

PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ

| | | | |
|-----------|-------|-------|-----------------|
| | | | ČÍSLO SOUPRAVY: |
| | | | |
| | | | |
| REVIZE Č. | DATUM | ZMĚNA | |



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 8 , 772 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 v zastoupení: SZDC, s.o., Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 | |
| HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU | | ING. PETR JEMELKA | |
| ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS | | NAVRHL, VYPRACOVAL | |
| JAKUB SATORIA | | JAKUB SATORIA | |
| KRAJ: OLOMOUCKÝ | | POVĚŘENÝ OÚ: HANUŠOVICE | |
| <p align="center">Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice</p> <p>PS 1 Žst. Hanušovice, přeložka zabezpečovacího zařízení</p> | | ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL | |
| | | KONTROLOVAL | |
| | | ING. PETR PAVLÍK | |
| | | OBEC: HANUŠOVICE | |
| | | ZAK. ČÍSLO MCO 12 - 030 - 231- PS | |
| | | ÚČEL | |
| | | PROJEKT STAVBY | |
| | | DATUM | |
| | | ŘÍJEN 2012 | |
| | | FORMÁT | |
| | | | |
| | | MĚŘÍTKO | |
| | | | |
| Technická zpráva | | ČÁST | |
| | | D.1 | |
| | | POŘ.Č. | |
| | | 1 | |

1. Základní údaje stavby

- **Název stavby:** Rekonstrukce koleje č. 1 a 3 v žst. Hanušovice
- **Provozní soubor:** PS 1 Přeložka zabezpečovacího zařízení
- **Místo stavby:** ŽST. Hanušovice, kat. území Hanušovice
- **Investor:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- **Projektant:** MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
- **Stupeň dokumentace:** Projekt stavby

2. Stávající stav

Žst. Hanušovice je vybavena elektromechanickým staničním zab. zař. (SZZ 2 kategorie) se dvěma závislými stavědly, která jsou ovládána z řídicího přístroje Rank umístěného v dopravní kanceláři. Návěstidla jsou světelná, přestavníky elektromotorické. Pro vybavení cesty je použito izolovaných kolejnic, někde jednopásových kolejových obvodů.

3. Navržené technické řešení

Při rekonstrukci části koleje č. 1,3 a při výstavbě nových nástupišť dojde k narušení stávajících tras kabelů indikací přejezdů v km 68,238; 0,734 a 0,809. Při provádění přeložek (viz. výkresová část dokumentace) a spojování těchto kabelů bude jízda vlaků přes přejezdy s nefukční indikací prováděna dle rozkazu Op část A, případně budou vybrané přejezdy uzavřeny. Kabelová trasa bude řešena jako společná s kabely sdělovacího zařízení a v převážné délce i s kabely elektro. Kabely NN budou uloženy ve žlabech s min. odstupovou vzdáleností od kabelů ZZ a SZ 10 cm. Náklady na společný výkop jsou rozděleny mezi jednotlivá PS (viz. výkres č.100). Demontáž a zpětné uložení betonových panelů v prostoru od DK k zarážedlu k. č. 5 bude součástí SO 3 – nástupiště. Spojky kabelů před dopravní kanceláří budou umístěny v plastové kabelové šachtě s ocelovým víkem.

Navrhovaná trasa kinety od dopravní kanceláře směrem na Jeseník bude do km 70,289 sledovat projektovanou trasu kabelů stavby „Oprava PZZ v km 70,623 a 71,018 Hanušovice“. Vzhledem k tomu, že kabel (30P1, chránička 100 a 160 mm) není ke dni odevzdání projektu ještě položen, nelze s jistotou potvrdit nutnost jeho přeložky. Případné spojování je zohledněno v nákladové části dokumentace.

Kabelová trasa mezi kolejemi č. 4 a 6 je nyní uložena v betonových žlabech. V místě provizorního sypaného nástupiště již tedy není navrhována další mechanická ochrana kabelů.

V rámci PS 1 bude také provedena ochrana stávajících příčných přechodů kabelů zabezpečovacího zařízení v km 69,839 (před St.2) a 70,112 (před DK). Přechody budou před zahájením stavební činnosti na žel. spodku ručně odkopány, kabely budou uloženy v dělených chráničkách a následně obetonovány. Tyto práce proběhnou bez spojování kabelů a tedy bez nutnosti opatřovat výměnovými zámky celou stanicí. V místech průjezdu staveništní mechanizace přes kabelové trasy budou položeny silniční panely.

Práce v obvodech SZZ budou prováděny za vypnutí staničního zabezpečovacího zařízení (St.2). Výhybky budou osazeny výměnovými zámky (šumperské zhlaví), tabule s klíči budou umístěny na výhybkářském stanovišti St.II (ve stávajícím

stavědle St.2).

Součástí prací na železničním spodku/svršku bude zrušení kusé koleje 5b v jejímž místě bude zřízeno nové nástupiště. Výhybka č. 32 bude nahrazena kolejovým polem, čímž dojde ke zrušení jejího přestavníku, výkolejky Vk5 a návěstidla Se3. Výhybky a seřaďovací návěstidla nebudou po této změně přečíslovány.

Kolejový obvod výhybky č. 32 bude z důvodu minimalizace zásahů do zařízení ponechán v původní délce (od zrušené Se3 po výh. č. 33). S pracemi na venkovní části SZZ budou zároveň probíhat úpravy v zapojení vnitřních prvků (nezbytně nutné zásahy v elektromechanickém zařízení a úpravy v zapojení el. obvodů).

Demontované části zabezpečovacího zařízení budou předány jeho správci (SDC SSZT Olomouc).

Před zahájením stavebních projekčních prací je nezbytně nutné provést přesné vytýčení kabelových tras.

4. Bezpečnost práce

- Všeobecné zásady bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci jsou stanoveny v :
 - Zákoníku práce (Zákon č. 262/2006 Sb.)
 - Předpisy OP 16, OP 16/4
 - Vyhl. 50/1978 Sb. O odborné způsobilosti v elektrotechnice
 - Zákon č. 309/2006 Sb. O zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
 - Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
 - Nařízení vlády č. 592/2006 Sb. O podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti
 - Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
 - Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
 - Směrnice Rady 92/57/EHS ze dne 24. června 1992, o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích
 - navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených.
- **Vzhledem k tomu, že stavba bude prováděna za železničního provozu, je třeba, aby pracovníci dbali pokynů dopravních zaměstnanců a byli řádně a prokazatelně poučeni o zásadách bezpečnosti práce a pohybu v kolejišti.**

5. Vyhodnocení navrženého řešení

Doplňovaná zařízení musí být schváleného (zavedeného) typu. Při použití nezavedeného zařízení je nutné postupovat podle Směrnice SŽDC č. 34 vydané pod č.j. 21 783/07 dne 26.9.2007.

Ve smyslu Zákona o drahách č. 266/1994 Sb., hl. třetí; ve znění vyhlášek 100/95 Sb., 177/95 Sb. a 279/00 Sb. budou v rámci stavby zřízena a rekonstruována určená technická zařízení (UTZ) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy - ods. 4 k) §1 Vyhl. 100/95 Sb. U uvedených zařízení bude provedena po dokončení technicko – bezpečnostní zkouška (TBZ) dle prováděcích předpisů.

Projektová dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon) a v souladu platnými ČSN, TNŽ a platnými předpisy.

6. Související provozní soubory a stavební objekty

| Část PD | Číslo PS, SO | Název provozních souborů a stavebních objektů |
|---------|--------------|---|
| D.1 | | Technologická část - zabezpečovací zařízení |
| | PS 1 | Žst. Hanušovice, přeložka zabezpečovacího zařízení |
| D.2 | | Technologická část - sdělovací zařízení |
| | PS 2 | Žst. Hanušovice, ochrany a přeložky drážních sdělovacích kabelů |
| E.1 | | Stavební část - železniční svršek a spodek |
| | SO 1 | Žst. Hanušovice, železniční spodek |
| | SO 2 | Žst. Hanušovice, železniční svršek |
| | SO 3 | Žst. Hanušovice, nástupiště |
| E.3 | | Stavební část - rozvody nn, osvětlení |
| | SO 4 | Žst. Hanušovice, úprava osvětlení |
| | SO 5 | Žst. Hanušovice, přeložky kabelových vedení |

V Brně, září 2012


Vypracoval: Jakub Satoria
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Tel: 545 428 217
e-mail: satoria@mcobrna.cz

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba:

„Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice“

Předmět jednání:

Všeprofesní výrobní jednání, terénní šetření, další jednání



Termín a místo konání: 28. června 2012 od 9:45 MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
13. července 2012 od 10:00 žst. Hanušovice

Úvod

Cílem tohoto záznamu je shrnout projektový vývoj při zpracování projektu stavby „Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice“. V záznamu jsou obsaženy poznámky k průběhu jednání v sídle generálního projektanta, terénního šetření v žst. Hanušovice, vytyčení drážních inženýrských sítí v žst. Hanušovice a dalších separátních jednání.

Objektová skladba

- D. Technologická část
- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
 - PS 1 Žst. Hanušovice, přeložka zabezpečovacího zařízení
- D.2 Železniční sdělovací zařízení
 - PS 2 Žst. Hanušovice, ochrany a přeložky drážních sdělovacích kabelů
- E. Stavební část
- E.1 Inženýrské objekty
 - E.1.1 Železniční svršek a spodek
 - SO 1 Žst. Hanušovice, železniční spodek
 - SO 2 Žst. Hanušovice, železniční svršek
 - E.1.2 Nástupiště
 - SO 3 Žst. Hanušovice, nástupiště
 - SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.1 a 2
 - SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.3
 - E.3 Trakční a energetická zařízení
 - SO 4 Žst. Hanušovice, úprava osvětlení
 - SO 5 Žst. Hanušovice, přeložky kabelových vedení

Rozdělení SO 3 na podobjekty bylo provedeno na základě doporučení společnosti VÚŽ, která bude jako pověřený subjekt vydávat ES ověření subsystému ve smyslu článku 17 směrnice 2008/57/ES, tedy bude ověřovat soulad s národními předpisy. Princip spočívá v oddělení části rekonstruované a části novostavby. Rozdělení bude patrné pouze z výkresových příloh, dokumentace SO bude jinak společná a to včetně výkazu výměr a rozpočtu.

(Ing. Jemelka)

Dopravní technologie a koncepce stavby

Obsahem stavby rekonstrukce jen části kolejí č.1 a 3 od bludovského zhlaví (bez zásahu do výhybek) po centrální přechod pro cestující před výpravní budovou včetně sanace železničního spodku a zřízení nového nástupiště délky 190 a šířky 3 metry s nástupištní hranou 550 mm nad TK ke koleji č.3 v prostoru koleje č.5b, která se ruší včetně stávající výhybky č.32 s náhradou kolejovým polem. Dále bude provedena ochrana a přeložka sdělovacích kabelů, trasy zabezpečovacího zařízení a úprava osvětlení a rozvodů. Z uvedeného je zřejmé, že rozsah kolejiště se rekonstrukcí jen částí kolejí č.1 a 3 nemění až na rušenou kolej č.5b ve prospěch nového nástupiště, takže ani dopravní technologie se v navrhovaném stavu nemění. Ruší se stavbou narušené nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3 na bohdíkovské straně centrálního přechodu a z těchto výzků se prodlužuje nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3 na jesenické straně centrálního přechodu o 100 metrů na celkovou délku 190 metrů po předchozím přeložení osvětlovacích stožárů č.21 a 19. Umožní se tak odbavit R vlak až o 6 vozech, zejména v neděli a při posilových vozech (školní výlety, lyžařská sezona)

V GVD 2012 se ve stanici opakuje každé dvě hodiny rychlíková skupina vlaků, před kterou nejdříve najíždějí do stanice osobní vlaky. Osobní vlak od Bohdíkova pojede na kolej č.4. Os vlak od Starého Města p.S. pojede na kolej č.2 a zastaví před centrálním přechodem. Os vlaky od Červeného Potoka nejsou na rok 2012 objednány, jinak by jely rovněž na kolej č.2 obsazenou již Os vlakem od Starého Města p.S. R vlak od Bohdíkova pojede na kolej č.3 a zastaví před centrálním přechodem. R vlak od Jeseníku pojede na kolej č.1 a zastaví před centrálním přechodem. Nákladní vlaky budou odbaveny na kolejích č.6,8,10, v době mimo skupinu osobní dopravy i na ostatních kolejích.

(Ing. Zapletal)

Na jednání byl přednesen návrh na přerušení odbavení cestujících po dobu realizace stavby a částečné vyloučení dopravy a zachování možnosti jen provizorního průjezdu vlaků při vypnutém zabzař. Byla by zavedena náhradní autobusová doprava, kde náklady na tuto dopravu údajně nedosáhnou nákladů na provizorní opatření pro odbavení cestujících. Dále podnět vycházel z předpokladů, že při vypnuté technologii budou přeložky provedeny méně nákladným způsobem (např. obnažení a posun kabelu bez spojování, kdy při vypnuté technologii nehrozí kolaps, pokud se kabel přetrhne)

Zástupce ČD, a.s. KCOD Olomouc odmítl návrh na vyloučení dopravy a přerušení odbavení cestujících. Poměrně velký význam stanice a oproti tomu relativně malý rozsah rekonstrukce bez zásahu do zhlaví stanice nevyžadují tak závažná opatření. Projektant konstatuje, že náklady na autobusovou dopravu by výrazně převýšili náklady na realizaci i demontáž provizorních nástupišť a jejich osvětlení.

(Ing. Jemelka)

PS 1 Žst. Hanušovice, přeložka zabezpečovacího zařízení

Ve dnech 14.6. a 26.6. 2012 byla za účasti projektanta a pracovníků ČD Telematiky, OŘ SSZT vytýčena trasa kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení: prázdné trubky HDPE, místního kabelu, kabelu 15 XN a kabelů indikací PZS včetně příčných přechodů přes kolejiště v prostoru před St.2 a dopravní kanceláří. V závěru každého vytýčení byly tyto trasy zaměřeny geodetem k následnému zpracování koordinačního zákresu. U některých kabelů nelze přesně určit jejich profil, což bude bráno v úvahu v nákladové části dokumentace.

Při místním šetření byl se zástupci SSZT a zpracovatelem SO – železničního spodku, dohodnut postup prací v místě příčných přechodů kabelových tras a to tak, že tyto budou před zahájením stavební činnosti na žel. spodku ručně odkopány, kabely budou uloženy v dělených chráničkách a následně obetonovány. Tyto práce proběhnou bez spojování kabelů a tedy bez nutnosti opatřovat výměnovými zámkami celou stanicí.

Ze strany zástupce SSZT byl kladen důraz na ochranu kabelové trasy zabezpečovacího zařízení v místě navrhovaného průjezdu staveništní dopravy (za zarážedlem koleje č.5). Projektant byl dále upozorněn na nutnost koordinace projekčních prací s připravovanou stavbou „Oprava PZZ v km 70,623 a 71,018 Hanušovice“.

(pan Satoria)

PS 2 Žst. Hanušovice, ochrany a přeložky drážních sdělovacích kabelů

V průběhu prací na žel. spodku/svršku dojde k narušení stávající trubkové trasy trubky HDPE průměru 40mm, která je v současnosti prázdná (rezervní). Tato stávající trubka určená pro zafouknutí optického kabelu je v současné době ukončena koncovkou přímo před výpravní budovou.

Stávající trasa rezervní trubky HDPE 40mm pro DOK , která je vedena podél koleje č.3, bude přeložena – odsunuta od koleje č.3 . Stávající trubka HDPE 40 se v km 69,896 řízne a do nové kinety bude položena nová trubka HDPE 40, která se na původní naspojuje pomocí nové trubkové spojky SPP40. V km 70,115 bude nová trubka HDPE 40 ukončena novou koncovkou – v místě nové plastové kabelové komory.

Stávajících sdělovacích kabelů místní kabelizace MK (rozhlas pro posun) jsou nefunkční a ani v budoucnu se s rozhlasem pro posun neuvažuje. Z toho důvodu se nebude provádět přeložka a ani ochrana těchto kabelů.

Z výpravní budovy žst. Hanušovice ve směru na Jindřichov je vedena trasa stávajícího traťového kabelu TK typu TCEPKPFLEY o profilu 15XN 0,8mm. V km 70,115 (před dopravní kanceláří) bude v rámci PS 2 instalována nová plastová kabelová komora. V místě této kabelové komory bude stávající metalický traťový kabel říznut a položen nový kabel v nezbytně nutném rozsahu stejného profilu a typu a nový traťový kabel bude naspojkován na obou koncích na stávající traťový kabel. Budou použity spojky pro plastové kabely XAGA 500. Nový traťový kabel bude při přechodu pod kolejí uložen do chráničky PE 160mm.

Přechody pod kolejí budou vedeny tak, aby byla dodržena hloubka uložení chráničky PE 160mm dle předpisu ČD S4, tj. min.1,5m od pláně tělesa železničního spodku, tj cca 2,3m od nivelety kolejí.

V žst. Hanušovice je vedena kabelová trasa stávajícího dálkového kabelu DK Hanušovice – Bludov. Jedná se o stávající dálkový kabel typu DCKQYPV 19DM 0,9mm a DCKQYPV 4XV 1,3mm. V km 69,896 je z tohoto dálkového kabelu proveden výpich, který je veden kolmo přes kolejiště do stavědla č.2.

Stávající výpich z DK do objektu stavědla č.2 bude ochráněn uložení kabelu do dělené chráničky PE 160/110mm (bez přerušení) vzhledem k tomu, že stávající výpich je veden v relativně malé hloubce pod niveletou kolejí.

Všechny kabely a trubky HDPE 40 budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení skutečné hloubky uložení a v nutném případě budou kabely přeloženy. Přeložka dotčených sdělovacích kabelů a trubek bude provedena v nezbytně nutném rozsahu.. Nové kabely v rámci přeložky budou naspojkovány na stávající pomocí spojek pro plastové kabely typu XAGA 500.

(Ing. Oharek)

SO 1 Žst. Hanušovice, železniční spodek

V rámci stavebního objektu železničního spodku bude navrženo zřízení konstrukčních vrstev a odvodnění v kol.č. 1 a 3 od km 69,875 – 70,109, tedy těsně za úroveň centrálního přechodu.

V rámci projektu stavby byl proveden doplňkový geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží. Na základě připomínky k předchozímu projektovému stupni byla navržena investičně méně náročná rekonstrukce železničního spodku. V koleji č. 1 bude na přehutněnou zemní pláň zřízena 200 mm silná vrstva z vyzískaného materiálu stávajícího kolejového lože dále vrstva šterkodrti fr. 0/32 tl. 200 mm, jejíž povrch bude vodorovný a vytvoří pláň tělesa železničního spodku. Na základě pokynu investora byl návrh konstrukce pražcového podloží pro kolej č. 3 uvažován jako pro kolej ostatní. V koleji č. 3 bude na přehutněnou zemní pláň zřízena 200 mm silná vrstva z vyzískaného materiálu stávajícího kolejového lože dále vrstva šterkodrti fr. 0/32 tl. 150 mm, jejíž povrchu bude vodorovný a vytvoří pláň tělesa železničního spodku. Kolejové lože bude zřízeno v tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Cílem doplňkového geotechnického průzkumu bylo ověření vedení původních odvodňovacích zařízení. Tento průzkum byl zahájen metodou mikrogravimetrie, která však přinesla jen částečné výsledky. V nehomogenním prostředí železničního podloží je popis nalezených tíhových anomálií nejednoznačný. Proto byl průzkum doplněn o kopané sondy v oblasti rekonstrukce železničního spodku, které měly odhalit kolize případných stávajících historických konstrukcí a nové konstrukce železničního spodku a odvodnění. Rozsah a metodika průzkumu vyčerpali možnosti průzkumných prací prováděných v rámci projektových prací. Žádné kolize nalezeny nebyly, což však zcela nevylučuje možnost, že se při realizaci stavby se tyto kolize objeví. Případné vícepráce jsou v tomto případě nepředvídatelné.

Odvodnění bude navrženo v rozsahu rekonstrukce železničního spodku trativodem umístěným v ose os kolejí č.1 a 3. zemní pláň těchto kolejí bude navržena ve sklonu 5% dostředně k trativodní rýze. Vyústění bude provedeno vlevo trati protlakem v km cca 70,075. Vyústění na terén nebo do stávající stoky těsně před jejím vyústěním. K tomuto nejnižšímu místu bodu budou svedeny z obou směrů trativodní větve. Základní sklon trativodu je navržen 5‰. V případě že bude menší sklon (min. však 3‰), bude trativod podbetonován. Šířka trativodní rýhy je uvažována 50 cm, při hloubce 1m a hlubší je uvažována šířka 80 cm pro možnost pažení.

(Ing. Jemelka)

SO 2 Žst. Hanušovice, železniční svršek

Rekonstrukce železničního svršku se snesením kol. roštu bude navržena od výhybek šumperského zhlaví do km 70,160. V rámci rekonstrukce bude bez náhrady snesena výhybka č.32 a kusá kolej 5b. Jako základní sestava je uvažován užitý kolejový rošt R65 na bet. pražcích SB8, rozdělení „e“ s tuhým podkladnicovým upevněním, svěrkami ŽS4 a pryžové podložky pod kolejnicí. Objednatel požaduje upravit jednotkové ceny za m kolejové roštu dle skutečného konkrétního deponovaného materiálu a stavu ve, kterém se tento materiál nachází. Podstatou regenerace bude především výměna nevyhovujících svěrek ŽS3 za svěrky ŽS4.

Rozsah rekonstrukce železničního spodku v zásadě koresponduje s rozsahem rekonstrukce železničního svršku. Výjimkou jsou kolejová pole u výhybek šumperského zhlaví v délce cca 50m v kol.č.1 a 10 m v kol.č.3, kde by rekonstrukce žel. spodku vyvolala další rozsáhlé přeložky technologického vybavení stanice. Správce požaduje výměnu dosavadních nenormových krátkých pražců v oblasti společných pražců za výhybkou č.36 za pražce dlouhé. Další výjimkou jsou kolejová pole v celkové dl. cca 2x50m za centrálním přechodem až po úroveň zarážedla v kusé kol.č.5. Kolejový rošt bude v tomto místě snesen a

po urovnaném stávajícím šterkovém loži bude probíhat staveništní doprava. Jedná se o jedinou přístupovou cestu do lokality stavby. Až následně bude odtěženo stávající kolejové lože a zřízena kompletní konstrukce železničního svršku včetně nového kolejové lože. Se správcem bylo dohodnuto, že pod nové kolejové lože nebude uložena ochranná separační geotextilie.

Za těmito úpravami se snesením kolejového roštu bude probíhat směrová a výšková úprava koleje strojním podbitím. Z důvodu napojení do stávajícího stavu bude podbita část šumperského zhlaví – výhybky č.33 a 36 a kusá kolej č.3b. V průběhu zpracování projektu stavby byla tato část výhybkového zhlaví podbita správcem, tudíž geodetické zaměření GPK neodpovídá aktuálnímu stavu. Dle prohlášení správce není nutné zhlaví znovu geodeticky zaměřovat. Předpokládá se, že při pracech ve zhlaví došlo jen k minimálním směrovým a výškovým posunům. Parametry směrové a výškové úpravy navržené v projektu stavby zhotovitel stavby modifikuje tak, aby došlo k plynulému napojení do stávajícího stavu.

Na základě zadání vyplývající z připomínky k předchozímu projektovému stupni je navržen posun (a zkrácení celkové délky) úrovněvého nástupiště u koleje č.1 tak, aby vlaky o délce až 190 m ze směru Jeseník mohly zastavit čelem před centrálním přechodem. Doposud delší vlaky osobní dopravy blokují při odbavení cestujících centrální přechod. Jednalo by se tedy o opatření, které povede ke zvýšení bezpečnosti. Pro splnění uvedeného požadavku je nutná směrová a výšková úprava kolejí č.1 a 3. od centrálního přechodu až ke zhlaví ve směru Jeseník, tedy kolejí mezi kterými je úrovněvé nástupiště uvažováno. Stav železničního svršku, především tuhost kol. roštu a drážnost upevňovadel neumožňuje strojní podbití těchto kolejí ani žádnou jinou nedestruktivní manipulaci. Pro realizaci takto navržené stavby bude nezbytně nutné, aby správce uvedl kol.č.1 a 3 v km 70,110 – 70,380 do stavu, který umožňuje strojní podbití.

Před odevzdáním dokumentace k připomínkám bylo dohodnuto, že objednatel zajistí předkategorizaci železničního svršku. K připomínkám bude veškerý snesený a nevyužitý materiál uvažován jako odpad. Do čistopisu dokumentace bude zohledněna předkategorizace a využitelný materiál bude předán správci. Předpokládá se však, že většina svrškového materiálu bude předkategorizací označen jako odpad.

(Ing. Jemelka)

SO 3 Žst. Hanušovice, nástupiště

Na vstupní poradě byl předložen návrh a situování nástupišť v žst. Hanušovice, který vychází z přípravné dokumentace.

Nástupiště u koleje č.3: Bude zřízeno nástupiště délky 190,0m s výškou nástupní hrany 550mm nad temenem přilehlé kolejnice. Šířka nástupiště je 3,0m a v jeho začátku je z důvodu prudkého svahu za navrhovaným nástupištěm zúženo na délce 45,0m na 2,5m. Konstrukce nástupiště bude tvořena z nástupištních bloků L bez konzolových desek - dle Vzorového listu železničního spodku SŽDC (ČD) Ž 8.42–N. Povrch nástupiště bude zpevněn betonovou zámkovou dlažbou. Nástupiště bude spádováno ve sklonu 2% směrem od koleje. V prostoru před výpravní budovou bude nenástupní hrana tvořena obrubníky, které vytvoří dva schodišťové stupně tak, aby bylo dosaženo stávající výškové úroveň před výpravní budovou. Zpevněné plochy před výpravní budovou budou odvodněny pomocí povrchových žlábků, které budou napojeny na odvodňovací systém vycházející z návrhu železničního spodku. V konci nástupiště bude vytvořena rampa pro bezbariérový přístup na nástupiště.

Nástupiště u koleje č.1 bude částečně sneseno z důvodu zřizování železničního spodku a po zřízení spodní konstrukce opět poskládáno ze stávajících prvků se začátkem v km 70,108 55 – km 70,298 55. Délka nástupiště bude dle požadavků dopravní technologie 190m.

Nástupiště u koleje č.2 bude sneseno od jeho začátku za stávající přechod z důvodu zřizování železničního spodku a po zřízení spodní konstrukce opět poskládáno.

Nástupiště u koleje č.4 bude dotčeno pouze v místě zřízení nové přechodové konstrukce a v jeho začátku, kde bude prodlouženo provizorním sypaným nástupištěm.

Přechodová konstrukce – v rámci stavby bude zřízena nová přechodová konstrukce přes koleje č. 1,2 a 3. Přechod bude tvořen celopryžovou přechodovou konstrukcí se zadlážděním zbylých ploch zámkovou betonovou dlažbou.

Provizorní nástupiště – V souvislosti s dopravní technologií a stavebními postupy budou ve stavbě navrženy provizorní nástupiště a to prodloužení nástupiště u kol. č.2, které bude prodlouženo v jeho začátku o 76m. Dále bude zřízeno provizorní nástupiště mezi kolejí č.4 a kolejí č.6 délky 170m . Provizorní nástupiště budou zřízena jako jednostranné sypané nástupiště.

Na nástupišti u kol. č.3 budou zřízeny vodící a varovné pásy a osazen orientační systém (tabule s názvem stanice, ukazatele směrů a zákazový piktogram na začátku nástupiště)

Na poradě byla diskutována možnost ponechat zřízené provizorní nástupiště mezi kolejí č.4 a kolejí č. 6. po stavbě. Po poradě bylo toto diskutováno se zástupcem SŽDC OTH (Ing. Veliš) se závěrem, že všechny provizorní konstrukce musí být po dokončení stavebních úprav sneseny. Tato skutečnost bude jednoznačně uvedena v technické zprávě k tomuto stavebnímu objektu.

(pan Kraus)

SO 4 Žst. Hanušovice, úprava osvětlení

V projektu stavby bude zásadně změněna přípravná dokumentace. Bude upuštěno od osvětlení pomocí osvětlovací věže. Na poradě a místním šetření byla zvolena koncepce osvětlit rekonstruovanou část stanice pomocí 12m sklopných stožárů a výložníků na výpravní budově. Stávající výložníky na VB jsou však v havarijním stavu, proto bude způsob osvětlení v prostoru před VB předmětem další diskuze. Vhodná varianta je osvětlit tento prostor pomocí 6m sklopných stožárů umístěných před VB.

Na místním šetření byly stanoveny prostory k osvětlení dle E11. Po poradě budou požadavky zpracovány a příslušným osobám bude zaslána konečná podoba protokolu k odsouhlasení. Osvětlen bude přechod, nová nástupiště a provizorní nástupiště.

Osvětlení bude ovládané z dopravní kanceláře pomocí ručně ovládaných vypínačů.

Bylo dohodnuto, že provizorní nástupiště budou osvětleny pomocí reflektorů umístěných na stávajících stožárech JŽ podél koleje č.10.

(Ing. Chrástek)

SO 5 Žst. Hanušovice, přeložky kabelových vedení

Na místním šetření byla správcem SEE Olomouc vyžádána kvalitní ochrana hlavních napájecích kabelů vedoucích z rozvodny NN (rozvaděč HR) do KS1A ve výpravní budově. Kabely vedou pod hlavní přístupovou komunikací, která bude sloužit jako hlavní příjezd na stavbu. Bylo dohodnuto, že na NN kabely budou v dostatečné délce položeny betonové panely, které NN kabely před poškozením ochrání.

V prostoru nového nástupiště bude nutno přeložit stávající NN kabely vedoucí do ST2. Bude nutno ochránit NN kabely vedoucí podél nového přechodu přes koleje. Jiné kabely se nenachází v kolizi s plánovanou stavbou. SEE si žádá vytyčit kabely v místech stavby.

(Ing. Chrástek)

V Olomouci 30.8.2012

Zaznamenal a z příspěvků sestavil: Ing. Petr Jemelka
hlavní inženýr projektu



"Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice"
- projekt stavby

Datum: 28.6.2012

- vstupní všeprofesní jednání

LISTINA PŘÍTOMNÝCH

| Příjmení, Jméno, Titul. | Organizace | Telefon-pevná linka | Telefon mobilní | E-mail | Podpis |
|-------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------|---------------------|--------------------|
| HRZYZBIZ MARTIN | SŽDC SSU | 724 932 337 | — | hrzyzbiz@szdc.cz | <i>[Signature]</i> |
| Jemelka Petr Ing. | MORAVIA CONSULT Olomouc | 605 229 160 | | jemelka@moravia.cz | <i>[Signature]</i> |
| CHRASTEK RADIM | MORAVIA CONSULT Olomouc | | | chrastek@moravia.cz | <i>[Signature]</i> |
| GRONVAL OTAKAR | SŽDC, OŘ OLOMOUČ | 442 442 224 | | gronval@szdc.cz | <i>[Signature]</i> |
| PLÁTEK MICHAL | SŽDC, OŘ OLOMOUČ | 602 776 471 | | PLATEK@SZDC.CZ | <i>[Signature]</i> |
| SERVIT ALBÍN | SŽDC, GŘ PRAHA | 607 880 537 | | servit@szdc.cz | <i>[Signature]</i> |
| ZITKA LUKÁŠ | SŽDC, OŘ Dlc - SEE | 724 484 954 | | zitka@szdc.cz | <i>[Signature]</i> |
| VELIŠ MIROSLAV | SŽDC OTH | 9712 35268 | | velis@szdc.cz | <i>[Signature]</i> |
| GLAD PETER | NCO OLOMOUČ | 585 570 484 | — | glad@moravia.cz | <i>[Signature]</i> |
| KRAUS ZDENĚK | MORAVIA CONSULT OLOMOUČ | 585 570 454 | | kraus@moravia.cz | <i>[Signature]</i> |
| VOLEK MIROSLAV Ing. | SŽDC OŘ OLOMOUČ, STOLC | 9727 42217 | 606 687 741 | vocek@szdc.cz | <i>[Signature]</i> |
| HANÁKOVÍ JIŘKA | ČD a.s. BŘHOLLOHOV | 942 744 831 | | hanakova@rcm.cz | <i>[Signature]</i> |
| ONDŘUŠKA RADIM | SŽDC, OŽŘP | 602 435 572 | | ondruska@szdc.cz | <i>[Signature]</i> |
| ČECH PETR | MORAVIA CONSULT OLOMOUČ | 585 570 457 | 605 229 034 | cechp@moravia.cz | <i>[Signature]</i> |
| ZÁPLETIL ZDĚK | MORAVIA CONSULT OLOMOUČ | | 605 229 152 | zapletil@moravia.cz | <i>[Signature]</i> |
| KASPAR LADISLAV | SŽDC, OŘ OLOMOUČ | 724 484 955 | | KASPARL@SZDC.CZ | <i>[Signature]</i> |

[illegible]



"Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice"
- projekt stavby

Datum: 13.7.2012

- terénní šetření

LISTINA PŘÍTOMNÝCH

| Příjmení, Jméno, Titul. | Organizace | Telefon-pevná linka | Telefon mobilní | E-mail | Podpis |
|-------------------------|--------------------------------|---------------------|-----------------|---------------------|--------|
| CHRÁSTEK RUDOLF | MORAVIA CONSULT OLOMOUC | 585 530 428 | | chrastek@moravia.cz | |
| HANUŠEK MARTIN | SSV, SŽDC | | 724 932 357 | hanus@szdc.cz | |
| PLÁTEK MICHAL | SŽDC, OŘ OLOMOUC | | 102 776 971 | platek@szdc.cz | |
| VEJSEK PAVEL | SŽDC, OŘ OLOMOUC | | 47 455 | vejsek@szdc.cz | |
| JARTA PAVEL | SŽDC, OŘ OLOMOUC | | 425 206 130 | jarta@szdc.cz | |
| NOHEJL PAVEL | SŽDC, OŘ OLOMOUC | | 602 708 494 | nohej@szdc.cz | |
| ŠUMIČEK PAVEL | SŽDC, OŘ OLOMOUC | | 606 720 477 | sumicek@szdc.cz | |
| WOLLS JANA | SŽDC, OŘ OLOMOUC | | 606 748 183 | wolls@szdc.cz | |
| KAPRÁK LADISLAV | SŽDC, OŘ OLOMOUC | | 4 240 194 63 | kaprak@szdc.cz | |
| HAUZNER TOMÁŠ | SŽDC, OŘ OLOMOUC | 974 447 490 | 474 348 252 | hauzner@szdc.cz | |
| KOT LADOK | ECOD OLC | 972 40 125 | 606 795 674 | kot@ecodolc.cz | |
| SATORIA JAKUB | MORAVIA CONSULT OLOMOUC s.r.o. | 545 428 214 | 602 745 654 | satoria@moravia.cz | |
| GALO PETER | MCO OLOMOUC | 585 570 484 | — | galo@moravia.cz | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |