

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 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, 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 kvádrováný. 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 kvádrováný. 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 kvádrováný. 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 kvádrováný. 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 kvádrováný. 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 předsíň – 1,5m², OP14 WC bezbariérové – 2,2m², OP15 WC muži předsíň – 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, předsíň, 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 - předsíň 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 demontovány. 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

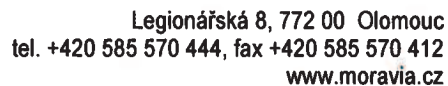
Zpracoval: Ing. Zdeněk Lázníček

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, 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 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. 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 dopavy 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

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.