.o. GR OR OTPK	972 646 112	servit@szdc.cz	
14	TOMÁNEK Bohumír	VŽDC, OR OLOMOUČ	606 736 698	tomasek@vzdc.cz	
15	ONDŘUŠKA Radovan	GR SZDC - O12	602 435 577	ondruska@szdc.cz	

Listina přítomných VAMHUB_2013-11-07.xls

Stránka č.: 1






Listina přítomných (pokračování)



Předmět porady:

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou
Závěrečná porada profesí elektro (silnoproudá elektrotechnika, trakce a ukolejné, DŘT, zabezpečovací a sdělovací zařízení)

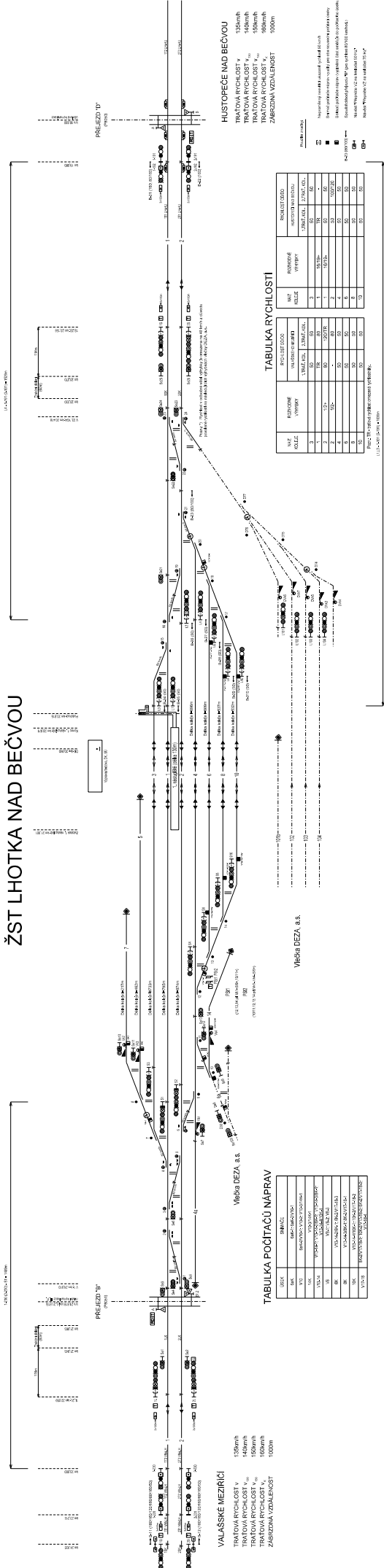
Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. Legionářská 8, Olomouc
Datum: 12.12.2013

16	Ing. KLEGA Marek	SZDC, s.o., GR, 014	972 741 240, 724 144 183	Klepa@szdc.cz	
17	Valašská Janoslav	SZDC 014	972 741 240	valasck@szdc.cz	
18	Šafářik Petr	SZDC, OŘ Olomouc, SEE	972 736 506	safrarikp@szdc.cz	
19	Zitka Lukáš	SZDC s.o., OŘ OK, SEE	724 484 939	zitka@szdc.cz	
20	Gravuliz Petr	MORAVIA CONSULT a.s.	606 717 872	Gravuliz@moravia.cz	
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					

Listina přítomných VAMHUB_2013-11-07.xls

Stránka č.: 2

ŽST LHOTKA NAD BEČVOU

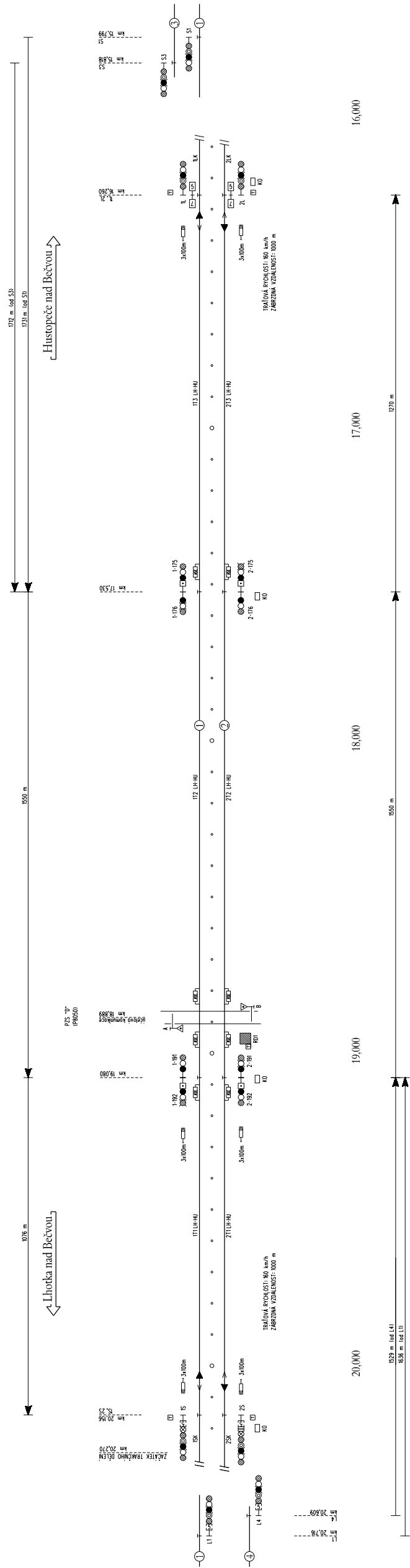
[illegible]

TABULKA NAVŠTĚDIL										
NAVŠTĚ	OK	PAŠEJ	OK	NAVŠTĚ	OK	NAVŠTĚ	OK	NAVŠTĚ	OK	NAVŠTĚ
1	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
2	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
3	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
4	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
5	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
6	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
7	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
8	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
9	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
10	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
11	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
12	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
13	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
14	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
15	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
16	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
17	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
18	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
19	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
20	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
21	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
22	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
23	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
25	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
26	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
27	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
28	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
29	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
30	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
31	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
32	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
33	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02
34	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02	25.78	24	22.02

[illegible]

KAZ KOLLE	RIZIKOVNE VÝHROKY	RIZIKOVÝ ÚROVEŇ	
		1. TRIAT, KOL.	2. TRIAT, KOL.
3		50	50
1		TR	30
2	10*	80	120TR
2	10*	*	40
4		50	50
6		50	50
8		50	50
10		50	50

NÁZ KOLIE	POKOJNÉ VÝHŔBY	PRÍKLADY	
		PRÍKLADY	
		PRÍKLADY	PRÍKLADY
3		PRÍKLADY	PRÍKLADY
1	16,99	PRÍKLADY	PRÍKLADY
1	16,99	PRÍKLADY	PRÍKLADY
2		PRÍKLADY	PRÍKLADY
4		PRÍKLADY	PRÍKLADY
6		PRÍKLADY	PRÍKLADY
8		PRÍKLADY	PRÍKLADY
10		PRÍKLADY	PRÍKLADY



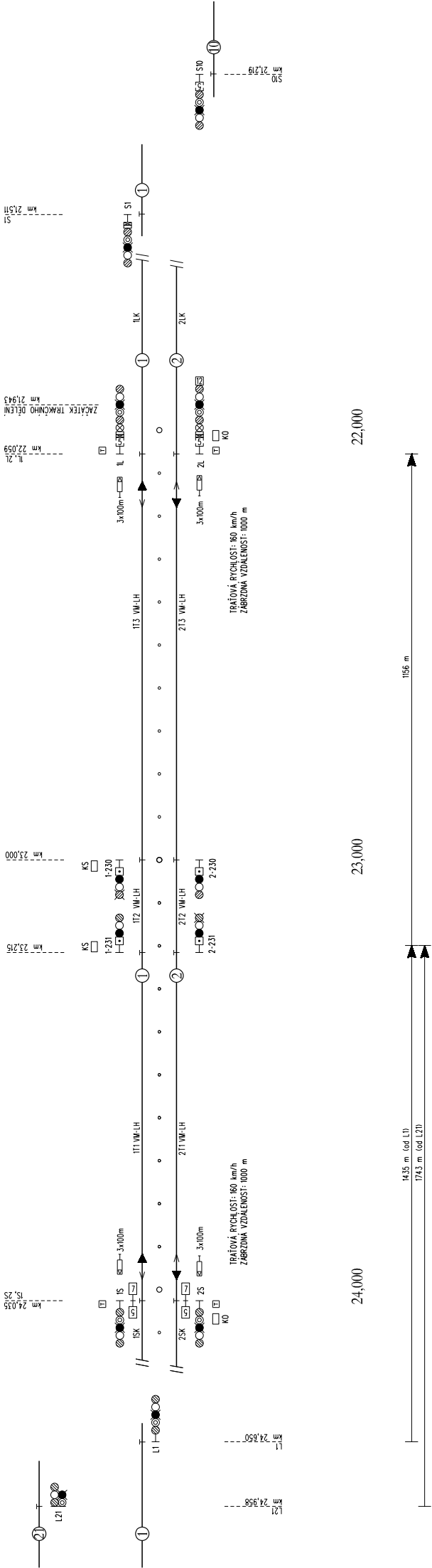
			OBJET DU FOURNITUR:
REVUE C.	DATE	DEBUT	

MCO MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEČBNÁŘSKÁ 8, 772 00 Olomouc
tel.: +420 585 570 444
fax: +420 585 570 472
e-mail: mco@lecnar.cz
http://www.mco.cz

ČÍSLO DOKUMENTU	5703C	Správa Zeleničinů dopravní cesty, státní organizace
PLÁNOVÁNÍ INVESTIČNÍHO PROJEKTU	INŠ. ÚKADNÍ PRŮB.	<i>K1/P</i>
EXPLOATAČNÍ PRŮB. DŮKL. PRŮB.	MAPOVÉ VÝPOČETNÍ	<i>K1/P</i>
PROJEKTOVÉ PRŮB. DŮKL. PRŮB.	ANALÝZA SPOROBA	<i>Chobou</i>
ROZSAH ZEMĚPISNÝ	POVÝŠENÍ ÚČ. VAŠALSKÉHO PRŮB.	<i>Chobou</i>
<p>"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Husopetec nad Bečvou"</p>		
PS 02-04-01-1 U. Husopetec nad Bečvou-Holice nad Bečvou.		
valašská TZŽ		
PS 02-04-01-1 U. Husopetec nad Bečvou - nový stan.		
U. Husopetec nad Bečvou - Husopetec nad Bečvou.		
ČÍSLO	2201	

Žst. Valašské Meziříčí

Žst. Lhota nad Bečvou



ČÍSLO SOUPRAVY:		ZMĚNA
REVIZE C	DATUM	

**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**
LEDNICKÁŘSKÁ 8, 772 02 Olomouc
tel.: +420 585 570 444
fax: +420 585 570 472
e-mail: info@moravia.cz
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. KAMIL PUBE	KIP	G. ŘEŠITEL MORAVIA CONSULT Olomouc s.a.
ODPROJEVITEL PROJ. OBJ. PS	ING. VYPRACOVAL		ING. VAGLAV PRATOCHNÍL
JAKUB SATORA	JAKUB SATORA	<i>Sator</i>	KONTROLOVAL
KRAJ: Zlínský	POUŽITÝ OÚ: VALAŠSKÉ MEZÍŘÍČÍ		ING. PETR PAVLÍK
		OBEC: UESNA	
		ZAK. ČÍSLO MČOJ	13 - 073 - 231 - PD
		ÚČEL:	PŘÍPRAVNA DOCUMENTACE
		DATUM	UNOR 2014
		FORMÁT	5 x A4
		MĚŘÍTKO	-
		ČÁST	PŘÍLOHA
		t.ú. Lhota nad Bečvou - Valašské Meziříčí - nový stav	D.D.1.2 4201

Z á p i s

17

z jednání k řešení komplexních pozemkových úprav v k.ú. Lhotka nad Bečvou, konaného v rámci zpracování **investičního záměru a přípravné dokumentace stavby**

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

Jednání se uskutečnilo dne 21. ledna 2014 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.,
Legionářská 8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

=====

Pozvaní: Ing. Tomáš Chalupa (Stavební správa východ), Ing. Jaroslav Eichler (Správa železniční geodézie Olomouc), Ing. Věra Zadinová (Oblastní ředitelství Olomouc), Ing. Otakar Srovnal (Oblastní ředitelství Olomouc), Ing. Ivana Černá (Moravia Consult Olomouc) a Ing. Petr Čech (Moravia Consult Olomouc)

Omluvení z jednání: Ing. Jaroslav Eichler (Správa železniční geodézie Olomouc)

Přílohy: Listina přítomných

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem řešení komplexních pozemkových úprav v k.ú. Lhotka nad Bečvou.

Na základě žádosti investora připravované stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ (dále „ZTR VM–HnB“) o stanovisko k žádosti firmy Agropojekt PSO s.r.o. k návrhu společných zařízení Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhotka nad Bečvou, které zpracovává pro Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Zlínský kraj, Pobočka Vsetín, projektant prověřil návrhy obou zmíněných akcí.

Projektantem byly vyžádány další upřesňující podklady ke KPÚ (zaměření skutečného stavu s vyšetřenou hranicí dráhy - návrhový stav po místním šetření konaném v XI/2012; návrh opatření ke zpřístupnění pozemků - polní cesty). Z porovnání uvedených podkladů se stávající DKM, zaměřením stávajícího stavu a navrhovanou stavbou projektant doporučuje:

- vyšetřenou hranici dráhy navrženou po místním šetření neakceptovat. Je potřeba minimálně zachovat stávající drážní hranici dle digitální katastrální mapy
- je vhodné v rámci zpracování KPÚ respektovat všechny navrhované úpravy stavby ZTR VM-HnB a dále také umístění stávajícího tělesa železničního spodku včetně jeho zařízení (odvodňovací zařízení – příkopy) a dalších součástí železniční trati (trakční soustava).

Na jednání bylo dohodnuto, že projektant (MCO) zpracuje a zašle na SŽDC, s.o. OŘ Olomouc podklady pro zpracování optimální hranice drážního pozemku v k.ú. Lhotka n.B. s plným respektováním stavby ZTR VM–HnB, jako podklad, který bude SŽDC, s.o. OŘ Olomouc vyžadovat respektovat v rámci KPÚ! SŽDC, s.o. OŘ Olomouc dopracuje tento podklad tak, aby i v místech neovlivněných stavbou ZTR VM–HnB byla hranice dráhy respektována, případně narovnána dle potřeb majetkového správce!

Stalo se tak e-mailem HIPa „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ v út 21.1.2014 ve 14:24 hod. Zaslání:

1. aktuální DKM
2. zaměření stávajícího stavu (v rozsahu, který umožnil stav vegetace při měření)
3. výkres Jednotné Železniční Mapy poskládané z jednotlivých rastrů, které se musí do výkresu připojit jako živé vnoření (při připojování reference, aby si aplikace správně načetla a otočila rastrové obrázky). V JŽM je patrnější dosavadní terén (zářezy, náspy,...) v oblastech vegetace, kde nebylo možné provést zaměření (požadavek na doměření pro projekt stavby)

Projektant vyhotoví optimální hranici pro realizaci stavby ZTR VM-HnB a SŽDC, s.o. OŘ Olomouc vytvoří optimální hranici pro svá zařízení a jejich údržbu a to nejpozději do 28.2.2014.

Dle informací od Ing. Romana Micka (Agropojekt PSO s.r.o.) budou dělat návrh mapy v létě 2014 a na podzim projednávat s vlastníky. Termín dokončení KPÚ je naplánováno na 12/2014, platnost nové DKM odhadem 03/2015.

Projektové řešení stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ ve stupni Záměr Projektu a Přípravná Dokumentace bude dokončeno do konce února 2014, takže projekt této stavby aktuálně předběhne finální fázi řešení KPÚ.






Z výše uvedených důvodů rozhodl zástupce investora stavby Ing. Chalupa pro účely vydání územního rozhodnutí, že projektant zajistí pouze souhlasná stanoviska vlastníků pozemků dotčených stavbou dle bodu (3) §86 Stavebního zákona (183/2006 Sb.).

V Olomouci 24.2.2014

Zpracoval: Ing. Kamil Pur
hlavní inženýr projektu

Listina přítomných

Předmět porady:	"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"
Datum konání:	21. leden 2014
Místo konání:	Sídlo MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc
Profese:	Řešení komplexních pozemkových úprav v k.ú. Lhotka nad Bečvou pro zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"

Č.	Příjmení, jméno, titul	Organizace	Telefon	E-mail	Podpis
1	Kamil Pur, Ing	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808	Pur@moravia.cz	
2	ŠROVNAL OTAKAR	SZDC, OŘ Olomouc	742 442 224	szrovnal@szdc.cz	
3	ZADIMOVÁ VĚRA	SZDC, OŘ Olomouc	9777 48 328	ZADIMOVA@SZDC.CZ	
4	ČERNÁ IVANA	MORAVIA CONSULT Olomouc	604 88 06 95	cerna@moravia.cz	
5	Čech Petr	Moravia Consult Olomouc s.s.	605 229 034	cechp@moravia.cz	
6	CHALUPA TOMÁŠ ING.	SZDC, SSU Olomouc	606 76 4747	chalupa@szdc.cz	
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

Z á p i s

18

z konferenčního projednání vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o., k projektové dokumentaci zpracovávaného **záměru projektu a přípravné dokumentace stavby**

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

Jednání se uskutečnilo dne 22. dubna 2014 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

Generálnímu projektantovi byly doručeny připomínky od jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele:

SŽDC, s.o., Úsek náměstka generálního ředitele pro řízení provozu (Odbor základního řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk)
SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky
SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství
SŽDC, s.o., Odbor investiční
SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty
SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc
SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc
SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb

Všem připomínkujícím byl společně s pozvánkou na konferenční projednání připomínek (14 dní před uskutečněním porady) zaslán návrh projektanta na jejich vypořádání.

Omluveni z jednání: Ing. Miroslav Veliš (SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb)
Ing. arch. Pavel Andršt (SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb)
Ing. Zdeněk Nečekal (SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství)
Ing. Jan Horváth (SŽDC, s.o., Odbor investiční)

Výše uvedení souhlasili se způsobem vypořádání jejich připomínek.

Přílohy: Pozvánka
Listina přítomných
Připomínky orgánů objednatele a reakce projektanta

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem konferenčního projednání vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele.

Z důvodu zaslání reakcí na připomínky před tímto jednáním, byly na poradě především řešeny připomínky, které vyžadovaly projednání mezi zhotovitelem dokumentace a jednotlivými složkami objednatele. **Celé znění připomínek a reakce projektanta na jednotlivé připomínky jsou uvedeny v příloze toho záznamu z porady.** Dále generální projektant seznámil zúčastněné s probíhajícím projednáním dokumentace se státními orgány, správci sítí atd.

Úvodem jednání byli přítomní seznámeni s připomínkami Odboru přípravy staveb (Ing. Veliš), kterou zástupce investora (Ing. Chalupa) obdržel dne 19.3.2014. První připomínka se týká vydání nových evropských dokumentů. Řešená trať je podle Nařízení evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/2013 (s účinností od 1.1.2014) nově zařazena do hlavní sítě TEN-T v nákladní dopravě. Z tohoto zařazení vyplývá požadavek zajištění průjezdu vlaků délky 740m, tedy zajištění užitečné délky kolejí ve vybraných stanicích cca 780m. Jedna z mála stanic v úseku Horní Lideč – Hranice na Moravě vhodných pro splnění tohoto požadavku je žst. Lhotka nad Bečvou, která ve stávajícím stavu (už. délky kol.č.3 - 792m, kol.č.4 - 792m) tyto požadavky splňuje, avšak v nově navrženém řešení již nikoliv (už. délky kol.č.3 - 733m, kol.č.4 - 695m). Lze předpokládat, že úpravami valašskomeziříčského zhlaví je možné požadované hodnoty délek kolejí dosáhnout za cenu lokálních záborů nechráněných

pozemků. Varianty rekonstrukce celé trati Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě bude řešit studie proveditelnosti (SP) „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě“ včetně požadavku na zajištění průjezdu vlaků délky 740m, ale výsledek SP v současné době nelze předjímat. Tuto připomínku nebylo možné uplatnit dříve, protože v době zpracování PD bylo navrženo řešení plně v souladu s evropskými i národními koncepčními dokumenty.

Druhá připomínka se týká žst. Hustopeče nad Bečvou (resp. řešení v oblasti začátku stavby v km 16,0 až 16,3), kdy tato stanice již dnes neplní nejen Nařízení č. 1315/2013, ale i TSI INF a Směrnici č.16 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“. Aby nedošlo ke zmaření investičních prostředků na stavební objekty železničního svršku, spodku a trakčního vedení v důsledku případného budoucího prodloužení stanice směrem ke Lhotce n. B., požaduje O6 zkrácení rozsahu rekonstrukce těchto SO cca o 250 až 300m. Úpravy PD v tomto případě nejsou nutné a připomínku lze uvést do posuzovacího protokolu.

Výše uvedené připomínky vyřeší studie proveditelnosti, která komplexně posoudí celý úsek Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě.

Celkové znění připomínek je uvedeno v příloze tohoto záznamu.

Na základě rozhodnutí zástupce investora stavby Ing. Chalupy (hlavní inženýr stavby) nebudou výše uvedené připomínky Odboru přípravy staveb do odevzdávané dokumentace zapracovány. Změna koncepce a věcného rozsahu stavby bude řešena aktualizací dokumentace po ukončení „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě“.

SŽDC, s.o., Úsek náměstka generálního ředitele pro řízení provozu (Odbor základního řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk)

Připomínky byly do dokumentace zapracovány.

SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky

Připomínky byly do dokumentace zapracovány, případně je navrženo zapracovat připomínky v dalším stupni dokumentace.

V rámci konferenčního projednání byla projednána připomínka:

SO 02-17-01 – Uvádí se, že v dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h a rekonstrukce těchto kolejí není předmětem stavby. (Obě zhlaví jsou navržena na rychlosti 50 km/h). V technické zprávě železničního svršku (D.E.1.1) v čl. 4.3 je uvedeno: „Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v koleji č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní pláně geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení, je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h, protože to jednoznačně z technické zprávy železničního svršku nevyplývá) a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno (při návěstění hlavními návěstidly je třeba počítat se světelnými indikátory s číslicí 5 na všech vjezdových návěstidlech, se změnou dimenze kabelů a s neosazením indikátorových tabulek s číslicí 5) a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseků PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h.

V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění šterkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ Olomouc, Správa tratí) ke stávajícímu stavu kolejiště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na práznicích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č. 6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyzískaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2. Dále zástupce ST OŘ Olomouc vzhledem ke stávajícímu stavu železničního spodku (bez viditelných známek poruch) umožnil zvýšit rychlost o 10km/h v kolejích č. 6, 8 a 10 bez sanace železničního spodku.

Kolejové řešení a uspořádání zab. zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

Požadavek na rekonstrukci kolejového roštu v koleji č.6, 8, 10 bude zapracován pouze do technické zprávy a nákladové části příslušného stavebního objektu bez zásahu do výkresové části PD.

SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství

SŽDC, s.o., Odbor investiční

SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty

SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc

SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc

SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb

Připomínky byly do dokumentace zapracovány, případně je navrženo zapracovat připomínky v dalším stupni dokumentace.

Celé znění připomínek a reakce projektanta na jednotlivé připomínky jsou uvedeny v příloze toho záznamu z porady.

Informace k projednávání dokumentace

Dokumentace je od ledna 2014 projednávána s orgány státní správy a samosprávy, dále pak se správci sítí a vlastníky pozemků. V současné době máme kladná stanoviska od Hasičských záchranných sborů, Krajských hygienických stanic, Krajských úřadů, Báňských úřadů, Drážního úřadu, Ministerstva vnitra, Policie ČR, Povodí Moravy, jednotlivých Správ silnic, Lesy ČR – vše pro Olomoucký a Zlínský kraj na jejichž území se stavba nachází.

Také již proběhlo zjišťovací řízení, které vyloučilo potřebu posouzení stavby podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (zpracování dokumentace EIA).

Při projednání s vlastníky pozemků není u pozemků v k.ú. Choryně obdržen souhlas s dotčením pozemků Státního pozemkového úřadu a Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových a to z důvodu účinnosti zákona č. 428/2012 Sb., o majetkovém vyrovnání s církvemi a náboženskými společnostmi. Dle §13 tohoto zákona vyplývá, že nelze pozemky tvořící původní majetek registrovaných církví a náboženských společností převést do vlastnictví jiné osoby, přenechat jiné osobě k užívání, ani zatížit právem jiné osoby. Jelikož původním vlastníkem dotčených pozemků byla církev, nelze naší žádosti v současné době vyhovět. Je nutné vyčkat uzavření dohody o vydání majetku a vydání rozhodnutí ve správním řízení. Nelze navrhnout jiné technické řešení, které by bylo navrženo mimo tyto pozemky a to z důvodu vzdálenosti stávající hranice pozemku od osy koleje (2,5m).

Jelikož se v tomto případě jedná o pozemky zemědělského půdního fondu a pozemky určené k plnění funkce lesa nelze zažádat o vynětí těchto pozemků, jelikož nebudeme mít souhlas vlastníka pozemků. Z tohoto důvodu je pozastaveno vydání Koordinovaného závazného stanoviska Městského úřadu Valašské Meziříčí.

V Olomouci, dne 13.5. 2014

Zaznamenal : **Ing. Kamil Pur a kolektiv**
hlavní inženýr projektu
tel.: 585 570 469, mobil: 731 517 808
e-mail: pur@moravia.cz

Přílohy :

1. *Pozvánka*
2. *Listina přítomných*
3. *Připomínky orgánů objednatele a reakce projektanta*

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 464/14 - 231

V Olomouci dne 8.4. 2014

**Věc: Pozvánka na konferenční projednání Záměru projektu a Přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení)
„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“**

P O Z V Á N K A

Dovolujeme si Vás pozvat *na konferenční projednání*, které svoláváme v rámci zpracování Záměru projektu a Přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v Olomouci – v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 1085/8, v poradní místnosti v 6. patře,

v úterý 22. dubna 2014 v 9³⁰ hod.

Předmětem porady bude konferenční jednání ve věci všech vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o., k projektové dokumentaci výše uvedené stavby.

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

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

Ing. Kamil Pur
hlavní inženýr projektu
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Vyřizuje: Ing. Kamil Pur, tel.: 585 570 469, mobil: 731 517 808, e-mail: pur@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro modernizaci dráhy, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro provozuschopnost dráhy, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro řízení provozu, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro provoz infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Technický náměstek ředitele OJ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zasláno elektronicky včetně obdržení připomínek ke stavbě a následných odpovědí projektanta:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Horváth
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Veliš, Ing. arch. Andršt, Ing. Michalica
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro řízení provozu, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Říha, p. Servít, p. Tomalík, Ing. Sedláček
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Nečekal, Ing. Bárta, Ing. Laifr
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Klega, p. Malešický, Ing. Dostál, Bc. Valníček, Ing. Tošovský, Ing. Krkoška
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 – Ing. Srovnal, Ing. Plátek, p. Spáčil, Ing. Krejčířová
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Ing. Jiří Faměra
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc – Ing. Michalík
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3 – p. Cícha, p. Klváček
- Ing. Karel Smolík N.O.R.T., Osek 383, 751 22 Osek nad Bečvou, Ing. Smolík
- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- GeoTec-GS a.s., Chmelová 2920/6, 106 00 Praha 10, Ing. Kropáček
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Zapletal, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Procházka, Ing. Sedláček, Kubec
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Valašské Meziříčí, U kasáren 1263, 757 01 Valašské Meziříčí, Ing. Černá, Ing. Vrána, Ing. Malina, Ing. Jordán, Ing. Kasaj
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Brno, Mezírka 1, 602 00 Brno, Ing. Pavlík, Ing. Hubený
- Ecological Consulting a.s., RNDr.Bosák, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašik















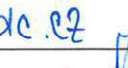


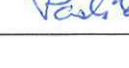

Listina přítomných

Předmět porady: Konferenční jednání ve věci všech vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o., k projektové dokumentaci výše uvedené stavby.

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

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8,
772 00 Olomouc

Datum porady: 22.4.2013

Titl, příjmení, jméno:	Zastupuje:	Telefon:	Email:	Podpis:
PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517808	Pur@moravia.cz	
PLÁTEK	SŽDC, OR OL-MOR	102726471	PLATEK@SZDC.CZ	
SMOLÍČEK KAREL	N.O.R.T.	602 757919	SMOLICE@NORT.CZ	
CHALUPA TOMÁŠ	SŽDC, s.o. SSU	606 764757	chalupa@szdc.cz	
Basel Stanislav	SŽDC OR OL SSU	484 526124	basel@szdc.cz	
Weiss Jan	SŽDC, OR OL SSU	606 748183	weiss@szdc.cz	
ZACHAR PAVEL	SŽDC, OR OL Olomouc	724 244757	ZACHAR@SZDC.CZ	
CÍCHA Martin	OD-Telematika a.s.	602 519 518	martin.cicha@ODT.CZ	
SERVIT ARNOLD	SŽDC s.o. GR OL	832 646 212	servit@szdc.cz	
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cech@moravia.cz	
KAMIL Jordan	Moravia Consult Olomouc	605 776623	jordan@moravia.cz	
KRKOSKA PAVEL	SŽDC GR-OL	725 780 76	krkoska@szdc.cz	
KREJČÍŘOVÁ JANA	SŽDC, OR SMT OL	606 724 743	KREJCIROVA@SZDC.CZ	
Komárek František	SŽDC, OR OL, NT	724 033 947	Komarek@szdc.cz	
DORNICÁK PAVEL	SŽDC, OR OL, UEP	724 938 914	Dornickak@szdc.cz	
SEDLÁČEK WAD.	SŽDC, GR-OL/3	725 899 910	SedlacikUI@szdc.cz	
ODEHNAL Pavel	SŽDC BZ NO	721 819 731	odelnal@szdc-bz.cz	
KLEGA Marek	SŽDC GR OL	972 741 240	klega@szdc.cz	
PAVLÍK Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	606 776 723	pavlik@moravia.cz	

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-UI/Bed

Ze dne: 16.1.2014

Naše zn.: 5372/2014-012

Vyřizuje: Ing. Pavel Říha

Telefon: 972 325 863

Mobil: 602 762 249

E-mail: riha@szdc.cz

Datum: 18.2.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“, souhrnné vyjádření k přípravné dokumentaci stavby

K předložené přípravné dokumentaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ má úsek řízení provozu dále uvedené připomínky.

1. Odbor základního řízení provozu

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

B.4. – navrhovaný stav napojení vlečky DEZA – upozorňujeme na skutečnost, že navrhované změny konfigurace kolejí ŽST Lhotka nad Bečvou budou mít za následek změnu úředního povolení (ÚP) vydaných Drážním úřadem Praha. Toto je nutné prokazatelně projednat s provozovatelem dráhy/vlečky a v dokumentaci uvést.

Odpověď (Ing.Pur): V dokumentaci v tomto stupni dokumentace bude na tuto skutečnost upozorněno. Návrh kolejí a zapojení vlečky DEZA bylo kladně projednáno a odsouhlaseno společností DEZA a.s.

D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení – Technická zpráva

V ŽST Lhotka n.B. bude vybudováno elektronické staniční zab. zařízení ovládané z JOP. V Technické zprávě této části a ani části D.D.2 (Železniční sdělovací zařízení) není žádná zmínka o vybudování graficko-technologické nástavby (GTN). Předpokládáme, že vybavení GTN je standardní součástí elektronického zab. zařízení. Požadujeme uvést do Technické zprávy části D.D.1, příp. D.D.2 dle dohody profesních projektantů.

Odpověď (Ing.Pavlik): Bylo do dokumentace doplněno.

K rozsahu zařízení železniční dopravní cesty, tj. počtu a délce dopravních kolejí a nástupních hran, elektrického ohřevu výhybek, návrhu řešení zabezpečovacího zařízení včetně jeho připravenosti na budoucí dálkové ovládání (ke GTN připomínka výše) a k návrhu dělení trakčního vedení, nemáme připomínky.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA; A.2. Seznam vstupních podkladů; A.2.1 Přehled vstupních podkladů – požadujeme doplnit: „Pokyn generálního ředitele č. 9/2013 - Pracoviště pro dálkové řízení (od 15.10.2013)“.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA; A.3. Údaje o území; A.3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území; Dosavadní využití – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA; A.4. Údaje o stavbě – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA –TEXTOVÁ ČÁST; B.1. Popis území stavby; B.1.1 Charakteristika stavebního pozemku – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA –TEXTOVÁ ČÁST; B.2. Celkový popis stavby; B.2.6 Základní technický popis staveb; B.2.6.1 Železniční zabezpečovací zařízení; Stávající stav – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA –TEXTOVÁ ČÁST; B.2. Celkový popis stavby; B.2.6 Základní technický popis staveb; B.2.6.1 Železniční zabezpečovací zařízení; Nový stav – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

Odpověď (Ing.Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

D.D.1 Technická zpráva; 2. Všeobecná část; 2.3 Podklady pro zpracování projektové dokumentace – požadujeme doplnit: „Předpis SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a Předpis SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení.“

D.D.1 Technická zpráva; 4. Použité normy a předpisy – požadujeme doplnit:

„Předpis SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a Předpis SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení“.

Odpověď (Ing.Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

2. Odbor plánování a koordinace výluk

a) oddělení technologie a přípravy výluk (zpracovatel p. Ladislav Tomalik, tel. 972 762 088)

Technická zpráva B.4.1.- 5.Stavební postupy:

Stavební postup 0 - v bodech 1 a 3 uveden souběh výluk 1. a 2. traťové koleje Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou 12 x 4 hod. a 1. a 2. traťové koleje Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí 8 x 4 hod. V bodech 9 a 10 přerušení provozu v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí není zmíněno, z čehož není jasné, zda se přerušení provozu uskuteční nebo nenastane.

Odpověď (Ing.Čech, Kubec): Bylo do dokumentace doplněno.

b) oddělení provozu sdělovací a zabezpečovací techniky (zpracovatel Ing. VI. Sedláček, tel. 972 740 753)

Bez připomínek.

Ing. Tomáš Nachtman
pověřený řízením úseku
náměstka generálního ředitele
pro řízení provozu

Váš dopis zn.: 467/2014 – SSV - U1/Bed

Ze dne: 16. 01. 2014

Naše zn.: 6789/2014-O14

Vyřizuje: Ing. Klega

Telefon: 972 741 240

Mobil: 725 144 183

E-mail: klega@szdc.cz

Datum: 13. 02. 2014

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 773/1

772 58 OLOMOUC 2

Připomínky O14 k přípravné dokumentaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

Zasíláme Vám připomínky O14 k výše uvedené přípravné dokumentaci. Není-li uvedeno jinak, je zpracovatelem připomínek zpracovatel tohoto dopisu (pro případné konzultace).

Opakovaně Vás žádáme Vás, abyste pro další dokumentace u jejich zpracovatelů zajistili, že všechny textové soubory (pokud možno i další soubory): budou nikoliv naskenované, ale buď ve Wordu, nebo přímo převedené z Wordu do pdf, aby bylo v nich možno vyhledávat textové řetězce. Umožní to rychleji připravit připomínky.

Obecně (platí pro všechny části dokumentace)

1. Členění dokumentace není podle směrnice GR 11/2006

D. Technologická část

E. Stavební část

F. Doklady

G. Náklady a ekonomické hodnocení staveb

H. Geodetická dokumentace

(Karel Dalešický tel.: 972 244 479, e-mail: dalesicky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Pur): Obsah a členění dokumentace vychází z požadavku na dodržení Vyhlášky č. 62/2013 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a současně dodržení Směrnice generálního ředitele SZDC, s.o., č. 11/2006 v platném znění, která je oproti požadavkům obecných vyhlášek obsažnější.

V případě rozdílů mezi vyhl. 499/2006 Sb. a Sm. č. 11/2006 platí, dle požadavku objednatele, prioritě vyhl. 499/2006 Sb. v platném znění.

K Průvodní zprávě:

1. A.3.9 – Doporučujeme zvážit, zda doplnit stručný text o tom, že v době realizace stavby může probíhat příprava stavby GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko v souladu s národním implementačním plánem.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

2. A.4 – Informace o tom, že návrhová rychlost pro klasické soupravy je 135 km/h, je nepřesná, neboť v Souhrnné technické zprávě v čl. B.2.6.4 se uvádí: „řešení obou traťových kolejí, resp. hlavních kolejí je navrženo pro rychlost $V_{100} = 135$ km/h, $V_{130} = 140$ km/h, $V_{150} = 150$ km/h a $V_K = 160$ km/h. Stejná nepřesnost se vyskytuje i v tabulce čl. A.4.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci upřesněno.

3. A.4.8.8 – V tabulce se uvádí 14 ks EO.V. Na jiných místech dokumentace (např. v Souhrnné technické zprávě v čl. B.2.6.14) je vždy uveden počet výhybek s EO.V 24.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno.

K Souhrnné technické zprávě:

1. B.1.9 – Doporučujeme zvážít, zda doplnit stručný text o tom, že v době realizace stavby může probíhat příprava stavby GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko v souladu s národním implementačním plánem.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

2. B.2.3, B4.1 Opravit „km/hod“ na „km/h“ ($4x + 1x$).

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno.

3. B.2.3 – Informace o tom, že rychlost pro klasické soupravy se zvyšuje na 135 km/h je nepřesná, neboť v čl. B.2.6.4 se uvádí: „řešení obou traťových kolejí, resp. hlavních kolejí je navrženo pro rychlost $V_{100} = 135$ km/h, $V_{130} = 140$ km/h, $V_{150} = 150$ km/h a $V_K = 160$ km/h.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci upřesněno.

4. B.2.3 – Ze znění článku plyne, že stávající rychlost je 100 km/h. Avšak v čl. 2.6.4 (a též v Průvodní zprávě v čl. 1.4 v tabulce) se uvádí stávající rychlost pouze 80 km/h.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno.

5. B.2.6.1, PS 03-28-01.03 – Proč je požadovaný rozsah teploty v místnostech dle ČSN +5 °C až +30 °C, když ČSN EN 50125-3 má jiné rozsahy teplot?

Odpověď (Mareček): Uvedené teploty jsou uvažovány pro předpokládaný typ technologie (ESZZ) s tím, že je doporučen rozsah teplot pod +30 °C a v místnosti, kde jsou umístěny baterie pak +20 °C +20% (z důvodu jejich životnosti). Uvedená ČSN požaduje rozsah teplot v budově s klimatickou regulací +18 až +27 °C. Bylo upraveno ve smyslu ČSN.

6. B.2.6.1, PS 03-28-02 – Text „jednotný evropský zabezpečovací systém“ nahradit textem „evropský vlakový zabezpečovač“ v souladu s nadefinovanou zkratkou.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

7. B.2.6.4, SO 02-17-01 – Uvádí se, že v dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h a rekonstrukce těchto kolejí není předmětem stavby. (Obě zhlaví jsou navržena na rychlosti 50 km/h). V technické zprávě železničního svršku (D.E.1.1) v čl. 4.3 je uvedeno: „Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v koleji č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní plně geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení, je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h, protože to jednoznačně z technické zprávy železničního svršku nevyplývá) a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno (při návěstění hlavními návěstidly je třeba počítat se světelnými indikátory s číslicí 5 na všech vjezdových návěstidlech, se změnou dimenze kabelů a s neosazením indikátorových tabulek s číslicí 5) a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseku PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h.

Odpověď (Ing. Pur - HIP, Ing. Chalupa - HIS): V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění štěrkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ

Olomouc, Správa tratí ke stávajícímu stavu kolejíště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na pražcích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č.6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyzískaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2.

Kolejové řešení a uspořádání zab.zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

8. B.2.6.1, PS 03-28-02 – Doporučujeme doplnit s jakým příkonem se pro skříně ETCS a DOZ počítá.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

9. B.2.6.1, PS 06-14-01 – Doporučujeme připravit rozhraní i pro připojování účastníků datové sítě SŽDC (tedy nejen ČD).

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

10. B.10.2 Korozní průzkum – Vzhledem ke zjištěné agresivitě prostředí (až III. stupeň rezistivity půdy a až IV. stupeň měrné proudové hustoty ze stejnosměrných bludných proudů) doporučujeme přijmout veškerá navrhovaná opatření k zajištění potřebné životnosti stavby i veškerých úložných zařízení v její blízkosti. Nad rámec navrhovaných měření po ukončení rekonstrukce bude třeba provést rovněž měření na nyní navrhovaném produktovodu Loukov - Sedlnice (související stavba – křížení v km 20,062), bude-li tento proveden z vodivého materiálu a již realizován.

V návaznosti na výsledky korozního průzkumu a zjištěné velikosti zdánlivé rezistivity půdního a horninového prostředí a zejména zjištěné velikosti stejnosměrných elektrických polí, doporučujeme věnovat korozní problematice trvale zvýšenou pozornost, zejména:

- a) Při realizaci ukolejnění elektrických zařízení, mostů, propustků, zdí, gabionů, ochranných sítí sanace skal a protihlukových zdí nutno dodržet veškerá opatření přijatá k odolnosti a zabezpečení stavby.
- b) Při návrhu a realizaci základů trakčních podpěr a jejich výztuže je nutné postupovat podle ustanovení ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2, ČSN EN 50162, ČSN EN 206-1, ČSN EN 13670 a platných TKP (kapitoly: 17, 25A, 31). Kontrolu kvality betonu zaměřit kromě pevnostních parametrů také na jeho potřebné parametry z hlediska nasákavosti a mrazuvzdornosti.

(Ing. Josef Dostál, tel.: 972 244 476, e-mail: dostal@szdc.cz)

11. Promítnout do Souhrnné technické zprávy všechny odpovídající připomínky k ostatním částem přípravné dokumentace, pokud je v ní stejná podrobnost obsažena.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

K části zabezpečovací zařízení:

1. Obecně – Zvýšením rychlosti na $V_{100} = 135 \text{ km/h}$, $V_{130} = 140 \text{ km/h}$, $V_{150} = 150 \text{ km/h}$ a $V_K = 160 \text{ km/h}$ dojde k výrazné změně traťové rychlosti na konci, resp. začátku stavby (v km 24,000 na 60 km/h, v km 16,035 na 80 km/h). Protože není navržena žádná změna návěstění na vjezdových návěstidel žst. Hustopeče nad Bečvou a Valašské Meziříčí, nebudou strojvedoucí na tuto změnu upozorněni prostřednictvím vlakového zabezpečovače. Na rizika z toho vyplývající je opakovaně ze strany strojvedoucích poukazováno. Požadujeme proto zpracování hodnocení rizik dle nařízení Komise č. 352/2009/ES, ze kterého by mělo vyplynout, zda může zůstat stávající stav, nebo by se měla provést změna návěstění při jízdě přímým směrem (návěst **Rychlost 60 km/h a ...** na vjezdových návěstidlech žst. Valašské Meziříčí a **Rychlost 80 km/h a ...** na vjezdových návěstidlech žst. Hustopeče nad Bečvou): a změna na tomu odpovídající kód vlakového zabezpečovače. Podle tohoto hodnocení případně provést změnu staničního zařízení v těchto stanicích SZZ.

Odpověď (Ing. Pavlík): V rámci PD byla prověřena možnost provedení úprav, zejména s ohledem na stávající kabelizaci a protože je dostatečná dimenze kabelových rozvodů, byla navržena úprava návěští a doplnění světelných pruhů na vjezdová návěstidla ve směru od Lhotky nad Bečvou v rámci projektovaných úprav SZZ obou ŽST.

2. D.D.1, Technická zpráva, čl. 2.4 – Není uvedeno, zda se v žst. Valašské Meziříčí přenáší kód VZ, nebo nikoliv, pokud ano, v jakém frekvenčním pásmu. Pokud ne, v jakém frekvenčním pásmu je přenos kódu VZ v úseku Valašské Meziříčí – Jablunka.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

3. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Není žádná zmínka o tom, zda má nebo nemá být zřízena deska nouzových obsluh. Požadujeme počítat s jejím zřízením. Výběr výhybek, které mají být případně ovládány z nouzové desky, doporučujeme konzultovat s GR O20 a OR Olomouc.

Odpověď (Ing. Pavlík): Deska nouzových obsluh patří ke standardnímu vybavení DK osazených JOP a v ŽST Lhotka nad Bečvou je s ní počítáno. Konkrétní řešení jejího umístění a uspořádání ovládacích prvků je náplní dalšího stupně PD a realizační dokumentace. V textu bylo doplněno.

4. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Není žádná zmínka o tom, zda má nebo nemá být zřízena provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a s tím související propojení v dopravní kanceláři na intranet SŽDC. Požadujeme, aby si projektant v této věci vyžádal stanovisko úseku řízení provozu SŽDC. Pokud tato aplikace bude požadována, neuvádět název konkrétního výrobku (např. GTN).

Odpověď (Ing. Pavlík): Aplikace je standardní součástí ESZZ a je s ní počítáno (viz. VV). Propojení na intranet SŽDC je umožněno prostřednictvím přenosového zařízení, které je součástí profese sdělovacího zařízení. V textu bylo doplněno.

5. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Není žádná zmínka o tom, zda má nebo nemá být zřízen nějaký přenos čísel vlaků. Požadujeme, aby si projektant v této věci vyžádal stanovisko úseku řízení provozu SŽDC.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo projednáno a v textu doplněno.

6. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Požadujeme doplnit, že SZZ musí obsahovat zařízení pro výstrahu při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) odvozenou od vyhodnocení jízdy přes snímače počítačů náprav na kolejích 6, 8, 10). Podrobnosti by měly být řešeny v dalším stupni projektové dokumentace (technická specifikace SŽDC se připravuje). V souvislosti s tím je třeba do situačních schémat doplnit značky snímačů počítačů náprav o poskytování směrové informace.

Odpověď (Ing. Pavlík): Požadavek bude akceptován a doplněn v dalším stupni PD ve smyslu připravované technické specifikace.

7. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Požadujeme doplnit vybudování diagnostického zařízení dle Technické specifikace TS 2/2007-Z, a to minimálně stavové diagnostiky, příp. dále podle požadavku OR Olomouc.

Odpověď (Ing. Pavlík): S výstavbou diagnostického zařízení a jejím umístěním v prostorech dílny SSZT OR Olomouc je počítáno. V textu bylo doplněno.

8. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Doporučujeme doplnit požadavek na připojení provozní a stavové diagnostiky do technologické datové sítě SŽDC pro možnost dálkového přístupu servisu a údržby.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

9. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.4.1.1 – Vyjádřit, že u PZS přejezdu P8050 jde o tzv. tříúsekový přejezd. Sice to plyne ze situačního schématu, ale z něho plyne i použití anulačních souborů, o kterých se v článku také píše.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

10. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.4.1.1 – Doporučujeme popsat, zda přenos informací o stavu PZS přejezdu P8050 bude po zabezpečovacích kabelech nebo po traťovém kabelu, s nebo bez využití přenosového zařízení.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

11. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.5.1 – Text „jednotný evropský zabezpečovací systém“ nahradit textem „evropský vlakový zabezpečovač“ v souladu s nadefinovanou zkratkou v souhrnné technické zprávě.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

12. D.D.1, Technická zpráva, obecně – Postrádáme jakoukoliv zmínku o nutnosti řešit ochranu zabezpečovacího zařízení u některých provozních souborů před vlivy vn a vvn v blízkosti tratě.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno. Provedení ochrany vyplývá z použitého typu kabelů s ohledem na provedený orientační výpočet. Vlastní problematiku vlivu vn a vvn řeší příslušná část PD.

13. D.D.1, Technická zpráva, obecně – Požadujeme doplnit zmínku o zřízení závislosti odjezdových návěstidel žst. Hustopeče nad Bečvou a Lhotka nad Bečvou na pohotovostním, bezvýlukovém a bezanulačním stavu PZS přejezdu P8050 a odjezdových a vjezdových návěstidel a dotčených seřaďovacích návěstidel na pohotovostním, bezvýlukovém a bezanulačním (pokud bude zřízen): stavu PZS přejezdu P8051.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

14. D.D.1, v. č. 2121, nebo v. č. 2221 – Doplnit pozemní komunikaci až do vzdálenosti D_z , vyzařovací úhly výstražníků a úhel natočení výstražníků, aby bylo zjevné, že počet výstražníků je dostatečný a zda jsou červená světla výstražníků pozorovatelná i z místa řidiče, pokud zastaví vozidlo ve vzdálenosti 1 m před závorou, tedy ve vzdálenosti, podle které se počítá délka přibližovacího úseku PZS.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

15. D.D.1, v. č. 2221 – Chybí vyznačení telefonního objektu a skříňky místní obsluhy.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

16. D.D.1, v. č. 2201 – Doporučujeme uvádět nejvyšší dovolenou rychlost jednotně, tj. obdobně jako na situačním schématu žst. Lhotka nad Bečvou, tedy pro jednotlivé nedostatky převýšení (tj. V_{100} , V_{130} , V_{150} , V_K).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

17. D.D.1, v. č. 2201 – Požadujeme doplnit vyznačení hranic oblastí napájených z jednotlivých zdrojů pro napájení kolejových obvodů.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

18. D.D.1, v. č. 3201 – Chybí zakreslení rychlostníků.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

19. D.D.1, v. č. 3201 – Výhybka č. 6 má jeden snímač polohy zbytečný (v situaci i v tabulce výhybek).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

20. D.D.1, v. č. 3201 – Je rozpor ohledně použití žlabových prážců mezi tabulkou výhybek zde a tabulkou výhybek v části D.E.1.1 Technická zpráva v čl. 4.3.3 (nesprávně označeném jako 4.3.2) Konstrukce železničního svršku – výhybky. V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové prážce přírubové (zlp), v tabulce výhybek na situačním schématu SZZ jen žlabové prážce (tedy nikoliv přírubové). V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové prážce přírubové i na některých výhybkách, na kterých se podle tabulky výhybek na situačním schématu SZZ vůbec neuvažují žlabové prážce. Požadujeme uvést do vzájemného souladu.

Odpověď (Ing. Pavlík): Viz.bod 2 kapitoly „K ostatním částem“. Bylo uvedeno do souladu.

21. D.D.1, v. č. 3201 – Neměl by být IS výhybkového KO výhybky D50 směrem ke koleji 6a označen jako neprofilový? Tento KO nehlídá volnost námezničku. Pokud je to tak, neměl by se do SZZ vlečky DEZA posílat opakovač bezvýhybkového kolejového úseku 6a? Případně opravit v situačním schématu a doplnit do technické zprávy.

Odpověď (Ing. Pavlík): IS není neprofilový.

22. D.D.1, v. č. 3201 – Označení snímačů počítáčů náprav jsou tak malým písmem, že po vytištění budou nečitelná.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

23. D.D.1, v. č. 3201 – Nebude výhybka 10 opatřena výměnovým zámkem, jehož klíč bude v držení zaměstnanců opravny vozů?

Odpověď (Ing. Pavlík): Výměnový zámek byl doplněn.

24. D.D.1, v. č. 3201 – V Souhrnné technické zprávě v čl. B.2.6.4, SO 02-17-01 se uvádí, že v dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h a rekonstrukce těchto kolejí není předmětem stavby. (Obě zhlaví jsou navržena na rychlosti 50 km/h). V technické zprávě železničního svršku (D.E.1.1) v čl. 4.3 je uvedeno: „Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v kolejích č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní pláň geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení, je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h, protože to jednoznačně z technické zprávy železničního svršku nevyplývá) a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno (při návěstění hlavními návěstidly je třeba počítat se světelnými indikátory s číslicí 5 na všech vjezdových návěstidlech, z měnou dimenze kabelů a s neosazením indikátorových tabulek s číslicí 5) a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseků PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh zatím SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h. Na základě posouzení případně změnit uspořádání SZZ.

Odpověď (Ing. Pur - HIP, Ing. Chalupa - HIS): V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění šterkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ Olomouc, Správa tratí) ke stávajícímu stavu kolejiště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na pražcích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č.6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyžádaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2.

Kolejové řešení a uspořádání zab.zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

25. D.D.1, v. č. 3201 – Pokud se má v tabulce rychlostí vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak doporučujeme pro Od/do Valašského Meziříčí na/z koleje 1 po 1. trať. kol. vyznačit za lomítko rychlost při VCO, tedy uvést „TR/80“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Rychlost VCO nebude uváděna.

26. D.D.1, v. č. 3201 – Tabulka rychlostí – Od/do Valašského Meziříčí na/z koleje 2 po 2. trať. kol. při 1/2+ nemá být „120/TR“, ale jen „TR“, protože jde o VC, která je všech stran chráněna odvrátnými výhybkami.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

27. D.D.1, v. č. 3201 – Pokud se má v tabulce rychlostí vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak doporučujeme pro Od/do Hustopečí nad Bečvou na/z koleje 1 po 1. trať. kol. při 16/19+ vyznačit za lomítko rychlost při VCO, tedy uvést „TR/50“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Rychlost VCO nebude uváděna.

28. D.D.1, v. č. 3201 – V tabulce rychlostí pro Od/do Hustopečí nad Bečvou na/z koleje 2 po 2. trať. kol. nemá být „100/120“. Pokud se má v tabulce rychlostí vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak doporučujeme pro Od/do Hustopečí nad Bečvou na/z koleje 2 po 2. trať. kol. vyznačit za lomítko rychlosti pro VCO (např. „TR/120→/100←“), pokud se v tabulce rychlostí nemá vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak zde uvést jen „TR“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo opraveno, rychlost VCO nebude uváděna.

29. D.D.1, v. č. 3201 – Nejsou nikde uvedeny km polohy odjezdových návěstidel L101, L102, L103 a L104 vlečky Deza.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

30. D.D.1, v. č. 3201 – Snímač počítače náprav „V10-3/14K-1“ by se správně měl jmenovat jen „V10-3“, protože žádný KÚ 14K neexistuje, neboť tento snímač je využit jen jednostranně. (Opravit v tabulce PočN i ve schématu.)

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

31. D.D.1, v. č. 3201 – U přejezdu B uvést skutečný km jako „skm 21,819“ a evidenční jako „ekm 21,815“. Nicméně upozorňujeme, že ve stávajícím pasportu přejezdů správ tratí je skm = ekm = 21,815. Dále je nesprávně uvedeno, že se jedná o „místní komunikaci III. třídy“. Taková kategorie není v souladu s ČSN 73 6110.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

32. D.D.1, v. č. 3201 – U přejezdu B nejsou zakresleny vypínací prvky, které by umožnily ukončení výstrahy v souladu s ČSN 34 2650 ed. 2, čl. 5.3.4.14 (až uvolněním KÚ 1LK, 2LK to nevyhovuje požadavku normy).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

33. D.D.1, v. č. 3201 – Požadujeme doplnit vyznačení hranic oblastí napájených z jednotlivých zdrojů pro napájení kolejových obvodů.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

34. D.D.1, v. č. 3121, nebo v. č. 3221 – Doplnit pozemní komunikaci až do vzdálenosti D_z , vyzařovací úhly výstražníků a úhel natočení výstražníků, aby bylo zjevné, že počet výstražníků je dostatečný a zda jsou červená světla výstražníků pozorovatelná i z místa řidiče, pokud zastaví vozidlo ve vzdálenosti 1 m před závorou, tedy ve vzdálenosti, podle které se počítá délka přibližovacího úseku PZS.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

35. D.D.1, v. č. 3221 – Chybí vyznačení telefonního objektu a skříňky místní obsluhy.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

36. D.D.1, v. č. 3221 – Vypadá to, že na stožáru závory B je nakreslen jen jeden výstražník.

Odpověď (Ing. Pavlík): Na výkrese jsou zakresleny dvě světelné skříně.

37. D.D.1, v. č. 4201 – Doporučujeme uvádět nejvyšší dovolenou rychlost jednotně, tj. obdobně jako na situačním schématu žst. Lhotka nad Bečvou, tedy pro jednotlivé nedostatky převýšení (tj. V_{100} , V_{130} , V_{150} , V_K).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

38. D.D.1, v. č. 4201 – Chybí zakreslení rychlostníků.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

39. D.D.1, v. č. 4201 – Požadujeme doplnit vyznačení hranic oblastí napájených z jednotlivých zdrojů pro napájení kolejových obvodů.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

40. D.D.1 – Technická zpráva, kap. 4 – V seznamu postrádáme ČSN EN 50121, ČSN EN 50122 – soubor, ČSN 33 2000 – soubor, ČSN 34 2613, ČSN 34 2614, ČSN 73 6110, technické normy týkající se ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem, nařízení vlády č. 133/2005 Sb., vyhlášky č. 352/2004 Sb., č. 398/2009 Sb., nařízení Komise (ES): č. 352/2009. Vypadá to, že tyto normy a právní předpisy nebyly při návrhu vzaty v úvahu.

Odpověď (Ing. Pavlík): Uvedené dokumenty byly brány v úvahu a do seznamu byly doplněny.

41. D.D.1, Výkaz Výměr – Neobsahuje dodávku a montáž návěstidel VZ 5, VZ 7. Předpokládáme, že je to proto, že tato položka neexistuje a je to pokryto větším počtem návěstidel „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“. Pokud tomu tak skutečně je, požadujeme do technické zprávy (do čl. 3.1.4.1.1, resp. a 3.1.4.2.1) doplnit, že se v úrovni vjezdových návěstidel žst. Hustopeče nad Bečvou, resp. Valašské Meziříčí osadí návěstidla „Přepněte VZ na kmitočet 50 Hz“ a „Přepněte VZ na kmitočet 75 Hz“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

42. D.D.1, Výkaz Výměr – Počet snímačů polohy neodpovídá situačnímu schématu.

Odpověď (Ing. Pavlík): Počet bude překontrolován, případně opraven.

43. D.D.1, Výkaz Výměr – Měly být doplněny, příp. aktualizovány položky související s výše uvedenými požadovanými změnami.

Odpověď (Ing. Pavlík): Byla provedena aktualizace dle shora uvedených připomínek.

K části sdělovací zařízení:

1. D.D.2, Technická zpráva – Požadujeme doplnit, že žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové rýhy, ve které vedou metalické kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, i když to TNŽ 34 2609 připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku).

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

2. D.D.2, Technická zpráva, D.D.2.1, PS 06-14-01 – Požadujeme připravit rozhraní i pro připojování účastníků datové sítě SŽDC (tedy nejen ČD).

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

3. D.D.2, Technická zpráva – Nenalezli jsme zřízení přípojky datové sítě SŽDC pro účely zařízení pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení umístěné v dopravní kanceláři. Je toto řešeno?

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

4. D.D.2, Technická zpráva – Nenalezli jsme zřízení propojení mezi zařízením pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení se stavědlem. Je to řešeno?

Odpověď (Ing. Hubený): Je to řešeno v rámci vnitřních rozvodů.

5. D.D.2, Technická zpráva, D.D.2.3, PS-03-14-05 – Místo textu „graficko-technologickou nastavbu dálkového ovládání“ použít text „zařízení pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení“. Současně upozorňujeme, že v návrhu přípravné dokumentace zatím nikde nebylo uvedeno, že by se tato aplikace měla zřídit.

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo v dokumentaci opraveno a doplněno.

6. D.D.2, Technická zpráva, D.D.2.3, PS-03-14-06 – Doporučujeme, aby také vizuální informační zařízení pro cestující bylo řízeno automatizovaně na základě skutečných jízd vlaků. Pro ně by

bylo třeba zřídit propojení mezi zařízením pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a řídicím počítačem vizuálního informačního zařízení pro cestující.

Odpověď (Ing. Hubený): Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

7. D.D.2, příloha 2 nebo 4 – Neměly by být znázorněny MOK do místnosti zab. zař.? (MOK v Hustopečích nad Bečvou znázorněny jsou.)

Odpověď (Ing. Hubený): Jedná se o vnitřní rozvody, které v tomto stupni PD nejsou podrobně řešeny-samozřejmě propojení se SÚ bude.

K částem silnoproudá technologie (včetně DŘT), trakční a energetická zařízení:

1. Obecně: – V technické zprávě v kapitole „Předpisy a normy“ by měly být uvedeny předpisy SŽDC řady E, a to podle toho jaké elektrické zařízení je v dokumentaci řešeno. Informace o předpisech řady E lze získat na níže uvedeném internetovém odkazu:

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>

Ve výčtu norem je nutné uvádět pouze ty normy, které s projektovaným zařízením přímo souvisí. (Bc. Jaroslav Valníček, tel.: 972 741 487, e-mail: valnicek@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal, Ing. Pavlík, Ing. Hubený): Bude akceptováno, předpisy SŽDC řady E byly do TZ doplněny.

2. Obecně: – Všechny technické zprávy provozních souborů, jejichž náplní je uzemnění – Požadujeme doplnit, že žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové rýhy, ve které vedou metalické kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, i když to některé technické normy (např. TNŽ 34 2609): připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku).

Odpověď (Ing. Odehnal, Ing. Pavlík, Ing. Hubený): Bude akceptováno, text byl doplněn do TZ

3. D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT) – Upozorňujeme, že se výše uvedená část PD odvolává na neplatný předpis E8. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo opraveno.

4. D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT), PS 03-05-02 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC (Procházka) – Doporučujeme, aby mezi vybrané jističe, u kterých bude snímán stav v systému DDTŽ, byly zahrnuty i jističe nn pro napájení NZZ, které nebudou zahrnuty do systému DŘT. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo doplněno do TZ.

5. D.D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS), PS 03-08-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV – Specifikovat, jak bude provedeno napájení rozváděče RZS v rozvodně 6 kV. Z technického popisu a schématu to není zřejmé. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo doplněno do TZ.

6. D.D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu (Procházka) PS 03-07-01 žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN – V technické zprávě se hovoří o ovládacích obvodech Cental stop a Total stop. Specifikovat, jaké prvky rozvodu budou v rámci těchto obvodů ovládány. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo doplněno do TZ.

7. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), obecně – V rámci zpracování přípravné dokumentace doporučujeme posoudit stav vodičů (TD, NL) i na vedlejších kolejích v žst. V případě zjištění

většího množství spojek nebo nevyhovujících vodičů, požadujeme výměnu vodičů i na těchto vedlejších kolejích. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Připomínka byla projednána se správcem TV, dle jeho vyjádření je vedení starší než 35 let a doporučuje jeho výměnu. Připomínka bude zapracována do přípravné dokumentace.

8. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), obecně – Základy nově budovaných trakčních stožárů musí být navrženy podle ČSN EN 50119 ed. 2, s ohledem na prostředí vystavené působení zpětných trakčních proudů, i s respektováním závěrů korozního průzkumu v této lokalitě. Beton základů musí být navržen s požadovanou pevností, mrazuvzdorností a nasákavostí v souladu s platnými normami. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Požadavky na kvalitu betonu základů TV budou uvedeny v projektu stavby, v technické zprávě přípravné dokumentace je obecný odkaz na TKP staveb státních drah, které uvedené požadavky obsahují.

9. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), obecně – Zapojení svodičů přepětí požadujeme realizovat v souladu s ustanoveními ČSN 34 1500 ed. 2. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Přípravná dokumentace zapojení svodičů přepětí neřeší, požadavek bude respektován v dalším stupni (projektu), v technické zprávě přípravné dokumentace je odkaz na ČSN 34 1500 ed. 2 uveden.

10. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), SO 02-01-01 t. ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení – V tomto stavebním objektu se uvažuje se zřízením neutrálního pole (NP) v obou kolejích pro rekonstrukci nadjezdu. V rámci projektu je nutné doložit návrh uspořádání NP, včetně obcházecího vedení. Návrh neutrálního pole je nutné posoudit z hlediska dynamiky jízdy provozovaných EHV a elektrických jednotek. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Projektant nadjezdu od požadavku na zřízení neutrálního pole ustoupil, nadjezd bude osazen v rámci napěťové výluky, přípravná dokumentace byla opravena – neutrální pole bylo z trakčního vedení uvedeného úseku vypuštěno.

11. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), SO 04-01-01 t. ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení – Kromě výměny TD a NL, požadujeme rovněž výměnu trakčních stožárů a napínacích systémů hlavních traťových kolejí až po elektrickém dělení na zhlaví žst. Valašské Meziříčí. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Stavba původně zasahovala i el. dělení, z rozhodnutí investora byla zkrácena po km 24,0, výměnu stožárů v el. dělení je vhodné spojit s úpravou kolejí (nejlépe při rekonstrukci celé stanice), na vnitřní straně oblouku není místo na pozemcích SŽDC pro situování stožárů podle nových norem, byla by nutná směrová úprava celého oblouku včetně vlečkové koleje. Bude ponecháno navrhované řešení.

12. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), SO 04-01-01 t. ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení – Pro zajištění spolehlivého odvodu zpětných trakčních proudů požadujeme výměnu zpětného trakčního vedení u trakční měnirny Valašské Meziříčí, včetně rozvaděče zpětných kabelů. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Požadavek je mimo rozsah stavby, zpětné vedení je zapojeno na vsetínském zhlaví žst. Valašské Meziříčí, bylo by vhodné výměnu zpětného vedení zařadit buď do stavby zvýšení výkonu TM Valašské Meziříčí, případně realizovat jako samostatnou stavbu. Bude ponecháno navrhované řešení.

13. D.E.3.4, Technická zpráva – Požadujeme upřesnit, že budou ohřívány i všechny výhybkové závěry na výhybkách s EOV.

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo upřesněno v TZ.

14. D.E.3.4, SO 03-06-01 ŽST Lhotka nad Bečvou, EOv – V dalším stupni dokumentace musí být podrobně popsán způsob a místa ovládání EOv. (Bc. Jaroslav Valníček, tel.: 972 741 487, e-mail: valnicek@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bude podrobně popsáno v dalším stupni PD.

15. D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů (Procházka) – Osvětlení musí být provedeno svítidly se zdroji LED. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo zapracováno.

16. D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů, SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení (Procházka) – V dalším stupni dokumentace stavby nutno uvést do souladu technický popis a schéma napájení v případě označení rozváděče pro napájení části osvětlení ze zajištěné sítě. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bude zpracováno v dalším stupni PD.

K ostatním částem:

1. D.E.1.1, Technická zpráva, čl. 4.3 – Uvádí: „V dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/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 50 km/h. Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v kolejích č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní plně geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení (a tudíž ovlivňuje i jeho cenu), je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h): a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseků PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. (Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h).

Odpověď (Ing. Pur - HIP, Ing. Chalupa - HIS): V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění šterkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ Olomouc, Správa tratí) ke stávajícímu stavu kolejiště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na pražcích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č.6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyzískaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2.

Kolejové řešení a uspořádání zab.zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

2. D.E.1.1 Technická zpráva čl. 4.3.3 (nesprávně označený jako 4.3.2) Konstrukce železničního svršku – výhybky – Je rozpor ohledně použití žlabových pražců mezi tabulkou výhybek zde a tabulkou výhybek na situačním schématu zabezpečovacího zařízení v. č. 3201. V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové pražce přírubové, v tabulce výhybek na situačním schématu SZZ jen žlabové pražce (tedy nikoliv přírubové). V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové pražce přírubové i na některých výhybkách, na kterých se podle tabulky výhybek na situačním schématu SZZ vůbec neuvažují žlabové pražce. Požadujeme uvést do vzájemného souladu.

Odpověď (Ing. Smolík): Označení čl. na 4.3.3 v textu opraveno (v obsahu uvedeno správně).

V TZ D.E.1.1 navrženy žlabové pražce přírubové v souladu s předpisem a směrnicí SŽDC.

3. D.E.1.4, SO-03-19-01, Technická zpráva – Není popsáno, jak budou v novém stavu převedeny přes objekt kabely (ani že na objektu vedeny nebudou).

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo doplněno do TZ.

4. D.E.1.9, Kabelovody – Požadujeme takové řešení vstupů do kabelových komor, které zabrání vstupu do nich za účelem zcizení kabelů. Doporučujeme konzultovat s OŘ Olomouc, SSZT, zda je nedostatečné použití standardních uzamykaných vík, nebo je třeba nějak zvýšit odolnosti vůči odcizení.

Odpověď (Ing. Kadala): Na kabelové komory budou použity litinové uzamykatelné poklopy se speciálními klíči (např. hvězdičkový nebo jiný tvar) dodávanými k poklopům. Tyto poklopy pak nelze nijak jinak než tímto klíčem otevřít.

5. D.E.2.1, SO 01-15-01, Technická zpráva – Vzhledem k umístění elektronického zabezpečovacího zařízení (elektronický automatický blok) do výpravní budovy postrádáme, jaké budou provedeny úpravy výpravní budovy za účelem ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem podle platných technických norem pro umístění zařízení do stávajících budov. Žádná ze souvisejících norem není uvedena v kap. 10.

Odpověď (Ing. Procházka): Je řešeno dle souboru norem ČSN EN 62305, bylo doplněno do TZ.

6. D.E.2.1, SO 03-15-03, Technická zpráva – Vzhledem k umístění elektronického zabezpečovacího zařízení (elektronické stavědlo a elektronický automatický blok) do výpravní budovy postrádáme, jaké budou provedeny úpravy výpravní budovy za účelem ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem podle platných technických norem pro umístění zařízení do stávajících budov. Žádná ze souvisejících norem není uvedena v kap. 10.

Odpověď (Ing. Procházka): Je řešeno dle souboru norem ČSN EN 62305, bylo doplněno do TZ.

7. Vzhledem k umístění elektronického zabezpečovacího zařízení (elektronický automatický blok) do stavědlové ústředny žst. Valašské Meziříčí postrádáme, jaké budou provedeny úpravy této budovy za účelem ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem podle platných technických norem pro umístění zařízení do stávajících budov.

Odpověď (Ing. Procházka): Byl doplněn SO, který bude řešit tuto problematiku dle souboru norem ČSN EN 62305.

Ing. Martin KRUPÍČKA

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

Na vědomí elektronicky: bednarova@szdc.cz, chalupat@szdc.cz, pur@moravia.cz, pavlik@moravia.cz

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-U1/Bed

Ze dne:

Naše zn.: 3420/14-O13

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 28. 2. 2014

Správa železniční dopravní cesty,

státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Zvýšení traťové rychlosti Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

K předložené přípravné dokumentaci máme následující stanovisko:

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Veliš)

- Technická zpráva str. 7 a 21: vliv širších vozidel se již neuvažuje – viz ČSN 736320 změna Z1.

Odpověď (Ing. Smolík): V TZ na str.7 a 21 se text „a širší vozidla“ a „s vlivem širších vozidel“ byl odstraněn.

- V dalším stupni dokumentace navrhujeme zvýšit traťovou rychlost V_{100} ze 135 km/h na 140 km/h a V_{130} ze 140 km/h na 145 km/h (celý řešený úsek kromě hustopečského zhlaví v žst. Lhotka n. B.). Připomínka nemá vliv na CIN ani na zábor pozemků.

Odpověď (Ing. Smolík): PD je zpracovaná dle podkladů zadání investora, které byly upřesněny na vstupním jednání. Připomínka na zvýšení rychlostí bude akceptována při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace – Projektu.

- Ostrovní nástupiště v žst. Lhotka (SO 03-16-02) doporučujeme v dalším stupni dokumentace řešit se střešovitým odvodněním.

Odpověď (Ing. Smolík): V průběhu zpracování PD byla otázka odvodnění povrchu nástupiště otevřena na profesní poradě 30.10.2013 (viz. Zápis z 2. koležářské porady str.7) a 5.12.2013 (viz. Zápis z 3. koležářské porady str.7). Po diskuzi přítomných byl odsouhlasen spád do středové části nástupiště.

Otázku řešení sklonů (do středu nástupiště/do koleje) bude opětovně projednána při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace – Projektu.

- Připomínky k věcnému rozsahu a koncepci vzhledem k aktuálním změnám evropské legislativy (problematika užitečných délek kolejí) budou uplatněny v samostatném stanovisku O6.

Pozemní stavby, demolice, protihluková opatření, komunikace

(zpracoval Ing. arch. Andršt, tel. 44493)

E.1.6 Potrubní vedení

SO 02-27-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu

- Žádáme doplnit odkaz na předpis provozovatele dráhy, kde jsou stanoveny požadavky na křížení mimodrážních vedení s tělesem dráhy a popsat tyto požadavky (předpis SŽDC S4 Železniční spodek – část druhá, kapitola V). Po zjištění stavu křížení by návrh měl směřovat minimálně k zajištění souladu s tímto předpisem (pokud vlastník vodovodu nestanoví přísnější požadavky).

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 03-27-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, úpravy kanalizace, bytový dům

SO 03-27-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, administrativní budova

- K technickému řešení nemáme připomínky, pouze je potřeba doplnit do situace znázornění veškerých v textu popsaných úprav (rušení stávajícího septiku a koksového filtru apod.).

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

- Doporučujeme doplnit do textu podrobnější zdůvodnění, proč se úpravy kanalizace navrhuji v rámci této stavby (viz zdůvodnění diskutované na poradách).

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 03-27-04 Žst. Lhotka nad Bečvou, úpravy kanalizace, pozemní komunikace

- Objekt řeší zcela nové napojení stávajících uličních vpustí, a to bez využití stávající kanalizace. Toto zvolené řešení znamená zásah do stávajících povrchů komunikací a pravděpodobně i nutnost kácení zeleně v nebezpečných plochách v majetku obce. Z dokumentace není zcela zřejmé, v rámci kterého objektu budou zpevněné plochy uvedeny do původního stavu. Vzhledem k tomu, že jiný stavební objekt se těmito pracemi nezabývá, považujeme za nezbytné zdůraznit v technické zprávě, že součástí jsou i obnovy původních povrchů. Samotné trasování kanalizace doporučujeme např. v dalším stupni zvážit s ohledem na stávající vzrostlou zeleň (upozorňujeme v této souvislosti, že dřeviny dotčené trasou kanalizace nejsou vyznačeny v dendrologickém průzkumu ke kácení, tam jsou vyznačeny pouze dřeviny nad zasakovacím objektem).

Odpověď (Ing. Mička): Zpevněné a nebezpečné plochy dotčené úpravou kanalizace budou do původního stavu uvedeny v rámci tohoto SO. Stávající zeleň – jedná se o nepůvodní dřeviny, které jsou navíc hostiteli houbových chorob pro ovocné stromy. V případě cca 3 ovocných stromů lze trasu upravit tak, aby nebyl zásadně poškozen jejich kořenový systém, bude prověřeno v dalším stupni dokumentace. V dendrologickém průzkumu byly tyto stromy doplněny.

SO 03-27-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova

- Technické řešení navrhovaného zařízení bez připomínek.
- Doporučujeme vyjasnit osud opouštěné kanalizace – bude pouze odpojena a ponechána bez úprav, nebo bude nějakým způsobem likvidována (zejména šachty)?

Odpověď (Ing. Mička): Způsob likvidace byl doplněn v tomto stupni projektové dokumentace.

SO 04-27-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu

- Žádáme doplnit odkaz na předpis provozovatele dráhy, kde jsou stanoveny požadavky na křížení mimodrážních vedení s tělesem dráhy a popsat tyto požadavky (předpis SŽDC S4 Železniční spodek – část druhá, kapitola V). Po zjištění stavu křížení by návrh měl směřovat minimálně k zajištění souladu s tímto předpisem.

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

- Předpokládáme, že v jiné části dokumentace je řešena ochrana před bludnými proudy (nebo prověřena její nutnost) – platí pro všechny obdobné stavební objekty

Odpověď (Ing. Mička): V případě nového potrubí bude použito materiálu PE RC se zvýšenou ochranou určené k protlačování. PE materiál je vůči bludným proudům netečný, pokud by provozovatel požadoval litinové potrubí, bude použito potrubí se zvýšenou ochranou určené do obdobných podmínek.

SO 06-27-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ochrana plynovodu

- V dokumentaci je popsána nutnost prověření normové hloubky plynovodů. Žádáme doplnit, jakým předpisem nebo závaznou normou je tato hloubka stanovena – v soupisu předpisů a právních norem není relevantní norma uvedena (tuto záležitost z hlediska provozovatele dráhy řeší např. předpis SŽDC S4 Železniční spodek).

Odpověď (Ing. Pur): Vzhledem ke stávající morfologii terénu v místě křížení sítí (náspové těleso žel. spodku) a rozsahu úprav železničního spodku, byl tento objekt po dohodě se zástupcem investora zrušen. Dojde pouze k dotčení ochranného pásma plynovodů. V dalším stupni dokumentace bude provedeno pouze ověření skutečné hloubky uložení všech křížujících mimodrážních inženýrských sítí kopanými sondami, které mají předpoklad potvrdit.

E.1.8 Komunikace

SO 02-18-01 t.ú. Hustopeče n. B. – Lhotka n. B., úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302

- Bez připomínek. Předpokládáme, že v nákladech je v tomto stupni svodidlo započítáno v celém rozsahu nově a v dalším stupni bude posouzena možnost případného opětovného využití stávajícího svodidla v nové poloze (pokud to je z hlediska garance bezpečnosti možné).

Odpověď (Ing. Kasaj): Ano, v nákladech je uvažováno s osazením nového svodidla v celém rozsahu.

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

SO 03-18-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku – obec Lešná

SO 03-18-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku – bytový dům

- Upozorňujeme, že v dotčených předpisech uvedené NV č. 190/2002 Sb. bylo novelizací zákona č. 22/1997 Sb.

Odpověď (Ing. Zajíčková): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení bez připomínek.

E.1.9

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

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení bez připomínek za předpokladu, že hladina podzemní vody nezasahuje k šachtám (tzn. je přibližně ve stejné hloubce pod terénem jako v přednádraží).

Odpověď (p. Kadala): Hladina podzemní vody nezasahuje k šachtám (HPV se nachází cca 3,5m pod úrovní terénu).

E.1.10 Protihlukové stěny

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

- Doporučujeme upravit některé formulace v technické zprávě – např. volný schůdný (a manipulační): prostor není v šířce 3,4 metru (podle ČSN 73 6320 zasahuje do vzdálenosti 3 m od osy koleje, tzn. jeho faktická využitelná šířka je definována průjezdným průřezem). Rovněž např. Technické a kvalitativní podmínky ČD již nejsou relevantní, platí TKP staveb státních drah (aktuálně třetí aktualizované vydání a u některých kapitol až 8. změna), není tedy vhodné uvádět odkaz na konkrétní verzi – postačí aktuální znění. Tyto drobné nepřesnosti ale nemají vliv na technické řešení.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Kapitulu bezpečnost práce je potřeba opravit s důrazem na platnou legislativu (vyhl. č. 324/1990 Sb. byla zrušena v roce 2006, výnos DDC – Divize dopravní cesty platil kdysi, v dobách unitární železnice).

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V dalším stupni požadujeme prověřit dodržení viditelnosti návěstidel osazovaných u protihlukových stěn, předpokládáme ale, že vzhledem k navrhované výšce PhS by požadavky na viditelnost návěstidel mohly být splněny.

Odpověď (Ing. Pavlík): Byla v PD prověřena, dle navrženého řešení PHS viditelnost návěstidel není omezena. V dalším stupni bude dále prověřena dle řešení PHS v projektu stavby.

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

- U stěn PhS3 a PhS4 je nutno doplnit alespoň jeden únikový východ, protože jsou oboustranně u trati v délce větší než 150 metrů – nutno uvažovat s jedním únikovým východem minimálně po 150 metrech (prostřídane, tedy v každé stěně minimálně po 300 m). Toto je možno doplnit v dalším stupni, nemá-li to vliv na zábory a náklady.

Odpověď (p. Kadala): Bylo do dokumentace doplněno.

- V dalším stupni budou upřesněny požadavky na umístění tzv. prostupných polí pro zásah složek IZS v případě mimořádných událostí.

Odpověď (p. Kadala): Bude zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

- Ostatní připomínky viz předchozí SO.

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 01-15-01 Žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB

SO 03-15-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy ve VB

- Bez připomínek.

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

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V textu k navrhovanému stavu chybí údaj o délce nového oplocení.

Odpověď (p. Kadala): Bylo do dokumentace doplněno.

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

- Žádáme opravit vlastníka objektu – podchod a zastřešení jeho výstupů bude v majetku SŽDC.

Odpověď (Ing. Lázníček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení bez připomínek.

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

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení přístřešku bude v dalším stupni upřesněno i s ohledem na skutečnost, že se trať nachází na vybrané síti a na řešení se vztahují požadavky TSI, které v tomto stupni prezentované řešení nesplňuje v několika ohledech.

Odpověď (p. Kadala): Bude zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

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

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku. V textu pak aktualizovat legislativu (např. NV 148/2006 Sb. už bylo nahrazeno).

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V dalším stupni požadujeme definovat akustické parametry okenních výplní dle ČSN 73 0532 pomocí TZI.

Odpověď (p. Kadala): Bude zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

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

- V dalším stupni bude vyjasněna otázka zarážky pro slepeckou hůl na konstrukci nosoucí tabuli s označením stanice (podle navrženého řešení i pod tabulí podchozí výška, domníváme se tedy, že zarážka není vhodná).

Odpověď (p. Kraus): Zarážka byla odstraněna.

- Doporučujeme ponechat do dalšího stupně finanční rezervu na případné rozhodnutí o vybavení nástupiště označením sektorů (řádově 1 tis. Kč na tabulku, která bude umístěna po cca 50 metrech na nástupišti).

Odpověď (p. Kraus): Bylo do dokumentace zapracováno.

SO 03-15-09 Žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – zastřešení vstupu do podchodu

SO 03-15-10 Žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – zastřešení ostrovního nástupiště

- K technickému řešení nemáme připomínky.
- S největší pravděpodobností je chybně uveden stávající vlastník objektu – žádáme prověřit a případně opravit.

Odpověď (Ing. Lázníček): Bylo v dokumentaci opraveno. Ve stávajícím stavu je stávajícím vlastníkem zastřešení vstupu do podchodu České dráhy, a.s. a zastřešení ostrovního nástupiště v majetku SŽDC, s.o.

SO 03-15-11 Žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – sklad

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

- Požadujeme doplnit zdůvodnění demolice tak, aby bylo zřejmé, že jsou splněny podmínky směrnic SŽDC pro zařazení budovy do demolice. Budova musí být v kolizi s novým prostorovým uspořádáním. Podle situace je objekt skladu v kolizi s novými trasami kabelů.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci doplněno. Demolice objektu je z důvodu nesplnění požadavku na volný schůdný a manipulační prostor a z důvodu nutného umístění zařízení staveniště v tomto prostoru.

Mosty, propustky, zdi (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 44271)

Obecně

- Rušení objektů musí být projednáno se všemi dotčenými orgány.

Odpověď (Ing. Sedláček): Je projednáno.

- U novostaveb uvádět konkrétně důvody výstavby např. nevyhovující zatížitelnost, ekonomicky výhodnější řešení atp..

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Z důvodu přehlednějšího projektování doporučujeme barevně odlišit stávající a nový stav.

Odpověď (Ing. Sedláček): Barevné řešení je na vůli konkrétního projektanta. Je nutné zvážit následné kopírování a "ztráty" tenkých čar.

- V TZ uvádět pouze normy, které byly použity při projektování konkrétního objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Uvádět nutnou min. vzdálenost mezi niveletou koleje a rovinou pro odbourání stávajících objektů

Odpověď (Ing. Sedláček): Při ponechání částí objektů je prováděno ubourání min. 1,2 m pod niveletu. Bude uvedeno ve výkresech v tomto stupni projektové dokumentace. Ubourání pro nadbetonování nových částí je uvedeno vždy konkrétní výškou b.p.v., nebo vzhledem k ponechané části mostu.

- Ve spolupráci s OŘ zkontrolovat u všech objektů a opravit hodnocení objektů podle jejich skutečného stavebního stavu

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Opravit SDC na OŘ

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Stávající i nové objekty musí splňovat požadavky na zatížitelnost a přechodnost dle Směrnice 16/2005

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V TZ - ve stručnosti uvést řešení nebezpečných odpadů atp.

Odpověď (Ing. Sedláček): Je součástí samostatné části dokumentace „B.3.2. Odpadové hospodářství“. Do zprávy bude doplněn odkaz na tuto část.

- Ve výkresových částech uvádět údaj o původní rychlosti a zvýšené rychlosti

Odpověď (Ing. Sedláček): Uvedeno v technické zprávě a statickém výpočtu.

- kótu min. tloušťky kol. lože zakreslit v místě nejnižší polohy pražce

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Do TZ (technická zpráva) doplnit, jakým způsobem je zajištěn odtok vody od propustku.

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Optimalizovat rozsah výkopových a zemních prací

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace zapracováno.

- Do dokumentace doplnit chybějící hydrotechnické výpočty

Odpověď (Ing. Sedláček): Byly do dokumentace doplněny.

SO 02-19-01 most v km 16,313

- TZ 7.3 na základě zjištěných výsledků geotechnického průzkumu (viz TZ 3) změnit hodnocení spodní stavby v TZ 7.3 - ve spolupráci s OŘ

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- TZ 8.6 ochrana - geotextilie, v pod. řezu - polystyren - dát do souladu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- TZ 8.3.1 - uvést požadavky pro návrhové zatížení nového objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- V seznamu uvádět normy použité pro projektování tohoto objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Doplnit návaznost stávající a nový stav GPK - zakreslit a okótovat

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Zakreslit a okótovat rovinu pro odbourání stávající části objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příčný řez B-B - částečně nepřehledný, výkresy zakreslit v měřítku 1:50

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Zakreslit a okótovat dno dlažby stávající stávajícího objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Vyznačit umístění inženýrských sítí na mostním objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Doplnit příčné odvodnění objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Na závěrečné poradě projednáno, že se nebude provádět odvodnění rubu. Mezi nepropustným ZKPP a hladinou vody v korytě je cca 1,0 m. Ing. Chalupa (HIS) souhlasí s návrhem projektanta s nezřízením příčného odvodnění.

SO 04-19-01 most v km 21,847

- Použití mikropilot prokázat statickým výpočtem - další stupeň projektové dokumentace

Odpověď (Ing. Hollý): Bude doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.

- Půdorys nového stavu - zakreslit odvodnění před a za mostem, doplnit kóty a popis u nových žb. Říms.

Odpověď (Ing. Hollý): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příčný řez - doplnit výšku zábradlí

Odpověď (Ing. Hollý): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 12-19-07 propustek v km 17,342

- TZ b. 10.4 - propustek bude rekonstruován - opravit na zrušen

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Do výkresů zakreslit kótu - min. vzdálenost mezi niveletou koleje a rovinou pro odbourání stávajícího objektu

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace zakresleno. Při ponechání částí objektů je prováděno ubourání min. 1,2 m pod niveletu. Ubourání pro nadbetonování nových částí je uvedeno vždy konkrétní výškou b.p.v., nebo vzhledem k ponechané části mostu.

- Opravit ve výkresu, příl.č. 3 - rozpor (trouba DN1000 nebo DN 800?)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

SO 12-19-03 propustek v km 16,953

- TZ b.3 - doplnit, že se jedná o úspornější řešení

Odpověď (Ing. Buchtová): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.7.3 - ve spolupráci s OŘ dát do souladu hodnocení objektu s jeho skutečným stavebně technickým stavem

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Statický přepočet - objekt byl postaven v r. 1936 - v přepočtu uvažovat s tím, že dlouhodobé negativní vlivy způsobují zhoršení stavebnětechnického stavu objektu - nefunkční izolace, zatékání vody do objektu, korozní oslabení průřezu, degradace betonu atp.

Odpověď (Ing. Buchtová): Bylo rozhodnuto o přestavbě objektu na trubní propustek, proto nebyl přepočet proveden.

SO 12-19-05 propustek v km 17,282

- TZ b.3 - doplnit, že se jedná o úspornější řešení

Odpověď (Ing. Buchtová): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.7.3 - ve spolupráci s OŘ dát do souladu hodnocení objektu s jeho skutečným stavebně technickým stavem

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Provéřit variantu snesení desky nosné konstrukce a vložení nových trub propustku mezi opěry stávajícího objektu - zmenšení rozsahu bouracích a výkopových prací, dále možnost provedení otevřeného kolejového lože vpravo od osy koleje - není nutné zřizovat žb. římsu a rampu (přechod z otevřeného na uzavřené kol. lože), dtto posoudit objekt vlevo od osy koleje

Odpověď (Ing. Buchtová): Dosavadní konstrukce musí být ubourány minimálně 1,2m (ZKPP) pod niveletu koleje, což odpovídá 2/3 výšky dosavadní opěry. Je nereálné ubourání v této úrovni, proto bude odstraněna opěra až po úroveň základu. Sjednocení vtokové a výtokové části propustků byl požadavek správce daný na poradách. Vzhledem k výšce přesypávky (<100 mm) by docházelo k sesouvání stezky a odhalení trouby. Dále je zde vytvořen prostor na převedení kabelů. Z těchto důvodů je navrženo částečně uzavřené lože.

SO 02-19-02 propustek v km 22,010

- Výkres podélné řezy - uvést jakým materiálem bude vyplněn otvor stávajícího propustku

Odpověď (Ing. Vrána): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 02-19-14 propustek v km 19,112

- Výkres půdorysu nového stavu - chybí kóty např. osově vzd. kolejí, mezi čelními zdmi propustku atp.

Odpověď (Palková): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.3 - doplnit, že se jedná o úspornější řešení

Odpověď (Palková): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.7.3 - ve spolupráci s OŘ dát do souladu hodnocení objektu s jeho skutečným stavebně technickým stavem

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Statický přepočet - objekt byl postaven v r. 1936 - v přepočtu uvažovat s tím, že dlouhodobé negativní vlivy způsobují zhoršení stavebnětechnického stavu objektu - nefunkční izolace, zatékání vody do objektu, korozní oslabení průřezu, degradace betonu atp.

Odpověď (Palková): Objekt bude přestavěn na rám. Bude doplněn statický výpočet nového propustku v tomto stupni dokumentace.

SO 02-19-15 propustek v km 19,483

- TZ b.3 - ekonomika, hodnocení objektů, přepočet viz SO 02-19-14

Odpověď (Palková): Bylo do dokumentace doplněno a zapracováno viz SO 02-19-14.

SO 04-19-08 propustek v km 23,825

- V TZ uvádět pouze normy, které byly použity při projektování konkrétního objektu

Odpověď (Ing. Vrána): Bylo v dokumentaci opraveno.

SO 04-19-07 propustek v km 23,473

- Příčné řezy nového stavu - vpravo od osy koleje č. 1 vypracovat variantu ukončení propustku se šikmým čelem, vlevo od osy koleje č.2 čelní zídka - okótovat a přehodnotit její rozměry.

Odpověď (Ing. Vrána): Na výrobních poradách byly návrhy ukončení prezentovány a správcem bylo požadováno stejné řešení ukončení na obou stranách propustku s platností pro všechny propustky. V tomto případě je rozhodující vzdálenost hranice drážního pozemku a z toho vyplývající návrh čelní zídky. Rozměry zídky budou přehodnoceny v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 04-19-06 propustek v km 23,288 a SO 04-19-05 v km 23,106

- Do výkresů zakreslit kótu - min. vzdálenost mezi niveletou koleje a rovinou pro odbourání stávajícího objektu

Odpověď (Ing. Vrána): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 02-19-6 propustek v km 19,939 a SO 02-19-10 propustek v km 18,202

- V TZ - chybí hydrotechnické výpočty

Odpověď (Palková): Byly do dokumentace doplněny.

SO 02-19-08 propustek v km 17,577

- Chybí statický výpočet a tab. Zatížitelnosti

Odpověď (Ing. Hollý): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 03-19-01 - železniční most v km 20,815 - podchod (Ing. Bárta Miloslav , tel. 972 244 246)

Připomínky a dotazy k předložené dokumentaci:

- Vzhledem k výšce hladiny spodní vody bude izolace proti tlakové vodě všude (kromě horní části rámu), tedy i na spodní části a zdech schodiště a rampy;
Ve výkresech (a především v půdorysu) je nutno znázornit rozsah pažení štětovnicemi; obávám se, že ve výkazu výměr deklarovaných 313 m2 je málo;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo do dokumentace doplněno.

- Materiál schodiště a přístupových chodníků by bylo vhodnější navrhnout na stupeň vlivu prostředí XF1, (nebo XF2 z důvodu možného používání rozmrazovacích prostředků);

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Přechodová oblast není „dle ZKPP“, ale „dle předpisu S4, příloha 24“;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Upozorňuji, že „TKP ČD“ pro železniční stavby již neplatí. V platnosti jsou TKP staveb státních drah;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Prosím o upřesnění sklonu odvodňovacího žlábků uvnitř podchodu a o odstranění kóty 282,18 v řezu B - B v místech šterkopískového zásypu podchodu;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Prosím o zdůvodnění hloubky založení (279,256) části výstupní rampy k nástupišti SO 03-16-02;

Odpověď (Ing. Šedivý): Hloubka založení je z důvodu splnění nezámrazné hloubky.

- Ve skladbě vrstev přístupové rampy není nutno používat ochrannou vrstvu geotextílie z tak velkou gramáží, když je dále použita tvrdá ochrana;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Ve všech řezech by bylo vhodné znázornit hladinu spodní vody;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 02-19-06 silniční nadjezd v km 17,302 (zpracoval Ing. Laifr, mob. 727 827 275)

- **Velikost písma na výkresech musí být min. 2,5mm!**

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Do výkresů doplňte výšku nosníku v ose i v uložení

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ – zcela chybí specifikace materiálů (ocel, beton)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ – kap. 8.6.3 – co je to MPP ?

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo myšleno umístění trubiček mimo VMP, bylo v dokumentaci opraveno.

- TZ – kap. 8.9 – v jakém stupni opatření jsme ? doplňte, případně doplňte požadavek na měření před dalším stupněm dokumentace

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- TZ – kap. 9 – bude obsahovat úplný výčet všech dotčených SO, PS – viz. situace

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ – kap. 10 – postup výstavby je možný, ale je zcela nezbytné (i pro správné ocenění objektu) přesně specifikovat časy výluk, odlišit trolejovou a kolejovou výluk a podmínky provozu (snížená rychlost, atp.); v souvislosti s tím dáváme k uvážení, jestli není výhodnější použití nějaké formy ztraceného bednění (filigrány, ztracené bednění, apod.); v souvislosti s tím dáváme k uvážení, jestli není výhodnější zřízení nulového pole, než neustálé vypnutí troleje a provoz neelektrický

Odpověď (Ing. Jordán)

- časy výluk byly doplněny

- uvážení formy ztraceného bednění bude případně zapracováno v dalším stupni PD. Na výrobních výborech bylo projednáno a odsouhlaseno řešení bez ztraceného bednění.

- zřízení neutrálního pole bylo probíráno na poradě k trakčnímu vedení. Ze závěrů z porady vyplynulo, že neutrální pole není možno zřídit a to jednak z důvodu nemožnosti jeho odstranění dříve než za cca 1 rok a také ze vzdálenosti návěstidla neumožňující rozjetí vlaku.

- TZ – kap.10 – doplňte podrobnou koordinaci s SO 02-01-01, přeložkou trakčního vedení, které je připevněno na stávající bourané NK

Odpověď (Ing. Jordán): Trakční vedení bude přeloženo na provizorní trakční stožár. Bylo doplněno do TZ.

- Situace – doplňte hranice drážního pozemku

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Situace – doplňte popis všech sítí

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Situace - doplňte dočasné (pro příjezdy a montáž), příp. trvalé zábory pozemků

Odpověď (Ing. Jordán): Přístupové cesty vč. zařízení staveniště je součástí souhrnné části dokumentace B.8 „Zásady organizace výstavby“, viz. příloha B.8.2 „Situace zařízení staveniště“. Zábory pozemků jsou součástí majetkoprávní části – část G „Geodetická dokumentace“.

- Příloha 3 – podélný řez mostem – poznámka o bourání do půl metru pod stávající terén není pravdivá, viz. příloha 5. Požadujeme základy pod P2, P3 vybourat celé.

Odpověď (Ing. Jordán): Základy pilířů budou ubourány cca 0,5 m pod dno odvodnění žel. spodku.

- Příloha 4 – doplňte sklony svahů (též do přílohy 6)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 4 – k čemu složí zábradlí na křídlech ? V případě, že je výška k terénu menší než 2m je možné ho vypustit.

Odpověď (Ing. Jordán): Pohyb pěší je z důvodů malé intenzity dopravy zajištěn po vozovkové části. Navržené svodidlo neplní funkci zábrany pro pěší, neboť nemá madlo, navíc za sloupkem svodidla je k zábradlí prostor 0,9m (křídlo je takto umístěno z důvodů uložení Nk na opěrách). Z tohoto důvodů je uvažována tato plocha jako okraj mostu bez přesypávky s možným výskytem pěší a tímto je v zábradlí umístěno v souladu s čl.15.18.2 ČSN 736201. Z hlediska rozpočtového je tvoří toto zábradlí cca 0,2% ceny mostu, což se projektantovi nejeví jako zbytečný náklad vzhledem k užité hodnotě zábradlí. Proto bude ponecháno.

- Příloha 4 – řešení v oblasti mostního závěru je zvláštní, v dalším stupni bude mostní závěr zúžen

Odpověď (Ing. Jordán): Projektant nesouhlasí – řešení je standardní, běžně používané na silničních mostech v dané lokalitě a to jak na dopravně hodně zatížených silnicích (např. na mostě 58-012): tak i na silnicích III tříd (např. 4864-1). Při zkrácení závěru v příčném směru mostu by musela být zkrácena vyložená část desky a na úložný práh a ložiska by přímo zatékala dešťová voda. V případě zkrácení závěrů a ponechání křídla by musely být použity krycí plechy, se kterými zde není uvažováno. Použití krycí plechů je nákladnější vzhledem k údržbě a povrchové ochraně. V případě zkrácení závěrů v podélném směru mostu by nebyly dodrženy konstrukční zásady dané typem mostního závěru a VL.

- Příloha 4 – odvodnění vozovky z mostu je provedeno nedostatečně a bude vymílat svah za křídlem – nutno přeřešit

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 4 – zakreslete drenáž za rubem, vyústění na terén bude provedeno obetonováním a rozptylovou žlabovkou, event. Zadlážděním

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 4 - doplňte vedení sítí

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 5 – je prostor mezi NK a závěrnou zídou průlezný ?

Odpověď (Ing. Jordán): Rozměry prostoru budou upraveny v dalším stupni PD, kdy budou známy přesné rozměry částí mostu.

- Příloha 5 – doplňte dláždění strmého svahu (viz. též pozn. u přílohy 7)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 5 – kóty musí být čitelné – zejména mne zaskočila rezerva mezi VMP a NK která není, jak by se mohlo zdát, 24mm, ale 124mm, což je podstatný rozdíl

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 6 – nebylo by účelné uvažovat s vnějším revizním madlem ? Prověřte u správce

Odpověď (Ing. Jordán): Řešení bylo se správcem projednáno na výrobních výborech, kde revizní madlo nebylo požadováno. Projekt byl správcem odsouhlasen. Bude doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.

- Příloha 6 – doplňte rozměry zazubení svahů

Odpověď (Ing. Jordán): Řešení strmého svahu a jeho zazubení je řešeno v objektu pozemní komunikace – SO 02-18-01 „t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302“. V objektu mostu je pouze odkopání svahu přední části svahového kuželu a boční napojení na zazubení svahu komunikace. V daném příčném řezu je zazubení pouze naznačeno v souvislosti s objektem SO 02-18-01. Do výkresu byl doplněn odkaz na daný objekt.

- Příloha 6 – doplňte polohu trakčního vedení, resp. průběh řetězovky nosného lana

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 6 – betony neodpovídají ani požadavkům TKP, ani výkazu výměr

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 6 – terén u konce křídla požadujeme zakreslit na OBOU stranách, strmý svah a nebo požadavek na zábory je nutno řešit v tomto stupni

Odpověď (Ing. Jordán): Zábory jsou řešeny v tomto stupni PD. V levé části se jedná o příčný řez v místě uložení, nikoliv v místě křídla, proto není svah vyobrazen. Řešení strmého svahu a jeho zazubení je řešeno v objektu pozemní komunikace – SO 02-18-01. V objektu mostu je pouze odkopání svahu přední části svahového kuželu a boční napojení na zazubení svahu komunikace.

- Příloha 7 – svahovou dlažbu doplňte o základ dole i mezilehlé ozuby

Odpověď (Ing. Jordán): Základ u dlažby podél křídla byl doplněn.

- Příloha 9 – postup osazování montážních dílů nejprve krajní části a uzavírání středním dílem považujeme za obtížně proveditelný, v projektu upravte Z styk za opačný.

Odpověď (Ing. Jordán): Konkrétní technologie výstavby resp postup ukládání dílů a umístění autojeřábu bude předmětem dalšího stupně PD. „Z“ styk byl opraven.

- Příloha 9 – je skutečně možné zajet s jeřábem vedle opěr ? Nechybí ve VV příjezdové komunikace?

Odpověď (Ing. Jordán): K mostu je možné se dostat po stávající nebezpečné komunikaci, autojeřáb je naznačen čárkovaně (vedle svahu). Přesné rozmístění autojeřábu vč. otočného ramene bude předmětem dalšího stupně PD. Příjezdová komunikace je předmětem souhrnné části dokumentace B.8 „Zásady organizace výstavby“ a její výměra je obsažena v této části.

- Příloha 10 – příčné polorámy se jeví poměrně měkké. Jak bylo zohledněno zvýšení vnitřních sil vlivem možného vybočení horního tlačného pásu hlavního nosníku ? (imperfekce, vítr, nerovnoměrná teplota)

Odpověď (Ing. Jordán): Zohlednění bylo provedeno dostatečnou rezervou, podrobný statický výpočet bude proveden v dalším stupni PD.

- Příloha 10 – i předběžný statický výpočet by si zasloužil vyčíslení dynamických součinitelů

Odpověď (Ing. Jordán): Dynamický součinitel je pro každý model již vyčíslen.

- Příloha 10 – formální připomínka – výpočtová pevnost horního tlačného pásu není 355MPa

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 10 – proč nebylo u stanovení zatížení postupováno standardně podle ČSN EN 1991-2 (skupina pozemních komunikací 2): ?

Odpověď (Ing. Jordán): Z důvodů konkrétního zadání dle ČSN 736222, na kterém se dohodl správce, vlastník, projektant a HIS (viz. záznam z jednání ze dne 21.11.2013, obsaženo v TZ str.14) bylo uvažováno s nižším zatížením a bylo možné navrhnout lehčí konstrukci.

- Příloha 11 – beton římsy XF2 je nedostatečný

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 11 – beton pilot XF2 je podivný

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 11 – nenašel jsem ložiska

Odpověď (Ing. Jordán): Jsou uvedena na str. 4 v části „Spodní stavba“ – ložiska hrncová 4ks.

Ing. Jiří Kozák
ředitel odboru traťového hospodářství

Připomínky Ing. Horvátha – požadavky na opravy SR

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

Dle směrnice V-2/2012 (čl.2.22) se jedná o velkou stavbu, jejíž celkové náklady bez DPH přesáhnou 1 mld.CZK. Stejně tak i z pohledu předpokládaného spolufinancování z fondů EU z OPD by se nejednalo o MP OPD.

Dle článku 4.3 směrnice požádá SŽDC SSV o vyhotovení oponentního posudku SFDI.

Formulář SO_16

„Zabezpečení veřejných zájmů, dopravních opatření 300 tis.Kč v roce 2016 a 100 tis.Kč v roce 2017.“

*Je s tím problém, který spočívá v tom, že když je takto uvedeno v SR, tak to bude muset SŽDC SSV zvláště v rámci realizace stavby soutěžit (jiný zhotovitel). Takže tady požadujeme, aby se tato rubrika vynulovala a náklady ve stejné výši se přidaly k jednotlivým SO/ PS stavby (s jejichž realizací přímo souvisejí) a realizaci provede zhotovitel stavby s tím, že si tyto náklady započítá („nafoukne“) do jednotlivých položek ocenění SO/ PS. Je třeba, **aby to takto bylo uvedeno v požadavku na ocenění jednotlivého SO/ PS stavby.***

Odpověď (Jelínková): Bylo v dokumentaci opraveno.

Formulář 3c

Řádek C.1. 3 „Příspěvky jiným investorům“ 345 + 50 tis.Kč. Zdůvodnit, co ta částka představuje (proč je tak vysoká?).

Vím, že tam máte poznámku „HIP Ing. Pur; 345 m2, věcné břemeno“ a „navýšení příkonu sjednaného příkonu - MCO, Procházka“

Zřejmě by se mělo v textové části ZP vysvětlit poměrně podrobně a taky do formuláře OA. Ve formuláři 3c by to bylo třeba jednoduše (v pár výstižných slovech) přidat do kolonky „Odstranění příspěvky ...“ a „Podíl ...“ hlavně proto, že Ing. Horváth kontroluje pouze vytištěné soubory. Ing. Horváth měl pocit, že se týká vyvolaných nákladů na energetiku.

Odpověď (Jelínková): Předpokládaná částka 345ti.Kč - věcné břemeno (předpoklad 345m2), bude upřesněno po projednání dokumentace.

Částka 50 tisíc – Podíl na účelně vynaložených nákl. ve smyslu zák. č.458/00 Sb. (Navýšení sjednaného příkonu)

Na listě 0a bylo doplněno v poznámce.

Formulář 3a

Řádek A.4.3

„Hodnota zůstatkové ceny mimo majetek SŽDC, který bude stavbou odstraněn“ 2272 tis.Kč. Zdůvodnit, jedná se o majetek ČD? ...

Odpověď (Jelínková): Jedná se o majetek ČD. Na listě 0a bylo doplněno v poznámce.

Formulář 1_b

a

Formulář 1_c

Zrušit sloupec s rokem 2013. (Nechat jen sloupec „Do 12/2013“.)

Odpověď (Jelínková): Bylo v dokumentaci opraveno.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 10/2363
190 00 Praha 9 - Libeň



Váš dopis zn.: 106/14-238
Ze dne: 23. 1. 2014
Naše zn.: 965/2014 - TÚDC
Ukládací zn.:
Skart. zn. – lh.:
Poč. listů: 2
Poč. příloh:
Poč. listů př.:
Vyřizuje: Ing. Jiří Faměra
Telefon.: 972 228 763
Mobil: 725 460 704
E-mail: jiri.famera@tudc.cz
Datum: 27. 2. 2014

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
p. Ondřej Štěpánek
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc
Česká Republika

**Věc: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí-Hustopeče nad Bečvou „
vyjádření k PD pro ÚR**

K výše uvedené akci vydáváme toto stanovisko:

Při její realizaci dojde ke styku s telekomunikačním vedením (DK, TTK, MK) v majetku SŽDC s. o., které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích, viz vyjádření ČD Telematika a.s. č. j. 2785-2014-O ze dne 12. 2. 2014.

U plánovaných přeložek kabelů DK a TTK nejsou ve Výkaz Výměr položky :

- označení spojek (ball markery)
- oprava dokumentace
- geodetické zaměření
- převedení provozu z původních metalických kabelů

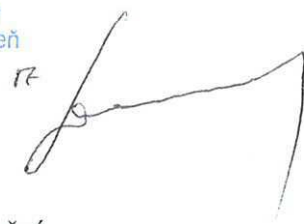
Do převedení kompletního provozu z původních metalických kabelů musí být zajištěna funkčnost veškerých provozovaných okruhů a požádáno o výluky kabelu v dostatečném časovém předstihu před přeložkami. Do provozovaných zařízení, včetně kabelů, lze zasahovat pouze s vědomím servisní organizace ČD-Telematika a.s.

Dále není zpracován Výkaz Výměr na kabelizaci DOK, TK, MK a sdělovací zařízení.

V rámci PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace je uvažováno s položením nového místního metalického kabelu do areálu DEZA. V současnosti vede MK ze sdělovací místnosti VB přes bývalé St.1, odtud pokračuje do objektu „Styčná“ a pak spojovacím kabelem do objektu DEZA. Z objektu „Styčná“ je nyní také vyvedeno datové spojení na odloučené pracoviště ČD Cargo, SOKV Ostrava ve Lhotce nad Bečvou, které se nachází v sestavě mobilních buněk umístěných cca 5 m od objektu „Styčná“. Pro zachování tohoto spojení požadujeme buď zachování stávajícího kabelového spojení přes objekty St1 a „Styčná, nebo položení nového MK k objektu mobilních buněk.

Požadujeme zpracovat uvedené připomínky do PD a předložit dokumentaci pro další stupeň řízení k vyjádření.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(66)



Ing. Rudolf Půlpán
náměstek ředitele pro úsek automatizační
a telekomunikační techniky

Odpověď (Ing. Hubený Jan):

Do výkazu výměr byly doplněny položky – označení spojek, oprava dokumentace, geodetické zaměření (poloha přeložek je ve stejném místě), převedení provozu z původních kabelů na nové.

Výkazy všech PS byly zpracovány.

Odloučené pracoviště ČD Cargo, SOKV Ostrava (mobilní buňky) bude napojeno nově, výpichem z kabelu pro DEZU v tomto stupni dokumentace.

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
www.tudc.cz

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384



Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234



www.szdc.cz

Reakce na připomínky SŽE ÚS Olomouc



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc,

P.O. BOX č.29 , Nerudova 1, 772 11 Olomouc

VÁŠ DOPIS ZN.: 467/2014/SSV-U1/Bed
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č.j.): **546/2014-SŽE-OLC/Mi**
POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Ing. Michalík
TEL.: 972740450
FAX: 972741722
E-MAIL: michalik@szdc.cz
DATUM: 12.2.2014

SŽDC s.o.
Stavební správa východ
Ing. Bednářová
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Věc: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad bečvou“ – vyjádření k PD

K předložené přípravné dokumentaci výše uvedená stavby jsou ze strany SŽE ÚS Olomouc následující připomínky.

Projektová dokumentace uvažuje se zvýšením rezervovaného příkonu v žst Hustopeče n.B. ze 150kW na 180kW, tj. o 30kW při uvažované soudobosti 0,6. Stávající instalovaný příkon EOv je 170kW, nově instalovaný výkon rovněž 170kW. Je však nutné si uvědomit, že stávající způsob ovládání EOv je ruční. Po rekonstrukci bude zcela automatický provoz, tudíž soudobost při zapnutí EOv je prakticky 1,0. Přípravná dokumentace **neobsahuje** celkovou energetickou bilanci jednotlivých instalovaných spotřebičů (osvětlení, EOv, ...), proto doporučujeme ještě zvážit a případně přehodnotit, zda navrhované navýšení rezervovaného příkonu na 180kW je dostačující, neboť dosahované 1/4hod maximum bez EOv je v současnosti 23kW. Připočteme-li k tomu 170kW při soudobosti 1,0 - dostaneme výsledný součet 193kW.

Pokud počítá přípravná dokumentace s navýšením rezervovaného příkonu, je třeba v rámci dalšího stupně PD vyjádření ČEZ distribuce, a.s., ve kterém budou současně stanoveny převody MTP. Navrhované MTP 250/5A vzhledem k uvažovanému rezervovanému příkonu (RP) 180kW neodpovídají tomuto převodu. MTP 250/5A jsou do 165kW.

K měření spotřeby el.energie nejsou závažné připomínky, měření je navrženo podle požadavku SŽE. Není však zřejmé, kdy PD uvažuje s přímým měřením a kdy s nepřímým, což má v konečném důsledku vliv na finanční rozvahu.

Ing. Michalík Jaroslav
přednosta SŽE ÚS OLMOUC
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace (32)
Správa železniční energetiky
Územní správa Olomouc
Nerudova 1, 772 11 Olomouc
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc, P.O. BOX č. 29, Nerudova 1, 772 11 Olomouc

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz

V dokumentaci bylo upraveno, doplněno, výsledné navrhované navýšení rezervovaného příkonu bude 210kW. MTP budou s převodem 400/5A.

Odpověď: Ing. Vladimír Procházka

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-U1/Bed
Ze dne: 16.1.2014
Naše zn.: 2/2014/INV
Naše č.j.: 1543/2014-OŘ OLC-OPS/SrO
Počet listů: 2
Počet příloh:
Počet listů příloh:
Vyřizuje: Ing. Otakar Srovnal
Telefon: 972 742 227
Mobil:
E-mail: Srovnal@szdc.cz
Datum: 20.2.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Věc: Souhrnné stanovisko k přípravné dokumentaci

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též jen: SŽDC), Oblastní ředitelství Olomouc (dále též jen: OŘ Olomouc) vydává souhrnné stanovisko k přípravné dokumentaci stavby

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

A – Identifikační údaje stavby:

Trať: **č.308 Lúky pod Makytou – Státní hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě
žst. Olomouc hl.n.**
Traťový úsek: **TÚDÚ 236110 Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou
TÚDÚ 2361F1 žst. Lhotka nad Bečvou
TÚ DÚ 236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí**
Projektant: **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc**
Investor: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ,
Nerudova 1, 772 58 Olomouc**

B – Stanovisko:

SŽDC, OŘ Olomouc nemá k přípravné dokumentaci stavby zásadní připomínky vyjma požadavků na dokumentaci těchto stavebních objektů (mostních objektů):

SO 02-19-03 (propustek km 16,953)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-05 (propustek km 17,282)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-08 (most km 17,577)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti nebo vyjádření správce toku, že souhlasí s navrženými rozměry rámu.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 02-19-09 (propustek km 17,800)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-10 (propustek km 18,202)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-11 (propustek km 18,351)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-12 (propustek km 18,582)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-14 (propustek km 19,112)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 02-19-15 (propustek km 19,483)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 02-19-16 (propustek km 19,939)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 04-19-01 (most km 21,847)

- předložit ke kontrole statický přepočít a stanovit zatížitelnost objektu.

SO 04-19-07 (propustek km 23,473)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

Odpověď (Ing. Sedláček): Dokumentace byla doplněna o hydrotechnické a statické výpočty a byla předložena ke kontrole.

.....
Ing. Ladislav Kašpar
pověřený řízením
Oblastního ředitelství Olomouc



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn. (č.j.): 8141 / 2014 – O6

Počet listů: 1

Počet příloh: 0

Počet listů příloh: 0

Vyřizuje: Ing. Michalica

Telefon: 972 246 429

E-mail: Michalica@szdc.cz

Datum: 20. 2. 2014

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
Ing. Tomáš Chalupa
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC

Věc: Stanovisko k přípravné dokumentaci „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Vážený pane inženýre,

obdrželi jsme návrh přípravné dokumentace „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“, kterou předkládáte k posouzení a zaslání připomínek. K tomuto návrhu Vám sdělujeme následující.

V ŽST Lhotka nad Bečvou nepovažujeme za šťastné řešení nástupiště s přístupem cestujících přes přístupový chodník, kdy dochází k zhoršení přístupu na nástupiště, nicméně s ohledem na nízkou přepravní frekvenci a z důvodu ekonomické efektivity chápeme navržené řešení jako nutné a akceptovatelné. Navrhované úpravy a redukci počtu kolejí považujeme za adekvátní.

Formální úpravy:

Považujeme za vhodné sjednotit uvedené počty vlaků v platnosti GVD. V rámci průvodní zprávy A jsou uvedeny počty vlaků za GVD 2013 navíc s drobnou chybou v součtu, naproti tomu v technické zprávě B.4.1 je uvedený počet vlaků pro GVD 2014.

V průvodní zprávě A prosíme o opravu data zpracování v závěru zprávy na aktuální rok.

V technické zprávě B.4.1. v příloze chybí napojení 1. staniční koleje do meziříčského zhlaví, jedná se pravděpodobně o nedopatření.

U všech tabulek, které přesahují dvě strany či více, doporučujeme pro zvýšení přehlednosti doplnit záhlaví tabulky na každou novou stránku.

Po zapracování výše uvedených připomínek považujeme přípravnou dokumentaci za dokončenou a doporučujeme ji ke schválení.

S pozdravem



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel Odboru přípravy staveb

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno a doplněno.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

40443 / 14

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ		Pracovní list
Došlo dne:	19. 03. 2014	Pracovní list
Číslo:	1243	Pracovní list

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-U1/Bed

Ze dne:

Naše zn.: 12437/14-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 18. 3. 2014

Správa železniční dopravní cesty,

státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Na vědomí: 07

Zvýšení traťové rychlosti Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

K předložené dokumentaci máme následující stanovisko ke koncepci a věcnému rozsahu, které uplatňujeme na základě vydání nových evropských dokumentů a poznatků získaných při zpracování zadávací dokumentace na „Studii proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě“.

Řešená trať je podle Nařízení evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/2013 (s účinností od 1. 1. 2014) nově zařazena do hlavní sítě v nákladní dopravě a do globální sítě v osobní dopravě. Ze zařazení trati do hlavní sítě TEN-T v nákladní dopravě vyplývá požadavek zajištění průjezdu vlaků délky 740 m, tedy zajištění užitečné délky kolejí ve vybraných stanicích cca 780 m. Jedna z mála stanic v úseku Horní Lideč - Hranice na Moravě vhodných pro splnění tohoto požadavku je žst. Lhotka n. B., která ve stávajícím stavu tyto požadavky splňuje, avšak v nově navrženém řešení již nikoliv. Lze předpokládat, že úpravami valašskomeziříčského zhlaví je možné požadované hodnoty délek kolejí dosáhnout. Pravděpodobně však tato úprava vyvolá lokální zábory nedrážních pozemků v km cca 21,4 až 21,6. Varianty rekonstrukce celé trati Horní Lideč st. hr. – Hranice n. M. bude řešit výše zmíněná studie proveditelnosti (SP), včetně požadavku na zajištění průjezdu vlaků délky 740 m, ale výsledek SP v současné době nelze předjímat. Pokud se bude pokračovat v projektové přípravě před dokončením a schválením SP, které lze očekávat v horizontu roku 2015, považujeme za nezbytné provést nezbytné úpravy v navrženém řešení žst. Lhotka n. B. Výše uvedenou připomínku nebylo možné uplatnit dříve, protože v době zpracování PD bylo navržené řešení plně v souladu s evropskými i národními koncepčními dokumenty.

V případě žst. Hustopeče (resp. řešení v oblasti začátku stavby v km 16,0 až 16,3) je situace poměrně jednoduchá. Tato stanice neplní požadavky nejen Nařízení č. 1315/2013, ale i TSI INF a samozřejmě ani Zásad modernizace. Aby nedošlo ke zmaření vložených investičních prostředků na stavební objekty železničního svršku, spodku a trakčního vedení v důsledku případného budoucího prodloužení stanice směrem ke Lhotce n. B., požadujeme zkrácení rozsahu rekonstrukce těchto SO cca o 250 až 300 m. Úpravy PD v tomto případě nejsou nutné a připomínku lze uvést do posuzovacího protokolu stavby.

Výše uvedené připomínky vyřeší studie proveditelnosti, která komplexně posoudí celý úsek Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě. V případě pokračování projektové přípravy před dokončením SP jsme připraveni na řešení výše popsanych problémů aktivně spolupracovat.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Č.j. 7977/2014-012

V Praze dne 20.2.2014

Odbor základního řízení provozu, oddělení technické

Zpracoval: Ing. Pavel Říha / 972 325 863

S d ě l e n í

k rozsahu zařízení železniční dopravní cesty v ŽST

L h o t k a n a d B e č v o u

(TÚ 2361)

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), odbor základního řízení provozu (O12), projednala žádost organizační jednotky Správa železniční dopravní cesty, Stavební správa východ ve věci délky nástupních hran v železniční stanici Lhotka nad Bečvou na celostátní dráze Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě s kompetentními odbory SŽDC a Českých drah, a.s. (ČD) s tímto závěrem:

- V rámci projekčně připravované investiční akce „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ požadujeme zřídit ostrovní nástupiště situované mezi hlavními dopravními kolejemi č. 1 a 2 dle ČSN 73 49859 s délkou nástupních hran 130 metrů.

Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu

Rozdělovník

1. SŽDC, OŘ Olomouc
2. SŽDC, Stavební správa východ
3. SŽDC, odbor traťového hospodářství (O13)
4. SŽDC, odbor strategie (O26)
5. SŽDC, odbor základního řízení provozu (O12)
6. ČD, odbor obchodu osobní dopravy
7. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc

Odesílatel: riha@szdc.cz
Komu: pur@moravia.cz **Kopie:** ondruska@szdc.cz
Datum: 20.02.2014 09:15
Přílohy:  [Žadost_SZDC_OZRP.pdf](#) (546 kB)  [Sdělí.hotka.doc](#) (70 kB)  [Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče...](#) (108 kB)
Předmět: FW: FW: Žádost o vyjádření k přípravné dokumentaci stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"

Pěkný den, pane kolego.
Na nástupiště LNB - bude do dokladové části dokumentace - "Sdělení".
Postradatelné koleje - navrhne/navrhla + projedná/projednala projekční organizace při přípravě stavby a to včetně vlečkaře !!!
S optimalizací železniční infrastruktury souhlasíme - viz podepsané připomínky panem náměstkem.
Pokud bude DOKUMENTACE V Š E M I schválena jako taková (A TO PŘEDPOKLÁDÁM - neb je dle mého osobního názoru kvalitní) - bylo by n a d b y t e č n ě vydávat i Oznámení.
xx
K rozsahu zařízení železniční dopravní cesty, tj. počtu a délce dopravních kolejí a nástupních hran, elektrickému ohřevu výhybek, návrhu řešení zabezpečovacího zařízení včetně jeho připravenosti na budoucí dálkové ovládání (ke GTN připomínka) a k návrhu dělení trakčního vedení, nemáme připomínky.
xx
Děkují za věcnou spolupráci, předložená dokumentace splnila všechny "moje" požadavky = OMEZENÍ POČTU DOPRAVNÍCH I MANIPULAČNÍCH KOLEJÍ, OMEZENÍ POČTU KOLEJOVÝCH PROPOJENÍ, OMEZENÍ POČTU ZABEZPEČENÝCH VÝHYBKOVÝCH JEDNOTEK....

Pavel

-----Original Message-----
From: Pur Kamil Ing. [mailto:pur@moravia.cz]
Sent: Friday, February 14, 2014 5:26 PM
To: Říha Pavel, Ing.
Subject: Re: FW: Žádost o vyjádření k přípravné dokumentaci stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"

Děkuji Vám za kontrolu dokumentace a připomínky.

Ještě bychom měli dát dohromady oznámení o postradatelnosti zařízení v žst. Lhotka nad Bečvou a stanovení potřebné délky nástupiště o které jsem žádal v červnu a které jsme tak nějak odsunuli až na výsledek porad a jednání ohledně této stavby :-)

Přeji hezký den
Kamil Pur

Ing. Kamil Pur
tel: 585 570 469, mob: 731 517 808
e-mail: pur@moravia.cz
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8, 772 00 Olomouc
<http://www.moravia.cz>

----- Original Message -----
From: riha@szdc.cz
To: Barinkova@szdc.cz,
pur@moravia.cz, ChalupaT@szdc.cz
Cc: Sponar@szdc.cz,
j.zapletal@volny.cz
Sent: Fri, 14 Feb 2014 14:28:03 +0100
Subject: FW:
Žádost o vyjádření k přípravné dokumentaci stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad
Bečvou"

```
> Pokud v PRAZE podepíšou - odejde asi takto.  
>  
> Hezkou sobotu a neděli.  
>  
> Pavel  
>  
>  
>  
>  
>  
>  
>  
>  
>
```

Z á p i s

ze vstupní všeprofesní porady, konané v rámci zpracování AKTUALIZACE záměru projektu a přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou".

Jednání se uskutečnilo dne 14. srpna 2015 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., legionářská 8, Olomouc, ve velké zasedací místnosti.

Pozvání: dle přiložené Listiny pozvaných
Účastníci jednání: dle přiložené Listiny přítomných

1. Úvod

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem seznámení všech účastníků porady se zahájením projektových prací v rámci zpracování aktualizace záměru projektu a přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení) "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou". Vzhledem k aktualizacímu charakteru zakázky toto jednání mj. nahradilo místní šetření v lokalitě stavby.

Jednání vedl hlavní inženýr projektu Ing. Pavel Kučera, výrobní ředitel společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., ve spolupráci s Ing. Kamilem Purem, který řídil zpracování původní přípravné dokumentace, která je dnes podkladem pro tuto aktualizaci. Prezentace probíhala nad digitálními koordinačními situačními výkresy včetně powerpointové fotoprezentace rozsahu stavby. Účastníci porady měli k dispozici tiskopisy k případným písemným vyjádřením.

2. Základní údaje stavby

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

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Nové Město, Dlážděná 1003/7, Praha 1, zastoupená Stavební správou východ, Nerudova 1, Olomouc
HIS: Ing. Tomáš Chalupa

G. projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc
HIP: Ing. Pavel Kučera

Charakter stavby: Liniová stavba, modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě

Místo stavby: Železniční trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, mezistaniční úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, km 16,038 – 20,341 (4,303 km) a km 21,597 – 24,038 (2,441 km) včetně žst. Lhotka nad Bečvou (km 20,341 – 21,597)

Kraje: Olomoucký kraj, Zlínský kraj

Obce s rozšíř. působností: Hranice, Valašské Meziříčí

Obecní úřady: Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná, Valašské Meziříčí

Dotč. katastrální území: k.ú. Hustopeče nad Bečvou, k.ú. Choryně, k.ú. Lešná, k.ú. Lhotka nad Bečvou, k.ú. Příluky, k.ú. Juřinka, k.ú. Mštnovice, k.ú. Krásno nad Bečvou

3. Předmět stavby

Předmětem stavby je zvýšení rychlosti dvoukolejné železniční trati č.280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Součástí zadávací dokumentace PD bylo vymezení rozsahu stavby dle požadavku správce železničního svršku a spodku v rozsahu kilometráže 16,038 – 20,341; 21,597 – 24,429 a 20,341 – 21,597 (v žst. Lhotka nad Bečvou). Rozsah stavby byl v průběhu tvorby a projednávání prací na PD zpřesněn a je různý pro jednotlivé stavební obory – specializace. Železniční svršek a spodek včetně odvodňovacích zařízení (drážní příkopy) tak bude rekonstruován v rozsahu km 15,991 – 24,039, kde bude dosaženo traťové třídy zatížení D4/120 UIC a prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC. Budou rekonstruovány železniční mosty a propustky. Návrhová rychlost je V100=135km/h, V130=140km/h, V150=150km/h a Vk=160km/h. Rekonstrukce kolejí bude realizována ve stávající trase dvoukolejné trati s posuny ve směrových obloucích do cca 0,75m.

Umístění stavby je s ohledem na historické podmínky dáno dosavadní polohou drážního tělesa a hranicemi dráhy.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude provedena rekonstrukce hlavních a předjízdnych kolejí (rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně odvodnění) včetně výhybkových zhlaví a zapojení vlečky DEZA. Dále bude rekonstruováno zařízení pro cestující – nástupiště a podchod se zřízením bezbariérového přístupu a jeho zastřešení a informační systém.

V rámci stavby bude dále provedena rekonstrukce úrovnových železničních přejezdů, rekonstrukce trakčního vedení a ukolejnění, rekonstrukce sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých zařízení a rozvodů včetně osvětlení.

Stavba dále zahrnuje stavební úpravy výpravní budovy v žst. Lhotka n.B. v rozsahu nutném pro umístění technologií, výstavbu protihlukových stěn a kabelovodu, úpravu a ochranu dosavadních mimodrážních inženýrských sítí.

V rámci aktualizace bude, oproti v roce 2014 zpracované přípravné dokumentaci, na základě požadavku objednatele nově upravena (prodloužena) délka dvou hlavních a dvou předjízdnych kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou na minimální užitnou délku 780m. Požadavek bude splněn přemístěním a prodloužením valašskomeziříčského zhlaví žst. Lhotka nad Bečvou směrem na Valašské Meziříčí do mezistaničního úseku. Hustopečské zhlaví žst. Lhotka nad Bečvou zůstane beze změny proti PD z roku 2014.

Výsledný maximální rozsah stavby je dán rozsahem kabelových úprav na objektech elektronapájení i sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a činí 9619 m, (od km 15,381 do 25,000). Při všech navrhovaných úpravách bude maximálně respektována hranice drážního pozemku a jen v nevyhnutelných případech budou dotčeny pozemky cizích vlastníků.

4. Návazné, související stavby v regionu

SŽDC:

- „Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí“ – t.č. ve výstavbě
- „Revitalizace trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“ – bez přímé vazby, t.č. ve výstavbě
- „Železniční přejezdy na trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“ – bez přímé vazby, t.č. ve výstavbě
- „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) – Jablůnka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo)“ – bez přímé vazby, t.č. ve výstavbě
- „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“ – bez přímé vazby, t.č. ve výstavbě
- „GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko“ – t.č. v projektové přípravě (SP)
- Studie proveditelnosti „Ostrava – Valašské Meziříčí, Fr. Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ – t.č. v projektovém zpracování
- „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ – **přímá vazba, koordinováno**, t.č. v projektovém zpracování

Dále byla (a bude) stavba koordinována s připravovanými níže uvedenými mimodrážními akcemi:

- „Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“
- „Produktovod Loukov – Sedlnice“
- Předprojektová příprava „Bečva, VD Teplice“ - akce Povodí Moravy, s.p.
- Plán likvidace nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou - akce spol. Českomoravský šterk, a.s.

5. Základní pracovní tým zpracovatele

V této fázi jednání představil Ing. Kučera účastníkům aktuální profesní garanty, zastupující na jednání zpracovatelský tým projektanta, včetně Ing. Kamila Pura, který byl hlavním inženýrem projektu, zpracovaném v roce 2014:

Hlavní inženýr projektu:	Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Kolejové objekty:	Bc. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Dopravní technologie:	p. Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.*
Mostní objekty:	Ing. Jaroslav Sedláček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Trakce:	Ing. Pavel Odehnal, SUDOP Brno, spol. s r.o.
Sdělovací zařízení:	Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
DŘT:	Jindřich Lukašík, EŽ Praha a.s.
Zabezpečovací zařízení:	Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Pozemní objekty:	Ing. Zdeněk Lázníček, p. Lubomír Kadala, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Silnoproudé objekty:	Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Organizace výstavby:	Ing. Petr Čech, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.*

Životní prostředí:	Mgr. Petra Reichlová, Ecological Consulting a.s.
Ekonomické hodnocení:	Bc. Alžběta Gregorová, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Náklady stavby:	Dagmar Jelínková, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Majetkoprávní část:	Ing. Ivana Černá, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

(Pozn: *Omluveni a zastupování na dnešním jednání HIPem)

Mimo výše uvedených profesních garantů se jednání za stranu projektanta účastnili ještě projektanti objektů v žst. Lhotka nad Bečvou, kteří budou nuceni modifikovat techn. řešení svých objektů v důsledku aktualizací požadované změny délek staničních kolejí.

6. Vstupní podklady a informace zpracovatele

- Zadávací dokumentace objednatele
- Přípravná dokumentace stavby, zpracovaná GP MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. v roce 2014
- Geodetického zaměření lokality stavby (07/2013)
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci (09/2013)
- Průzkumy z oblasti životního prostředí (Ecological Consulting a.s., 10-11/2013)
- Rastrové formáty map velkých měřítek,
- Katastrální mapy a identifikace vlastníků dotčených pozemků (stav 2015),
- Sdělení SŽDC, s.o., o postradatelnosti zařízení ŽDC
- Zákresy průběhů stávajících sítí (MORAVIA CONSULT Olomouc – stav 2015),
- Zadaný rychlostní profil,
- Platné obecně závazné právní předpisy, zákony, vyhlášky a normy.

7. Průzkumné práce – podklady pro PD

V úvodu aktualizčních projektových prací byli znovu osloveni správci inženýrských sítí s žádostí o aktuální identifikaci svých vedení v lokalitě stavby.

Naopak průzkumy (stavebnětechnický, hydrogeologický, korozní či z obl. ŽP) nebudou v rámci aktualizace, na základě souhlasu objednatele, opakovány. Případné doprůzkumy budou realizovány až v rámci dalšího stupně dokumentace, tj. projektu stavby.

8. Členění dokumentace a objektová skladba

Dokumentace bude především uspořádána v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb se změnami vyhlášky č. 62/2013 Sb. a dále podle směrnice GŘ č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních v následujícím členění:

A. Průvodní zpráva

- standardní obsah

B. Souhrnná technická zpráva

B. Souhrnná technická zpráva - Textová část

- standardní obsah

B. Souhrnná technická zpráva – Přílohy

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

B.3.1 Energetické výpočty

B.4. Dopravní řešení

B.4.1 Technická zpráva

B.4.2 Graf dynamického průběhu rychlosti

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí

B.6.2 Odpadové hospodářství

B.6.3 Hluková studie

B.6.4 Dendrologický průzkum

B.6.5 Přírodovědný průzkum

B.6.6 Havarijný plán

B.6.7 Povodňový plán

B.7. Ochrana obyvatelstva

B.7.1 Zásady zajištění požární ochrany stavby

B.8. Zásady organizace výstavby

B.10. Doplnková měření a průzkumy

B.10.1 Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží

B.10.2 Korozní průzkum

B.10.3 Hydrogeologický průzkum

C. Situační výkresy

- C.1 Situační výkres širších vztahů 1:50 000
- C.2 Celkový situační výkres 1:10 000
- C.3 Koordinační situační výkres 1:500, 1:1 000

D. Výkresová dokumentace

D.D. Technologická část

- D.D.1. Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
 - D.D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
 - D.D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení - *neobsazeno*
 - D.D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení - *neobsazeno*
 - D.D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
 - D.D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol - *neobsazeno*
- D.D.2. Železniční sdělovací zařízení
 - D.D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
 - D.D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
 - D.D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém,...)
 - D.D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
 - D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
- D.D.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT
 - D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
 - D.D.3.2 Technologie rozvodu VVN/VN (energetika) - *neobsazeno*
 - D.D.3.3 Silnoproudá technologie trakč. napáj. stanic (měnič, tr. transf.) - *neobsazeno*
 - D.D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic - *neobsazeno*
 - D.D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika) - *neobsazeno*
 - D.D.3.6 Silnoproudá technologie el.stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab.zař.(NTS, STS, TTS)
 - D.D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu
 - D.D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení - *neobsazeno*
- D.D.4. Ostatní technologická zařízení - *neobsazeno*
 - D.D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory - *neobsazeno*
 - D.D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení, el. požární signalizace - *neobsazeno*

D.E. Stavební část

- D.E.1 Inženýrské objekty
 - D.E.1.1 Železniční svršek a spodek
 - D.E.1.2 Nástupiště
 - D.E.1.3 Železniční přejezdy
 - D.E.1.4 Mosty, propustky, zdi
 - D.E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty) - *neobsazeno*
 - D.E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
 - D.E.1.7 Železniční tunely - *neobsazeno*
 - D.E.1.8 Pozemní komunikace
 - D.E.1.9 Kabelovody, kolektory
 - D.E.1.10 Protihlukové objekty
- D.E.2 Pozemní stavební objekty
 - D.E.2.1 Pozemní objekty budov
 - D.E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
 - D.E.2.3 Individuální protihluková opatření
 - D.E.2.4 Orientační systém
 - D.E.2.5 Demolice
 - D.E.2.6 Zdravotně tech. instalace, vnitřní plynovod, požární vodovod - *neobsazeno*
 - D.E.2.7 Vytápění - *neobsazeno*
 - D.E.2.8 Vzduchotechnická zařízení - *neobsazeno*
 - D.E.2.9 Informační systém veřejné části výpravních budov - *neobsazeno*
 - D.E.2.10 Umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody - *neobsazeno*
 - D.E.2.11 Hromosvody
 - D.E.2.12 Vnitřní slaboproudé rozvody - *neobsazeno*
 - D.E.2.13 Vnitřní vybavení budov - *neobsazeno*
 - D.E.2.14 Vnější vybavení budov - *neobsazeno*
- D.E.3 Trakční a energetická zařízení
 - D.E.3.1 Trakční vedení
 - D.E.3.2 Napájecí stanice (měnič, trakční transformovna) - stavební část - *neobsazeno*
 - D.E.3.3 Spínací stanice - stavební část - *neobsazeno*
 - D.E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOV, plynový - POV)

- D.E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ) - neobsazeno
D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
D.E.3.7 Ukojení kovových konstrukcí
D.E.3.8 Vnější uzemnění
D.E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
D.E.3.10 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení
D.E.3.10.1 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
D.E.3.10.2 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních

E. Dokladová část

- standardní obsah

F. Náklady stavby a ekonomické hodnocení staveb

- F.1 Náklady
F.2 Ekonomické hodnocení
F.3 Formuláře 80, 81, 83

G. Geodetická dokumentace

- G.1 Technická zpráva
G.2 Majetkoprávní část
G.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů

V předmětné stavbě „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ je navrženo celkem 102 stavebních souborů a 36 provozních souborů.

Velká většina z nich nebude aktualizací v lokalitě žst. Lhotka nad Bečvou dotčena. U těchto SO a PS tak nebude technické řešení i rozsah a obsah dokumentace měněn. De facto aktualizace vyvolá pouze administrativní změnu v rozpiskách všech příloh projektové dokumentace.

Naopak objekty dotčené úpravou kolejiště žst. Lhotka nad Bečvou projdou komplexní kontrolou a technickou úpravou.

V níže uvedeném přehledu objektové skladby stavby jsou ty objekty a soubory, u nichž je OČEKÁVÁNO dotčení aktualizací, uvedeny silně (tučné písmo). Současně popis technického řešení díla, uvedený v následujících kapitolách textu, popisuje rovněž pouze řešení aktualizací dotčených objektů.

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název částí dokumentace, PS, SO
D.D		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.D.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 01-28-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ
	PS 01-28-01.1	žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ
	PS 01-28-01.2	žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01	žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ
	PS 03-28-01.1	žst. Lhotka nad Bečvou, definitivní SZZ
	PS 03-28-01.2	žst. Lhotka nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01.3	žst. Lhotka nad Bečvou, klimatizace technologických místností
	PS 05-28-01	žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ
	PS 05-28-01.1	žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ
	PS 05-28-01.2	žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ
D.D.1.2		Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 02-28-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ
	PS 02-28-01.1	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, definitivní TZZ
	PS 02-28-01.2	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, provizorní TZZ
	PS 04-28-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ
	PS 04-28-01.1	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, definitivní TZZ
	PS 04-28-01.2	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, provizorní TZZ
D.D.1.5		Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 03-28-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS
D.D.2		Železniční sdělovací zařízení
D.D.2.1		Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
	PS 02-14-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel
	PS 02-14-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel
	PS 03-14-01	žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace
	PS 04-14-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel
	PS 04-14-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel
	PS 06-14-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení
D.D.2.2		Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
	PS 03-14-02	žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
	PS 03-14-03	žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS
	PS 03-14-04	žst. Lhotka nad Bečvou, EZS
D.D.2.3		Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
	PS 03-14-05	žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující
	PS 03-14-06	žst. Lhotka nad Bečvou, informační systém
	PS 03-14-07	žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém
D.D.2.4		Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
	PS 03-14-08	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS
D.D.2.5		Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS 06-14-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ
D.D.3		Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.D.3.1		Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 01-05-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, SpS - zařízení DŘT
	PS 01-05-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV - úprava DŘT
	PS 03-05-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT
	PS 03-05-02	žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC
	PS 05-05-01	žst. Valašské Meziříčí, zařízení DŘT
	PS 06-05-01	ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému
D.D.3.6		Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)
	PS 03-08-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV
D.D.3.7		Provozní rozvod silnoproudu
	PS 03-07-01	žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN
	PS 03-07-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA
D.E		STAVEBNÍ ČÁST
D.E.1		Inženýrské objekty
D.E.1.1		Železniční svršek a 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
	SO 02-17-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 03-17-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 04-17-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek
	SO 05-17-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati
	SO 06-30-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba
D.E.1.2		Nástupiště
	SO 03-16-02	žst. Lhotka nad Bečvou, nástupiště
D.E.1.3		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
D.E.1.4		Mosty, propustky, zdi
	SO 02-19-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 16,313
	SO 02-19-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,718 - zrušení
	SO 02-19-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,953
	SO 02-19-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,086 - zrušení
	SO 02-19-05	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,282
	SO 02-19-06	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 02-19-07	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,342 - zrušení
	SO 02-19-08	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 17,577
	SO 02-19-09	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800
	SO 02-19-10	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202
	SO 02-19-11	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351
	SO 02-19-12	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582
	SO 02-19-13	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,886 - zrušení
	SO 02-19-14	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112
	SO 02-19-15	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483
	SO 02-19-16	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939
	SO 03-19-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod
	SO 04-19-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
	SO 04-19-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010 - zrušení
	SO 04-19-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777
	SO 04-19-04	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037
	SO 04-19-05	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106 - zrušení
	SO 04-19-06	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288 - zrušení
	SO 04-19-07	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473
	SO 04-19-08	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825 - zrušení
D.E.1.6		Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
	SO 02-27-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu
	SO 03-27-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova
	SO 03-27-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, bytový dům
	SO 03-27-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, kancelářská budova
	SO 03-27-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, pozemní komunikace
	SO 03-27-05	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu
	SO 04-27-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu
D.E.1.8		Pozemní komunikace
	SO 02-18-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 03-18-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy
	SO 03-18-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná
	SO 03-18-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - bytový dům
D.E.1.9		Kabelovody, kolektory
	SO 03-15-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod
D.E.1.10		Protihlukové objekty
	SO 02-15-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
	SO 03-15-02	žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
D.E.2		Pozemní stavební objekty
D.E.2.1		Pozemní objekty budov
	SO 01-15-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-03	žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení
D.E.2.2		Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích
	SO 03-15-05	žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu
	SO 03-15-06	žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti
D.E.2.3		Individuální protihluková opatření
	SO 03-15-07	žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření
D.E.2.4		Orientační systém
	SO 03-15-08	žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém
D.E.2.5		Demolice
	SO 03-15-09	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení vstupu do podchodu
	SO 03-15-10	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení ostrovního nástupiště
	SO 03-15-11	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - sklad
	SO 05-15-01	žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4
D.E.2.11		Hromosvody
	SO 05-15-02	žst. Valašské Meziříčí, úprava hromosvodové soustavy technologické budovy
D.E.3		Trakční a energetická zařízení
D.E.3.1		Trakční vedení
	SO 01-01-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení
	SO 01-01-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV
	SO 02-01-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
	SO 03-01-01	žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
	SO 04-01-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení
D.E.3.4		Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)
	SO 03-06-01	žst. Lhotka nad Bečvou, EOv
D.E.3.6		Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 01-04-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 01-06-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 01-06-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOUO
	SO 01-06-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač
	SO 02-04-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 02-04-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 02-06-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
	SO 02-06-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889
	SO 03-04-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 03-04-02	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 03-06-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení
	SO 03-06-03	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN
	SO 03-06-04	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 03-06-05	žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení
	SO 03-06-06	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště
	SO 03-06-07	žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO
	SO 04-04-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
	SO 04-04-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 04-06-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815
	SO 04-06-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809
	SO 05-04-01	žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
D.E.3.7		Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 01-01-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava ukolejnění
	SO 02-01-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 03-01-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 04-01-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění
D.E.3.8		Vnější uzemnění
	SO 02-06-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889
	SO 02-06-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889
	SO 04-06-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233
D.E.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
	SO 03-06-08	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611
	SO 03-06-09	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611
	SO 03-06-11	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu
	SO 04-12-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589
D.E.3.10		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení
D.E.3.10.1		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
	SO 06-10-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2
	SO 06-10-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - obec Lešná
D.E.3.10.2		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních
	SO 06-10-04	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SŽDC

9. Aktualizace PD z pohledu problematiky životního prostředí

Navrhovaná změna stavby nemá z hlediska zásahu do jednotlivých složek životního prostředí významný vliv. Součástí projektové dokumentace jsou části týkající se ŽP – vliv stavby na ŽP, Odpadové hospodářství, Hluková studie, Dendrologický průzkum, Přírodovědný průzkum. V rámci aktualizace PD budou aktualizovány výstupy Dendrologického průzkumu a Odpadového hospodářství.

Vzhledem k tomu, že stavba naplňovala kapacity dle přílohy č. 1 kategorie II zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí (konkrétně bod 9.2 Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť) proběhlo v roce 2014 zjišťovací řízení, které bylo ukončeno závěrem zjišťovacího řízení, dle kterého nebylo potřeba záměr dále posuzovat. Vzhledem ke změně legislativy na tomto úseku, ke které došlo od 1.4.2015, bude učiněn dotaz na příslušný úřad (Krajský úřad Zlínského kraje) ohledně významnosti změny a platnosti závěru zjišťovacího řízení.

Navrhovaná změna nemá vliv na rozsah protihlukových opatření.

Zapsala: Mgr. Petra Reichlová

10. Aktualizace PD - Technické řešení díla – dopravní technologie

Trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, jejíž součástí je i optimalizovaný traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, je dvojkolejná, pravostranně pojižděná a elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Největší tratová rychlost je 80 km/h s místním omezením rychlosti, zábrzdna vzdálenost je 1000 metrů.

V úseku Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí se nenachází žádná zastávka. Trať leží na síti TEN – T, je součástí koridoru nákladního RFC9.V přilehlých mezistaničních úsecích Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou a

Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou je traťové zabezpeč. zařízení 3. kategorie - trojznakový automatický blok s přenosem návěst. znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy. Úseky jsou vybaveny kolejovými obvody.

Úpravou valašskomeziříčského zhlaví žst. Lhotka nad Bečvou nedozná oproti předchozí projektové dokumentaci výrazných změn. Dojde k prodloužení délek kolejí pro tratě dle požadavku TEN-T. Stanice je výchozí a končí pro několik vlaků nákladních dopravců. Stanice je obsluhována Mn vlakem relace Valašské Meziříčí–Hustopeče nad Bečvou a 1 párem vlaků v relaci Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou. Ostatní vlaky jsou projíždějící nebo s krátkým pobytem.

Staniční technologie je úzce spjata s vlečkou DEZA a.s.

Na jednání bylo konstatováno, že kolejové spojky mezi 1. a 2. kolejí budou výsledně navrhovány na rychlost 80 km/h., byť by měly být situovány do oblouku. Dále platí, že „prodloužením“ stanice nesmí být snížen počet traťových oddílů žádným směrem.

Na základě výsledné úpravy vedení kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou bude aktualizovaná DT prezentována na příští závěrečné všeprofesní poradě.

11. Aktualizace PD - Technické řešení díla – železniční svršek a spodek, nástupiště

D.E.1.1 Železniční svršek a spodek

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

Železniční spodek je upravován pouze v místě změn v SO 03-17-01. Byl upraven trativodní systém a umístění svodného potrubí. Způsoby a místa vyústění trativodů a svodných potrubí zůstaly bez změn.

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

V souvislosti s SO 03-17-01 dochází ve variantě B k rozšíření tělesa cca 60 cm v navazujícího oblouku za zhlavím. Způsob odvodnění zůstává stejný. Zbytek úseku do Valašského Meziříčí zůstává bez změny.

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

Změna požadavku na užitečné délky kolejí vyvolala nutnost úprav na meziříčském zhlaví. Na poradě byly představeny dvě možné varianty řešení A a B:

Varianta A

V hlavních kolejích nedochází k žádným směrovým úpravám, pouze k výškovým, které se nijak výrazně neliší od původního řešení. Spojky v hlavních kolejích jsou navrženy na rychlosti 80 a 60 km/h. Matečná kolej pro lichou skupinu kolejí je odsunuta pro dosažení požadované délky v koleji č. 3. Výhybky č. 11 a 12 jsou přesunuty do koleje č. 6. Tímto byla prodloužena užit. délka v koleji č. 4. Výhybka č. 11 je nově navržena jako křižovatková C 1:9-190 s rychlostí 40 km/h. Do této výhybky je napojena vlečka ČD a vlečka DEZA.

Spojky v hlavních kolejích jsou posunuty o několik metrů. Tento posun vyvolává úpravu přejezdu v km 21,815 a přilehlé komunikace, která je posléze v kolizi s reléovým domkem.

Tato varianta byla účastníky jednání po diskusi zamítnuta. Důvodem bylo snížení rychlosti v jedné spojnici na 60 km/h a použití výhybky C 1:9-190, která znemožňuje průjezd rychlostí 50 km/h do kolejí č. 6, 8 a 10.

Varianta B

Matečná kolej pro lichou skupinu kolejí je odsunuta pro dosažení požadované délky v koleji č. 3. Výhybky č. 11 a 12 jsou přesunuty do koleje č. 6. Tímto byla prodloužena užit. délka v koleji č. 4. Napojení vlečky ČD a vlečky DEZA je řešeno přes jednoduché výhybky 1:7,5-190 č. 11 a 12. Spojky v hlavních kolejích jsou navrženy na rychlosti 60 a 80 km/h. Výhybka č. 1 je transformována do oblouku 6300 m bez převýšení. Tento oblouk navazuje mezilehlou přechodnicí délky $L_k=105\text{m}$ do oblouku o poloměru $R=1270\text{ m}$ a převýšením $D=80\text{ mm}$. Přejezd v km 21,815 je umístěn do středu vnější spojky. Výškové řešení se nijak výrazně neliší od původního řešení.

I tato varianta byla zamítnuta pro konečné řešení. Důvodem bylo snížení rychlosti v jedné spojnici na 60 km/h, spojka mezi kolejí č. 4 a 6 koliduje s přilehlou komunikací, vedoucí do areálu DEZA.

Závěr

Pro další návrh bylo schváleno možné použití křižovatkové výhybky s obloukovými srdcovkami a byl vznesen požadavek, aby dle možnosti na mostním objektu v km 21,847 nebyly umístěny výměny ani srdcovky výhybek.

Je požadováno zachovat prostor pro přístupovou silniční komunikaci do areálu DEZA.

Současně je ale požadováno, aby v tomto zhlaví byly spojky v hlavních kolejích navrženy pro rychlost 80 km/h!

Nový návrh si pravděpodobně vyžádá umístění celé spojky do oblouku a použití výhybek 1:18,5-1200.

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

V oblouku (ZP km 21,856) dochází ve variantě B v návaznosti na úpravy ve zhlaví ke směrovému posunu kolejí cca 60 cm vně. Výškové řešení se nijak výrazně neliší od původního řešení (dle variant). Zbýlý úsek zůstává bez změny. V důsledku úprav v SO 03-17-01 může být do oblouku (ZP km 21,856) vložena celá oblouková spojka se snahou bez převýšení.

SO 05-17-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati

Výstroj trati bude upravena a dořešena až po konečném kolejovém řešení a po umístění návěstidel v úseku Lhotka n/B – Valašské Meziříčí.

SO 06-30-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba

Nutnost úpravy zeleně, v okolí upravovaného zhlaví a přilehlého úseku, bude určena až po dokončení nového kolejového řešení.

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

Nástupiště ve stanici Lhotka nad Bečvou bude prodlouženo o 10 m směrem na Valašské Meziříčí a jeho délka tak bude 140 m. Tato délka nástupiště tak odpovídá požadavkům zpracovávané studie proveditelnosti.

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

Poloha přejezdu bude změněna z důvodu změny kolejového řešení. Nově bude přejezd umístěn mezi výměňové styky spojky v hlavních kolejích. Změna polohy přejezdu si současně vyžádá úpravu komunikace na níž se přejezd nachází. Pro zajištění dostatečných rozhledových poměrů pro přejezd, může dojít ke zkrácení koleje č. 4a.

Zapsal: Bc. Miloslav Hlávka

12. Aktualizace PD - Technické řešení díla – mosty, propustky a zdi

D.E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 04-19-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847

V přípravné dokumentaci bylo navrženo rozšíření stávající konstrukce na obě strany až o 1,5 m založené na mikropilotách. Vzhledem k novému umístění části výhybky na most projektant navrhuje přestavět most na železobetonový polorám a vyloučit dilatační spáry konstrukcí pod výhybkou.

Zapsal: Ing. Jaroslav Sedláček

13. Aktualizace PD - Technické řešení díla – pozemní objekty

Je předpoklad, že aktualizací nedojde k přímému dotčení navržených pozemních objektů stavby.

14. Aktualizace PD - Technické řešení díla – zabezpečovací zařízení

D.D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ

PS 03-28-01.1 žst. Lhotka nad Bečvou, definitivní SZZ

Rozmístění venkovních prvků SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou a jejich připojení na kabelové rozvody navržené v projektové dokumentaci z února 2014 budou upraveny dle úprav kolejíště valašskomeziříčského zhlaví a požadavků technologie práce ve stanici s ohledem na ostatní související profese. Prověřena bude viditelnost návěstidel a použití kabelů dle požadavku dopisu č.j. 31/2015-130-KR/1 MD ve věci používání stíněných kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Bude svoláno nové veřejnoprávní jednání na zabezpečení přemístěného přejezdu „B“ (P8051).

PS 03-28-01.2 žst. Lhotka nad Bečvou, provizorní SZZ

Upraveno bude řešení provizorního SZZ s ohledem na kolejové úpravy na valašskomeziříčském zhlaví a případně na aktualizované stavební postupy výstavby, navržené v části B.8 projektové dokumentace.

PS 04-28-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, TZZ

PS 04-28-01.1 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, definitivní TZZ

Upraveno bude umístění venkovních prvků a kabelových rozvodů TZZ s ohledem na úpravy kolejového řešení valašskomeziříčského zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou a změny provedené v technickém řešení souvisejících profesí (zejména TV).

PS 04-28-01.2 žst. t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, provizorní TZZ

Upraveno bude řešení provizorního TZZ s ohledem na kolejové úpravy na valašskomeziříčském zhlaví a případně na aktualizované stavební postupy výstavby, navržené v části B.8 projektové dokumentace.

D.D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 03-28-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS

Řešení navržené v PD z února 2014 bude aktualizováno s ohledem na současně platnou legislativu.

Zapsal: Ing. Petr Pavlík

15. Aktualizace PD - Technické řešení díla – sdělovací zařízení

D.D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace

Veškerá místní kabelizace bude provedena kabely typu TCEPKPFLEZE, aby splňovala požadavky na výhledovou střídivou trakci.

Zapsal: Ing. Jan Hubený

16. Aktualizace PD - Technické řešení díla – silnoproudá technologie (vč. DŘT)

D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 03-05-02 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC

S ohledem na změny v umístění a počtu osvětlovacích věží, rozvaděčů EOv a celkové změny EOv na zhlaví Val.Mež., změny v umístění zásuvkových stojanů, rozvaděčů NN a dalších rozvodů a zařízení na tomto zhlaví, jež budou zapojena do systému DDTS ŽDC, dojde ke změnám v tomto PS.

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka, Jindřich Lukašik.

17. Aktualizace PD - Technické řešení díla – rozvody VN, NN, ohřev výměn, osvětlení

D.E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 03-06-01 žst. Lhotka nad Bečvou, EOv

Dojde k celkové změně rozmístění zařízení a rozvodů EOv na zhlaví Val.Mež. dle nové dispozice a na základě požadavků dopravního technologa.

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka

D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 03-04-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy na zhlaví Val.Mež.

SO 03-04-02 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy na zhlaví Val.Mež.

SO 03-06-03 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN

Dojde ke změnám v umístění kabelových tras a v umístění zařízení rozvodů NN na zhlaví Val.Mež.

SO 03-06-04 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Dojde ke změnám v umístění kabelových tras a v umístění zařízení rozvodů NN na zhlaví Val.Mež.

SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení

Dojde ke změnám v počtu a rozmístění osvětlovacích věží a ke změnám v počtu a rozmístění osvětlovacích stožárů v celé stanici Lhotka nad Bečvou. Nový výpočet osvětlení stanice. Dojde ke změnám v umístění kabelových tras osvětlení.

SO 03-06-06 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště

Dojde ke změnám v počtu a rozmístění osvětlovacích stožárů na ostrovním nástupišti. Nový výpočet osvětlení nástupiště.

SO 03-06-07 žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO

Dojde ke změnám v umístění kabelových tras a v umístění zařízení rozvodů DOÚO na zhlaví Val.Mež.

SO 04-04-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy

SO 04-04-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy

SO 04-06-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy a ke změnám v umístění zařízení.

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka

18. Aktualizace PD - Technické řešení díla – Trakční vedení a ukolejnění

D.E.3.1 Trakční vedení

SO 03-01-01 žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celé stanice, ponecháno zůstane pouze trakční vedení v areálu DEZY (kol. č. 102, 103, 104), které se napojí na nový stav.

Vzhledem k požadavku na úpravu délky nástupiště a prodloužení užitných délek kolejí směrem na Valašské Meziříčí, bude upraveno situování stožárů TV a vysunuto elektrické dělení do tratě v souladu s novým kolejovým řešením.

SO 04-01-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení traťového úseku v rozsahu kolejových úprav (po km cca 24,0), v dalším stupni bude znovu zváženo přesné místo ukončení s ohledem na vybranou variantu rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí (studie Hranice – Horní Lideč).

Vzhledem na vysunutí elektrického dělení v žst. Lhotka nad Bečvou směrem na Valašské Meziříčí, bude situování nových stožárů trakčního vedení traťového úseku odpovídajícím způsobem zkráceno a navázáno na upravený projektovaný stav trakčního vedení žst. Lhotka nad Bečvou.

D.E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03-01-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci. Ukolejnění ponechaných stožárů vlečky DEZA zůstává stávající. Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek.

V rámci aktualizace bude upraven rozsah stavebního objektu s ohledem na změnu trakčního vedení žst. Lhotka nad Bečvou.

SO 04-01-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV v rozsahu nových kolejových obvodů (po vjezdové návěstidla žst. Valašské Meziříčí). Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek.

V rámci aktualizace opět bude upraven rozsah stavebního objektu s ohledem na změnu trakčního vedení Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí.

Zapsal: Ing. Pavel Odehnal

19. Majetkoprávní problematika PD stavby

Katastrální mapa – hranice drážního pozemku – bude zaktualizována do 20.8.2015. Aktualizace tzv. mimodrážních pozemků bude provedena následně.

Z hlediska majetkoprávního – stále probíhají v katastrálním území Choryně tzv. „církevní restituce“. K datu konání všeprofesní porady byl vydán církví pouze jeden pozemek z osmi dotčených v k.ú. Choryně. Dle sdělení příslušného pracovníka Státního Pozemkového Úřadu (SPM; správa 4 pozemků) bude o vydání min. 2 pozemků rozhodovat „správní úřad“ – tento proces bude probíhat v řádu několika měsíců. Obdobný proces se předpokládá i u pozemků ve správě Úřadu pro Zastupování Státu ve Věcech Majetkových (ÚZSVM). Oba úřady byly požádány o vydání aktuálního podrobného písemného stanoviska k jednotlivým pozemkům. **Pro následná jednání s těmito úřady bude potřebná spoluúčast ze strany investora, neboť lhůty pro vydání následných souhlasů u těchto úřadů bývají nepřiměřeně dlouhé.**

Další komplikací je dosavadní postoj obce Lešná. Je možné, že pokud obec Lešná nedá souhlas se stavbou, tak nedá ani souhlas s dotčením pozemků ve vlastnictví obce (jedná se o 14 pozemků v k.ú. Lhotka n.B. a 1 pozemek v k.ú. Lešná).

Projektant na tomto místě upozorňuje, že možný výsledek aktualizace ZP a PD může být takový, že ke konečnému termínu plnění nebude možné důvodně zajistit všechny potřebné podklady a doklady dle článku VI. platné SoD (pro důvody prokazatelně mimo možnost ovlivnění projektantem).

Zapsala: Ing. Ivana Černá

20. Harmonogram projektových prací

Projektant předložil a okomentoval harmonogram projektových prací na zakázce ZP + PD a zdůraznil tyto klíčové smluvními termíny plnění:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| • Zahájení projektových prací | 1. 8. 2015 |
| • Vstupní všeprofesní porada | 14. 8. 2015 |
| • Závěrečná všeprofes. porada | 14. 9. 2015* (předpoklad – může být upraveno) |
| • Předání dokumentace objednateli | 1. 2016* |

Zpracování PS je v tomto okamžiku, dle sdělení a předpokladu investora, uvažováno v roce 2016.

21. Organizace výstavby a termíny realizace stavby

Z hlediska organizace výstavby prezentoval na jednání HIP – na základě souhlasu HIS – záměr realizovat stavbu, v souladu s původní dokumentací, ve dvou stavebních sezónách. V původní projektové dokumentaci PD je uvažováno rozčlenění stavby do 5-ti stavebních postupů (0, 1-4), což by mělo být zachováno. Projektant prověří vliv změny rozsahu prací na plán organizace výstavby, zejména na výlukovou činnost.

V tomto okamžiku projektant po dohodě s investorem předpokládá zahájení výstavby v termínu 06/2017 a ukončení stavby v roce 2018. Termín výstavby může být ovlivněn očekávanými komplikacemi před a v rámci územního řízení. V tomto okamžiku jsou známy jak majetkoprávní komplikace (církevní restituce), tak problémy se získáním souhlasu se stavbou z pozice lidosprávního orgánu (Obec Lešná) - viz. popis níže.

22. Různé

V závěrečné fázi jednání vyzval Ing. Kučera účastníky k diskusi a vznesení dotazů či připomínek. V průběhu jednání zaznělo:

- ✓ V rámci aktualizčních prací je nutno prověřit technické řešení celé stavby ve vazbě na aktuálně platné TSI (upozornění zástupců SŽDC, s.o., GR, O6).
- ✓ V rámci návrhu kolejového řešení žst. Lhotka nad Bečvou je třeba provést analýzu umístění a viditelnosti nově situovaných návěstidel (upozornění zástupců SŽDC, s.o., GR, O6 Ing. Veliš)
- ✓ Na úrovňových přejezdech je projektant povinen prověřit rozhledové poměry (upozornění zástupců SŽDC, s.o., GR, O6)
- ✓ Zástupci SŽDC, s.o., OR Olomouc upozornili projektanta na dvě nové připravované akce v regionu:
 - Akce Povodí Moravy, s.p. – předprojektová příprava „Bečva, VD Teplice“ (protipovodňová ochrana)

- Českomoravský štěrk, a.s. – Plán likvidace nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou

✓ Zcela na závěr proběhlo již v úzkém kruhu za účasti zástupce investora (Ing. Chalupa, Ing. Veliš), GP (Ing. Kučera, Ing. Pur) a starosty Obce Lešná (Ing. Zavadil) trojstranné jednání, které mělo za účel vyjasnit a zejména sblížit stanoviska investora a obce Lešná.

V rámci původního zpracování PD v roce 2014 došlo při projednání dokumentace k situaci, kdy obec Lešná definovala své požadavky (9 bodů), jimiž podmiňovala vydání souhlasu pro územní řízení, včetně souhlasu s dotčením obecních pozemků.

Projektant s investorem odpověděli dopisem, ve kterém byly některé požadavky obce odmítnuty a to jako neakceptovatelné, neboť do stavby není možné začlenit např. nově požadované přejezdy ani podjezdy.

Obec poté již nereagovala a následně nebylo zahájeno ÚŘ.

I na tomto jednání bylo aktuálně potvrzeno, že obec na svých původních požadavcích trvá, současně však investor nemá možnost obci, v rámci této investiční akce, vyhovět.

ZÁVĚREM LZE TEDY KONSTATOVAT, ŽE JE MOŽNÝ VÝVOJ PLNĚNÍ ZAKÁZKY, KDY TECHNICKY DOPRACOVANÁ A DOKONČENÁ DOKUMENTACE NEBUDE KOMPLEXNĚ ZPŮSOBILÁ K ÚZEMNÍMU ŘÍZENÍ BEZ SOUHLASNÉHO STANOVISKA OBCE. V takovém případě věc zřejmě bude muset být postoupena k rozhodnutí vyššímu samosprávnému správnímu orgánu (krajskému úřadu).

23. Závěr

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

Ze strany účastníků porady nebyly vzneseny žádné zásadní připomínky nebo požadavky, které by měly přímý dopad na záměr stavby, s výjimkou dříve vydaného stanoviska obce Lešná, jak bylo popsáno v minulém bodě zápisu.

Koncepce a technické řešení profesí i všech na jednání předložených PS resp. SO byly zástupci zadavatele i ostatními účastníky jednání odsouhlaseny, vznesené připomínky - uvedené v zápisu - budou projektantem zapracovány.

Do doby zpracování a odeslání záznamu z porady neobdržel projektant další dodatečná vyjádření nebo požadavky.

V Olomouci 15.8.2015

Zpracoval:

Ing. Pavel Kučera, HIP
a jednotliví profesní garanti

LISTINA POZVANÝCH - ROZDĚLOVNÍK pozvánky na vstupní všeprofesní poradů:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor provozuschopnosti, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Riegrovo náměstí 914, 500 02 Hradec Králové
- Ministerstvo dopravy ČR, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3
- Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor stavebního řádu, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valaš. Meziříčí, Odbor regionál.rozvoje a územ. plánování, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor životního prostředí, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městys Hustopeče nad Bečvou, Náměstí Míru 21, 753 66 Hustopeče nad Bečvou
- Obec Lešná, Lešná 36, 756 41 Lešná
- Obec Choryně, Choryně 200, 756 42 Choryně
- Zlínský kraj, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Odbor životního prostředí a zemědělství, třída T. Bati 21, 761 90 Zlín
- Olomoucký kraj, Odbor strategického rozvoje kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- Lesy České republiky, s.p., Březnická 5659, 760 01 Zlín
- Povodí Moravy, závod Horní Morava, U Dětského domova 263, 772 11 Olomouc
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odbor přípravy staveb Brno, Šumavská 33, 612 54 Brno

Zasláno elektronicky:

- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 779 00 Olomouc, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Šedivý, Ing. Procházka, Ing. Sedláček, p. Kadala, Ing. Lázníček, p.Kraus, Ing. Ivan Mička
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Stř.Valaš. Meziříčí, U kasáren 1263, 757 01 Valašské Meziříčí, Ing. Černá,
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Brno, Mezírka 1, 602 00 Brno, Ing. Pavlík, Ing. Hubený, p. Satoria, Ing. Hlávka, p. Kubec
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Petra Reichlová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašík

Listina přítomných

Předmět porady: Aktualizace ZP+PD stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"- vstupní všeprofesní porada

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8

Datum: 14. srpna 2015

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
1	SŽDC, s.o. SSV v OL	CHALUPA TOMÁŠ ING.	606 764 747	chalupa@szdc.cz	ly. Chalupa
2	Moravia Consult	HAVLA MILOSLAV	733 616 605	havla@moravia.cz	ll. Havla
3	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	JAN HUBENÝ	605 229 155	hubeny@moravia.cz	Hubeny
4	SŽDC s.o. OŘ OL SŽT	HANISLAV BASEL	484 526 84	basel@szdc.cz	Basel
5	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	PAULÍZ Petr	606 717 872	pauliz@moravia.cz	Pauliz
6	ČA, a.s. ROC ŽLÍN	KOČÍŠ Zdeněk	715 482 531	koabis@gr.cd.cz	Kocis
7	DEZA a.s. Val. Meziříčí	PAŤAVA FRANTIŠEK	424 010 654	patava@pateza.cz	Patava
8	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	KADALA LUBOMÍR	734 391 477	kadala@moravia.cz	Kadala
9	EB Praha a.s.	LUKÁŠEK Jindřich	606 616 326	jindrich.lukashek@edol.cz	Lukashek
10	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	ČERNÁ IVANA	734 391 532	cerna@moravia.cz	Cerna
11	SŽDC, s.o. OŘ Olomouc, st. Olomouc	PLÁTEK MICHAL ING.	602 776 971	platek@szdc.cz	Platek
12	ČUDOT BRNO	ODEHNAL PAVEL	721 819 731	odehnal@chod-bvho.cz	Odehnal
13	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	PROCHAŠKA VLADIMÍR	739 243 419	prochaska@moravia.cz	Prochaska
14	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	HODINA TOMÁŠ	734 391 475	hodina@moravia.cz	Hodina
15	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	JELÍNKOVÁ DAGMAR		jelinkova@moravia.cz	Jelinkova
16	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	GREŠKOROVÁ ALŽBĚTA	432 642 522	gregorova@moravia.cz	Gregorova
17	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	SEDLÁČEK SARGISLAV	723 699 269	sedlacek@moravia.cz	Sedlacek

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
18	ECOLOGICAL CONSULTING s.r.o.	REICHLOVA PETER Ing.	433 446 256	petra.reichlova@ecologicko.cz	
19	KUTOI. kraje, OSR	DUDKOVA MARTA Ing. arch.	585 582 328	m.dudkova@kt-olomoucky.cz	
20	SZDC OR SMT OLOMOUČ	KREJČÍŘOVÁ JANA	4127 42790	KREJCIROVA@SZDC.CZ	
21	SZDC GR OM	Marhold Tomáš	9723 25 457	marhold@szdc.cz	
22	SZDC OR Olomouc	JACHAN František	724 248 715	jachan@SZDC.CZ	
23	SZDC - IŽE, IISOLC	MICHALÍK JORDAN	602 720 398	michalik@szdc.cz	
24	SZDC - GR 013	KUBINA JIRÍ Ing.	727 876 484	KUBINAJ@SZDC.CZ	
25	OBEC LESNÁ	INGARCH JAROMÍR ZAHADIL	775 989 871	starosta@obec-lesna.cz	
26	SZDC OR OLOMOUČ - SBDM	SPACIL PAVEL	602 718 529	spacil@szdc.cz	
27	SZDC OR Olomouc	Ing. František Komátek	724 033 942	komatek@szdc.cz	
28	SZDC OR Olomouc	Ing. Otakar Srovnal	942 442 224	Srovnal@szdc.cz	
29	GR SZDC - 012	ONDŘUSKA Radovan, Ing.	602 435 577	ondruska@szdc.cz	
30	SZDC GR 012	STEHLÍK MILAN	601 384 025	STEHLIKM@SZDC.CZ	
31	SZDC OR OLOMOUČ	BOLEK ALDIS	606 724 959	boeka@szdc.cz	
32	OBEC CHORÝNĚ	KÝVALA PAVEL	733 515 019	starosta@obec-choryne.cz	
33	SZDC OR OLOMOUČ	TOMÁNEK BOKMIL	606 486 688	tomasek@szdc.cz	
34	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	PUR KAMIL	731 517 808	pur@moravia.cz	
35	SZDC 06	VELIS MIROSLAV	972 443 368	velis@szdc.cz	
36	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	KUCERA Pavel Ing.	604 200 164	kucera@moravia.cz	
37	RSD ČR	Röhner Lubomír Ing.	-	OMLUVEN	
38					
39					
40					

Z á p í s

ze **závěrečné všeprofesní porady**, konané v rámci zpracování **AKTUALIZACE záměru projektu a přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"**.

Jednání se uskutečnilo dne 24. září 2015 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc, ve velké zasedací místnosti.

Pozvaní: dle přiložené Listiny pozvaných
Účastníci jednání: dle přiložené Listiny přítomných

1. Úvod

Toto jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem **seznámení všech účastníků porady s dokončeným technickým řešením všech aktualizací dotčených PS a SO záměru projektu a přípravné dokumentace stavby** (dokumentace pro územní řízení) "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou". Cílem jednání pak bylo odsouhlasit prezentovaná řešení před dokončením souhrnných částí dokumentace a zahájením projednání stavby s dotčenými orgány státní správy i nadřízenými složkami objednatele.

Jednání vedl hlavní inženýr projektu Ing. Pavel Kučera, výrobní ředitel společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Prezentace probíhala nad digitálními technickými výkresy SO, PS a zejména koordinačními výkresy přípravné dokumentace stavby.

Účastníci porady měli k dispozici tiskopisy k případným písemným vyjádřením.

2. Základní údaje stavby + Předmět stavby

Základní údaje i předmět stavby zůstávají oproti zápisu ze vstupní porady beze změny s výjimkou km upřesnění rozsahu stavby:

▪ Začátek stavby:	v km 15,370
▪ Konec stavby:	v km 25,015
▪ Celková délka stavby:	9,645 km
▪ Začátek kolejových úprav (svršek + spodek):	km 15,991 (kol.č.1)
▪ Konec kolejových úprav (svršek + spodek):	km 24,039 (kol.č.1)
▪ Celková délka kolejových úprav činí:	8,128 km

Výsledný maximální rozsah stavby je dán rozsahem kabeláže na objektech žel. sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

V rámci aktualizace došlo, oproti v letech 2013 - 2014 zpracované přípravné dokumentaci, na základě požadavku objednatele k prodloužení délky dvou hlavních a dvou předjízdových kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou na minimální užitečnou délku alespoň 780m (přesné údaje níže v textu). Požadavek byl docílen přemístěním a prodloužením valašskomeziříčského zhlaví žst. Lhotka nad Bečvou směrem na Valašské Meziříčí do mezistaničního úseku.

Rekonstrukce kolejí bude realizována ve stávající trase dvoukolejné trati s posuny ve směrových obloucích do cca 1m.

3. Návazné, související stavby v regionu

Stavby, uvedené v zápisu ze vstupní porady, byly prověřeny resp. zkoordinovány s přípr. dokumentací stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou".

4. Členění dokumentace a objektová skladba

Členění dokumentace zůstává oproti zápisu ze vstupní porady beze změny.

V předmětné stavbě je výsledně navrženo celkem 103 stavebních souborů a 36 provozních souborů. Velká většina z nich nebude aktualizací v lokalitě žst. Lhotka nad Bečvou dotčena. U těchto SO a PS tak nebude technické řešení i rozsah a obsah dokumentace měněn. De facto zde aktualizace vyvolává pouze administrativní změnu v rozpiskách všech příloh projektové dokumentace a dojde k prověření ocenění nakládání s odpady (v souvislosti s úpravami legislativy).

Naopak objekty dotčené úpravou kolejiště žst. Lhotka nad Bečvou prošly komplexní kontrolou a nutnou technickou úpravou.

Jeden stavební objekt byl do stavby dodatečně zařazen. Jedná se o novou návěstní lávku v žst. Lhotka nad Bečvou (objekt je v přehledu podtržen).

V níže uvedeném přehledu objektové skladby stavby jsou ty objekty a soubory, u nichž byla provedena aktualizace, uvedeny silně (tučné písmo). Současně popis technického řešení díla, uvedený v následujících kapitolách textu, popisuje rovněž pouze změny řešení aktualizací dotčených objektů.

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
D.D		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.D.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 01-28-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ
	PS 01-28-01.1	žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ
	PS 01-28-01.2	žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01	žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ
	PS 03-28-01.1	žst. Lhotka nad Bečvou, definitivní SZZ
	PS 03-28-01.2	žst. Lhotka nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01.3	žst. Lhotka nad Bečvou, klimatizace technologických místností
	PS 05-28-01	žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ
	PS 05-28-01.1	žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ
	PS 05-28-01.2	žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ
D.D.1.2		Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 02-28-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ
	PS 02-28-01.1	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, definitivní TZZ
	PS 02-28-01.2	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, provizorní TZZ
	PS 04-28-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ
	PS 04-28-01.1	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, definitivní TZZ
	PS 04-28-01.2	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, provizorní TZZ
D.D.1.5		Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 03-28-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS
D.D.2		Železniční sdělovací zařízení
D.D.2.1		Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
	PS 02-14-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel
	PS 02-14-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel
	PS 03-14-01	žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace
	PS 04-14-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel
	PS 04-14-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel
	PS 06-14-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení
D.D.2.2		Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
	PS 03-14-02	žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení
	PS 03-14-03	žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS
	PS 03-14-04	žst. Lhotka nad Bečvou, EZS
D.D.2.3		Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
	PS 03-14-05	žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující
	PS 03-14-06	žst. Lhotka nad Bečvou, informační systém
	PS 03-14-07	žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém
D.D.2.4		Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
	PS 03-14-08	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS
D.D.2.5		Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS 06-14-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ
D.D.3		Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.D.3.1		Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 01-05-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, SpS - zařízení DŘT
	PS 01-05-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV - úprava DŘT
	PS 03-05-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT
	PS 03-05-02	žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC
	PS 05-05-01	žst. Valašské Meziříčí, zařízení DŘT
	PS 06-05-01	ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému
D.D.3.6		Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)
	PS 03-08-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV
D.D.3.7		Provozní rozvod silnoprůdu
	PS 03-07-01	žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN
	PS 03-07-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA
D.E		STAVEBNÍ ČÁST
D.E.1		Inženýrské objekty

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název částí dokumentace, PS, SO
D.E.1.1		Železniční svršek a 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
	SO 02-17-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 03-17-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 04-17-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek
	SO 05-17-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati
	SO 06-30-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba
D.E.1.2		Nástupišť
	SO 03-16-02	žst. Lhotka nad Bečvou, nástupišť
D.E.1.3		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
D.E.1.4		Mosty, propustky, zdi
	SO 02-19-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 16,313
	SO 02-19-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,718 - zrušení
	SO 02-19-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,953
	SO 02-19-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,086 - zrušení
	SO 02-19-05	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,282
	SO 02-19-06	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 02-19-07	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,342 - zrušení
	SO 02-19-08	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 17,577
	SO 02-19-09	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800
	SO 02-19-10	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202
	SO 02-19-11	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351
	SO 02-19-12	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582
	SO 02-19-13	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,886 - zrušení
	SO 02-19-14	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112
	SO 02-19-15	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483
	SO 02-19-16	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939
	SO 03-19-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod
	SO 03-19-02	žst. Lhotka nad Bečvou, návěstní lávka v km 21,517
	SO 04-19-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847
	SO 04-19-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010 - zrušení
	SO 04-19-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777
	SO 04-19-04	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037
	SO 04-19-05	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106 - zrušení
	SO 04-19-06	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288 - zrušení
	SO 04-19-07	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473
	SO 04-19-08	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825 - zrušení
D.E.1.6		Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
	SO 02-27-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu
	SO 03-27-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova
	SO 03-27-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, bytový dům
	SO 03-27-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, kancelářská budova
	SO 03-27-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, pozemní komunikace
	SO 03-27-05	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu
	SO 04-27-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu
D.E.1.8		Pozemní komunikace
	SO 02-18-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 03-18-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy
	SO 03-18-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná
	SO 03-18-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - bytový dům
D.E.1.9		Kabelovody, kolektory
	SO 03-15-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod
D.E.1.10		Protihlukové objekty
	SO 02-15-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
	SO 03-15-02	žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název částí dokumentace, PS, SO
D.E.2		Pozemní stavební objekty
D.E.2.1		Pozemní objekty budov
	SO 01-15-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-03	žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení
D.E.2.2		Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
	SO 03-15-05	žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu
	SO 03-15-06	žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti
D.E.2.3		Individuální protihluková opatření
	SO 03-15-07	žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření
D.E.2.4		Orientační systém
	SO 03-15-08	žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém
D.E.2.5		Demolice
	SO 03-15-09	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení vstupu do podchodu
	SO 03-15-10	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení ostrovního nástupiště
	SO 03-15-11	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - sklad
	SO 05-15-01	žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4
D.E.2.11		Hromosvody
	SO 05-15-02	žst. Valašské Meziříčí, úprava hromosvodové soustavy technologické budovy
D.E.3		Trakční a energetická zařízení
D.E.3.1		Trakční vedení
	SO 01-01-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení
	SO 01-01-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV
	SO 02-01-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
	SO 03-01-01	žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
	SO 04-01-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení
D.E.3.4		Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)
	SO 03-06-01	žst. Lhotka nad Bečvou, EOv
D.E.3.6		Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 01-04-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 01-06-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 01-06-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO
	SO 01-06-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač
	SO 02-04-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 02-04-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 02-06-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260
	SO 02-06-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889
	SO 03-04-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 03-04-02	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 03-06-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení
	SO 03-06-03	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN
	SO 03-06-04	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 03-06-05	žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení
	SO 03-06-06	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště
	SO 03-06-07	žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO
	SO 04-04-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
	SO 04-04-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 04-06-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815
	SO 04-06-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809
	SO 05-04-01	žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
D.E.3.7		Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 01-01-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava ukolejnění
	SO 02-01-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 03-01-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 04-01-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění
D.E.3.8		Vnější uzemnění
	SO 02-06-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889
	SO 02-06-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název částí dokumentace, PS, SO
	SO 04-06-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233
D.E.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
	SO 03-06-08	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611
	SO 03-06-09	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611
	SO 03-06-11	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu
	SO 04-12-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589
D.E.3.10		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení
D.E.3.10.1		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
	SO 06-10-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2
	SO 06-10-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - obec Lešná
D.E.3.10.2		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních
	SO 06-10-04	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SŽDC

5. Aktualizace PD - Technické řešení díla – dopravní technologie

Trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, jejíž součástí je i optimalizovaný traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, je dvojkolejná, pravostranně pojižděná a elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Dnešní největší tratová rychlost činí 80 km/h s místním omezením rychlosti, zábrzdna vzdálenost činí 1000 metrů.

V úseku Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí se nenachází žádná zastávka. Trať leží na síti TEN – T, je součástí koridoru nákladního RFC9.

V přilehlých mezistančních úsecích Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou a Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový automatický blok s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy. Úseky jsou vybaveny kolejovými obvody.

Na dnešní poradě byla podána informace o dopravním provozu. Stanice Lhotka nad Bečvou aktualizací nedozná oproti předchozí projektové dokumentaci výrazných změn. Dojde k prodloužení délek kolejí pro tratě dle požadavku TEN-T. Staniční technologie je úzce spjata s vlečkou DEZA a.s. Bylo konstatováno, že kolejové spojky mezi 1. a 2. kolejí vyhovují na rychlost 80 km/h.

V rámci „prodloužení“ stanice nebude snížen počet traťových oddílů žádným směrem. Nástupiště je nově dimenzováno - na základě požadavku KIDSOKu a O12 SŽDC - na délku 140 metrů.

Na jednání bylo dohodnuto že je nutno projednat nutné zkrácení vlečky RSM ČD a.s. na délku 94 metrů (kolej č. 14). RSM ČD a.s., ač pozvané na jednání, se porady neúčastnilo.

Zapsal: Radek Kubec

6. Aktualizace PD - Technické řešení díla – železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy

V aktualizaci projektu dochází k úpravám pouze ve stanici Lhotka nad Bečvou na meziříčském zhlaví cca v km 21,200 až km 22,200. Jinak je kolejové řešení shodné s původně zpracovanou a schválenou přípravnou dokumentací stavby.

Rovněž návrhová rychlost v úseku zůstává stejná jako v původní dokumentaci ($V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=140\text{km/h}$, $V_{150}=150\text{km/h}$, $V_k=160\text{km/h}$).

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

Úpravou řešení je dosaženo požadovaného prodloužení užitečných délek mezi návěstidly:

- v hlavních kolejích na: č.1 – 801 m; č.2 – 888 m
- v předjízdých kolejích na: č.3 – 800 m; č.4 – 816 m
- v ostatních kolejích na: č.6 – 640 m; č.8 – 571 m; č.10 – 571 m

Současně nutně dochází ke zkrácení koleje č.4a na 199 m a to z důvodu vložení spojky mezi kolejemi č. 2 a 4. Dále je nutně zkrácena vlečka ČD (kolej č. 14) o cca 20 m, vzniklé úpravy budou dále projednány.

V upraveném zhlaví jsou použity výhybky 1:11-300, křižovatková výhybka 1:9/9-300 (schválena na vstupní poradě) a výhybky 1:14-760 ve spojkách v hlavních kolejích pro rychlost 80 km/h. Výhybka č. 2 je transformována na Obl-o 1:14-760(6300,000/864,393), náhlá změna nedostatku převýšení pro $V_k=160\text{ km/h}$ a $R=6300\text{ m}$ činí $\Delta l=48\text{ mm}$. Výhybka č.1 je umístěna na mostním objektu SO 04-19-01, kde na mostě neleží výměnová ani srdcovková část výhybky (řešení mimo most bylo prověřeno – není průchozí v důsledku majetkoprávních problémů u dotčených pozemků). Výhybka č. 2 bude mít zpevněný levý jazyk s opornicí.

V rámci úprav dochází k přečíslování výhybek. Ve spojně výhybek č.1 a 2 bude umístěn železniční přejezd SO 04-17-02.

Výškové řešení je upraveno pouze v úseku km 21,644 – 22,260 a to kvůli mostnímu objektu SO 04-19-01. Dochází zde ke zdvihu kolejí oproti stávajícímu stavu v maximální hodnotě cca 0,25 m, sklon v tomto úseku je navržen 3,05 ‰. V místě přejezdu je nutný zdvih kolejí cca 0,190 m.

Ing. Kubina (SZDC. O13) navrhl prověřit řešení, ve kterém by byla vložena výhybka č.2 bez transformace. Návrh by s vysokou pravděpodobností vyžadoval větší dotčení a větší zábor na mimodrážních pozemcích. Po konzultaci a probrání možných důsledků tohoto řešení od něj bylo ustoupeno.

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

Za zhlavím ve směru na Valašské Meziříčí navazuje oblouk: $R=1200$ m, $D=80$ mm, $1100=100$ mm. Směrový posun koleje je v první polovině oblouku vně max. 611 mm, v druhé polovině je posun dovnitř oblouku max. 550 mm.

Změnou kolejového řešení dochází ke změně staničení, změna činí +122 mm.

Nově je konec úprav navržen v koleji č.1 v km 24,140 341, v koleji č.2 je v km 24,216 754.

SO 05-17-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati

Výstroj trati bude upravena v závislosti na posunu vjezdových návěstidel ze směru od Valašského Meziříčí.

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

Jedná se o šikmý přejezd přes dvoukolejnou trať, nově se spojkovou kolejí, který zůstává ve stávající poloze. Úhel křížení je 74 stupňů.

Konstrukčně budou použity vnější a vnitřní celopryžové panely (modul 0,60 m délka překrytí koleje 7,20 m), osazené na závěrných zidkách. Vnější panely na straně ke spojkové koleji bude nutné nechat vyrobít ATYP. Dle sdělení možného výrobce (STRAIL) to nebude problém.

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

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

Matečná kolej v liché kolejové skupině se bude nacházet na nově zbudovaném náspu. Odvodnění je řešeno dle původní dokumentace pomocí podélných trativodů a příčných svodů nebo příkopů. V oblasti výhybky č.1, mostního objektu SO 04-19-01 a železničního přejezdu SO 04-17-02, bude provedena souvislá ZKPP.

Konec rekonstrukce železničního spodku je nově v km 24,038 953.

SO 06-30-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba

V objektu dojde v důsledku aktualizace techn. řešení k prověření nutného dotčení resp. nutnému kácení zeleně.

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

Nástupiště ve stanici Lhotka nad Bečvou je nově prodlouženo o 10 m na délku 140 m směrem na Valašské Meziříčí. Tato délka nástupiště tak odpovídá požadavkům zpracovávané studie proveditelnosti.

Zapsal: Bc. Miloslav Hlávka

7. Aktualizace PD - Technické řešení díla – mosty, propustky a zdi

SO 03-19-02 žst. Lhotka nad Bečvou, návěstní lávka v km 21,517

Nová návěstní lávka bude sloužit pro umístění odjezdových návěstidel S1, S2, S3 pro koleje č. 1, 2, 3. Všechna návěstidla jsou umístěna 700 mm vlevo od osy kolejí při pohledu na Val. Meziříčí. Lávku tvoří typová konstrukce lávky pro 5 kolejí, upravená na rozpětí $L = 27300$ mm. U všech návěstidel jsou použity rozšířené koše pro lepší přístup ke sklům návěstidel. Ocelovou konstrukci lávky tvoří příhradový nosník, který je rámově spojen se stojkami z válcovaných U – profilů. Lávka je založena plošně na základových patkách. Přístup na lávku je žebříkem z levé strany při pohledu na Val. Meziříčí. Z této strany jsou přivedeny kabely a u patky se nachází skříňka rozvaděče.

Lávka je opatřena protidotykovými zábranami ze sítí o maximální velikosti oka 12,5 x 12,5 mm. U krajních kolejí je dodržen VMP 3,0 m s rezervou.

Řešení lávky bylo odsouhlaseno bez připomínek.

Zapsal: Ing. Zdeněk Vrána

SO 04-19-01, Železniční most v ev. km 21,847

V stávajícím stavu se jedná o žb deskovou nosnou konstrukci s podélnou dilatační spárou mezi kolejemi. Most překračuje Jasenický potok v extravilánu obce Lhotka nad Bečvou. Deska je kloubově umístěna na betonové spodní stavbě společné pro obě koleje. Založení mostu je plošné. Zatížitelnost nosné konstrukce pro stávající polohu koleje je 0,92 a most je přechodný pro D4/120. Zatížitelnost spodní stavby je dostatečná.

Oproti minulému projekčnímu stupni (před aktualizací) je v novém stavu na mostě výhybka. Most má pro novou polohu koleje nevyhovující prostorovou průchodnost. Dle předpokladu projektanta, díky výhybce na mostě v novém stavu nebude most pro D4/120 přechodný. Dále, pohyblivé uložení nosné konstrukce je pro provoz výhybky nevhodné.

Z výše uvedených důvodů byla na vstupní profesní poradě se zástupci investora schválena nová koncepce řešení tohoto mostního objektu. Původní řešení bez výhybky na mostě znamenalo rozšíření mostu na vyhovující prostorovou průchodnost. Nová koncepce řešení spočívá v demolici stávajícího objektu a s výstavbou nového.

Nový most bude žb polorám, založený na velkopřůměrových pilotách, kde dilatační spára mezi kolejemi bude nahrazena pracovní spárou. Kolmá světlost mostu je zvětšena z 7,14 m na 8,0 m. Prostorová průchodnost na mostě splňuje VMP 3,0. Stávající odláždění potoka bude v rozsahu výkopových prací nahrazeno novým. V otvoru vzniknou díky rozšíření migrační bermy šířky 0,5 m. Na mostě bude uložen nový trakční stožár, který bude po skončení výstavby tvořit bránu.

Spodní hrana nosné konstrukce je v novém stavu o cca 25 cm výš než stávající. Toto bylo dosaženo maximálním možným zdvihem nivelety koleje (cca 21 cm) a snížením tloušťky horní příčle rámu. Průtočná kapacita mostního otvoru je tedy oproti stávajícímu stavu zvětšena. Dle hydrotechnického výpočtu nebudou ale u tohoto objektu

dodrženy normou (platné pro nové mostní objekty) dané rezervy návrhového a kontrolního návrhového průtoku od spodní hrany nosné konstrukce. Hladinu stoleté vody zde totiž ovlivňuje vzduší hladiny Bečvy. Vyhovět normě by bylo možné pouze za předpokladu, že niveleta koleje na mostě bude vyšší o cca 81 cm, což v blízkém kolejovém zhlaví není technicky možné dosáhnout. Zvětšení světlosti mostního otvoru zde nemá na hladinu Q100 vliv.

Přítomní k navrhovanému řešení nevnesli námítky.

Zapsal: Ing. Marián Holý

8. Aktualizace PD - Technické řešení díla – potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

Aktualizací nedochází k přímému dotčení navržených objektů potrubního vedení stavby. Dříve navržené a odsouhlasené objekty PD zůstávají bez úpravy.

9. Aktualizace PD - Technické řešení díla – pozemní komunikace

Aktualizací nedochází k přímému dotčení navržených objektů pozemních komunikací stavby. Dříve navržené a odsouhlasené objekty PD zůstávají bez úpravy.

10. Aktualizace PD - Technické řešení díla – kabelovody, kolektory, protihluk. objekty

Aktualizací nedochází k přímému dotčení navržených objektů. Dříve navržené a odsouhlasené objekty PD zůstávají bez úpravy.

11. Aktualizace PD - Technické řešení díla – pozemní stavební objekty

Aktualizací nedochází k přímému dotčení navržených pozemních objektů stavby. Dříve navržené a odsouhlasené objekty PD zůstávají bez úpravy.

12. Aktualizace PD - Technické řešení díla – Trakční vedení a ukolejnění

V návaznosti na současně zpracovávanou Studii proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě a již obdrženým připomínkám SŽDC a MD k této studii, bude i v přípravné dokumentaci úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou zohledněn plánovaný výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV AC. Veškeré nové zařízení bude navrženo tak, aby následně přepnutí (není součástí stavby) mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů.

Nové trakční vedení bude navrženo v izolační hladině 25kV, včetně izolačních vzdáleností od staveb (nadjezdy), průřez vedení bude navržen pro 3kV DC. V dotčeném úseku nejsou napájecí body trakčního vedení, studie předpokládá, že SpS Hustopeče nad Bečvou nebude po přechodu na 25kV dále potřebná. Příprava proběhne i u nových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení.

Prodloužení užitných délek kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou se z hlediska trakčního vedení a ukolejnění dotýká níže uvedených stavebních objektů, ostatní stavební objekty trakčního vedení a ukolejnění zůstávají podle původní dokumentace:

SO 03-01-01 žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celé stanice, ponecháno zůstane pouze trakční vedení v areálu DEZY (kol. č. 102, 103, 104), které se napojí na nový stav.

Vzhledem k požadavku na úpravu délky nástupiště a prodloužení užitných délek kolejí směrem na Valašské Meziříčí, bylo upraveno situování stožárů TV a vysunuto elektrické dělení do tratě v souladu s novým kolejovým řešením. Navržená poloha výhybky č. 1 vyžaduje umístění trakčních podpěr 9 - 10 na mostním objektu v km 21,847 (SO 04-19-01). Toto řešení bylo na poradě projednáno a odsouhlaseno jak v části trakční vedení, tak i v části Mosty, propustky a zdi.

SO 04-01-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení traťového úseku v rozsahu kolejových úprav (po km cca 24,0), v dalším stupni bude znovu zváženo přesné místo ukončení s ohledem na vybranou variantu rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí (studie Hranice – Horní Lideč).

Vzhledem na vysunutí elektrického dělení v žst. Lhotka nad Bečvou směrem na Valašské Meziříčí, bylo situování nových stožárů trakčního vedení traťového úseku odpovídajícím způsobem zkráceno a navázáno na upravený projektovaný stav trakčního vedení žst. Lhotka nad Bečvou.

SO 03-01-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci, ukolejnění ponechaných stožárů vlečky DEZA zůstává stávající. Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek.

Byl upraven rozsah stavebního objektu s ohledem na změnu trakčního vedení žst. Lhotka nad Bečvou.

SO 04-01-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV v rozsahu nových kolejových obvodů (po vjezdové návěstidla žst. Valašské Meziříčí). Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek.

Byl upraven rozsah stavebního objektu s ohledem na změnu trakčního vedení Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí.

Zapsal: Ing. Pavel Odehnal

13. Aktualizace PD - Technické řešení díla – rozvody VN, NN, ohřev výměn, osvětlení

SO 03-06-01 žst. Lhotka nad Bečvou, EOV

Dojde ke celkové změně rozmístění zařízení a rozvodů EOV ve zhlaví ve směru na Val.Mež. dle nové dispozice a na základě požadavků dopravního technologa.

Koncepce zůstane zachována, na zhlaví budou opět umístěny dva rozvaděče R-EOV, každý na jedné (jiné) vnější straně kolejového uspořádání. Kabelové rozvody k rozvaděčům R-EOV a k jednotlivým výhybkám budou vedeny v nových, pokud možno společných kabelových trasách.

Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy nutně vedeny i mimo pozemky SŽDC a ČD, tj. na „cizích“ pozemcích.

SO 03-04-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy na zhlaví Val.Mež. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD na cizích pozemcích.

SO 03-04-02 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy na zhlaví Val.Mež. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD na cizích pozemcích.

SO 03-06-03 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN

Dojde ke změnám v umístění kabelových tras a v umístění zařízení rozvodů NN na zhlaví Val.Mež. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD, na cizích pozemcích.

SO 03-06-04 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Dojde ke změnám v umístění kabelových tras a v umístění zařízení rozvodů NN na zhlaví Val.Mež. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD, na cizích pozemcích.

SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení

Dojde ke změnám v počtu a rozmístění osvětlovacích věží a ke změnám v počtu a rozmístění osvětlovacích stožárů v celé stanici Lhotka nad Bečvou. Byl proveden nový výpočet osvětlení stanice.

I zde dochází ke změnám v umístění kabelových tras osvětlení. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD na cizích pozemcích.

SO 03-06-06 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště

Dojde ke změnám v počtu a rozmístění osvětlovacích stožárů na ostrovním nástupišti. Byl proveden nový výpočet osvětlení nástupiště.

Na jedné straně nástupiště je v nástupišti umístěn trakční stožár, cca 6m od krajní hrany nástupiště. Z důvodu nasvětlení této části nástupiště je možné umístit krajní osvětlovací stožár buď na kraj nástupiště - ale pouze nesklopný, nebo před nástupišť mezi koleje, potom je možné použít sklopný stožár. V tomto stupni PD bude počítáno s potřebou umístění tohoto stožáru. Definitivní umístění a uspořádání tohoto krajního stožáru bude řešeno v následujícím stupni dokumentace po upřesnění všech dalších okolností.

SO 03-06-07 žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO

Dojde ke změnám v umístění kabelových tras a v umístění zařízení rozvodů DOÚO na zhlaví Val.Mež. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD na cizích pozemcích.

SO 04-04-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD na cizích pozemcích.

SO 04-04-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD na cizích pozemcích.

SO 04-06-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815

Dojde ke změnám v umístění kabelové trasy a ke změnám v umístění zařízení. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD, na cizích pozemcích.

U všech výše uvedených SO byly na jednání prezentovány nové polohy navrhovaných kabelových vedení (tras).

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka

14. Aktualizace PD - Technické řešení díla – zabezpečovací zařízení

Stávající stav:

ŽST Hustopeče nad Bečvou je vybavena zabezpečovacím zařízením (dále SZZ) typu reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) AŽD 71, kolejové obvody (KO) jsou dvoupásové se signální frekvencí 275 s kódováním pro vlakový zabezpečovač v kolejích 1 a 2 v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna v reléových domech (RD) v km 15,470. Ve stanici jsou čtyři dopravní koleje a jedna kolej kusá. Ve směru Hranice na Moravě je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) typu obousměrné automatické hradlo (AH) s KO 4300 a KO 3500 z roku 1981.

Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-82 s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz. V km 18,889 je přejezd účelové komunikace s přejezdovým zařízením světelným (PZS) 3SBI (P8050) z roku 2003, kontrola je umístěna v DK Lhotka nad Bečvou a technologie v RD v blízkosti přejezdu.

ŽST Lhotka nad Bečvou je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výstavby 1977. KO dvoupásové 275 Hz. Kódování pro vlakový zabezpečovač je v kolejích 1, 2, 3 a 4 v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně (SÚ) a ovládání v DK v km 20,840. Ve stanici je devět dopravních kolejí a tři kusé koleje. Na kolejiště ŽST navazuje kolejiště vlečky DEZA, a.s., zabezpečené SZZ typu WSSB. V km 21,815 je na křížení s místní komunikací III. třídy PZS 3SNI (P8051) z roku 1977 s kontrolou v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Technologie PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-74 (UAB) s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz a soubory KAV-2 a FID-2.

ŽST Valašské Meziříčí je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ s číslicovou volbou, rok výstavby 1975. KO jsou se signální frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna ve SÚ a ovládání v DK v km 25,055.

Navrhované řešení:

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (SZZ) – aktualizací dotčené PS:

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ

V rámci tohoto PS bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle nově navrženého kolejového řešení a potřeb technologie práce ve stanici a na vlečce.

Použité KO budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům – v ŽST se signální frekvencí v kmitočtovém pásmu 275 Hz a na trati v pásmu 75 Hz. Pro přenos kódu vlakového zabezpečovače bude použito pracovní kmitočtové pásmo 75 Hz. V méně pojížděných částech kolejiště bude využito počítačů náprav.

Součástí SZZ bude vnitřní výstroj a napájení TZZ (autobloků elektronického typu) sousedních traťových úseků. Venkovní prvky SZZ a kabelizace budou provedeny nově. V hlavní kabelové trase budou kabely umístěny v souběhu s kabely SZ.

Vybudováno bude nové PZS reléového typu na přejezdu P8051 podle rozhodnutí DÚ. Přejezd bude osazen dvěma výstražníky s celými závory délkou 7,50 m. Technologie PZS bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu, jehož dodávka a montáž jsou součástí tohoto PS. Napájení RD bude provedeno ze zdroje SZZ. Kontrolní a ovládací prvky PZS budou umístěny na JOP v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Označení přejezdu bude ponecháno – PZS „B“.

Nová technologie SZZ bude umístěna v rekonstruovaných místnostech výpravní budovy. Místnosti napájení a SÚ budou vybaveny klimatizací a ASHS. Stávající DK bude stavebně upravena a nově v ní bude umístěno JOP.

Technologie RZZ, umístěná ve stávající SÚ, bude po dobu stavebních postupů použita jako provizorní zabezpečovací zařízení. Po dobu stavebních úprav DK bude zřízena provizorní DK v sousední místnosti.

Hlavní napájení SZZ bude provedeno v rámci PS části silnoproudá technologie z rozvodu 6 kV. Rozvaděč zabezpečovacího zařízení (RZZ) bude umístěn v místnosti rozvodny nn - v sousedství SÚ.

PS bude členěn na části PS 03-28-01.1 Definitivní SZZ, PS 03-28-01.2 Provizorní SZZ a PS 03-28-01.3 Klimatizace technologických místností.

Technické řešení a náplň PS 03-28-01.1 jsou upraveny na meziříčském zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou v souladu s navrženými úpravami kolejového řešení – upraveny jsou polohy a počet venkovních prvků SZZ. S ohledem na zajištění viditelnosti návěstidel bylo navrženo (po provedení rozboru viditelnosti návěstidel s ohledem na prodloužení staničních kolejí do pravostranného oblouku) umístění odjezdových návěstidel S1, S2 a S3 na návěstní lávce, vjezdová návěstidla a seřadovací návěstidla ve funkci označníků budou vysunuta směrem do trati a umístěna v normou požadované vzdálenosti od upraveného trakčního dělení.

Dále je upraveno technické řešení ovládání přejezdu v km 21,815 a rozmístění seřadovacích návěstidel. V PS 03-28-01.2 bylo dohodnuto řešení překládky stávajících kabelů SZ a ZZ v prostoru nově budovaného mostu v km 21,847 (SO 04-19-01) jejich vyvěšením (např. na dřevěné sloupy).

TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (TZZ) – aktualizací dotčené PS:

PS 04-28-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ

V rámci objektů TZZ bude provedena výstavba TZZ AB elektronického typu. Vnitřní část AB bude náplní PS „SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou“. Počet navržených oddílů AB bude odpovídat dnešnímu, upraveny budou km polohy

návěstních bodů v závislosti na kolejovém řešení železniční trati, viditelnosti návěstidel, délce traťových úseků a požadavkům na výhledový stav.

PS budou členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ. Jako provizorní TZZ bude do doby aktivace definitivního TZZ použit stávající AB.

V rámci aktualizace je v PS 04-28-01 upravena délka oddílů AB před vjezdovými návěstidly ŽST Lhotka nad Bečvou a to s ohledem na úpravu jejich umístění.

DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ:

Beze změny oproti původní PD.

Navržená technická řešení všech výše uvedených PS zab. zař. byla zúčastněnými odsouhlasena a jsou považována za projednaná.

Zapsal: Ing. Petr Pavlík

15. Aktualizace PD - Technické řešení díla – sdělovací zařízení

PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace

V rámci místní kabelizace bude upravena poloha hlavní kabelové trasy v úseku od konce kabelovodu – šachty Š 13 - v délce cca 200m. Změna je vyvolána novou konfigurací zhlaví. Jedná se o hlavní kabelovou trasu pro sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé kabely. Nově je trasa je mj. nutně vedena i mimo drážní pozemky.

Na poradě bylo dohodnuto, že úprava rozhlasu pro cestující nebude provedena. Prodloužením nástupiště o +10 m není třeba navyšovat počet reproduktorů. Kamery, které sledují nástupištní hrany, budou posunuty na konec nástupiště za trakční stožár TV 47.

Zapsal: Ing. Jan Hubený

16. Aktualizace PD - Technické řešení díla – silnoproudá technologie (vč. DŘT)

PS 03-05-02 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC

S ohledem na změny v umístění a počtu osvětlovacích věží, rozvaděčů EOv a celkové změny EOv na zhlaví Val.Mež., změny v umístění zásuvkových stojanů, rozvaděčů NN a dalších rozvodů a zařízení na tomto zhlaví, jež budou zapojena do systému DDTS ŽDC, dojde ke změnám v tomto PS – napojení a propojení všech rozvaděčů ohřevů výhybek R-EOv, všech rozvaděčů osvětlovacích věží R-Ov, všech zásuvkových stojanů a případných dalších rozvaděčů NN, napojených do systému DDTS.

Kabelové rozvody k jednotlivým rozvaděčům budou vedeny v nových, pokud možno společných kabelových trasách. Z důvodu nového prostorového uspořádání budou některé úseky kabelové trasy vedeny mimo pozemky SŽDC a ČD na cizích pozemcích.

Zapsal: Ing. Vladimír Procházka

17. Organizace výstavby a termíny realizace stavby

Obsahem stavby je rekonstrukce kolejí č.1 a 2 v úseku Hustopeče nad Bečvou - Valašské Meziříčí bez zásahu do výhybek v těchto železničních stanicích, naopak 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. Dále 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 se středním dopravním zatížením. Znamená to, že na rekonstruovaném úseku trati bude v maximální míře zachován alespoň jednokolejný provoz, nikolejný 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., pro práce na silničním nadjezdu v km 17,300, tyto práce prováděny postupně a v noční době).

Dále **bylo nutné respektovat** skutečnost, že v novém stavu dochází v ŽST Lhotka nad Bečvou k příčnému posunu koleje (kolej č.1 se dostává do stopy koleje č.2), k příčnému posunu koleje v úseku Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí v km 21,600 - 21,900 dle směru kilometráže vpravo 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 nad Bečvou. Dle získaných informací je na vlečce provoz cca 4 ucelené vlaky za den.

Stavba je uvažována v období **06/2017-09/2018** a je rozvržena do pěti stavebních postupů (v roce 2017 proběhne stavební postup č.0 a část stavebního postupu č.1, v roce 2018 proběhne zbývající část stavebního postupu č.1 a stavební postupy č. 2, 3 a 4. Termín realizace je předpokládán, bude upřesněn v dalším stupni dokumentace).

Stavební postup č.0 (01.06.2017-25.06.2017) 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, rovněž pro zřízení nových základů podpěr trakčního vedení, provedení nových kabelových tras a přeložek inženýrských sítí mimo kolejiště nebo pomocí

protlaku a zřízení pažení mezi traťovými kolejemi v místech mostních objektů (práce v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu).

Dále pak 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 a zřízení provizorního přechodu a provizorních nástupišť u kolejí č.7, 5.

Součástí rozsahu prací tohoto stavebního postupu je i provizorní směrová úprava koleje č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí v km cca 21,600-21,900.

Náplní stavebního postupu č.1 (26.07.2017-08.04.2018) 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 také v ŽST Lhotka n.B. rekonstrukce sudé kolejové skupiny a koleje 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 bude část podchodu pod kolejí č.1 (po pažici stěnu ze stavebního postupu č.0).

Staniční 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, následně bude ubourána část stávajícího podchodu pod kolejí č.7 a bude zahájena výstavba kabelovodu. Součástí prací tohoto stavebního postupu je také demolice původního silničního nadjezdu v km 17,300 a výstavba nového.

Tento stavební postup je rozdělen do dvou let (2017, 2018), aby v období zimní technologické přestávky 2017-2018 byl **podchod** v ŽST Lhotka nad Bečvou **funkční**, na konci stavební sezóny 2017 bude provizorně propojena jeho nová a původní část a k jeho ubourání v souvislosti se snesením části koleje č.7 a zřízením části kabelovodu dojde až začátkem stavební sezóny 2018.

Stavební postup č.2 (09.04.2018-03.06.2018) 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 práce v ŽST Lhotka n.B. na sudé kolejové skupině na valašskomeziříčském zhlaví. 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.

Stavební postup č.3 (04.06.2018-12.08.2018) 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 nočních hodinách nebo v dopravních pauzách).

Stavební postup č.4 (13.08.2018-30.09.2018) 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.

Zapsal: Ing. Petr Čech

18. Aktualizace PD z pohledu problematiky životního prostředí

Na Krajský úřad Zlínského kraje byla zaslána žádost (spolu s koordinační situací původního a aktualizovaného stavu a podrobným výčtem změn) o vyjádření k platnosti závěru zjišťovacího řízení k původní podobě projektové dokumentace, případně nutnosti vést zjišťovací řízení nové.

Vyjádření nebylo ke dni konání závěrečné porady obdrženo. Změny nejsou z hlediska životního prostředí významné, nicméně na základě aktuálních zkušeností s jinou zakázkou je třeba počítat i s možností, že si úřad vyžádá jejich nové posouzení.

Zapsala: Mgr. Tereza Veselá

19. Majetkoprávní problematika PD stavby

Z hlediska majetkoprávního požadavek na „prodloužení hlavních a předjízdových kolejí na valašskomeziříčském zhlaví“ v žst. Lhotka nad Bečvou vyvolává trvalý zásah (zabor) části 5-ti nedrážních pozemků (katastrální území Příluky), z nichž 2 dotčené pozemky jsou ve vlastnictví obce Lešná, která prozatím odmítá dát souhlas s dotčením jejich pozemků stavbou. Stanovisko zbylých vlastníků se nedá předjímat.

Dále stále probíhají v katastrálním území Choryně tzv. „církevní restituce“. K datu konání závěrečné všeprofesní porady byly vydány církvi pouze 3 pozemky z osmi dotčených a církvi požadovaných v k.ú. Choryně. Dle sdělení příslušného pracovníka SPÚ (původně správa 5 pozemků) bude o vydání 2 pozemků rozhodovat „správní úřad“ – tento proces bude probíhat v řádu několika měsíců. Obdobný proces se předpokládá i u pozemků ve správě ÚZSVM. Oba úřady byly požádány o vydání aktuálního podrobného písemného stanoviska k jednotlivým dotčeným pozemkům současně požadovaných církví. Pro následná jednání s těmito úřady bude pravděpodobně nutná podpora ze strany investora, neboť lhůty pro vydání následných souhlasů u těchto úřadů bývají nepřiměřeně dlouhé.

Další komplikací se i nadále jeví postoj obce Lešná – obec Lešná nedala (a k datu konání porady odmítá dát) souhlas se stavbou a z toho důvodu odmítá dát souhlas s dotčením pozemků v jejím vlastnictví - jedná se o 14 pozemků

v k.ú. Lhotka n.B. a 1 pozemek v k.ú. Lešná a nyní ještě 2 pozemky v k.ú. Příluky. Současně starosta obce Lešná konstatoval, že schvalování musí projít jednáním zastupitelstva obce. Nejbližší jednání proběhne až 7.12.2015.

ZÁVĚREM LZE TEDY KONSTATOVAT, ŽE JE PŘEDJÍMATELNÝ SCÉNÁŘ, KDY DOKUMENTACE BUDE – PO JEJÍM DOKONČENÍ – V TERMÍNU PŘEDÁNA INVESTOROVÍ NA ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ, AVŠAK BEZ SOUHLASU S DOTČENÍM POZEMKŮ VE VLASTNICTVÍ OBCE LEŠNÁ A BEZ SOUHLASU S DOTČENÍM POZEMKŮ VE SPRÁVĚ SPÚ A ÚZSVM, O KTERÉ ZAŽÁDALA CÍRKEV A NEBYLO DO DOBY ODEVZDÁNÍ ROZHODNUTO O JEJICH VYDÁNÍ, POPŘ. NEROZHODL SPRÁVNÍ ÚŘAD O ODVOLÁNÍ V PŘÍPADĚ NEVYDÁNÍ.

Zapsala: Ing. Ivana Černá

20. Různé

V závěrečné fázi jednání vyzval Ing. Kučera účastníky k diskusi a vznesení doplňujících dotazů či připomínek. Vzhledem k faktu, že na dílčí dotazy bylo reagováno v průběhu jednání, nebyly další dotazy vzneseny.

21. Závěr

Aktualizované technické řešení profesí i všech na jednání předložených aktualizovaných PS resp. SO přípravné dokumentace byl zástupci zadavatele i ostatními účastníky jednání odsouhlaseny.

Do doby zpracování a odeslání záznamu z porady projektant neobdržel další dodatečná vyjádření nebo požadavky.

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

Vzhledem k faktu, že ze strany účastníků porady nebyly vzneseny žádné zásadní připomínky nebo požadavky, které by měly přímý dopad na zpracovanou dokumentaci, je tímto aktualizovaná PD považovaná za projednanou a odsouhlasenou.

V Olomouci 24.9.2015

Zpracoval:

Ing. Pavel Kučera, HIP
a jednotliví profesní garanti

LISTINA POZVANÝCH – ROZDĚLOVNÍK pozvánky na závěrečnou všeprofesní poradů:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor provozuschopnosti, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Riegrovo náměstí 914, 500 02 Hradec Králové
- Ministerstvo dopravy ČR, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., GŘ, Regionální obchodní centrum Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., GŘ, Regionální obchodní centrum Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3
- Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor stavebního řádu, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valaš. Meziříčí, Odbor regionál.rozvoje a územ. plánování, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor životního prostředí, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městys Hustopeče nad Bečvou, Náměstí Míru 21, 753 66 Hustopeče nad Bečvou
- Obec Lešná, Lešná 36, 756 41 Lešná
- Obec Choryně, Choryně 200, 756 42 Choryně
- Zlínský kraj, Odbor územ.plánování a staveb.řádu, Odbor život.prostředí a zemědělství, třída T. Bati 21, 761 90 Zlín
- Olomoucký kraj, Odbor strateg. rozvoje kraje, Odb. život. prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- Lesy České republiky, s.p., Březnická 5659, 760 01 Zlín
- Povodí Moravy, závod Horní Morava, U Dětského domova 263, 772 11 Olomouc
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odbor přípravy staveb Brno, Šumavská 33, 612 54 Brno

Zasláno elektronicky:

















- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 779 00 Olomouc, Ing. Čech, Ing. Hollý, Ing. Procházka, Ing. Sedláček, Ing. Lázníček,
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Stř.Valaš. Meziříčí, U kasáren 1263, 757 01 Valašské Meziříčí, Ing. Vrána, Ing. Černá
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Brno, Mezírka 1, 602 00 Brno, Ing. Pavlík, Ing. Hubený, p. Satoria, Ing. Hlávka, p. Kubec, Ing. Kureja
- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- Ecological Consulting a.s., Mgr.Reichlová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašik
















Listina přítomných

Předmět porady: Aktualizace ZP+PD stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"- závěrečná všeprofesní porada

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8

Datum: 24.9.2015

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
1	Obec Choryně	omluven			
2	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Kučera Pavel Ing.	604 200 164	kucera@moravia.cz	
3	SZDC a.s. SSV — II—	CHALUPA TOFF R	606 704 747	chalupa@szdc.cz	
4	SZDC a.s.	BERNATIL RADEK	725 050 148	bernati18@szdc.cz	
5	SZDC a.s.	KUBINA JIRI Ing.	727 876 484	KUBINA J@SZDC.CZ	
6	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	PAULIK Petr Ing.	606 717 812	Paulik@moravia.cz	
7	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	HUBENY JAN ING.	605 229 155	hubeny@moravia.cz	
8	DO a.s., OLS, ROC ZLIN	KOČIS Zdeněk	725 782 531	Kocis@gr.cd.cz	
9	Moravia Consult Olomouc a.s.	VRÁNA Zdeněk	571 611 897	vrama@moravia.cz	
10	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	ČERNÁ IVANA	604 880 695	cerna@moravia.cz	
11	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Rech Petr	603 796 109	rechp@moravia.cz	
12	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Kubec Radek	731 192 682	kubec@moravia.cz	
13	ECOLOGICAL CONSULTING a.s.	VESELA TERESA	585 205 766	teresa.vesela@ecological.cz	
14	DEZA a.s. VAL. MEZIŘÍČÍ	PATAVA FRANTIŠEK	724 010 654	frantisek.patava@seznam.cz	
15	SZDC a.s., OLS Olomouc 5925	JACHAN František	724 248 711	jachan@szdc.cz	
16	SZDC a.s. OLS, SZET	Basel Stanislav	424 528 124	Basel@szdc.cz	
17	SZDC a.s. OLS SZET OLMOUC	ADAMEK LUBOMIR ING	602 489 211	ADAMEK LUBOMIR@SZDC.CZ	

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
18	SZDC, OŘ OLOMOUČ, ST OLOMOUČ	RÁTEK MICHAL	602776471	RATEK@SZDC.CZ	
19	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	KOLT MARJÁN	731742215	KOLT@MORAVIA.CZ	
20	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	SEPLÁČEK JAROSLAV	723641264	SEPLACEK@MORAVIA.CZ	
21	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	PROCHÁZKA VLADIMÍR	739243419	Prochazka@moravia.cz	
22	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	HODINA TOMAŠ	585570428	HODINA@MORAVIA.CZ	
23	OBEC LEŠNÁ	JAROMÍR ZAVADIL ING.ARCH	775989871	starosta@obec-lesna.cz	
24	SZDC, OŘ OLOMOUČ, SHT OL	KREJČÍŘOVÁ JANA	972742790	KREJCIROVA@SZDC.CZ	
25	SZDC, OŘ OLOMOUČ, TRŽ	BOCEK ALOIS	60674959	bocek@szdc.cz	
26	SZDC, OŘ OLOMOUČ, SEE	KUCÍK MARTIN	603721594	kucik@szdc.cz	
27	SZDC, OŘ OLOMOUČ, SEE	TOMÁŠEK BOHUMIL	606456658	tomasek@szdc.cz	
28	SZDC, OŘ OLOMOUČ, SEE	ODEHNAL PAVEL	721819721	odehnal@szdc-bmo.cz	
29	SZDC, OŘ OL	STEHLÍK MILAN	604384025	STEHLIK@SZDC.CZ	
30	SZDC, OŘ OL	HEJLÍK MIROSLAV	942244368	HEJLIS@SZDC.CZ	
31	SZDC, OŘ OL	CÍPŘAN ALEŠ	722421553	Ciprian@szdc.cz	
32	Moravia Consult	HLAVKA MILAN	733646605	hlavka@moravia.cz	
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					

ze závěrečného projednání připomínek v rámci schvalování aktualizace záměru projektu a aktualizace přípravné dokumentace stavby "ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ - HUSTOPEČE NAD BEČVOU".

Za investora: SŽDC, s.o., Stavební správa východ – V zastoupení HIS –
Ing. Jiří Dittmer

Za generálního projektanta: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. – Ing. Pavel Kučera

Dne 11.12.2015 proběhlo na MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. jednání ve věci vznesených připomínek jednotlivých orgánů a organizací SŽDC, s.o. a ČD, a.s., k aktualizované projektové dokumentaci výše uvedené stavby.

Stanoviska schvalovacích orgánů objednatele SŽDC, s.o., ČD, a.s. a reakce generálního projektanta (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.) jsou uvedeny přímo v textech u jednotlivých připomínek. Vyjádření zástupců generálního projektanta jsou zapsána červeně – kurzívou.

Jednotlivá vyjádření, se zpracovanými stanovisky, jsou nedílnou přílohou tohoto zápisu (jak v listinné, tak v digitální podobě). Jedná se tyto přílohy:

1. Připomínky SŽDC, s.o., GŘ, O6
2. Připomínky SŽDC, s.o., GŘ, O11 a O12
3. Připomínky SŽDC, s.o., GŘ, O14
4. Připomínky SŽDC, s.o., Správa žel. energetiky, ÚS Olomouc
5. Připomínky SŽDC, s.o., Správa žel. geodézie Olomouc
6. Připomínky ČD - Telematika, a.s.
7. Připomínky SŽDC, s.o., GŘ, O13
8. Připomínky SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc
9. Připomínky SŽDC, s.o., TÚDC (shodné připomínky s ČD - Telematika, a.s.)
10. Připomínky SŽDC, s.o., GŘ, O15
11. Připomínky ČD, a.s., ROJ žst. Olomouc

Poznámka:

Dokumenty, které ve svém závěru nejsou opatřeny podpisem či razítkem, byly projektantovi předány objednatelem cestou emailu v takové formě (otevřená verze), aby do ní mohli projektanti zpracovat své reakce. Jejich originální uzavřené verze (s výjimkou příloh č. 10 a 11) jsou uloženy jak u projektanta, tak u objednatele.

V Olomouci dne 11.12.2015

Za objednatele PD: Ing. Ing. Jiří Dittmer

Za zhotovitele PD: Ing. Pavel Kučera

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
(3)

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



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 11904/2015-SZDC-SSV-U1/Bař

Ze dne:

Naše zn.: 47754/15-SZDC-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 27. 11. 2015

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc**

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče

K předložené aktualizované přípravné dokumentaci máme následující stanovisko:

Navržené řešení je v souladu s požadavky uplatněnými v dopise č.j. 12437/14-O6 ze dne 18.3.2014. Jsou tedy splněny rozhodující požadavky Nařízení č. 1315/2013. Řešení je zároveň v souladu se souběžně zpracovávanou studií proveditelnosti. S navrženou koncepcí technického řešení tedy souhlasíme bez připomínek.

V předložené dokumentaci chybí náklady stavby a ekonomické hodnocení. Žádáme o jejich dodatečné zaslání.

Dopravní technologie (zpracoval Ing. Zeman, tel. 702 209 232)

- Dopravní schéma uvedené v Technické zprávě, jako příloha č. 2 dokumentu B.4.1 Dopravní řešení, neodpovídá rozsahu navržených kolejových úprav v žst. Lhotka. Dále je špatně proveden zákres návěstidel na návěstní lávce. Požadujeme opravit.

Dopravní schéma bude opraveno.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Není nám zřejmé, proč je vlečka RSM Olomouc prodlužována o 66 m, což je výrazně více než je délka ovlivněná stavebními úpravami. V předložené dokumentaci chybí zdůvodnění této úpravy.

Za provozovatele vlečky (ČD Cargo) byl dán požadavek na zachování už. délky koleje č. 14 (původní značení koleje), případně i její prodloužení. Díky změně konfigurace ve zhlaví (zkrácení koleje o cca 20 metrů) bylo navrženo, v souladu s rozhodnutím objednatele, její prodloužení v délce 41 metrů, jako kompenzace dotčení. Volný schůdný a manipulační prostor u plotu společnosti DEZA nebude narušen. Délka koleje v navrhovaném stavu nově činí 138 metrů, nyní 97 metrů.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Veliš, tel. 724 578 493)

- V dokumentaci je nutno upřesnit věcný rozsah stavby v žst. Lhotka n. B. Podle situací a technické zprávy (str. 14, 18) rekonstrukce kolejí č. 6, 8 a 10 není součástí stavby (navrhují se pouze úpravy GPK a rekonstrukce přípojí za nově vloženými výhybkami). Podle řezů a technické zprávy (str. 15) je na základě souhlasu investora součástí stavby též rekonstrukce kolejí č. 6, 8 a 10 na stávajícím podkladu.

Bude upřesněno.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- V související studii proveditelnosti se uvažuje se zrušením žst. Hustopeče n. B. V úseku km 16,033 až 16,193 (v koleji č. 2) tedy rekonstruovaná infrastruktura neodpovídá cílovému stavu. V dalším stupni dokumentace požadujeme prověřit, zda nedojde ke zmařeným investicím, a případně upravit hranice stavebních objektů železničního svršku, spodku a TV.

Bude doplněno do TZ.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Pozemní stavby, demolice, protihluková opatření, komunikace

(zpracoval Ing. arch. Andršt, tel. 724 951 970)

Bez připomínek.

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Zunt, tel. 727 876 501)

Obecně

S ohledem na nově navrhovaná elektronická zabezpečovací zařízení doplňte do všech dotčených PS návrh koordinace ochranných opatření proti přepětí u venkovních i vnitřních částí zabezpečovacích zařízení.

Návrh opatření bude doplněn do TZ.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

PS 01-28-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ

Doplňte situační schéma ŽST Hustopeče nad Bečvou

ŽST Hustopeče nad Bečvou se nachází v úseku, ve kterém nedošlo k žádným změnám nebo úpravám oproti předchozímu odevzdanému a schválenému stupni projektové dokumentace.

V ŽST Hustopeče nad Bečvou nedojde k doplnění nebo rušení žádných prvků SZZ. Vjezdová návěstidla 1L, 2L a Se1 až Se4 budou v rámci stavebních úprav kolejiště v rámci PS doplnění SZZ snesena a zpětně namontována, zůstanou však ve stávajících km polohách. Případné změny např. posun polohy návěstidel při situování apod. budou v rámci DSP opraveny v provozní dokumentaci OŘ Olomouc.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ

Doplňte, že bude navrženo nové SZZ 3. Kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavědlo s možností výhledového dálkového ovládání.

Formulace bude doplněna do TZ.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

PS 05-28-01 žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ

Doplňte situační schéma ŽST Valašské Meziříčí

Viz. PS 01-28-01. V tomto případě sice dojde k úpravě vjezdových návěstidel 1S, 2S ŽST Valašské Meziříčí – doplnění žlutého pruhu, poloha návěstidel ale zůstane zachována. Doplnění návěstního světla žlutého pruhu bude opraveno v rámci DSP do provozní dokumentace provozovatele.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

PS 02-28-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ

Upřesněte, že nové PZS v km 18,889 bude 3. kategorie dle ČSN 342650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky.

Upřesněte popis navrhovaných kolejových obvodů.

V PS nedošlo k žádným změnám nebo úpravám oproti předchozímu odevzdanému a schválenému stupni projektové dokumentace, nicméně bude upřesněno v TZ.

Jakub Satoria, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

PS 04-28-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ

Upřesněte popis navrhovaných kolejových obvodů.

Bude upřesněno v TZ.

PS 03-28-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS

Není zřejmý smysl tohoto samostatného PS.

V rámci jednotlivých provozních souborů zab. zař. musí být provedena příprava pro budoucí nasazení systému ETCS – zejména dosažitelnost potřebných informací v jednotlivých stavědlových ústřednách.

Pokud není v současnosti přenosová optická cesta do CDP Přerov (ani vybavený řídicí sál) tak nemá smysl dodávat v rámci této stavby samostatně vystrojenou skříň DOZ bez dalších vazeb.

V PS 03-28-02 nedošlo k žádným změnám nebo úpravám oproti předchozímu odevzdanému a schválenému stupni projektové dokumentace.

PS byl zařazen do objektové skladby PD dle tehdy platných zvyklostí (tak jak je tomu i u ostatních staveb). Jeho náplní je pouze ponechání rezervy prostorovém uspořádání SÚ a rezervy v napájecím zdroji SZZ. PS nemá VV a rozpočet.

Se souhlasem investora bude případně vypuštěn v dalším stupni PD.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.: 11904/2015-SZDC-SSV-U1/Bař
Ze dne: 6.11.2015
Naše zn.: 49957/2015-SZDC-O12
Vyřizuje: Bc. Milan Stehlík
Telefon: 972 741 043
Mobil: 601 387 025
E-mail: stehlikm@szdc.cz
Datum: 30.11.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“, souhrnné vyjádření k aktualizaci přípravné dokumentace

K předložené aktualizaci přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

a) oddělení technické (zpracovatel Bc. Milan Stehlík, tel. 972 741 043)

- 1) V části A Průvodní zpráva je v kap. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy v GVD 2014/ 2015 na str. 15 uveden rozsah pouze nákladní dopravy, požadujeme doplnit i osobní dopravu.

Rozsah osobní dopravy bude doplněn.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 2) V části B Souhrnná tech. zpráva SO 03-16-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční spodek Nový stav str. 40, jsou užívány nesprávné názvy vleček: „vlečka Deza“ a „ČD, a.s., RSM Olomouc“ požadujeme opravit i v návazných částech dokumentace na správné názvy dle úředního povolení: „DEZA Valašské Meziříčí“ a „Vlečka RSM Olomouc, ŽST Lhotka n. Bečvou“.

Bude opraveno.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

ČÁST B.4.1 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

- 3) V kap 2.2. Zabezpečovací zařízení ve stanici str. 6 je uvedeno: „... jízda vlaku na/z vlečky je zabezpečena vzájemnými „souhlasy“. Konstatování „souhlasy“ je nedostatečné, požadujeme popsat způsob jízdy na/z vlečky DEZA Valašské Meziříčí ve vztahu k obsluze zabezpečovacího zařízení.

Způsob jízdy bude detailněji popsán.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 4) V kap 2.2. Současná staniční technologie GVD 2014/ 2015 požadujeme doplnit technologii pro vlaky osobní dopravy a dopravní technologii pro obsluhu vlečky DEZA Valašské Meziříčí.

Dopravní technologie bude popsána.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 5) V kap. 4. Navrhovaný stav je uvedeno: „Dopravní technologie ŽST. Lhotka nad Bečvou a navazujících mezistaničních úseků nedozná změn.“ Požadujeme rozepsat např. způsob obsluhy nově zřízených pomocných stavědel, obsluhu vlečky DEZA Valašské Meziříčí apod.

Bude popsáno.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 6) V kap. 4.4. Elektrický ohřev výměn požadujeme doplnit výčet výhybek, které budou vybaveny EO.V.

Bude doplněno.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 7) V kap. 4.7. Trakční vedení požadujeme doplnit dělení TV do sekcí.

Bude doplněno.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 8) V příloze č. 2 nejsou zakreslena pomocná stavědla, chybně zakreslena kolej č. 101 – požadujeme opravit.

Dopravní schéma bude opraveno.

Radek Kubec, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

ČÁST D.D.1.1 STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

- 9) V Technické zprávě na str. 9 je uvedeno: „Nové vazební obvody mezi SZZ kolejiště SŽDC a DEZA, a.s. budou respektovat stávající způsob obsluhy, popsáný v „Přípojném provozním řádu pro dráhu – vlečku DEZA Valašské Meziříčí“ a „Staničním řádu železniční stanice Lhotka nad Bečvou“...“, tato konstatování jsou nedostatečná, požadujeme jednoznačně uvést způsob obsluhy staničního zabezpečovacího zařízení ve vazbě na obsluhu vlečky DEZA Valašské Meziříčí.

Problematika vazby mezi SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou a vlečkou DEZA Valašské Meziříčí byla projednávána na výrobních poradách při zpracování PD již v roce 2013. Uvedená věta z TZ pokračuje dále ... „aby nemusely být obvody SZZ vlečky DEZA a.s. upravovány“, což byla podmínka provozovatele vlečky. Z tohoto důvodu a v neposlední řadě i z důvodu, že ve stupni PD, který je předkládán k projednání – přípravná dokumentace – nelze předjímat typ zařízení, které bude potencionálním zhotovitelem (dodavatelem) technologie SZZ při realizaci dodán, bylo na těchto výrobních poradách dohodnuto, řešení, které je v PD zpracováno. Toto řešení bylo na výrobních poradách odsouhlaseno a při připomínkovém řízení nebylo rozporováno. V rámci aktualizace PD nebylo měněno.

Bude uvedeno v TZ.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 10) Požadujeme změnit základní polohu větve 11a křižovatkové výhybky č. 11a/b ve směru k výhybce č. 12.
Bude opraveno.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 11) Požadujeme změnit ovládání výhybek z pomocných stavědel (při dodržení předchozí připomínky) následovně:

- Pst1: 10, 12, 13 za podmínky 6/9+, 11a+, 11b+, Vk1-, Vk4+
- Pst2: 10, 11a, 12, 13 za podmínky 6/9+, 11b+, Vk1-, Vk4-

Bude opraveno.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 12) V příloze 3201 Situační schéma ŽST Lhotka nad Bečvou – nový stav je výkolejka Vk4 číslována v rozporu s článkem 533 předpisu SŽDC D1 – požadujeme opravit.

Název Vk souvisí s označením koleje ke které patří – v koo výkrese je označena číslem koleje i jako vlečka. Bude-li se jednat o vlečku, bude název Vk upraven.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

- 1) A. Průvodní zpráva; A.1. Identifikační údaje; A.1.1 Údaje o stavbě; A.1.1.2 Místo stavby;
Doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je dle předpisu SŽDC D1 a je na dvojkolejné elektrizované trati.“

Bude doplněno.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 2) A. Průvodní zpráva; A.2.1. Přehled vstupních podkladů; 4. Technické normy;
Je uvedeno: „... a IS NOR-MIS ČD.“.

Jedná se o stavbu SŽDC, kde platí předpisy SŽDC (viz eDAP).

Bude ze soupisu odstraněno.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 3) A. Průvodní zpráva; A.2.1. Přehled vstupních podkladů; 5. Interní předpisy, směrnice a vzorové listy, zejména;

Doplnit:

- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst

Bude do soupisu doplněno.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel p. Tomáš Marhold, tel. 972 325 457)

ČÁST B.8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

- 1) V celé dokumentaci je při specifikaci organizování drážní dopravy během výluk uváděno, že vlaky pojedou po koleji „oboustranně“. Tento výraz není při organizování drážní dopravy používán a požadujeme ho ve všech výskytech nahradit pojmem „obousměrně“.

Bude opraveno.

Ing. Petr Čech, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 2) V kap. 11) Požadavky na výluky veřejné dopravy v části Železniční doprava je uvedeno: „Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem operativního řízení provozu (OORP), oddělením výluk“. Vzhledem k organizační změně GŘ SŽDC od 01.01.2015 již není tento název platný. Z tohoto důvodu je nutné znění věty upravit: „**Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření budou průběžně konzultovány se SŽDC, Odborem operativního řízení a výluk (O11)**“.

Bude opraveno.

Ing. Petr Čech, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ing. Josef Hendrych
*náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu*



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 11904/2015-SZDC-SSV-U1/Bař

Ze dne: 13. 11. 2015

Naše zn.: 49756/2015-SZDC-O14

Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek

Telefon: 972 244 491

Mobil: 727 827 268

E-mail: plocek@szdc.cz

Datum: 26. 11. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Stavební správa východ
 Nerudova 1
 772 58 Olomouc

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

Odbor automatizace a elektrotechniky k přípravné dokumentaci výše uvedené stavby zasílá následující připomínky:

1. Zabezpečovací zařízení (zpracoval: Ing. Cipris, tel. č. 972 741 041)

A Průvodní zpráva

A. 4.12 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Zabezpečovací zařízení

ŽST Valašské Meziříčí

V km 24,233 je přejezd silnice III. třídy s přejezdovým zařízením světelným (PZS AŽD - 71) 3ZNI (P8052) z roku 1975, kontrola je umístěna v DK Valašské Meziříčí a technologie v RS v blízkosti přejezdu. Doplnit i do Souhrnné technické zprávy, kapitola B. 2.6 a do TZ, část. D_D_1.

Bude doplněno.

*Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
 Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.*

B Souhrnná technická zpráva – textová část

B. 2 Celkový popis stavby

B. 2.6 Základní technický popis staveb

B. 2.6.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ

V textu je uvedeno: „Vybudováno bude nové PZS reléového typu na přejezdu P8051 ...“. Předpokládám, že má být: „... reléového typu s elektronickou nadstavbou ...“. Totéž platí i o přejezdu v km 18,889 v t. ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou.

Zvážit, zdali bude zařízením ASHS vybavena celá místnost stavební ústředny nebo jen vybrané technologické skříně, resp. toto projednat s budoucím správcem ZZ (SZDC s. o., OR Olomouc).

V TZ bude u obou PZS doplněno – „Vybudováno bude nové PZS reléového typu s elektronickými prvky“. Problematika ASHS se týká spíše profese sdělovacího zařízení. Vybavení technologických místností (SÚ a místnost zdrojů) ŽST Lhotka nad Bečvou bylo projednáváno na výrobních poradách při zpracování PD již v roce 2013. Toto řešení bylo na výrobních poradách odsouhlaseno a při připomínkovém řízení nebylo rozporováno. V rámci aktualizace PD nebylo měněno.

Bude event. upřesněno v dalším stupni PD.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D Technologická část

D. D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Technická zpráva

3 Technická část

3.1 Navrhované řešení zabezpečovacího zařízení

3.1.3 Staniční zabezpečovací zařízení

3.1.3.2.1 PS 03-28-01.1 žst. Lhotka nad Bečvou, definitivní stav

Pro správné stanovení délky rozhledu D_z před přejezdem v km 21,815, vybaveným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, je třeba doplnit zatřídění pozemní komunikace (funkční třída dle ČSN 73 6110). Přípomínka platí i pro přejezd v km 18,889 v t. ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou.

Oba přejezdy byly stavebně upravovány a výpočet D_z byl prováděn pro místní komunikace funkční skupiny C ve smyslu ČSN 73 6110 tab. 1 tedy pro rychlost silničního vozidla před přejezdem 30 km/h. Označení komunikace v situačních schématech bylo ponecháno ze stávajících evidenčních listů přejezdů. Označení dle ČSN 73 6110 bude doplněno v situačních schématech definitivního stavu.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Doplnit popis obsluhy vlečky DEZA a.s. Pokud má být zachován při jízdě vlaku z/na vlečku stávající způsob telefonického dorozumívání, je třeba tuto skutečnost doložit souhlasem Odboru základního řízení provozu GŘ SŽDC (O12), s vyjádřením, že je to akceptovatelné i pro budoucí zapojení předmětné ŽST do systému DOZ z CDP Přerov. Použití telefonického způsobu dorozumívání mimo jiné vyžaduje použití povinně dokumentovaného úkonu při stavění dotčených cest dle ZTP JOP.

Z našeho pohledu je třeba ale zajistit vazbu mezi zabezpečovacím zařízením stanice a vlečky DEZA, zejména s odkazem na Vyhlášku č. 177/1995 Sb., v platném znění, zejména par. 23 a TNŽ 34 2620, z čehož vyplývá povolená traťová rychlost po koleji č. 2. Toto bude mít vliv na propustnost zhlaví, kde je vlečka zaústěna, resp. celé koleje č. 2.

Problematika vazby mezi SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou a vlečkou DEZA Valašské Meziříčí byla projednávána na výrobních poradách při zpracování PD již v roce 2013. Z důvodu podmínky provozovatele vlečky upravovat stávající SZZ vlečky a v neposlední řadě i z důvodu, že ve stupni PD, který je předkládán k projednání – přípravná dokumentace – nelze předjímat typ zařízení, které bude potencionálním zhotovitelem (dodavatelem) technologie SZZ při realizaci dodáno, bylo na těchto výrobních poradách dohodnuto, řešení, které je v PD zapracováno. Toto řešení bylo na výrobních poradách odsouhlaseno a při připomínkovém řízení nebylo rozporováno. V rámci aktualizace PD nebylo měněno.

Požadavky na vazbu mezi nově budovaným SZZ ŽST a stávajícím SZZ vlečky DEZA Valašské Meziříčí, navrhujeme ponechat formulované v TZ. Původní text - „Nové vazební obvody mezi SZZ kolejiště SŽDC a DEZA, a.s. budou respektovat stávající způsob obsluhy, popsany v „Přípojovém provozním řádu pro dráhu – vlečku DEZA Valašské Meziříčí“ a „Staničním řádu železniční stanice Lhotka nad Bečvou“ tak, aby nemusely být obvody SZZ vlečky DEZA a.s. upravovány“. Nový Text - „Nové vazební obvody mezi SZZ kolejiště SŽDC a DEZA, a.s. budou respektovat stávající způsob obsluhy, popsany v „Přípojovém provozním řádu pro dráhu – vlečku DEZA Valašské Meziříčí“ (souhlasy S11 až S33) a „Staničním řádu železniční stanice Lhotka nad Bečvou“ modifikovaný na nový stav kolejiště ŽST Lhotka nad Bečvou tak, aby nemusely být obvody SZZ vlečky DEZA a.s. upravovány“. Konkrétní obvodové řešení bude vyprojektováno až ve stupni dPSŘ (realizační dokumentaci zhotovitele).

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

3.1.3.3.2 PS 05-28-01.2 žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ

Upřesnit větu: „Součástí provizorního zabezpečovacího zařízení je demontáž všech venkovních prvků stávajícího SZZ“.

Věta znamená, že v rámci PS 05-28-01.2 budou demontovány venkovní prvky stávajícího SZZ ŽST Valašské Meziříčí dotčené stavebními úpravami kolejiště. Neznamená to tedy, že budou demontovány všechny stávající prvky SZZ v celé ŽST.

Bude vhodněji formulováno v TZ.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Výkresová část (společná pro všechny PS)

Výkresová část musí být v souladu zejména s TNŽ 34 2602 Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení, viz připomínky k jednotlivým výkresům.

v. č. 1601 **Dispozice SÚ ŽST Hustopeče nad Bečvou**

- doplnit orientaci dispozice vůči kolejišti.

Bude doplněno.

v. č. 2121 **Polohopisný výkres přejezdu „D“, km 18,889**

- doplnit legendu použitých prvků zabezpečovacího zařízení, které nejsou součástí TNŽ 34 5542.

Bude doplněno.

v. č. 2211 **T. ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, stávající stav**

- doplnit traťové rychlosti a zábrzdné vzdálenosti,
- doplnit km polohy hlavních návěstidel,
- doplnit způsob zabezpečení přejezdu.

Bude doplněno.

v. č. 2201 **T. ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, nový stav**

- doplnit traťové rychlosti a zábrzdné vzdálenosti.

Bude doplněno.

v. č. 3201 **Situační schéma ŽST Lhotka nad Bečvou – nový stav**

- vlečka DEZA, dokreslit kolejiště, návěstidla (?), doplnit sklonové poměry a staničení,
- doplnit návěst „Očekávejte rychlost 120 km/h“ na vjezdovém návěstidle 1L,
- návěstidla Se21 a 2S odsunout od sebe, splývají v jedno,
- vyznačit funkcionalitu VNPN uvedenou v TZ,
- potvrdit označení výkolejky Vk4 na koleji vlečky RSM.

K jednotlivým bodům:

- *Kolejiště vlečky DEZA Valašské Meziříčí je nakresleno v rozsahu potřebném pro situační schéma ŽST Lhotka nad Bečvou a pro posouzení návazností mezi oběma kolejišti. Při zpracování výkresu bylo nutno na místním šetření ověřit skutečný stav, protože se nepodařilo získat hodnověrný podklad pro překreslení. Bude řešeno v dalším stupni PD.*
- *Problematika VCO byla projednána na výrobních poradách a je popsána v záznamech z těchto jednání. Návěst očekávejte rychlost 120 km/h na návěstidle 1L nebyla požadována. Vzhledem k tomu, že se k této úpravě váže i doplnění indikátoru na návěstidle L1 a znamená to navýšení rozpočtových nákladů stavby (cca 200 tis. Kč) je doplnění možné po souhlasu investora.*
Rozhodnutí objednatele: Bude akceptováno.
- *Bude opraveno.*
- *V době zpracování neměl zpracovatel k dispozici směrnici SŽDC k zapracování funkcionality VNPN. V TZ je zdůvodněno, počítá se se zřízením této funkcionality z kolejí 6, 8 a 10 – využití počítacích bodů PočN. V aktualizaci PD nebylo měněno. V současné době je již směrnice vydána. Do situačního schéma bude doplněna k příslušným návěstidlům značka této funkcionality – v TNŽ 34 5542 není definována, bude tedy zvolena projektantem (vykřičník) a vysvětlena v legendě „Použité značky“.*
- *Název Vk souvisí s označením koleje ke které patří – v koo výkrese je označena číslem koleje i jako vlečka. Bude-li se jednat o vlečku, bude název Vk upraven.*

v. č. 3211 **Situační schéma ŽST Lhotka nad Bečvou – stávající stav**

- doplnit traťové rychlosti a zábrzdné vzdálenosti,
- doplnit názvy sousedních dopravních,
- doplnit km polohu krajní výhybky 31, resp. 32,
- doplnit označení výstražníků u přejezdu P8051.

Bude doplněno.

v. č. 3221 **Situační schéma přejezdu „B“, km 21,815**

- doplnit výstražné skříně vč. nasměrování tak, jak je na výkrese č. 2221.

Bude doplněno.

v. č. 3601 Dispozice výpravní budovy ŽST Lhotka nad Bečvou

- doplnit orientaci dispozice vůči kolejišti.

Bude doplněno.

v. č. 4211 T. ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, stávající stav

- doplnit traťové rychlosti a zábrzdňé vzdálenosti,
- doplnit km polohy hlavních návěstidel,
- doplnit způsob zabezpečení přejezdu.

Bude doplněno.

Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

2. Elektrotechnika a energetika, (zpracoval: Ing. Plocek, Bc. Valníček, Dalešický, Ing. Dostál)

Obecně se v technických zprávách odvoláváte na Směrnici SŽDC č. 50, upozorňujeme, že Směrnice SŽDC č. 50 byla zrušena a nahrazena předpisem Zam1, opravte v textu.

Bude opraveno.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

V protokolu o určení venkovního osvětlení výpočtu osvětlení dráhy má být prostor nástupiště osvětlen na hodnotu $E_m=20lx$. Ve výpočtu osvětlení je prostor nástupiště přesvětlen o cca 35%, požadujeme zdůvodnit proč je hodnota osvětlení překročena. (Ing. Plocek, 972 244 491)

Výpočtem byla zjištěna hodnota $E_m=27lx$. Při výpočtu byla uvažována rovněž varianta s menším počtem stožárků – snížení o jeden osvětlovací stožár, v tomto případě nevycházely hodnoty E_m a $E_{min}/E_m (U0)$ dle ČSN a schváleného protokolu. Při použití svítidel s LED technologií lze svítivost svítidla upravit velikostí sytícího proudu, jeho počáteční nastavení je možno snížit, čímž se sníží celková svítivost svítidla. Výpočet uvažuje se standardním počátečním nastavením sytícího proudu. V dalším stupni PD bude toto uvedeno.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

Žst. Lhotka nad Bečvou, EOv

V dalším stupni dokumentace požadujeme schéma rozvaděčů REOV.

Dále v rámci zabezpečení proti krádeži požadujeme zajištění rozvaděčů REOV pomocí dveřních kontaktů jejichž signál půjde prostřednictvím DDTS na řídicí dispečerské pracoviště. Předpokládáme, že bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

Bude doplněno v dalším stupni PD.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

V dalším stupni dokumentace požadujeme uvést v technické zprávě dělicí místa mezi jednotlivými správcí instalovaného zařízení. Přípomínkou je poukazováno na dělicí místa v systému DDTS. PLC umístěná v rozvaděčích REOV, ROV jsou ve správě SEE a další komponenty za Ethernetovým výstupem z PLC jsou ve správě SSZT.

Bude doplněno v dalším stupni PD.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Do technické zprávy podrobněji popsat způsob dálkového dohledu EOv (DDTS)

Bude doplněno.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Směrnici SŽDC TS 2/2008 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty uvést do předpisů v technické zprávě. (Bc. Valníček, 972 741 487)

Bude doplněno.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D.D.3.1 DDTS ŽDC

Dokumentace neobsahuje tabulku povelů a informací, doplňte. (Dalešický, 972 244 479)

Bude doplněno.

B.10.2 Korozní průzkum

Vzhledem ke zjištěné agresivitě prostředí (až IV. stupeň ... velmi vysoká) doporučujeme přijmout veškerá navrhovaná opatření k zajištění potřebné životnosti stavby i veškerých úložných zařízení v její blízkosti. Nad rámec navrhovaných měření po ukončení rekonstrukce bude třeba provést rovněž měření na nyní navrhovaném produktovodu Loukov-Sedlnice (související stavba – křížení v km 20,062), bude-li tento proveden z vodivého materiálu a již realizován.

V návaznosti na výsledky korozního průzkumu a zjištěné velikosti zdánlivé rezistivity půdního a horninového prostředí a zejména zjištěné velikosti stejnosměrných elektrických polí, doporučujeme věnovat korozní problematice trvale zvýšenou pozornost, zejména:

- 1.) Při realizaci ukolejnění elektrických zařízení, mostů, propustků, zdí, gabionů, ochranných sítí sanace skal a protihlukových zdí nutno dodržet veškerá opatření přijatá k odolnosti a zabezpečení stavby.
- 2.) Při návrhu a realizaci základů trakčních podpěr a jejich výztuže je nutné postupovat podle ustanovení ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2, ČSN EN 50162, ČSN EN 206-1, ČSN EN 13670 a platných TKP (kapitoly: 17, 25A, 31). Kontrolu kvality betonu zaměřit kromě pevnostních parametrů také na jeho potřebné parametry z hlediska nasákavosti a mrazuvzdornosti. (Ing. Dostál, 972 244 476)

Projektanti realizační dokumentace budou věnovat korozní problematice trvale zvýšenou pozornost a budou povinni výše uvedené dodržovat a akceptovat.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

3. Sdělovací zařízení, (zpracoval: Ing. Mádr, 972 741 187)

B.2.6.7 Radiové spojení

B.2.6.8 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

Není řešeno, jak budoucí plánované ovládání z CPD ovlivní stávající zařízení MRS a TRS – zda je není třeba na toto dálkové ovládání připravit (upravit).

Bude doplněno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Dále je třeba zvážit, zda nebude do zabezpečovacího zařízení doplňována funkce VNPN. V takovém případě by byla potřeba vazba mezi zabezpečovacím zařízením a TRS.

Bude doplněno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

U popisu současného stavu chybí informace o konkrétním provozovaném zařízení.

Bude doplněno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D_D_2_01

PS 02-14-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel

PS 04-14-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel

Pokud je VR – traťový rádiový systém pro energetiku myšleno systém SOE, tak tento systém byl bez náhrady zrušen.

Bude opraveno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D_D_2_07 – Schéma přenosového zařízení

V technické zprávě je zmíněno přenosové zařízení SDH s rychlostí STM-16, ve schématu je uvedeno pouze STM-4. Není uvedeno, kam bude dále přenosové zařízení připojeno.

Bude opraveno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D_D_2_10 – Přehledové schéma kamerového systému

Venkovní kamery na nástupištích jsou připojeny metalickým kabelem FTP. Není uvedena jeho délka, takže není jasné, zda nebude překročena maximální délka kabelu pro síť ethernet. Dále jsou u těchto kamer znázorněny přepětové ochrany v napájení. Datový kabel FTP ale takto ošetřen přepětovými ochranami není. Navrhujeme zvážit řešení, kdy pro připojení venkovních kamer bude použit optický kabel.

Bude opraveno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

VÁŠ DOPIS ZN.: 11904/2015

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): 12264/2015-SŽDC-SŽE-ÚS OLC

POČ. LISTŮ:

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Ing. Michalík

TEL.: 972740450

FAX: 972741722

E-MAIL: michalik@szdc.cz

DATUM: 25.11.2015

SŽDC, s.o.
Stavební správa východ

Ing. Bařinková
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Věc: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí-Hustopeče n.B. – vyjádření k přípravné dokumentaci

K předložené přípravné dokumentaci výše uvedené stavby nejsou ze strany SŽE ÚS Olomouc zásadní připomínky.

Vzhledem k navýšení stávajícího rezervovaného příkonu (RP) v žst. Lhotka nad Bečvou, doporučujeme v dalším stupni projektové dokumentace požádat ČEZ o stanovisko k navýšení RP. SŽE nepředpokládá - vzhledem k malé hodnotě navýšení RP - negativní stanovisko ze strany ČEZ.

Bude řešeno v dalším stupni PD.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Na základě nových skutečností a zkušeností s regulací odebíraného výkonu prostřednictvím regulátoru RAMEZ a softwarovým vypínáním výhybek přes systém DDTS v rámci regulace, doporučuji zvážit změnu použití regulátoru v kompenzačním rozvaděči na typ RAMEZ a počítat v dalším stupni projektu s regulací EOV v žst. Lhotka n.B.

Bude řešeno v dalším stupni PD.

Ing. Vladimír Procházka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ing. Michalík Jaroslav
přednosta SŽE ÚS O L O M O U C

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc, P.O.BOX č. 29, Nerudova 1, 772 11 Olomouc

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

Dobrý den,

zasíláme vám připomínky k předložené přípravné dokumentaci výše uvedené stavby:
(NAŠE ZN: 2148/2015-SŽDC-SŽGOL-OLC)

Připomínky Správce ŽBP : (Ing. K. Komínek) – připomínky jsou uvedeny v příloze tohoto mailu – viz Přepis níže:

Dle směrnice č. 11/2006 by mělo být členění geodetické dokumentace pro přípravu stavby označeno písmenem I (nikoli G).

Je již 10 let známo, že Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 JE Z HLEDISKA ZNAČENÍ V ZÁSAVNÍM ROZPORU s obecnou vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, vč. akceptace vyhl. č. 62/2013 Sb.

Vzhledem k faktu, že obecné stavební úřady ve velké většině NEAKCEPTUJÍ EXISTENCI VYHLÁŠEK SŽDC, striktně vyžadují důsledné dodržení obecně platných vyhlášek a zákonů ČR, a vzhledem k faktu, že zhotovitel PD musí objednateli garantovat správnost dokumentace pro vydání ÚŘ, považujeme připomínku za bezpředmětnou, na níž nebude reagováno.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Připomínky Správce PPK: (Ing. L. Vavrečka)

Není dodržen TKP čl. 8.1.2 a to ale ze strany SŽDC jako objednatele, protože ve stavební části u jednotlivých stavebních objektů je v technické zprávě část D.E.1.1. čl. „Zajištění PPK“ uvedeno, že zpracování projektové dokumentace na zajištění prostorové polohy koleje je nutno řešit smluvně mezi stavebníkem a zhotovitelem stavby. Vlastní dokumentace zajištění prostorové polohy stavby není součástí této PD

Přitom čl. 8.1.2 TKP uvádí: *Při osazení zajišťovacích značek na stavbách, kde stožáry trakčního vedení nejsou předmětem rekonstrukce (tj. zůstávají stávající) se provede definitivní zajištění koleje nejpozději v přípravné fázi stavby. Musí být součástí projektové dokumentace stavby.*

Dokumentace PPK je zpracovávána v rámci zcela jiného stupně dokumentace – tj. projektu stavby. Jedná se o návrh definitivní dokumentace PPK. Tato dokumentace však není předmětem zadání aktuálního stupně dokumentace.

Stožáry trakčního vedení jsou v celém úseku předmětem rekonstrukce a proto i tato připomínka je irelevantní.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Část bezстыková kolej v technické zprávě, část D.E.1.1

Zřízení bezстыkové koleje a postup při přejímce těchto prací řeší mimo uvedený předpis SŽDC S3/2 i příloha předpisu SŽDC SR 2/1 (S). O ní není v TZ ani v žádném z uvedených podkladů ani zmínka – kompletní dokument ke stažení na stránkách SŽDC uvedená služební rukověť je od 22. dubna 2013 veřejně dostupná na internetových stránkách SŽDC, a to včetně funkčního odkazu na tabulku (viz odkaz).

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html?category=all&prescriptline=SR&sequencenumber=2%2F1%28S%29&title=&effectivefrom=all>
<http://www.szdc.cz/provozuschopnost-drahy/technicke-pozadavky/zeleznicni-svrsek/soubory-kestazeni/postup-praci.html>

Zřízení BK, resp. předpis stanovující podmínky pro zřízení BK, je předmětem realizace stavby a tedy Projektu stavby. V rámci Přípravné dokumentace (Dokumentace pro územní rozhodnutí) nemá význam a jeho uvedení má pouze informativní charakter.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Připomínky Odd. investiční geodézie :

Ke kontrole byla předložena pouze uzavřená forma (*.pdf) geodetické dokumentace PD.

Tato dokumentace nebyla ověřena ÚOZI zhotovitele PD.

Po zpracování všech připomínek, které se promítnou do geodetického zaměření, požadujeme předložení ke kontrole kompletní část I- Geodetická dokumentace

Tištěná dokumentace bude ověřena ÚOZI zhotovitele PD.

Digitální dokumentace bude předána na CD v otevřené formě (*.dgn a *.xls).

Dokumentace byla na připomínkové řízení předána v podobě dle specifikace a požadavku objednatele. Ve výsledném provedení po připomínkovém řízení budou veškeré výše uvedené požadavky zhotovitelem akceptovány, neboť se jedná o standardní způsob zpracování PD.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

S pozdravem

Ing. Jaroslav Eichler

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa železniční geodézie Olomouc

vedoucí oddělení investiční geodézie

Nerudova 1, 772 58 OLOMOUC, Mobil: 724 932 340

SŽDC, s.o.,
Stavební správa východ,
Nerudova1
772 58 Olomouc

Váš dopis zn./ze dne	11904/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař 6.11.2015	Vyřizuje	Martin Cícha
Naše č.j.:	23074/2015-O	Tel.	+ 420 602 519 538
Datum	26.11.2015	e-mail	martin.cicha@cdt.cz

Věc: vyjádření k PD stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

ČD – Telematika odbor výstavba skupina Olomouc má k předloženému záznamu z porady ke zpracování přípravně dokumentaci „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ tyto připomínky:

K části Železniční sdělovací zařízení

- PS 06-14-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení
 - Ve schématu V žst. Valašské Meziříčí je potřeba dokreslit Switch Cisco Catalyst 2960 s 24 porty pro potřeby připojení technologické sítě.
 - Vyšetřené SDH z žst. Valašské Meziříčí požadujeme umístit na konci stavby do žst. Hustopeče. Nové SDH umístit do žst. Lhotka nad Bečvou

Bude opraveno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace
 - dokreslit výpich do schématu MK do pracoviště ČD Cargo SOKV Ostrava.

Bude opraveno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Na vědomí: SŽDC, s.o., TUDC Praha

S pozdravem


ČD-Telematika
ČD-Telematika a.s.
Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3
DIČ: CZ61459445, Tel.: +420 5/2 225 555
cdt@cdt.cz, www.cdt.cz

127

.....
Martin Cícha
Úsek servis infrastruktury
Odbor výstavba Olomouc

Váš dopis zn.: 11904/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař

Ze dne: 6. 11. 2015

Naše zn.: 51061/2015-SŽDC-O13

Vyřizuje: Ing. Kubina

Telefon: 972 762 022

Mobil: 727 876 484

E-mail: kubina@szdc.cz

Datum: 3. 12. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, připomínky k aktualizaci přípravné dokumentace

V rámci posouzení aktualizace **přípravné dokumentace** máme k předložené dokumentaci za SŽDC GŘ O13 následující připomínky.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

D.E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO XX-17-XX Železniční svršek (zpracoval Ing. Kubina, tel. 972 762 022, KubinaJ@szdc.cz)

- Původní připomínka (3420/14-O13 ze dne 28. 2. 2014) ke zvýšení rychlosti V_{100} ze 135 km/h na 140 km/h a V_{130} ze 140 km/h na 145 km/h v dalším stupni dokumentace (celý řešený úsek kromě hustopečského zhlaví v žst. Lhotka n. B.) zůstává v platnosti. Toto bylo projednáno na poradách a také je to uvedeno v technické zprávě.

Ověření možnosti zvýšení rychlosti na $V_{100} = 140$ km/h a $V_{130} = 150$ km/h ve směrovém oblouku v km 17,536 - 17,784 platí.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Upravte návrh (rozsah zřízení bezстыkové koleje) tak, aby byl dodržen předpis SŽDC S3/2 čl. 138 – minimální vzdálenosti konců bezстыkové koleje od koncových (počátečních) styků výhybek. Jedná se o napojení vlečky DEZA za výhybkou č. 23, o napojení vleček DEZA a ČD RSM za konci křížovatkové výhybky č. 11 a o napojení kolejí č. 6, 8 a 10, které budou zůstávat stykované.

Bude upraveno.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- V dalším stupni dokumentace bude upřesněna specifikace lepených izolovaných styků (LIS) dle předpisu SŽDC S3 díl XIV čl. 43 – požadavek na použití LIS s tepelně upravenou hlavou kolejnice.

Bude doplněno do TZ.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 05-17-01 Výstroj trati (zpracoval Ing. Kubina, tel. 972 762 022, KubinaJ@szdc.cz)

- V dalším stupni dokumentace, kde bude výstroje tratě zpracována podrobněji, bude doplněna informace o osazení staničnicků se žlutým podkladem (před přejezdy se zabezpečovacím zařízením) dle SŽDC D1 čl. 1168, 1171, 1172.

V dalším stupni PS bude doplněno.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Tabule s názvem stanice umístěné před vjezdem do žst. Lhotka nad Bečvou přemístíte do objektu orientačního systému. Tyto tabule nemají funkci návěsti. Svým významem a barevným provedením tvoří součást orientačního systému.

Ve všech dokumentacích, dosud zpracovaných MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., jsou tyto tabule součástí objektu výstroje trati. Problematika bude dořešena v rámci zpracování projektu stavby.

Zdeněk Kraus, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Ve zprávě je uvedeno, že tabule budou osvětleny. Pokud budou tabule umístěny ještě před zhlavím (v traťových kolejiích případně v záhlaví), tak se běžně nenavrhuje samostatné osvětlení pro tyto tabule. Pokud budou umístěny na zhlaví, je možné využít osvětlení zhlaví, ale samostatné osvětlení těchto tabulí taktéž nebývá běžné. Problematiku osvětlení konzultujte s odborem automatizace a elektrotechniky O14, případně s Ing. Šimánkovou (O13).

Tabule nebudou samostatně osvětleny. Bude využito osvětlení zhlaví.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Železniční spodek a geotechnický průzkum (zpracoval Ing. Bernatík, tel. 972 762 485, Bernatik@szdc.cz)

Geotechnický průzkum

- Geotechnický průzkum odpovídá svým rozsahem (kopané sondy a statické zatěžovací zkoušky po vzdálenostech cca 400 m) spíše předběžnému průzkumu. Z geotechnických zpráv není jasné, zda se jedná o předběžný nebo podrobný průzkum. Požadujeme upřesnit druh průzkumu a nejpozději do další fáze projektové dokumentace doplnit rozsah průzkumných metod tak, aby odpovídal předpisu SŽDC S4.

Jedná se o průzkum nutný pro realizaci daného stupně dokumentace. Rozsah průzkumu bude uveden do souladu s předpisem SŽDC S4 v dalším stupni dokumentace realizací doprůzkumu pro PS.

Ing. Antonín Kropáček, GEOTEC GS a.s.

- V části B_10_1_E Návrh konstrukce pražcového podloží, příloze 2 opravte „modul přetvárnosti sypaniny - štěrkodrt' frakce 0/32 mm Edef při $I_D = 0,95$ “ na „modul deformace sypaniny ...“.

Bude opraveno.

Ing. Antonín Kropáček, GEOTEC GS a.s.

Návrh pražcového podloží

- Zdůvodněte návrh typu pražcového podloží 2.1, Z2.1 a Z4.1 používající minerální směsi. Ve výpočtech tohoto typu pražcového podloží na únosnost je chyba ve výsledném modulu přetvárnosti na vrstvě z minerální směsi (chybně zadaná hodnota k_3). Dle mých propočtů vyhoví z hlediska únosnosti i štěrkodrt' hutněná na $I_D=0,95$ o stejné mocnosti. Ze kterého kamenolomu (resp. mísíciho centra) by se vozila minerální směs a odkud štěrkodrt'? Výroba minerální směsi je náročnější než výroba ŠD (míchání z několika frakcí kameniva), což docela zvyšuje cenu tohoto stavebního materiálu. Za minerální směs se nepovažuje MZK. Z důvodu vysokých nákladů na pořízení minerální směsi, její dostupnosti a náročnější manipulaci při přepravě, skladování a pokládání (finišer) požadujeme navrhnout namísto minerální směsi štěrkodrt' fr. 0/32 ($I_D = 0,95$, Edef = 80 MPa), v tloušťce stejné, jako se navrhovala u minerální směsi.

Hodnota k_3 bude opravena. V případě návrhu konstrukce s minerální směsí je v tomto případě využívána i nepropustnost této vrstvy, proto zpracovatel trvá na svém návrhu. Předepsání výrobce MS by zavazovalo budoucího zhotovitele, což považujeme za nepřijatelné.

Ing. Antonín Kropáček, GEOTEC GS a.s.

Část D.E.1.1.2 – železniční spodek

Technická zpráva

- Kap. 7.3.1.2: viz připomínka k návrhu pražcového podloží uvedená výše. Připomínka se týká také kap. 8.3.1.2, 9.3.1.2,

V případě návrhu konstrukce s minerální směsí je v tomto případě využívána i nepropustnost této vrstvy, proto zpracovatel trvá na svém návrhu.

Ing. Antonín Kropáček, GEOTEC GS a.s.

- Kap. 7.3.1.2, odst. 2: Upravte odkaz na technické požadavky, které musí splňovat výztužné geomříže. Odkaz na předpis SŽDC S4, přílohu 12 je chybný (pouze pro geotextilie a geomembrány), pro veškeré geosyntetické materiály uvádějte odkaz na OTP „Geosyntetické výrobky v tělese železničního spodku“.

Přípomínku akceptujeme, bude opraveno.

Ing. Antonín Kropáček, GEOTEC GS a.s.

- Kap. 7.3.1.2, odst. 2: Bylo v rámci přípravy stavby ověřováno, kolik je potřeba směsného pojiva (vápno-cement v poměru 1:1) a zda vůbec zlepšením zeminy bude dosaženo nenamrzavosti zlepšené zeminy, tj. CBR větší než 47, aby mohla zlepšená zemina promrznout z 1/3 své tloušťky? Pokud ne, doplňte. Z posledních příprav staveb totiž vychází najevo, že požadovaného CBR se těžko dosahuje a tomu je potřeba přizpůsobit jak druh pojiva, tak i jeho obsah.

Zjištění CBR a návrh receptury bude proveden v následném stupni realizační dokumentace. V tomto případě se jedná o stupeň dokumentace pro ú z e m n í řízení.

Ing. Antonín Kropáček, GEOTEC GS a.s.

Podélný řez

- Z podélného řezu nejsou patrné úroveň pláň tělesa žel. spodku a zemní pláň, jakožto i typ pražcového podloží, min. vzdálenost od dna odvodnění po okraj zemní pláň, resp. pláň tělesa žel. spodku, vyústění odvodnění (na terén, do propustku atd.). Požadujeme doplnit.

Bude doplněno.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Většina vsakovacích a odpařovacích příkopů je navržena v podélném sklonu. Jak je upravena nejnižší část takového příkopu a má voda v této části příkopu možnost odtéct na terén? Pokud voda nemá kam odtékat, bude potřeba v nejnižším místě příkopu navrhnout vsakovací objekt (šachta, rýha) nebo příkop nadimenzovat tak, aby pojal vodu z 15 minutového intenzivního deště, a doložit výpočtem rozměry vsakovacího objektu nebo příkopu.

Podrobnější řešení odvodnění bude provedeno v dalším stupni dokumentace. Příkopy budou upraveny do sklonu 0 promile nebo budou navrženy vsakovací objekty.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Vsakovací a odpařovací příkop v km cca 16,98-17,08 by šel odvodnit do propustku v km 16,953. Proč tak není navrženo?

Příkop bude vyústěn do propustku.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Situace

- V km cca 20,875 se trasuje kanalizace od výpravní budovy do koleje a končí mezi kolejemi 1 a 3 (tlustá hnědá čára). Kanalizace pak pokračuje mezi kolejemi 2 a 4, kde dle zákresu buď končí anebo se napojuje na trativod, obě varianty jsou nepřípustné. Upravte zakreslení a popište v TZ.

Kanalizace je napojena na svodné potrubí. V situaci nebyla pouze omylem zobrazena (omyl v nastavení referenčních výkresů).

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Část D.E.1.2 – nástupiště

- Doplňte požadavek na únosnost základové spáry pod nástupištní zídou 20 MPa.

Bude doplněno.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Dejte do souladu tloušťky vrstev v odkazové čáře nástupištím prefabrikátem (podkladní beton tl. 100 mm a podsypná vrstva tl. 100 mm) a samotnou kótou (podkladní beton 120 mm, podsypná vrstva není zakreslená). Podkladní beton pod L prefabrikátem u koleje č. 2 dejte rovnou na zlepšenou zeminu (tj. bez podsypné vrstvy), u koleje č. 1 dokreslete podsypnou vrstvu.

Vrstva podkladního betonu bude přímo na zemní pláni / zlepšené zemině.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Část D.E.1.3 – přejezdy

- Přejezd km 18,889: Zřízení přejezdové konstrukce v šířce 6 m, přičemž navazující komunikace je účelová a nezpevněná šířky 3 m, nabádá řidiče k možnému křížení právě v oblasti přejezdu. Takto navržené řešení považujeme za abnormálně nebezpečné a požadujeme řešení upravit. Zákon 13/1997 Sb. §37, odst. 5, poslední věta se na tento případ nevztahuje. Upravte šířku přejezdové konstrukce tak, aby byla shodná s šířkou navazující komunikace

Tento přejezd se nachází v úseku, ve kterém nedocházelo k žádným změnám oproti předchozímu odevzdanému a schválenému stupni projektové dokumentace.

Dle zákona 13/1997 Sb. §37, odst. 3 „Pokud šířka silnice nebo místní komunikace na přejezdu neodpovídá šířce jejích přilehlých úseků, je vlastník dráhy povinen přejezd při jeho rekonstrukci přiměřeně rozšířit; u silnic a místních komunikací užších než 5 m musí být na přejezdu zachována volná šířka alespoň 5 m“.

Tato podmínka je stanovena i v ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody odst. 5.1.2 – „U silnic a místních komunikací (s výjimkou přejezdů samostatných cyklistických stezek a přechodů) užších než 5 m musí být na přejezdu zachována volná šířka alespoň 5 m“.

Ani zákon ani norma neumožňuje požadované zúžení šířky přejezdu na hodnotu menší než 5 m.

Dle podmínek zákona a ČSN může být přejezdová konstrukce zúžena na 5,40 m dle násobku modulu vnitřních přejezdových panelů š. 0,60 m.

Ing. Tomáš Kureja, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D.E.1.2 Nástupiště (zpracoval Ing. Kubina, tel. 972 762 022, KubinaJ@szdc.cz)

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

- Je navržen příčný sklon nástupiště směrem do středu nástupiště. Odvodnění je navrženo odvodňovacím žlábkem. Dle předložené situace se však uprostřed nástupiště nacházejí osvětlovací stožáry, sloupy přístřešku včetně lavice a jeden stožár trakčního vedení č. 47. Pokud nebude navržen střešovitý sklon nástupiště, bude potřeba vyřešit kolizi těchto objektů (včetně jejich základů) s navrhovaným odvodňovacím žlábkem, např. vyosením předmětných překážek nebo žlábků. V příčném řezu je sice sloupek osvětlení zakreslen mimo odvodňovací žlábek, ze situace to však není patrné.

Nástupiště bude mít střešovitý sklon.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Z příčného řezu není zřejmé, co má být podsypná vrstva tl. 100 mm pod podkladním betonem L prefabrikátu. Rovněž je zbytečné pod podkladní beton zřizovat tenký klín ze štěrkodrti/minerální směsi. Vhodnější je podkladní beton položit přímo na zlepšenou zeminu/přehutněnou zemní pláň.

Vrstva podkladního betonu bude přímo na zemní pláni/zlepšené zemině.

Ing. Miloslav Hlávka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- V dalším stupni projektové dokumentace bude potřeba vyřešit odvedení dešťových vod z nástupištního přístřešku. Při návrhu odvodňovacího žlábků uprostřed nástupiště by se dal tento žlábek využít. Pokud by bylo navrženo střešovitě skloněné nástupiště, je nepřipustné dešťový svod vyústit na povrch nástupiště (možnost tvorby náledí při střídání teplot).

Nástupiště bude mít střešovitý sklon. Odvod vody z přístřešku bude dořešen v dalším stupni dokumentace.

D.E.1.3 Železniční přejezdy (zpracovala Ing. Boubierlová, tel. 972 244 498, Boubierlova@szdc.cz)

SO 02-17-02 přejezd v km 18,889

- Stávající přejezd je na nezpevněné účelové komunikaci a je dvoukolejný. PD navrhuje v místě přejezdu vložit spojkovou kolej. Nesouhlasíme s navržením přejezdu v jednoduché kolejové spojení. Důvod: Je nutné použít atypickou přejezdovou panely, při přejezdu přes kolejovou spojkou bude docházet ke zvýšenému namáhání přejezdové konstrukce a celkově dojde ke zhoršení bezpečnosti na přejezdu. Požadujeme posunout kolejovou spojkou mimo přejezd.

HIP oslovil Ing. Boubierlovou a objasnil jí, proč projektant k tomuto řešení dospěl. Již na závěrečné výrobní poradě projektant prezentoval fakt, že původně na poradě připravil návrh s nutným vymístěním přejezdu mimo kolejovou spojkou. Avšak v tomto případě došlo k nutnému dotčení nových pozemků nedrážních vlastníků, u nichž se ukázalo, že nedají souhlas s dotčením jejich pozemků.

Na základě diskuse s objednatelem proto projektant nově zpracoval a předložil další řešení, to vše s vědomím, že se jedná o konstrukci s nutnými atypickými přejezdovými panely a s nevýhodami, které zmínila posuzovatelka dokumentace. Nicméně tato konstrukce je z normového hlediska možná a všichni účastníci závěrečné porady, včetně objednatele (investora) akce, s předloženým řešením vyslovili souhlas. Proto připomínka nebude – se souhlasem objednatele – akceptována.

V příštím stupni dokumentace bude kladen zvýšený důraz na optimalizaci přejezdové konstrukce.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D.E.1.4 Mosty (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, Necekal@szdc.cz)

SO 04-19-01 most v km 21,847

- TZ str. 10, b - 5.3.4 - nová nosná k-ce zvětšuje průtočný profil Jesenického potoka a splňuje požadavky na rezervy pro stoletou vodu. Je nutno projednat nedosažení rezervy hladiny stoleté vody od vzdutí Bečvy, které by znamenalo zvednutí nivelety kolejí kolejového zhlaví o cca 90 cm - získat kladné stanovisko dotčených orgánů,

Bude doplněno projednáním s Povodím Moravy a LESY ČR.

Ing. Marián Hollý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- TZ str. 4 - širší trať, str. 9 - VMP 3 - dát do souladu,

Bude opraveno.

Ing. Marián Hollý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Příl. 2.3.1 - doplnit kóty os. vzd. kolejí, polohy pracovní spáry., nelze umístit stožáry TV mimo objekt? Na stávajícím objektu dle dokumentace stožáry TV umístěny nebyly. Jedná se o posun cca 4-8 metrů. Zakreslit odvodnění za objektem. Doplnit délku pažení - výkaz výměr,

Kóty budou doplněny.

Poloha trakčních stožárů byla na závěrečné poradě zmíněna – bez dotazů. Projektant navrhuje polohu stožárů TV dořešit v dalším stupni s tím, že v technické zprávě bude pro další stupeň doporučeno tyto stožáry vymístit mimo most.

Odvodnění bude doplněno. Délka pažení bude doplněna do výkazu výměr.

Ing. Marián Hollý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Příl.2.3.2 zakreslit podloží, ve kterém jsou piloty zakotveny,

Projektant připomínku neakceptuje, podloží je zde vykresleno. Z důvodu formátu výkresu není zobrazen IG vrt v celku, ale z přílohy 2.3.3 je zřejmé, že nejhlubší zjištěná vrstva podloží je na výkrese 2.3.3 naznačena.

Ing. Marián Holý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- Příl. 2.3.3 - zakreslit polohu příčného řezu do 2.3.1 a ověřit, zda jsou v těchto přílohách uvedeny správné kóty např. velikost křídel..., doplnit tř. betonů.
Poloha příčného řezu bude doplněna. Kóty i křídla jsou správně - most je šikmý, dochází ke zkreslení délek. Třída betonů bude doplněna.

Ing. Marián Holý, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D.E.1.10 Protihlukové objekty (zpracoval Ing. Šídlo, tel. 972 244 489, Sidlo@szdc.cz)

SO XX-15-XX protihlukové stěny

- Do TZZ doplňte, že pro přístup jednotek IZS na trať budou v PhS zřízeny prostupy zdolatelné do 2', navázané na přístup z okolního terénu ve vzdálenosti cca 50m
Bude akceptováno a zpracováno do PD.
Lubomír Kadala, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
- Do TZ doplňte, že PhS1 bude překračovat most v km (ten km doplnit!!), bude kotvena do římsy mostu a vzdálenosti sloupků budou 2m. Panely PhS budou transparentní a budou zajištěny proti pádu na pozemní komunikaci
Bude akceptováno a zpracováno do PD.
Lubomír Kadala, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
- Vzorový příčný řez v tomto podání není vzorový – minimálně chybí vzdálenost PhS od osy koleje, délka piloty, apod.
Bude akceptováno a zpracováno do PD.
Lubomír Kadala, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Vypořádání připomínek může být zasláno mailem.

D.E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích (zpracovala Ing. Šimánková, tel. 972 244 561, Simankova@szdc.cz)

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

- pokud bude skutečně použito jako výplň bočních stěn zastřešení sklo již od výšky 500mm nad terénem, musí být stěna z vnějšku, kde je vedle stěny přístřešku pochozí plocha, opatřena zábradlím (ochrana proti pádu do podchodu při rozbití výplně).
Projektant vysvětlil situaci ing. Šimánkové telefonicky. Vedle svislé stěny zastřešení není pochozí plochy pro cestující.
Ing. Zdeněk Lázníček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

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

- výkres příloha č. 3 *Pohled, řez* neodpovídá technické zprávě (není zde střední dělicí příčka, sedáky s područkami...),

Pohled, řez jsou naznačeny schematicky, šlo zde spíše o zachycení tvaru a samotné konstrukce přístřešku, v dalším stupni dokumentace bude rozkresleno detailněji.

Lubomír Kadala, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- použití skla na střední dělicí příčku bývá problematické z hlediska údržby a vandalismu... Přístřešek je umístěn poměrně blízko zastřešeného výstupu z podchodu, kde se pravděpodobně cestující budou ukrývat před větrem, neboť přístřešek bez bočních stěn přílišnou ochranu proti povětrnostním vlivům stejně neposkytuje. Pravděpodobně bude vhodnější přístřešek posunout do polohy vzdálenější od výstupu z podchodu a konstrukci řešit jinak. Konečný vzhled a materiál by měl posoudit zejména správce z hlediska účelu a následné údržby.

Použití skleněné střední dělicí příčky není nutné. Posunutí přístřešku dále od zastřešení výstupu z podchodu je možné. Na výrobních poradách byla konstrukce přístřešek řešena a odsouhlasena bez připomínek, byly požadavky na co nejjednodušší konstrukci přístřešku, který by chránil cestující před deštěm. Přístřešky typu např. U a jiné, které by kryly cestující před větrem, byly zamítnuty z důvodu zdržování nežádoucích osob v přístřešku.

Lubomír Kadala, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D.E.2.4 Orientační systém (zpracovala Ing. Šimánková, tel. 972 244 561, Simankova@szdc.cz)

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

- pro účely přípravné dokumentace je navržený orientační systém co do počtu tabulí dostačující – přesné umístění tabulí a zejména vyobrazení a seskupení piktogramů na tabulích bude upřesněno na základě konzultace projektanta s pracovníky O13 (Šimánková, Heltová) v rámci zpracování projektu stavby.

Ano.

Zdeněk Kraus, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D.E.2.5 Demolice (zpracovala Ing. Šimánková, tel. 972 244 561, Simankova@szdc.cz)

SO 03-15-09 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení vstupu do podchodu

SO 03-15-10 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení ostrovního nástupiště

SO 03-15-11 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - sklad

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

- v tab. Seznam pozemků na str.3 TZ není jasné, co je myšleno vlastníkem a vlastnickým právem u pozemku 1007/35. Zde je jednoznačně vlastníkem pozemku ČD. (Pozn: patrně spleteno s jiným případem, kdy je pozemek ve vlastnictví ČR a ve svěřené správě SŽDC....).

Připomínka byla zapracována. V TZ bude uveden vlastník pozemku ČD.

Ing. Zdeněk Lázníček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ostatní pozemní objekty – bez připomínek.

Závěr

S projektovou dokumentací za oblast železničního svršku, nástupiště, mostních objektů, protihlukových objektů, orientačního systému a pozemních objektů souhlasíme v případě řádného vypořádání připomínek.

Projektovou dokumentaci považujeme za oblast železničního spodku za schválenou v případě řádného vypořádání připomínek. Vyjádření k připomínkám zašlete i na emailovou adresu bernatik@szdc.cz.

Za oblast železničních přejezdů s předloženou dokumentací nesouhlasíme. Řešení této oblasti je nutné projednat se zpracovatelkou připomínek Ing. Boubelovou.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství

Váš dopis zn.: 11904/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař
Ze dne: 6.11.2015
Naše zn.: 34/2015/INV
Naše č.j.: 10197/2015-SŽDC-OŘ OLC-OPS/SrO
Počet listů: 1
Počet příloh:
Počet listů příloh:
Vyřizuje: Ing. Otakar Srovnal
Telefon: 972 742 227
Mobil:
E-mail: Srovnal@szdc.cz
Datum: 8.12.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

**Souhrnné stanovisko
Správy železniční dopravní cesty, státní organizace,
Oblastního ředitelství Olomouc
k aktualizaci přípravné dokumentaci stavby**

Na základě předložené žádosti a dokumentace vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též jen: SŽDC), Oblastní ředitelství Olomouc (dále též jen: OŘ Olomouc)

k aktualizaci přípravné dokumentaci stavby

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

A – Identifikační údaje stavby:

Trať: č.308 Lúky pod Makytou – Státní hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě
TÚ DÚ: 236110 Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou
2361F1 žst. Lhotka nad Bečvou
236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí
Projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc
Investor/ Žadatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

B – Stanovisko:

1. V Průvodní zprávě na straně 16 změnit větu „Podle organizační struktury společnosti ČD, a.s. stanice patří pod KCOD Zlín.“ takto: „Podle organizační struktury společnosti ČD, a.s. stanice patří pod ROC Zlín.“ KCODIng. Ivan Zlín již neexistuje.

Bude opraveno.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

2. V žst. Lhotka nad Bečvou pro pozemní objekty upřednostňujeme vybudování nového kanalizačního potrubí s napojením do obecní kanalizace.

Problematika modifikace odkanalizování pozemních objektů nebyla obsahem aktualizace PD. Řešení nakládání s odpadními vodami bylo projednáno a odsouhlaseno v rámci zpracování PD v roce 2014. Na připomínku nebude reagováno.

Ing. Ivan Mička

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

3. Po zkušenostech z jiných staveb, kdy se v přípravné dokumentaci nepožaduje výměna stávajícího zařízení (zde např. rozhlasová ústředna nebo zapojovač) vznikají následně při odkladu realizace stavby problémy s integrací zastaralého elektronického zařízení do ovládání z CDP Přerov. Požadujeme, aby byla v projektu stavby zvážena možnost výměny stávajícího sdělovacího zařízení, pokud by toto bylo kvalifikováno jako zastaralé.

Na výrobních poradách při zpracování PD i následně při zpracování této Aktualizace PD tento požadavek nebyl přednesen. Aktuálně zařízení není zastaralé a nevyhovující. Jeho výměna by znamenala nárůst nákladů stavby v řádu cca +800 tis. Kč! Stavba je přitom na hraně ekonomické reantability.

Z tohoto důvodu rozhodl objednatel akce, že na nový požadavek nemůže být reflektováno.

Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

.....

Ing. Ladislav Kašpar

ředitel

Oblastního ředitelství Olomouc



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
 Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň

VÁŠ DOPIS / 11904/2015-SSV-U1/Bař
 ZE DNE: 6.11.2015
 NAŠE ZN. (č.j.):/15-TÚDC
 UKLÁDACÍ ZN.:
 SKART. ZN.-LH.:
 POČ. LISTŮ: 1
 POČ. PŘÍLOH:
 POČ. LISTŮ PŘ.:
 VYŘIZUJE: Ing.Končický Petr
 TEL.: 972341447;602412588
 FAX: 972342333
 E-MAIL: petr.koncicky@tudc.cz
 DATUM: 02.12.2015

Paní

Ing. Bařínková Pavlína

Stavební správa východ
 Nerudova 1
 772 58 Olomouc

Věc: Vyjádření k PD stavby: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

SŽDC,s.o.,TÚDC Praha má k předloženému záznamu z porady ke zpracování přípravně dokumentaci „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ tyto připomínky:

K části Železniční sdělovací zařízení

- PS 06-14-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení
 - Ve schématu V žst. Valašské Meziříčí je potřeba dokreslit Switch Cisco Catalyst 2960 s 24 porty pro potřeby připojení technologické sítě.
 - Vyšetřené SDH z žst. Valašské Meziříčí požadujeme umístit na konci stavby do žst. Hustopeče. Nové SDH umístit do žst. Lhotka nad Bečvou
- PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace
 - dokreslit výpich do schématu MK do pracoviště ČD Cargo SOKV Ostrava.

S pozdravem

Ing. Petr Končický

Správa železniční dopravní cesty
 státní organizace
 Technická ústředna dopravní cesty systémový specialista TÚDC
 Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
 (82)

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Technická ústředna dopravní cesty,
 Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
 www.tudc.cz



Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 51059/2015 – SZDC - O15

Vyřizuje: Ing. Rudolf Zelinka

Telefon: 972 244 672

Mobil: 724 076 530

E-mail: Zelinka@szdc.cz

Datum: 14.12.2015

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Stavební správa východ

Ing. Bařínková

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Stanovisko k dokumentaci „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“, části dotýkající se vlivu stavby na životní prostředí

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí, kdy k výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že nemáme žádné připomínky. Dále dodáváme, že i nadále je zpracovatelem dokumentace a zhotovitelem stavby potřeba problematice ochrany životního prostředí věnovat pozornost danou legislativou ČR.

Ing. Radovan Kovařík*ředitel odboru provozuschopnosti*

Váš dopis čj. _____

.

Ze dne _____

.

Naše čj. _____

RSM OLC- 3094/2015-UPT

Datum _____

26. 11. 2015

České dráhy, a.s.
Odbor investic O3
Nábřeží L.Svobody 1222
110 15 Praha

Vyřizuje _____

Ing. Šárka Hamalová
RSM Olomouc | Provozně technický úsek
T 602 749 328

E hamalova@rsm.cd.cz

Stanovisko ROJ ŽST Olomouc k AKTUALIZACI přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

České dráhy, a.s. (dále jen ČD, a.s.), Regionální organizační jednotka Železniční stanice Olomouc (dále jen ROJ ŽST Olomouc) vydává stanovisko:

A - Identifikační údaje stavby:

Stavba: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Umístění stavby na nemovitých věcech ve vlastnictví ČD, a.s.:

- k.ú. **Hustopeče nad Bečvou**, pozemek p.č. 326 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova č.p. 176, stavba pro dopravu, p.č. 1194/1 ostatní plocha, dráha, p.č. 1194/5 zastavěná plocha a nádvoří (budova bez čp/če ve vlastnictví ČR, právo hospodařit s majetkem státu SŽDC, s.o.),
- k.ú. **Lhotka nad Bečvou**, pozemek p.č. 161 ostatní plocha, ostatní komunikace, p.č. 162 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova bez čp/če, stavba pro dopravu, p.č. 163 ostatní plocha, zeleň, p.č. 165 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova bez čp/če, stavba pro dopravu, p.č. 170 ostatní plocha, zeleň, p.č. 345/1 ostatní plocha, dráha, p.č. 345/3 ostatní plocha, dráha, p.č. 345/4 ostatní plocha, dráha,
- k.ú. **Přiluky**, pozemek p.č. 222/12 orná půda, p.č. 234 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova bez čp/če, stavba pro dopravu, pozemek p.č. 235 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova bez čp/če, stavba pro dopravu, p.č. 239/13 vodní plocha,
- k.ú. **Krásno nad Bečvou**, pozemek p.č. 406/8 ostatní plocha, dráha, p.č. 959/3 ostatní komunikace, ostatní plocha, p.č. 1007/35 ostatní plocha, dráha, p.č.st. 1227 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je stavba č.p. 545, stavba pro dopravu

Žadatel: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Stavebník: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Stupeň dok: přípravná dokumentace



B – Popis stavby:

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci úseku železniční tratě - železniční svršek a spodek, mosty, tunely a propustky, rekonstrukce nástupišť v žst. Lhotka n.B., rekonstrukce železničních přejezdů vč. jejich nového zabezpečení, v nezbytném rozsahu rekonstrukce trakčního vedení, stavební úpravy výpravních budov pro umístění technologií, výstavba protihlukových stěn, kabelovodu a inž. sítí, vč. osvětlení železničních stanic. Součástí stavby je i rekonstrukce stávajícího železničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V rámci aktualizace došlo oproti původně zpracované přípravné dokumentaci k prodloužení délky dvou hlavních a dvou předjízdových kolejí v žst. Lhotka n.B. na minimální užitečnou délku alespoň 780m. Toto bylo docíleno přemístěním a prodloužením valašskomeziříčského zhlaví žst. Lhotka n.B. směrem na Valašské Meziříčí do mezistaničního úseku. Tato aktualizace přípravné dokumentace se **nedotkne** nemovitých věcí ve vlastnictví ČD, a.s.

C - Stanovisko:

RSM Olomouc (výkonná jednotka ČD, a.s.) **s o u h l a s í** s předloženou aktualizovanou přípravnou dokumentací za těchto podmínek:

1. K přípravné dokumentaci na výše uvedenou stavbu bylo vydáno souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. č.j. 149/2014-O3 ze dne 10.2.2014, jehož součástí je vyjádření č.j. 1290/2014-O31 ze dne 7.2.2014 a stanovisko RSM Olomouc č.j. RSM OL- 344/2014-UPT ze dne 31.1.2014, které zůstávají v platnosti. Předložená aktualizace přípravné dokumentace se dotkne výše uvedených nemovitých věcí (ve vlastnictví ČD, a.s.) v rozsahu přípravné projektové dokumentace zpracované firmou MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, ve stejném rozsahu jak byla odsouhlasena v tomto stanovisku.
2. Na území dotčeném výše uvedenou stavbou se nachází inženýrské sítě v majetku RSM Olomouc (viz. vyjádření k existenci inženýrských sítí č.j. 2164/2015-UPT ze dne 21.8.2015).
3. V dalším stupni požadujeme předložit projektovou dokumentaci pro stavební povolení. Součástí této dokumentace bude majetkoprávní část a výkresy s vyznačením nových kabelových tras a zařízení umístěných na pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. Požadované výkresy je pak nutné také předat ČD GR O32 v digitální editovatelné podobě (tj. v některém z uvedených formátů – DGN, DWG, VYK, popř. GRK) a také ve formátu PDF – kontaktní osoba Ing. Jitka Jelínková, tel. 606 762 706, mail: jelinkova@gr.cd.cz.
4. Souhrnné stanovisko pro územní řízení vydává ČD, a.s., GR.

S pozdravem

Ing. Gabriel Jursa

ředitel

Regionální organizační jednotky

Železniční stanice Olomouc

Příloha:

- souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. č.j. 149/2014-O3 ze dne 10.2.2014
- vyjádření č.j. 1290/2014-O31 ze dne 7.2.2014
- stanovisko RSM Olomouc č.j. RSM OL- 344/2014-UPT ze dne 31.1.2014

Na vědomí:

- Provozní oddělení – Jiří Němec

Záznam z všeprofesní výrobní porady ke zpracování aktualizace přípravné dokumentace (2017)

"ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ - HUSTOPEČE NAD BEČVOU"

Porada se uskutečnila dne 3.4.2017, v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc u příležitosti předpokládaného zahájení projektových prací.

Pozvání: dle přiložené Listiny pozvaných
Účastníci jednání: dle přiložené Listiny přítomných

1. Úvod

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem seznámení všech účastníků porady s rozsahem a obsahem projektových prací v rámci zpracování další aktualizace přípravné dokumentace stavby (2017), tj. dokumentace pro územní řízení stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou", realizované v roce 2017. Vzhledem k aktualizacímu charakteru zakázky toto jednání mj. nahradilo i místní setření v lokalitě stavby.

Jednání vedl hlavní inženýr projektu Ing. Pavel Kučera, výrobní ředitel společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., který již řídil i zpracování aktualizace přípravné dokumentace v roce 2015 a na níž dnešní aktualizace navazuje. Prezentace probíhala nad digitálními koordinačními situačními výkresy včetně powerpointové fotoprezentace rozsahu stavby a nad technickými výkresy aktualizací 2017 dotčených SO. Účastníci porady měli k dispozici tiskopisy k případným písemným vyjádřením.

Přípravná dokumentace (DÚR) stejné stavby byla pod stejným názvem zpracována již dvakrát. Řešitelem byla jak v roce 2013, tak i v roce 2015 spol. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. a v obou případech dokumentace nemohla být zcela dokončena a výsledně podána na územní řízení zejména z důvodu, že souhlasné stanovisko k záměru stavby nevydala Obec Lešná. Ta nevydala jednak souhlas k dotčení obecních pozemků a současně podmínila kladné vyjádření ke stavbě jako celku dopisem čj. 931/2015 ze dne 29.12.2015, tedy dalšími cca 10-ti doplňujícími požadavky. Velká část těchto požadavků však byla nad rámec stavebníkem (SŽDC, s.o.) akceptovatelných změn.

Proto ještě před zahájením této aktualizace PD proběhla v roce 2016 mezi SŽDC, s.o. a zastupiteli Obce Lešná dvoustranná jednání (bez účasti projektanta), z nichž výsledně vyplynulo zadání současné aktualizace díla 2017. MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. následně i v tomto případě uspěla v obchodní soutěži na projektanta akce.

V rámci aktualizace 2017 již před touto poradou proběhlo dne 8.2.2017 předběžné jednání mj. za účasti objednatele aktualizace, projektanta a za účasti starosty obce Lešná. Účelem bylo potvrzení, zda zadání aktualizace 2017 je pro obec Lešná akceptovatelné a po zpracování aktualizace 2017 zda lze očekávat vydání požadovaného souhlasného stanoviska k PD této stavby. Na jednání bylo docíleno předběžné shody všech zúčastněných.

Účelem dnešního jednání je proto seznámení všech účastníků se zadaným rozsahem a zpracovaným obsahem záměru Aktualizace 2017 po jednotlivých změnách objektové skladby. Projektant výsledně očekává vyjádření souhlasu s předloženými aktualizacími změnami jak ze strany SŽDC, s.o. – jakožto zadavatele díla, tak zejména ze strany obce Lešná, zastoupené starostou, neboť zadání díla Aktualizace 2017 vychází jen z dříve definovaných požadavků obce. Předmětem aktualizace 2017 je explicitní akceptace 4 z deseti požadavků obce.

Aktualizace PD 2017 bude administrativně řešena buď doplněním či výměnou nutně dotčených příloh původní dokumentace PD.

2. Základní údaje stavby

Název stavby: "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"
Investor, objednatel PD: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Nové Město, Dlážděná 1003/7, Praha 1, zastoupená Stavební správou východ, Nerudova 1, Olomouc
HIS: Ing. Tomáš Chalupa
Generální projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc
HIP: Ing. Pavel Kučera

Charakter stavby: Liniová stavba, modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě
Místo stavby: Železniční trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, mezistaniční úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou
Kraje: Olomoucký kraj, Zlínský kraj
Obce s rozšíř. působností: Hranice, Valašské Meziříčí
Obecní úřady: Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná, Valašské Meziříčí
Dotč. katastrální území: k.ú. Hustopeče nad Bečvou, k.ú. Choryně, k.ú. Lešná, k.ú. Lhotka nad Bečvou, k.ú. Příluky, k.ú. Juřinka, k.ú. Mštnovice, k.ú. Krásno nad Bečvou.

Poznámka:

Na základě účinnosti zákona č. 319/2016 se nově jedná o veřejně prospěšnou stavbu.

3. Základní pracovní tým zpracovatele

HIP na tomto místě jednání prezentoval stejný zpracovatelský tým, který se již podílel na zpracování vlastní přípravné dokumentace a aktualizace, která proběhla v roce 2015.

4. Zadání aktualizace 2017

Základní specifikace předmětu plnění – dle zadání objednatele:

- Doplnění PD o nový drážní most pro cyklostezku v km 19,406 (km dle dosavadní kilometráže trati), respektive 19,404 (dle nové kilometráže STAVBY); cyklostezka v podjezdu
- Požaduje se znovuobnovení komunikační spojky, bývalého zrušeného železničního přejezdu v km 19,406, přejezd byl součástí spojení místní komunikace parcela č. 337 a lesní cesty parcela č. 367 k. ú. Lhotka nad Bečvou
- Bude se jednat o rámový, případně polorámový most o minimálních, avšak všem vztažně platným technickým předpisům a normám pro daný účel vyhovujících rozměrech. Je třeba zohlednit požadavek obce Lešná, která požaduje, aby most umožnil průjezd vozidel Rychlé záchranné služby (RZS).
- V projektu bude zvažena jak možnost zřízení mostu z prefabrikátů, tak variantně zřízení monolitického rámového mostu.
- K vyhodnocení varianty dle předcházející odrážky bude připraveno jak ekonomické porovnání obou návrhů, tak porovnání dle harmonogramů výstavby především s důrazem na to, zda, případně jak, bude ovlivněn dosavadní harmonogram výstavby (tedy HMG, který nezohledňoval výstavbu tohoto mostu)
- Rekonstrukce přístupových ramp a doplnění schodiště k silničnímu mostu v drážním km 20,300 trati.
- Doplnění protihlukové stěny (PHS) v žst. Lhotka n. B. od km 20,740 po km 20,817 podél koleje č. 3
- Rekonstrukce osvětlení před výpravní budovou žst. Lhotka n. B. a jeho napojení na napájení z nedrážního zdroje.
- Doplnění PD pro stavbu „Zvýšení tratové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ bude včetně potřebných průzkumů (geotechnický průzkum, geodetické zaměření stávajícího stavu, ověření inženýrských sítí u jednotlivých správců, mapových podkladů atd.)
- Úprava technologického postupu prací s ohledem na plánování výlukové činnosti.
- Doplnění a aktualizace všech podkladů a dokladů pro územní řízení stavby.

Na jednání, které proběhlo dne 8.2.2017, bylo zadání – po konzultaci se starostou obce Lešná – objednatelům část. modifikováno do výsledné podoby, která je prezentována níže v textu v rámci popisu jednotlivých aktualizací dotčených SO.

5. Průzkumné práce – podklady pro PD

V úvodu aktualizací projektových prací byli znovu osloveni správci inženýrských sítí s žádostí o aktuální identifikaci svých vedení v rozšířené lokalitě stavby.

V rámci realizace přípravných prací aktualizace 2017 bylo provedeno geodetické zaměření nutného rozšíření stavby, plynoucí z požadavků zadání. Současně byly zakoupeny nové údaje z katastru nemovitostí.

Byl realizován geotechnický průzkum lokality nového mostu, chodníku do obce Lešná a místa prodloužení PHS.

Dále byly provedeny nutné průzkumy z oblasti ŽP.

6. Návažné, související stavby v regionu

Připravovaná stavba byla od začátku zpracování přípravné dokumentace koordinována s přímo či potenciálně souvisejícími investičními akcemi, které byly plánovány realizovat – či aktuálně realizovány – v regionu stavby a o nichž byl projektant informován. Vzhledem k časovému zdržení přípravy této investiční akce stavby byly již z větší části realizovány. HIP stavby prezentoval na jednání seznam těchto staveb, který byl již dříve uveden v předchozích verzích DP.

Aktuálně projektant – ani účastníci jednání – nejsou obeznámeni s jinou další související stavbou a to ani v novou aktualizací 2017 dotčených úsecích stavby.

7. Členění dokumentace a objektová skladba

Aktualizovaná PD bude především uspořádána v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb se změnami vyhlášky č. 62/2013 Sb. a dále podle směrnice GŘ č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních.

V předmětné stavbě „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ je výsledně navrženo celkem 104 stavebních souborů a 36 provozních souborů.

Velká většina z nich nebude aktualizací 2017. Výsledně jsou dotčeny pouze 4 stavební objekty, uvedené tučně:

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
D.D		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.D.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 01-28-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ
	PS 01-28-01.1	žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ
	PS 01-28-01.2	žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01	žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ
	PS 03-28-01.1	žst. Lhotka nad Bečvou, definitivní SZZ
	PS 03-28-01.2	žst. Lhotka nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01.3	žst. Lhotka nad Bečvou, klimatizace technologických místností
	PS 05-28-01	žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ
	PS 05-28-01.1	žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ
	PS 05-28-01.2	žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ
D.D.1.2		Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 02-28-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ
	PS 02-28-01.1	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, definitivní TZZ
	PS 02-28-01.2	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, provizorní TZZ
	PS 04-28-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ
	PS 04-28-01.1	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, definitivní TZZ
	PS 04-28-01.2	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, provizorní TZZ
D.D.1.5		Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 03-28-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS
D.D.2		Železniční sdělovací zařízení
D.D.2.1		Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
	PS 02-14-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel
	PS 02-14-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel
	PS 03-14-01	žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace
	PS 04-14-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel
	PS 04-14-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel
	PS 06-14-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení
D.D.2.2		Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
	PS 03-14-02	žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení
	PS 03-14-03	žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS
	PS 03-14-04	žst. Lhotka nad Bečvou, EZS
D.D.2.3		Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
	PS 03-14-05	žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující

	PS 03-14-06	žst. Lhotka nad Bečvou, informační systém
	PS 03-14-07	žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém
D.D.2.4		Rádiové spojení (GPRS, SOE, GSM-R)
	PS 03-14-08	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS
D.D.2.5		Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS 06-14-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ
D.D.3		Sílnoproudá technologie včetně DŘT
D.D.3.1		Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 01-05-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, SpS - zařízení DŘT
	PS 01-05-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV - úprava DŘT
	PS 03-05-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT
	PS 03-05-02	žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC
	PS 05-05-01	žst. Valašské Meziříčí, zařízení DŘT
	PS 06-05-01	ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému
D.D.3.6		Sílnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, ITS)
	PS 03-08-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV
D.D.3.7		Provozní rozvod silnoprůdu
	PS 03-07-01	žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN
	PS 03-07-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA
D.E		STAVEBNÍ ČÁST
D.E.1		Inženýrské objekty
D.E.1.1		Železniční svršek a 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
	SO 02-17-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 03-17-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 04-17-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek
	SO 05-17-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati
	SO 06-30-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba
D.E.1.2		Nástupiště
	SO 03-16-02	žst. Lhotka nad Bečvou, nástupiště
D.E.1.3		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
D.E.1.4		Mosty, propustky, zdi
	SO 02-19-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 16,313
	SO 02-19-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,718 - zrušení
	SO 02-19-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,953
	SO 02-19-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,086 - zrušení
	SO 02-19-05	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,282
	SO 02-19-06	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 02-19-07	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,342 - zrušení
	SO 02-19-08	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 17,577
	SO 02-19-09	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800
	SO 02-19-10	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202
	SO 02-19-11	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351
	SO 02-19-12	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582
	SO 02-19-13	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,886 - zrušení
	SO 02-19-14	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112
	SO 02-19-15	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483

	SO 02-19-16	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939
	SO 02-19-16	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 19,406
	SO 03-19-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod
	SO 03-19-02	žst. Lhotka nad Bečvou, návěsní lávka v km 21,517
	SO 04-19-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847
	SO 04-19-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010 - zrušení
	SO 04-19-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777
	SO 04-19-04	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037
	SO 04-19-05	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106 - zrušení
	SO 04-19-06	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288 - zrušení
	SO 04-19-07	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473
	SO 04-19-08	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825 - zrušení
D.E.1.6		Potrubiční vedení (voda, plyn, kanalizace)
	SO 02-27-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu
	SO 03-27-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova
	SO 03-27-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, bytový dům
	SO 03-27-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, kancelářská budova
	SO 03-27-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, pozemní komunikace
	SO 03-27-05	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu
	SO 04-27-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu
D.E.1.8		Pozemní komunikace
	SO 02-18-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 03-18-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy
	SO 03-18-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná
	SO 03-18-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - bytový dům
D.E.1.9		Kabelovody, kolektory
	SO 03-15-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod
D.E.1.10		Protihlukové objekty
	SO 02-15-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
	SO 03-15-02	žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
D.E.2		Pozemní stavební objekty
D.E.2.1		Pozemní objekty budov
	SO 01-15-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-03	žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení
D.E.2.2		Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
	SO 03-15-05	žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu
	SO 03-15-06	žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti
D.E.2.3		Individuální protihluková opatření
	SO 03-15-07	žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření
D.E.2.4		Orientační systém
	SO 03-15-08	žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém
D.E.2.5		Demolice
	SO 03-15-09	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení vstupu do podchodu
	SO 03-15-10	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení ostrovního nástupiště
	SO 03-15-11	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - sklad
	SO 05-15-01	žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4
D.E.2.11		Hromosvody
	SO 05-15-02	žst. Valašské Meziříčí, úprava hromosvodové soustavy technologické budovy
D.E.3		Trakční a energetická zařízení
D.E.3.1		Trakční vedení
	SO 01-01-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení
	SO 01-01-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV
	SO 02-01-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

	SO 03-01-01	žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
	SO 04-01-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení
D.E.3.4		Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)
	SO 03-06-01	žst. Lhotka nad Bečvou, EOv
D.E.3.6		Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 01-04-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 01-06-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 01-06-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO
	SO 01-06-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač
	SO 02-04-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 02-04-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 02-06-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260
	SO 02-06-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889
	SO 03-04-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 03-04-02	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 03-06-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení
	SO 03-06-03	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN
	SO 03-06-04	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 03-06-05	žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení
	SO 03-06-06	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště
	SO 03-06-07	žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO
	SO 04-04-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
	SO 04-04-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 04-06-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815
	SO 04-06-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809
	SO 05-04-01	žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
D.E.3.7		Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 01-01-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava ukolejnění
	SO 02-01-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 03-01-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 04-01-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění
D.E.3.8		Vnější uzemnění
	SO 02-06-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889
	SO 02-06-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889
	SO 04-06-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233
D.E.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
	SO 03-06-08	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611
	SO 03-06-09	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611
	SO 03-06-11	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu
	SO 04-12-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589
D.E.3.10		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení
D.E.3.10.1		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
	SO 06-10-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2
	SO 06-10-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - obec Lešná
D.E.3.10.2		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních
	SO 06-10-04	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SZDC

8. Aktualizace PD 2017 - Technické řešení díla - dotčené SO

SO 02-19-16

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 19,406

Stávající stav:

Mostní objekt dnes neexistuje.

V aktualizaci 2017 požadovaný stav:

Bude řešeno novým stavebním objektem.

V tomto staničení se v místě v minulosti zrušeného přejezdu v rámci budoucího plánuje výstavba cyklostezky. Součástí cyklostezky bude i podjezd pod dvoukolejnou železniční trať, včetně přístupových ramp. Část podjezdu pod železniční trať bude financována SŽDC, s.o., a realizována v rámci této stavby, přístupové rampy - včetně vyřešení čerpání vody a případného osvětlení podjezdu pod trať - bude financovat obec Lešná v rámci navazující investice cyklostezky.

Projektová dokumentace proto řeší pouze tu část podjezdu, která se nachází přímo pod kolejemi.

Projektant na poradě předložil návrh technického řešení. Jedná se o uzavřený ŽB monolitický rám světlé šířky 2,50 m, výšky 2,80 m, podjezdové výšky min. 2,60 m.

Od původního požadavku obce Lešná - na umožnění průjezdu vozidly Rychlé záchranné služby (RZS) - obec ustoupila, nadále však požaduje v budoucnu zachování možnosti průjezdu osobními automobily, což navržená světlá šířka podjezdu 2,50 m umožňuje.

Šířkové uspořádání bylo zvoleno pro intenzitu ≤ 50 cyklistů/hod a ≤ 100 chodců/hod, při níž je možno snížit šířku až na 2,0 m. Bezpečnostní odstupy od liců opěr jsou navrženy 0,25 m. Minimální šířka je potom $= 0,25 + 2,0 + 0,25 = 2,50$ m. Návrh toto splňuje.

Projektant na základě zadání zvažoval i možnost použití prefabrikátů. Projektant toto řešení výsledně nedoporučuje, protože by tak došlo k nárůstu pracovních spár a tím i možnosti budoucího porušení hydroizolace. Současně by došlo i k navýšení ceny na vlastní nosné konstrukci o cca 200 000,- Kč.

Na harmonogram výstavby, který je uvažován v již zpracované projektové dokumentaci, novostavba tohoto mostu vliv nemá.

Na základě závěrů hydrogeologického posouzení lokality bude nový podjezd trvale pod hladinou spodní vody – úroveň HPV je cca 274,270 m, což je cca 0,80 m nad úrovní podjezdu. V budoucnu bude nutno u objektu trvale odčerpávat spodní vodu.

Předložené řešení bylo na poradě projednáno a schváleno s těmito připomínkami:

- kolem hydroizolace rámu bude provedena "bílá vana"
- objekt bude mezi kolejemi rozdílatován
- součástí objektu budou také navazující části ramp, které se nacházejí na pozemku SŽDC – vedle koleje č. 2 délky cca 0,40 m, vedle koleje č. 1 délky cca 1,80 m
- objekt bude do doby realizace navazující investice cyklostezky zabezpečen proti pádu osob do objektu, ale musí současně umožnit kontrolu správcem; jeden vstup by mohl být úplně uzavřen
- druhý vstup by měl být také zabezpečen proti pádu a vniknutí osob, mimo jiné by však měl umožnit výstup případně zatoulané zvěře a protože v podjezdu bude trvale voda a rozmnoží se zde žáby apod, tak by měl dle požadavku řešitele problematiky životního prostředí (fy. Ecological Consulting a.s.) umožnit výstup těchto živočichů na okolní terén.

SO 03-18-02

žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná

Stávající stav:

Pro mimoúrovňové překonání žel. trati na hustopečském zhlaví žst. Lhotka je pěšími využíván silniční nadjezd nad trať, k němuž je oboustranně přiveden chodník (přístupové rampy), který je oboustranně situován souběžně s vedením krajních kolejí stanice.

V aktualizaci 2017 požadovaný stav:

Tento dosavadní SO bude obsahově rozšířen.

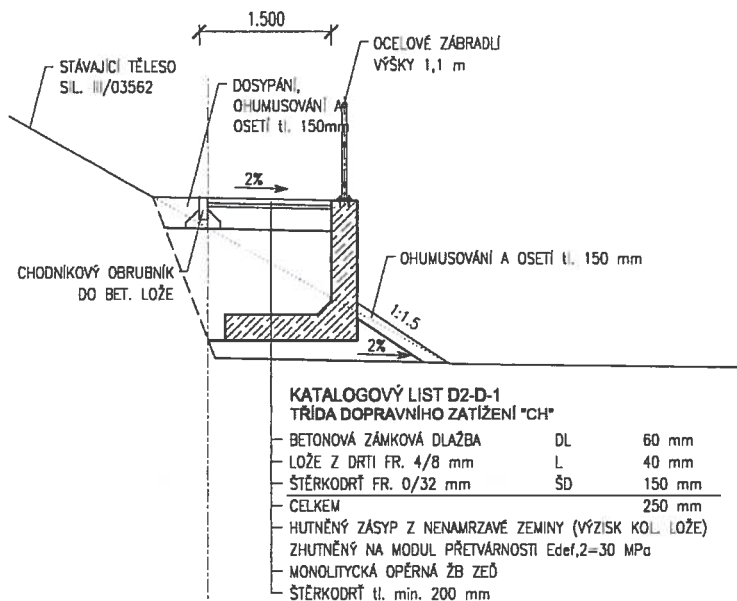
Zadání obsahu tohoto SO bylo objednatelem na vstupní poradě modifikováno do podoby dle níže uvedeného popisu. Původní požadavek objednatele na rekonstrukci stávajících přístupových ramp s event. doplněním schodiště k silničnímu mostu v drážním km 20,300 trati byl modifikován – dle požadavku zástupce obce Lešná – na výstavbu nového přístupového chodníku do obce.

Na jednání byly přítomným prezentovány dvě možné varianty vedení chodníku.

1. varianta vycházela z úvratí stávajícího chodníku, zklesala k patě silničního tělesa, podél které vedla až do místa, kde byl chodník propojen se stávajícím. Propojení bylo navrženo v relativně větší vzdálenosti od autobusové zastávky z důvodu nevhodné konfigurace zjištěných stávajících inženýrských sítí (STL plynovod včetně rozbočení, vodovod včetně rozbočení a podzemní kabel CETIN).

Podél paty násypu bude v této variantě chodník veden nad monolitickou opěrnou zdí, na které bude osazeno zábradlí. Tento návrh vyplynul z nutnosti eliminace záborů pozemků pod patou silničního tělesa. Propojovací úsek mezi silničním tělesem a stávajícím chodníkem bude zřízen standardním násypem s oboustranným zábradlím. Konstrukce chodníku bude řešena standardně z bet. zámkové dlažby. Šířka chodníku je uvažována $2 \times 0.75 \text{ m} = 1.50 \text{ m}$.

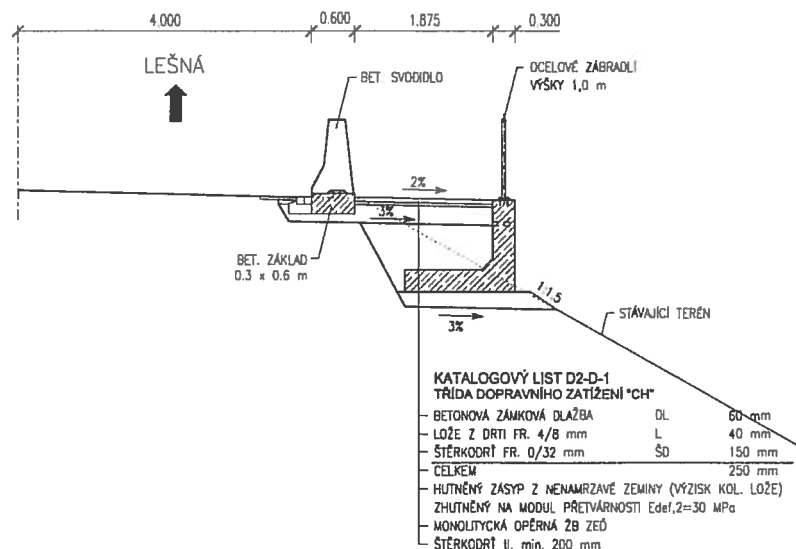
Obr.: 1. varianta



Přítomní byli na jednání informováni i o **2. variantě** možného vedení chodníku a to podél silniční komunikace v její koruně.

Vzhledem k nutnosti osazení svodidla a dodržení šířky jízdního pruhu 3.50 m bylo jako vhodnější (ekonomičtější) doporučeno projektantem řešení pomocí opěrné zdi podél paty násypu – tj. 1. varianta.

Obr.: 2. varianta



Na poradě nebyla obě předložená řešení účastníky jednání rozporována.

Zástupce investora a starosta obce Lešná doporučují prověřit a projednat variantu vedenou podél komunikace v koruně tělesa. Projektant tuto variantu dále dopracuje a předběžně projedná se správcem komunikace.

V případě kladného výsledku bude tato 2. varianta prioritně sledována. Vedení chodníku bude ukončeno ve zpevněné ploše autobusové zastávky.

V případě záporného výsledku projednání 2. varianty řešení bude do aktualizované PD zapracována 1. varianta vedení chodníku.

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

Stávající stav:

V dnešním stavu nejsou u kolejiště v žst. Lhotka n. B. vybudovány PHS.

V aktualizaci 2017 požadovaný stav:

Tento dosavadní SO bude obsahově rozšířen - budou doplněny (prodlouženy) dvě protihlukové stěny.

Dle zadávacích podmínek bude doplněna protihluková stěna PHS 3 od km 20,740 po km 20,794 podél koleje č. 3. Začátek této stěny je umístěn v konci PHS 3, navržené v původní přípravné dokumentaci z roku 2013 s aktualizací v roce 2015. Protihluková stěna bude ukončena těsně u stavebního objektu zastřešení výstupů z podchodu, který má výšku 3,2 m. Protihluková stěna bude mít výšku 2,0 m, celková délka doplněné stěny bude 54 m, stěna je umístěna ve vzdálenosti 5,2 m od osy koleje č. 3.

Na základě výslovného požadavku obce Lešná, který vznikl při komunikaci s obcí během zpracování aktualizace přípravné dokumentace, byla ještě doplněna protihluková stěna PHS 6. Začátek protihlukové stěny je situován v úrovni konce dosavadní výpravní budovy v km cca 20,870. Konec doplněné protihlukové stěny je umístěn v začátku již navržené PHS 6 v km 20,960. Stěna je situována podél koleje č. 3. Tato protihluková stěna bude mít výšku 3,0m, celková délka doplněné stěny bude 90 m, stěna je umístěna ve vzdálenosti 8,6 m od osy koleje č. 3.

U obou doplněných stěn je navržen únikový prostor.

Protihlukové stěny jsou navrženy jako oboustranně pohltivé. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny oboustranně akusticky pohltivými panely, skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m kotvené do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

Protihlukové stěny budou z materiálu třídy reakce na oheň A1, A2 nebo B. Protihlukové stěny budou vybudovány tak, aby umožňovaly efektivní zásah složek IZS za použití běžných technických prostředků používaných PO a bezpečnou evakuaci osob (vložením prostupných, vybouratelných polí PHS) v maximální vzdálenosti 120m. PHS musí mít v tomto místě garantovaný prostup do 5-ti minut. Instalace snadno průchodné části PHS pro její snadnou identifikaci 24 h denně bude ze strany vně kolejiště zřetelně označena např. umístěním reflexních pruhů nebo odrazek na sloupcích po obou stranách takové části PHS popř. i barevně odlišena např. zelenou barvou“.

Realizace protihlukových stěn bude provedena až na závěr stavebních postupů.

SO 03-06-09	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611
-------------	--

Stávající stav:

Na pozemku obce Lešná p.č.168 (zeleň, ostatní plocha) v k.ú. Lhotka nad Bečvou před výpravní budovou je v současnosti umístěno 5 ks osvětlovacích stožárků výšky cca 5,5m, osazených výbojkovými svítidly. Stožárky jsou napojeny z rozvodu SŽDC.

V aktualizaci 2017 požadovaný stav:

Tento dosavadní SO bude obsahově rozšířen o úpravu rozvodu VO v přednádraží následovně:

Dosavadní svítidla a stožárky budou demontovány a nahrazeny novými svítidly s technologií LED (případně výbojkovými). Svítidla budou osazena na nových osvětlovacích stožárech výšky 5 až 6 m na místech původních stožárků VO. Napojení nových svítidel S1 – S5 bude provedeno ze stávajícího rozvodu VO obce Lešná, který je proveden venkovním vedením VO, umístěným na betonových sloupech NN společnosti ČEZ Distribuce. Ze stávajícího sloupu NN umístěného na parc.č. 46/6 (Zlínský kraj – ostatní komunikace, ostatní plocha) v těsné blízkosti hranice parcel 159/1 a 160/1 bude proveden kabelový svod z rozvodu VO obce Lešná. Kabel bude na sloupu NN jištěn v pojistkové skříni a protlakem pod silniční komunikací na parc.č. 46/6 převeden na parcelu č. 168, na níž bude dále veden v kabelové rýze. Bude provedeno kabelové napojení nových 5-ti osvětlovacích stožárků včetně uložení uzemnění těchto stožárků.

Zařízení bude kompletně předáno do majetku a užívání obce Lešná.

9. Aktualizace PD 2017 z pohledu problematiky životního prostředí

Navrhované úpravy si vyžádají aktualizaci částí projektové dokumentace týkající se životního prostředí.

Největší změny se projeví v aktualizaci hlukové studie, do které bude zahrnuto požadované prodloužení protihlukových stěn. Toto prodloužení aktuálně nemá z hlediska platných hygienických limitů opodstatnění, nicméně reaguje na plánované úpravy dotčeného území. Aktualizovaná hluková studie bude opakovaně projednána.

Další změna se týká rozsahu dřevin navržených ke kácení v souvislosti s realizací chodníku podél silničního nadjezdu směrem do Lešné. Na základě aktualizovaného dendrologického průzkumu bude požádáno o povolení ke kácení na příslušných orgánech ochrany přírody.

Dále je důležité, aby nově navrhovaný mostní objekt v km 19,406 byl zabezpečen proti vniknutí živočichů do doby, než bude realizována cyklostezka. Vzhledem k tomu, že se mostní objekt nachází v blízkosti EVL Choryňský mokřad, je nutné, aby při jeho výstavbě byl na toto brán zřetel a realizace objektu probíhala mimo EVL.

10. Harmonogram projektových prací a organizace výstavby a termíny realizace stavby

Objednatel, tj. investor stavby, předpokládá, že v letošním roce 2017 bude úspěšně získáno územní rozhodnutí pro tuto stavbu.

Projekt pro stavební řízení a realizaci stavby by měl být zpracován v příštím roce 2018.

Předpokládaný termín realizace stavby:

<i>Zahájení stavby:</i>	<i>červen 2019</i>
<i>Ukončení stavby:</i>	<i>září 2020</i>
<i>Délka výstavby:</i>	<i>cca 16 měsíců</i>

Stavba bude realizována ve dvou stavebních sezónách. Stavba je uvažována v období 06/2019-09/2020 a je rozvržena do pěti stavebních postupů (v roce 2019 proběhnou stavební postup č.0 a část stavebního postupu č.1, v roce 2020 proběhne zbývající část stavebního postupu č.1 a stavební postupy č. 2, 3 a 4, termín realizace je předpokládán, bude upřesněn v dalším stupni dokumentace).

Aktualizované či zcela nové stavební objekty si nevyžádají změnu v již navrženém rozsahu výlukové činnosti. Stavební objekty SO 03-18-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná a SO 03-06-09 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611 budou realizovány v roce 2019 začátkem stavby, SO 03-15-02 žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny v roce 2020 společně s lichou kolejovou skupinou žst. Lhotka nad Bečvou a SO 02-19-06 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 19,406 v letech 2019 a 2020 společně s oběma kolejemi traťového úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou.

11. Závěr

K záznamu z jednání jsou přiloženy Listina pozvaných a Listina přítomných. Záznam z jednání bude odeslán běžnou poštou na poštovní adresy obeslaných orgánů a organizací, jejichž zástupci se bez omluvy na jednání nedostavili, elektronickou poštou na všechny jednotlivé emailové adresy zúčastněných, čitelně uvedené v Listině přítomných.

Ze strany účastníků porady nebyly vzneseny žádné zásadní připomínky nebo další jiné požadavky, které by měly přímý dopad na záměr aktualizace PD stavby.

Koncepce a technické řešení všech na jednání předložených PS resp. SO byly zástupci zadavatele i ostatními účastníky jednání odsouhlaseny, vznesené připomínky - uvedené v zápisu - budou projektantem zpracovány.

Do doby zpracování a odeslání záznamu z porady neobdržel projektant další dodatečná vyjádření nebo požadavky.

V Olomouci 3.4.2017

Zpracoval: Ing. Pavel Kučera, HIP
a kolektiv

12. Poznámka pod čarou:

Dne 7.4.2017, před fyzickým rozesláním zápisu z jednání, proběhlo telefonicko-emailové předjednání variantního vedení chodníku do obce Lešná mezi projektantem a zástupcem Ředitelství silnic Zlínského kraje. Ten výsledně preferuje 2. variantu řešení, tj. chodník podél silniční komunikace. Tato varianta tedy bude výsledně zpracována do PD.

Listina pozvaných - ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor bezpečnosti a krizového řízení, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb (O6), Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení a výluk (O11), Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu (O12), Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství (O13), Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky (O14), Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor provozuschopnosti (O15), Odd. ŽP, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- SŽDC s.o., TÚDC, Malletova 10/2363 , 190 00 Praha 9
- SŽDC, s.o., Správa osobních nádraží Olomouc, Jeremenkova 103/23, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Odbor investic (O3), Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor stavebního řádu, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Ředitelství silnic Zlínského kraje, K Majáku 5001, 761 23 Zlín
- Ředitelství silnic Zlínského kraje, Majetková správa Valašské Meziříčí, Jiráskova 35 757 01 Valašské Meziříčí
- Lesy České republiky, s.p., Březnická 5659, 760 01 Zlín
- Obec Lešná, Lešná 36, 756 41 Lešná

Zasláno elektronicky:

- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 779 00 Olomouc, Ing. Zbořil, Ing. Čech, Ing. Procházka, Ing. Vachutka, Ing. Lázníček,
- Ecological Consulting a.s., Mgr. Petra Reichlová, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce











Listina přítomných

Předmět porady: Aktualizace PD stavby (2017) "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"- všeprofesní porada

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8

Datum: 3. dubna 2017

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
1	SŽDC, s.o., O12 - OMLUVEN	Ing. Servít		servit@szdc.cz	
2	SŽDC, s.o., O12 - OMLUVEN	Ing. Stehlík		stehlikm@szdc.cz	
3	SŽDC, s.o., O13 - OMLUVEN	Ing. Kubina		kubinaj@szdc.cz	
4	SŽDC, s.o., O13 - OMLUVEN	Ing. Javuris		javuris@szdc.cz	
5	SŽDC SOU v Olomouci	Ing. CHALUPA TOMÁŠ	606764447	chalupa@szdc.cz	
6	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Ing. PROCHÁZKA VLADIMÍR	739243419	prochazka@moravia.cz	
7	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Ing. PETR VACHUTICA	603891074	vachutka@moravia.cz	
8	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Ing. Čech Petr	605229034	cechp@moravia.cz	
9	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	LKŽNÍČEK ZDENĚK	777113965	larznicek@moravia.cz	
10	OP, a.s., ROZELIN	Ing. Zdeněk KOVÁČ	425482531	kovic@gr.cd.cz	
11	SŽDC, OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí	Pavliščík Arnošt Ing.	428593003	Pavlishtke@szdc.cz	
12	SŽDC, OŘ Olomouc, PO Val. Meziříčí	Zaška Zdeněk	602777209	raska.z@szdc.cz	
13	SŽDC, OŘ Ol.	Tomáš Herold	97232747	monhold@szdc.cz	
14	SŽDC OŘ OSO	Pavel ŠUTA	602753067	suta@szdc.cz	
15	OSO' a.s.	Škumlou Zdeněk	424506114	basol@szdc.cz	
16	ECOLOGIE CONSULTING a.s.	PETERA ZEMEKOVÁ	733446156	petera.rechova@ecological.cz	
17	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	ZBOŘIL MARTIN	734391574	zboril@moravia.cz	

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
18	SZDC, s.o. OR ŠHT Olomouc	KREJČÍKOVÁ JANA	606 724 493	KREJČÍKOVÁ@SZDC.CZ	
19	SZDC, s.o. OR 026	BOŠEK PETR	972 235 595	Bosek@SZDC.CZ	
20	Obec Ležná	JAKOUBÍK JARADIL	775 989 871	starosta@obec-lezna.cz	
21	SZDC, GE, 014	MAYR TOMAŠ	608 600 360	mayr@SZDC.CZ	
22	ŠK, OR Olomouc	SPONKHL OTAKAR	744 590 159	SPONKHL@SZDC.CZ	
23	ČD-TELEKOMATIKA a.s.	CICHA MARTIN	602 519 538	MARTIN.CICHA@CDT.CZ	
24	GR ŠZTL OG	PAVEL ANDRŠT	724 957 970	ANDRŠT@SZDC.CZ	
25	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Pokorný Ondřej Ing.	605 229 118	potorny@moravia.cz	
26	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	KUCERA Pavel Ing.	604 200 164	KUCERA@MORAVIA.CZ	
27	SZDC, s.o. SEE - OMLUVEN	Ing. Zitka		zitka@SZDC.CZ	
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					

Z Á P I S

ze závěrečného projednání připomínek v rámci schvalování aktualizace 2017
přípravné dokumentace stavby "ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU
VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ - HUSTOPEČE NAD BEČVOU".

Za investora: SŽDC, s.o., Stavební správa východ – Ing. Tomáš Chalupa

Za generálního projektanta: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. – Ing. Pavel Kučera

Dne 29.5.2017 proběhlo na MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. jednání ve věci vznesených připomínek jednotlivých orgánů a organizací SŽDC, s.o. a ČD, a.s., k aktualizované projektové dokumentaci (2017) výše uvedené stavby.

Stanoviska schvalovacích orgánů objednatele SŽDC, s.o., ČD, a.s. a reakce generálního projektanta (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.) jsou uvedeny přímo v textech u jednotlivých připomínek. Vyjádření zástupců generálního projektanta jsou zapsána červeně – kurzívou.

Jednotlivá vyjádření, se zpracovanými stanovisky, jsou nedílnou přílohou tohoto zápisu (jak v listinné, tak v digitální podobě). Jedná se tyto přílohy:

1. Vyjádření ČD - Telematika, a.s.
2. Vyjádření SŽDC, s.o., GŘ, O29 a Správa osob. nádr. Olomouc
- „ŽÁDNÉ PŘIPOMÍNKY“ - nedoloženo
3. Vyjádření SŽDC, s.o., Správa žel. energetiky, ÚS Olomouc
- „ŽÁDNÉ PŘIPOMÍNKY“ - nedoloženo
4. Vyjádření SŽDC, s.o., Správa žel. geodézie Olomouc
5. Vyjádření SŽDC, s.o., GŘ, O11 a O12
6. Vyjádření SŽDC, s.o., GŘ, O13
7. Vyjádření SŽDC, s.o., GŘ, O14
8. Vyjádření SŽDC, s.o., GŘ, O6
9. Vyjádření ČD, a.s., Odb. investic + RSM Brno

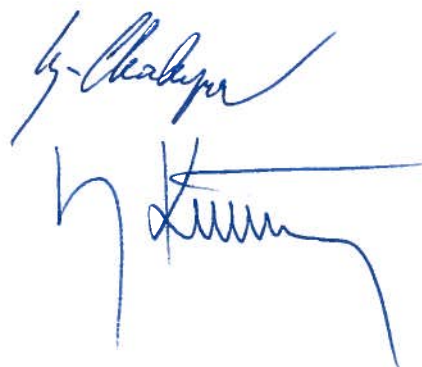
Poznámky:

- Vyjádření, která nejsou doložena přílohou tohoto zápisu, byla investorovi a projektantovi zaslána pouze volnou formou emailové komunikace se stanoviskem „ŽÁDNÉ PŘIPOMÍNKY“.
- Dokumenty, které ve svém závěru nejsou opatřeny podpisem či razítkem, byly projektantovi předány objednatelem cestou emailu v takové formě (otevřená verze), aby do ní mohli projektanti zpracovat své reakce. Jejich originální uzavřené verze u objednatele.

V Olomouci dne 29.5.2017

Za objednatele PD:

Za zhotovitele PD:



SŽDC s.o.
 Stavební správa východ
 Nerudova 1
 772 58 Olomouc

Váš dopis zn. / ze dne	5306/2017-O	Vyřizuje	Martin Cícha
Naše značka	12.5.2017	Telefon	+420 972 741 707
Datum		E-mail	martin.cicha@cdt.cz

věc: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

ČD – Telematika odbor výstavba skupina Olomouc nemá k předložené aktualizované přípravné dokumentaci k územnímu řízení „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ ze dne 9.5.2017 připomínky:

Naše připomínky byly zpracovány v předchozím stupni.

ČD-Telematika a.s. je servisní firma která provádí servis a údržbu informačního zařízení na základě smlouvy se správcem železničního telekomunikačního majetku, kterým je SŽDC TÚDC.

Na vědomí: SŽDC, s.o., TUDC Praha


 ČD-Telematika
 ČD-Telematika a.s.
 Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3
 DIČ: CZ61459445, Tel.: +420 972 225 555
 cdt@cdt.cz, www.cdt.cz

127

V Olomouci dne 12.5.2017

www.cdt.cz

Vyjádření a připomínky
Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
Správy železniční geodézie Olomouc
k Aktualizaci (2017) PD stavby
„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

From: Eichler Jaroslav, Ing.
Sent: Thursday, May 18, 2017 1:52 PM
To: Chalupa Tomáš, Ing.
Cc: Grečnár Jiří, Ing.; Hanák František, Ing.
Subject: RE: Aktualizace přípravné dokumentace "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"

Na základě Vašeho e-mailu z 10.5.2017 zasíláme připomínky k předložené aktualizované přípravné dokumentaci výše uvedené stavby:

Připomínky Správce Prostorové Polohy Koleje: (Ing. J. Grečnár)
 Bez připomínek.

Připomínky Odd. investiční geodézie : (Ing. F. Hanák)

G.2 Majetkoprávní část

Ke kontrole byly předloženy pouze tabulky G_02_01 Nemovitosti dotčené stavbou. Nedodány výkresy situace záborů G_02_02. V technické zprávě jen informace, že se tato část dokumentace zpracovává.

V elaborátu nejsou doloženy výpisy z katastru nemovitostí. V technické zprávě je pouze uvedeno, že údaje o vlastnících byly převzaty dálkovým přístupem ke katastru nemovitostí a nahlížení do katastru nemovitostí na serveru ČÚZK a následně ověřeny z „informací o parcelách KN“ zakoupených u příslušného pracoviště katastrálního úřadu.

Informace o dotčených parcelách dokládat Výpisem z katastru nemovitostí prokazující stav evidovaný k danému datu. Výpis dotčených pozemků provedený formou tisku informace o pozemku přes portál ČÚZK – Informace o katastrálních územích je nedostačující. Takto získané informace mají pouze informativní charakter.

G.3 Geodetické a mapové podklady

Výkresy digitálního modelu terénu zpracovat ve formátu 3D. Výkres G_03_03.dgn předložený v rámci dodané dokumentace je ve formátu 2D.

V aktualizaci geodetických podkladů z 2.5.2017 je zpracován výkres valhu-stsitu3D-201703.dgn v požadovaném formátu 3D. Součástí aktualizace je také soubor valhu-stsitu3D-201703.txt se souřadnicemi a výškami zaměřených podrobných bodů. Tyto soubory je zapotřebí doplnit do aktualizované PD.

Po zpracování výkresů situace záborů požadujeme předložení části G_Geodetické dokumentace k závěrečné kontrole.

Pro výkon funkce ÚOZI objednatele na této stavbě požadujeme předání

Kompletní I- Geodetická dokumentace

Tištěná dokumentace bude ověřena ÚOZI zhotovitele přípravné dokumentace.

Digitální dokumentace bude předána na CD v otevřené formě (*.dgn a *.xls).

S pozdravem

Ing. Jaroslav Eichler

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční geodézie Olomouc

vedoucí oddělení investiční geodézie

Nerudova 1, 772 58 OLOMOUC
Mobil: 724 932 340
www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

Stanovisko GP:

Výše uvedené požadavky budou v aktualizované PD akceptovány, dokončené výkresy předloženy ke kontrole.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 21796/2017-SZDC-GŘ-O12

Vyřizuje: Ing. Milan Stehlík

Telefon: 972 741 043

Mobil: 601 387 025

E-mail: stehlikm@szdc.cz

Datum: 22.5.2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 OLOMOUC

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“, souhrnné vyjádření k aktualizaci přípravné dokumentace

K předložené dílčí aktualizaci přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ (verze 5/2017) předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 043)

Bez připomínek.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

- 1) A. Průvodní zpráva; Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze;
Doplnit: SZDC; ŽDC; ČR; JŘ; KJŘ; KSOD; PJ; DEZA; RSM; PP; EVL; ÚSES; LBK; VKP; JV; SZ; T.K.; LED; KO;

Projektant doplnil legendu v požadovaném rozsahu do PZ (slovy Průvodní zpráva) i STZ (slovy Souhrnná technická zpráva) s výjimkou zkr. ČR, JV a SZ, které považuje za součást standardní vzdělanosti a znalostí osob, žijících v této republice a které absolvovaly alespoň standardní osmiletou školní výuku. Zkratka KSOD se v textu nevyskytuje. Zřejmě posuzovatel myslel KCOD, která byla rovněž do seznamu doplněna.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 2) A. Průvodní zpráva; A. 1 Identifikační údaje; A. 1.1 Údaje o stavbě; A. 1.1.2 Místo stavby;
Je uvedeno: „Železniční trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,...“.
Správně má být uvedeno: „Železniční trať Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě,...“.
Názvy dopravních míst musí být uváděny v souladu s rukověť „SZDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.
- 3) A. Průvodní zpráva; A. 1 Identifikační údaje; A. 1.1 Údaje o stavbě; A. 1.1.3 Předmět dokumentace, předmět stavby; Předmět stavby;
Je uvedeno: „... na části dvoukolejné železniční trati č.280 ...“.
Správně má být uvedeno: „... na části dvoukolejné železniční trati č. 280 (dle knižního jízdního řádu) ...“.
- 4) A. Průvodní zpráva; A. 1 Identifikační údaje; A. 1.1 Údaje o stavbě; A. 1.1.3 Předmět dokumentace, předmět stavby; Předmět stavby;
Je uvedeno: „... Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,...“.
Správně má být uvedeno: „... Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě,...“.
Názvy dopravních míst musí být uváděny v souladu s rukověť „SZDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.
- 5) A. Průvodní zpráva; A. 2.1 Přehled vstupních podkladů; 5. Interní předpisy, směrnice a vzorové listy, zejména;
Je uvedeno: „Předpis SZDC Ob 1, díl II - Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných - Průkaz pro cizí subjekt, s účinností od 1. 4. 2014.“.
„SZDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt“.
Jedná se o duplicitní zápis.
Správně má být uvedeno: „SZDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.“
- 6) A. Průvodní zpráva; A. 2.1 Přehled vstupních podkladů; 5. Interní předpisy, směrnice a vzorové listy, zejména;

Je uvedeno: „Předpis SŽDC Ob 14 Stanovení organizace zabezpečení požární ochrany, v platném znění“.
Správně má být uvedeno: „SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“.

- 7) A. Průvodní zpráva; A. 2.1 Přehled vstupních podkladů; 5. Interní předpisy, směrnice a vzorové listy, zejména;
U některých předpisů je uvedeno před označením předpisu slovo „předpis“ a u některých ne. Je nutné sjednotit psaní předpisů.
- 8) A. Průvodní zpráva; A. 2.1 Přehled vstupních podkladů; 5. Interní předpisy, směrnice a vzorové listy, zejména;
Doplnit: předpisy SŽDC S3 a SŽDC S4 jsou uvedeny v části „A. 3.9 Seznam souvisejících a podmiňujících investic“.
- 9) A. Průvodní zpráva; A. 3. Údaje o území; A. 3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území; Místo stavby;
Je uvedeno: „... Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,...“.
Správně má být uvedeno: „... Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě,...“.
Názvy dopravních míst musí být uváděny v souladu s rukověť „SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.
- 10) A. Průvodní zpráva; A. 3. Údaje o území; A. 3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území; Název tratě;
Je uvedeno: „... Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,...“.
Správně má být uvedeno: „... Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě,...“.
Názvy dopravních míst musí být uváděny v souladu s rukověť „SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.
- 11) A. Průvodní zpráva; A. 3. Údaje o území; A. 3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území;
Je uvedeno: „Číslo tratě dle GVD (JR)“.
Správně má být uvedeno: „Číslo tratě dle listu GVD (knižního jízdního řádu - KJR)“.
- 12) A. Průvodní zpráva; A. 4. Údaje o stavbě;
Je uvedeno: „... na části dvoukolejné železniční trati č.280 ...“.
Správně má být uvedeno: „... na části dvoukolejné železniční trati č. 280 (dle knižního jízdního řádu) ...“.
- 13) A. Průvodní zpráva; A. 4. Údaje o stavbě;
Je uvedeno: „... Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,...“.
Správně má být uvedeno: „... Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě,...“.
Názvy musí být uváděny v souladu s rukověť „SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.
- 14) A. Průvodní zpráva; A. 4. Údaje o stavbě; A. 4.10 Základní předpoklady výstavby;
Je uvedeno: „...v úseku Hustopeče n.B.- Lhotka n. B. ...“.
Správně má být uvedeno: „... v úseku Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou v místě podchodu ...“.
Názvy železničních stanic musí být uváděny v souladu s rukověť „SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.
Výše uvedené požadavky 2) -14) budou v PD akceptovány opravou či doplněním.
Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
- 15) B. 7.1 Zásady zajištění požární ochrany;
Není předložen seznam použitých zkratk.
- 16) B. 7.1 Zásady zajištění požární ochrany; 1 Úvod (všeobecné údaje); Místo stavby;
Je uvedeno: „... Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,...“.
Správně má být uvedeno: „... Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě,...“.
Názvy dopravních míst musí být uváděny v souladu s rukověť „SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.
- 17) B. 7.1 Zásady zajištění požární ochrany; 2. Stručný popis stavby;
Je uvedeno: „... na části dvoukolejné železniční trati č.280 ...“.
Správně má být uvedeno: „... na části dvoukolejné železniční trati č. 280 (dle knižního jízdního řádu) ...“.
- 18) B. 7.1 Zásady zajištění požární ochrany; 2. Stručný popis stavby;
Je uvedeno: „... a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.“.
Správně má být uvedeno: „... a předpisu SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.“.
- 19) B. 7.1 Zásady zajištění požární ochrany; SO 03-15-03 žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB;
Je uvedeno: „... využívá Č.D Cargo, a.s.“.

Správně má být uvedeno: „... využívá ČD Cargo, a.s.“.

Výše uvedené požadavky 15) -19) budou v PD akceptovány opravou či doplněním.

Ing. Marcela Dubská, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 20) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva;

Není předložen seznam použitých zkratk.

Bude doplněno.

Ing. Petr Čech, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 21) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; (14) ze silnice III/03561 ve Valašském Meziříčí stávajícím sjezdem po místní komunikaci;

Je uvedeno: „parc.č.430/17 (České dráhy a.s., dráha) – tento pozemek prodán, není uvažován,“

Část „parc.č.430/17 (České dráhy a.s., dráha)“ je přeškrtnutá.

Bude odstraněno.

Ing. Petr Čech, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

- 22) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, změna č. 1 platná od 1.5.2014, ...“.

Správně má být uvedeno: „Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, platný od 1. 5. 2014, ...“.

- 23) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „SŽDC Dp 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, ...“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, ...“.

- 24) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt“.

- 25) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „SŽDC D7-2 Předpis pro organizování výlukové činnosti na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace“,

Správně má být uvedeno: „SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností“.

- 26) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „SŽDC (ČD) D31 Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých,“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC D31Mimořádné zásilky“.

- 27) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, změna č. 1 platná od 1.9.2014,“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, změna č. 3 platná od 1. 4. 2017,“.

- 28) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Doplnit: „SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.

- 29) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „SŽDC Sm 100 Směrnice SŽDC pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy,“.

Správně má být uvedeno: „Směrnice SŽDC č. 100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy,“.

- 30) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „SŽDC Sm 103 Řešení ekologických škodných událostí,“.

Správně má být uvedeno: „Směrnice SŽDC č. 103 Řešení ekologických škodných událostí,“.

- 31) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách,“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách,“.

- 32) B. 8. Zásady organizace výstavby; B. 8.1 Technická zpráva; 6) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření;

Je uvedeno: „Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty“.

Správně má být uvedeno: „Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty“.

Připomínky dle bodů 22) až 32) budou vypořádány opravením či doplněním.

Ing. Petr Čech, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel p. Tomáš Marhold, tel. 972 325 457)

Bez připomínek.

Ing. Josef Hendrych
*náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu*

Váš dopis zn.:

Zde dne: 10.05.2017

Naše zn.: 22008/2017-SZDC-GŘ-O13

Vyřizuje: Jiří KUBINA

Telefon: +420 972 762 022

Mobil: +420 727 876 484

E-mail: KUBINAJ@SZDC.CZ

Datum: 22.05.2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Ing. Chalupa Tomáš

Nerudova 1/773

772 58 Olomouc

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou, připomínky k aktualizaci přípravné dokumentaci

V rámci posouzení aktualizace přípravné dokumentace máme k předložené dokumentaci za SZDC GŘ O13 následující připomínky.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

D.E.1.1 Železniční svršek (zpracoval Ing. Kubina, tel. 972 762 022, KubinaJ@szdc.cz)

- Bez připomínek.

D.E.1.10 Protihluková opatření

SO 03-15-02 Protihlukové stěny (zpracoval Ing. Jauris, tel. 972 244 265, Jauris@szdc.cz)

- Protože se jedná o úsek, kde jsou PHS po obou stranách koleje, je nutné mít únikové východy po 150m. Tj. cca v km 20,460 bude navržen únikový otvor.
- Projektant sladí členění PHS v rámci objektu na části 3,4,5,6. PHS 3 začíná dle situace v km 20,310, PHS 4 také? Je nesoulad mezi TZ, situací a VV. V každé části je to jinak.

Výše uvedené připomínky budou znovu prověřeny, oprávněné připomínky akceptovány a zapracovány do PD.

Ing. Zdeněk Lázníček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

D.E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 02-19-07 Žel. most v km 19,406 (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, Necekal@szdc.cz)

Příloha 2.3, řez 1-1

železobetonová vana

- stěny budou výškově ukončeny pod úrovní horní příčle monolitického žb. rámu, *Projektant doporučuje a navrhuje technické řešení ponechat beze změny, protože rovnoběžná křídla kolem přechodu šterkového lože do trati jsou do stěny hydroizolační vany vetknuty – zmenšil by se průřez v místě vetknutí*
- tloušťky stěn jsou naddimenzované mimo jiné i z důvodu, že jsou opřené do pažení ze štetovnic.

Projektant doporučuje technické řešení ponechat beze změny, protože rovnoběžná křídla kolem přechodu štěrkového lože do trati jsou do stěny hydroizolační vany vetknuty – zmenšil by se průřez v místě vetknutí. Projektant nicméně nevylučuje případné možné úpravy technického řešení na základě výše uvedených připomínek v dalším stupni projektové dokumentace.

Ing. Petr Vachutka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Technická zpráva

- bod 2.1 – text „žb. rám“ nahradit textem monolitický žb. rám.

Bude opraveno.

Ing. Petr Vachutka, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Závěr

S projektovou dokumentací za oblast železničního svršku, železničních mostů a protihlukových opatření souhlasíme v případě řádného vypořádání připomínek. Vypořádání připomínek zašlete elektronicky na emailové adresy jednotlivých zpracovatelů.

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru traťového hospodářství

Váš dopis zn.: e-mail- bez č.j.
Ze dne: 10. 5. 2017
Naše zn.: 21904/2017-SZDC-GŘ-O14
Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek
Telefon: 972 244 491
Mobil: 727 827 268
E-mail: plocek@szdc.cz
Datum: 19. 5. 2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

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

Odbor automatizace a elektrotechniky k zaslané aktualizaci přípravné dokumentace výše uvedené stavby zasílá následující připomínku:

Elektrotechnika a energetika, zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273

V Průvodní zprávě doplnit do seznamu interních předpisů předpisy SZDC E8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení a předpis SZDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor.

Výše uvedený požadavek bude v aktualizované PD akceptován.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 21142/2017-SZDC-GR-O6

Vyřizuje: Ing. arch. Pavel Andršt

Telefon: 972 244 493

Mobil: 724 951 970

E-mail: andrst@szdc.cz

Datum: 15. 5. 2017

SZDC, Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Aktualizace PD „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“, stanovisko O6

K předložené aktualizaci přípravné dokumentace „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“, kterou zpracovala firma MCO v květnu 2017, máme z hlediska našeho odboru následující stanovisko:

Z hlediska technického řešení konstatujeme, že jde o aktualizaci vyvolanou projednáváním původního řešení s dotčenými obcemi. Z tohoto důvodu nemáme k rozšíření rozsahu stavby připomínky. Samotné technické řešení jednotlivých objektů v budoucí správě SZDC odpovídá principům dohodnutým na poslední poradě. U objektů v budoucím majetku obce Lešná předpokládáme, že drobná změna řešení oproti variantě předložené na poradě dne 3. 4. 2017 je projednána s obcí Lešná (pozn.: záznam z porady dne 3. 4. 2017 není doložen v dokladové části dokumentace). K navrženému technickému řešení nemáme připomínky.

Z formálního hlediska upozorňujeme ale na špatně použitou terminologii v některých technických zprávách - např. k SO 03-15-02. V textu (v kapitole 6.) je odkazováno na jiné součásti projektové dokumentace, přičemž odevzdáný stupeň dokumentace (přípravná dokumentace, resp. dokumentace k územnímu řízení) není projektovou dokumentací dle Stavebního zákona.

Z hlediska ostatních částí dokumentace konstatujeme, že není zřejmé, proč je Hluková studie vypracována pro objednatele Metroprojekt Praha a.s. Zároveň upozorňujeme, že dle našeho názoru je v hlukové studii chybně aplikována platná legislativa při stanovení hygienických limitů hluku v režimu staré hlukové zátěže. Rozhodující pro uznání staré hlukové zátěže je porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku z roku 2000 se stávajícím stavem. V hlukové studii je nicméně porovnáván stav roku 2000 s výhledem a režim staré hlukové zátěže je následně použit pouze pro noční dobu. Hluková studie dále neobsahuje žádné grafické přílohy ani mapové výstupy, včetně zákresů ochranného pásma dráhy a protihlukových opatření. Rozhodujícím je ale v této záležitosti stanovisko O15, oddělení životního prostředí.

Dokumentace byla odevzdána v rozsahu technického řešení aktualizovaných částí, bez ekonomického hodnocení a nákladů stavby. Vzhledem k této skutečnosti není toto stanovisko možno chápat jako stanovisko přípravné dokumentaci jako celku.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Stanovisko GP:

Výše uvedené požadavky budou v PD akceptovány. S obcí Lešná bylo a je průběžně jednáno a výsledně již očekáváme kladné stanovisko k akci.

K aktualizované PD, zahrnující i hlukovou studii, se bude znovu vyjadřovat KHS. Náklady aktualizací dotčených SO jsou objednateli k dispozici a jsou odevzdávány vždy separovaně (požadavek objednatele), aktualizované výkazy výměr byly doloženy v jednotlivých SO, upravená hodnota CIN byla uvedena v aktualizované PZ, nicméně nové ekonomické hodnocení již není ze strany objednatele po projektantovi požadováno.

Ing. Pavel Kučera, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Váš dopis čj.

0363-230-17

Ze dne

9. 5. 2017

Naše čj.

743/2017-03

Datum

22. 5. 2017

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
Ing. Pavlína Bařínková
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Vyřizuje

Ivana Pospíšilová
Generální ředitelství | odbor investic
T 724 030 430

E pospisilovaivana@gr.cd.cz

**Souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. k aktualizované přípravné dokumentaci
„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou,,**

Zpracování přípravné dokumentace stavby je zahrnuto v Plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2017 – Základní tabulka. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. CIN dle Plánu jsou 1 436,568 mil. Kč.

Přípravná dokumentace stavby řeší zvýšení rychlosti na části dvoukolejné železniční trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě. Rozsah stavby byl v průběhu tvorby a projednávání prací na PD průběžně zpřesňován. Bude rekonstruován železniční svršek a spodek, včetně odvodňovacích zařízení (drážní příkopy), dále železniční mosty a propustky, bude vybudován jeden nový žel. most – budoucí podjezd pod tratí. V žst. Lhotka nad Bečvou bude provedena rekonstrukce hlavních a předjízdových kolejí včetně výhybkových zhlaví a zapojení vlečky DEZA. Dále bude rekonstruováno zařízení pro cestující – nástupiště a podchod se zřízením bezbariérového přístupu a jeho zastřešení a informační systém. V rámci stavby bude dále provedena rekonstrukce úrovněvých železničních přejezdů, rekonstrukce trakčního vedení a ukolejnění, rekonstrukce sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých zařízení a rozvodů včetně osvětlení. V přednádraží žst. Lhotka nad Bečvou budou upraveny zpevněné plochy a osvětlení; budou realizovány stavební objekty omezující škodlivé účinky hluku z železniční dopravy.

Odpovědný projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc

Přípravná dokumentace stavby byla projednána na odboru kolejových vozidel – O12 – bez připomínek, na úseku osobní dopravy - ÚOD – bez připomínek a na odboru správy a prodeje majetku – O32 – **souhlas O32 s umístěním stavby na pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. je podmíněn souladem s návrhem úprav majetkových vztahů ÚMVŽST mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. V případě nesouladu rozsahu stavby s návrhem úprav majetkových vztahů ÚMVŽST mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. musí být postupováno dle Opatření č. 21/2016 ve znění změny č. 1 k 10.10.2016. V předmětném území se nenachází projednávané složky prodeje ČD, a.s. O32 souhlasí za předpokladu dodržení podmínek stanovených v příloženém stanovisku RSM Brno.**

S pozdravem

Ing. Mgr. Hana Dřuhošová, MBA
ředitelka Odboru investic

Příloha

Vyjádření RSM Brno č.j. 1414/17-RSMBRNO ze dne 15.5.2017

Na vědomí

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Ing. Pavel Kučera, Legionářská 8, 772 00 Olomouc

Váš dopis č. _____

Ze dne _____

Naše č. _____

1414/17 - RSMBRNO

Datum _____

15. 5. 2017

České dráhy a.s.
Odbor správy a prodeje majetku O32
Ing. Palkoska Petr
nábřeží L. Svobody 1222/12
Praha 1
110 15

Vyřizuje _____

Ing. Petra Čechová
RSM Brno | Provozně technický úsek
T 972 741 823

E cechova@rsm.cd.cz

Stanovisko RSM Brno k AKTUALIZACI přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

Identifikační údaje akce :

Akce : **Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou**
Stavebník : **SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1**
Žadatel : **SŽDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1,772 58 Olomouc**
Stupeň dok. : **přípravná dokumentace**
Umístění stavby : **k.ú. Hustopeče nad Bečvou, pozemek p.č. 1194/1 ostatní plocha, dráha, p.č. 1194/5 zastavěná plocha a nádvoří (budova bez čp/če ve vlatnictví ČR, právo hospodařit s majetkem státu SŽDC, s.o., p.č. 1194/6 ostatní plocha, dráha, k.ú. Lhotka nad Bečvou – pozemek p.č. 161 ostatní plocha, ostatní komunikace, p.č. 162 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova bez čp/če, stavba pro dopravu, p.č. 163 ostatní plocha, zeleň, p.č. 170 ostatní plocha, zeleň, p.č. 345/1 ostatní plocha, dráha, p.č. 345/3 ostatní plocha dráha, p.č. 345/4 ostatní plocha, dráha, k.ú. Přiluky pozemek p.č. 222/12 orná půda, p.č. 234 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova bez čp/če, stavba pro dopravu, pozemek p.č. 235 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je budova bez čp/če, stavba pro dopravu, p.č. 239/13 vodní plocha, k.ú. Krásno nad Bečvou pozemek p.č. 406/8 ostatní plocha, dráha, p.č. 959/3 ostatní komunikace, ostatní plocha, p.č. 1007/35 ostatní plocha, dráha**

Popis akce :

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci úseku železniční tratě – železniční svršek a spodek, mosty, tunely a propustky, rekonstrukce nástupišť v žst. Lhotka n.B., rekonstrukce železničních přejezdů vč. jejich nového zabezpečení, v nezbytném rozsahu rekonstrukce trakčního vedení, stavební úpravy výpravních budov pro umístění technologií, výstavba protihlukových stěn, kabelovodu a inž. sítí vč. osvětlení železničních stanic. Součástí stavby je i rekonstrukce stávajícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V rámci aktualizace došlo ke změně rozsahu zájmového území. Změna zájmového území se týká části v ž.km 20,300, kde se trať kříží se silnicí III/03562. Zájmové území je rozšířeno přibližně po okružní křižovatce v obci Lhotka nad Bečvou.

Stanovisko :

RSM Brno (organizační jednotka ČD, a.s.) souhlasí s předloženou aktualizovanou přípravnou dokumentací za těchto podmínek:

1. K přípravné dokumentaci na výše uvedenou stavbu bylo vydáno souhrnné stanovisko GR ČD,a.s č.j. 1417/2015–O3 ze dne 3.3.2016, jehož součástí je vyjádření č.j. 1434/2016–O32 ze dne 26.2.2016 a stanovisko ČD a.s., ROJ ŽST Olomouc č.j. RSM OL-3094/2015-UPT ze dne 26.11.2015, které zůstávají v platnosti. Předložená aktualizace přípravné dokumentace se dotkne výše uvedených nemovitých věcí (ve vlastnictví ČD a.s.) v rozsahu přípravné projektové dokumentace zpracované firmou MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, ve stejném rozsahu jak byla odsouhlasena v tomto stanovisku.
2. Na území dotčeném výše uvedenou stavbou se nachází inženýrské sítě v majetku RSM Brno (viz. vyjádření k existenci inženýrských sítí č.j. 1046/17 – RSMBRNO ze dne 11.4.2017).

Toto vyjádření k přípravné dokumentaci stavby je stanoviskem Regionální správy majetku Brno jako správce majetku v zájmovém území a je podmíněn souhlasem ČD a.s. GR O 32. Souhrnné vyjádření Českých drah a.s. bude vydáno O3 GR Praha ČD a.s.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne vydání.



Ing. Vladimír Čevela
ředitel RSM Brno

Přílohy:

- souhrnné stanovisko GR ČD,a.s č.j. 1417/2015–O3 ze dne 3.3.2016
- vyjádření č.j. 1434/2016–O32 ze dne 26.2.2016
- stanovisko ČD a.s., ROJ ŽST Olomouc č.j. RSM OL-3094/2015-UPT ze dne 26.11.2015
- vyjádření k existenci inženýrských sítí č.j. 1046/17 – RSMBRNO ze dne 11.4.2017