

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		AKTUALIZACE BŘEZEN 2013	
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		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR JEMELKA	ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ZDENĚK KRAUS	ZDENĚK KRAUS	KONTROLOVAL	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HANUŠOVICE	ING. KAMIL PUR	
"Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice" SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.1 a 2 SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.3		ZAK. ČÍSLO MCO	12 - 030 - 231 - PS
		ÚČEL	PROJEKT STAVBY
		DATUM	ŘÍJEN 2012
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
Technická zpráva		ČÁST E.1.2	POŘ.Č. 1

E.1.2 Nástupiště

SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol. č.1 a 2

SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol. č. 3

Technická zpráva

O b s a h

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH	2
3. PODKLADY.....	3
3.1 VSTUPNÍ PODKLADY	3
3.2 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	3
4. POLOHOVÝ SYSTÉM, STANIČENÍ A VYTYČOVÁNÍ.....	3
5. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	4
6. NAVRHOVANÝ STAV SO 3.1 ŽST. HANUŠOVICE, NÁSTUPIŠTĚ U KOL. Č.1 A 2	4
6.1 SITUOVÁNÍ A PARAMETRY NÁSTUPIŠTĚ	4
6.2 KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ	5
6.3 MATERIÁL NÁSTUPIŠTĚ	5
6.4 PŘÍSTUP K NÁSTUPIŠTĚM – CELOPRYŽOVÝ PŘECHOD.....	5
6.5 BEZPEČNOSTNÍ A ORIENTAČNÍ PÁSY NA NÁSTUPIŠTI	6
7. NAVRHOVANÝ STAV SO 3.2 ŽST. HANUŠOVICE, NÁSTUPIŠTĚ U KOL. Č.3.....	6
7.1 SITUOVÁNÍ A PARAMETRY NÁSTUPIŠTĚ	6
7.2 KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ	6
7.3 POCHOZÍ PLOCHA NÁSTUPIŠTĚ.....	7
7.4 UKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ	7
7.5 ODVODNĚNÍ NÁSTUPIŠTĚ.....	8
7.6 ZÁBRADLÍ.....	8
7.7 BEZPEČNOSTNÍ A ORIENTAČNÍ PÁSY NA NÁSTUPIŠTI	9
7.8 MOBILÁŘ.....	9
7.9 ORIENTAČNÍ SYSTÉM.....	10
7.10 OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ	11
8. STAVEBNÍ POSTUPY.....	11
8.2 PROVIZORNÍ NÁSTUPIŠTĚ	11
8.2 KONCEPCE STAVEBNÍCH POSTUPŮ	11
9. BEZPEČNOST PRÁCE	12
10. SOUVISEJÍCÍ PS A SO	12
11. SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY	13
12. VLIVY REALIZACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	16
13. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	16

1. Identifikační údaje

Název stavby: **„Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice“**
Stupeň dokumentace: projekt stavby

Místo stavby: žst. Hanušovice
Název tratě: Hanušovice – Olomouc hl.n.
Číslo tratě dle JŘ: 290
Číslo dle GVD: 311
Traťový úsek (TU): 1362
Definiční úsek (DU): 21

Kraj: Olomoucký
Obec: Hanušovice
Katastrální území: Hanušovice (637203)
Obec s rozšířenou působností: Šumperk
Pověřená obec: Hanušovice
Okres: Šumperk

Stavební objekty (dále SO):

číslo SO	název SO	odpovědný projektant
SO 3.1	Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.1 a 2	Zdeněk Kraus
SO 3.2	Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.3	Zdeněk Kraus

Stavební objekt SO 3.1 se nachází na parcele č.1577/4 ve vlastnictví Českých drah, a.s. a stavební objekt SO 3.2 se nachází na parcelách č. 1577/4, 1577/2 a 392 ve vlastnictví Českých drah, a.s.

2. Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Účelem a podstatou celé stavby je komplexní rekonstrukce liché skupiny kolejí (kol.č.1 a 3 v jižní části železniční stanice včetně výstavby nového komfortního vnějšího nástupiště s výškou 550 mm nad TK a délkou hrany 190m u kol.č.3. Vyvolanou investicí přinášející však i pozitivní efekt je úprava a sanace úrovněvých nástupišť u koleje.č.1 a 2. Pro lichou skupinu kolejí bude provedeno nové osvětlení. Jihovýchodní část stanice bude tedy zrekonstruována v souladu s výhledovým stavem specifikovaným v technicko-ekonomické studii. Investice se tedy dá chápat jako první etapa konečného stavu.

Předmětem SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.1 a 2 je rekonstrukce stávajících nástupišť a přechodu pro cestující, které budou snášeny z důvodu zřizování železničního spodku. Předmětem SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.3 je zřízení vnějšího nástupiště s výškou nástupní hrany 550mm nad temenem kolejnice tak, aby splňovalo technické požadavky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

3. Podklady

3.1 Vstupní podklady

- přípravná dokumentace stavby
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby, č.j.:5 402/2011-SS OLC-U1-Hry
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby, č.j.:61273/2011-OI
- geodetické zaměření stávajícího stavu (Ing. Jan Smetana)
- geotechnický průzkum pražcového podloží (GeoTec – GS, a.s., Praha)
- ujednání z výrobních porad
- informace z pochůzek po trati
- příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

3.2 Inženýrské sítě

Navrhovanou polohou nástupišť procházejí stávající inženýrské sítě, jejichž orientační poloha je zakreslena v situačních výkresech a podélných profilech kolejí. Před realizací stavebních prací je nutné vyžádat si u jejich správců vytyčení přesné polohy.

V rámci zpracování projektu stavby byl proveden průzkum inženýrských sítí. Byli obesláni všichni potencionální správci sítí a z dodaných podkladů byl sestaven jejich souhrnný zákres. Na základě zadání bylo již v rámci projektových prací provedeno vytyčení inženýrských sítí, u kterých byly zákresy neúplné, nepřesné nebo zcela chyběly. Takto byly v zájmové oblasti vytyčeny inženýrské sítě ve správě: SŽDC, s.o., OŘ, SSZT ; SŽDC, s.o., OŘ, SEE; ČD-Telematika a.s.

Povinností zhotovitele je vytyčení inženýrských sítí před zahájením stavby. Při výkopových pracích v blízkosti sítí je třeba postupovat s opatrností, dodržovat principy bezpečnosti práce a dle potřeby kopat ručně.

4. Polohový systém, staničení a vytyčování

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Rekonstrukcí kol.č.1 a 3 nedojde k posunu staničení.

Údaje o výškových a polohových bodech pro napojení a vytyčení celé stavby jsou součástí geodetické části dokumentace a nejsou popisovány a uváděny v jednotlivých výkresech stavebních objektů. Veškeré vytyčení prostorové polohy v rámci stavebního objektu bude prováděno dle požadavků ČSN 013419 Vytyčovací výkresy staveb, ČSN 730420-1 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 1: Základní požadavky, ČSN 730420-2 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 2: Vytyčovací odchylky, ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411) Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření a též v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah (schváleno VŘ DDC č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000). Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

5. Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu jsou nástupiště v žst. Hanušovice situovány:

- Vnější nástupiště u koleje č. 3 vpravo s nástupní hranou výšky 200mm nad TK, tvořenou konzolovými deskami délky 130,0m a výběhy mezi kolejí č.3 a 5b délky 73,0m a kolejí č. 3 a 5 délky 67,0m.

- Nástupiště mezi kolejí č.3 a 1 s nástupní hranou ke koleji č. 1 s výšky 200mm nad TK, tvořenou konzolovými deskami celkové délky 243,0m. Nástupiště je rozděleno přechodem.

- Nástupiště mezi kolejí č.1 a 2 s nástupní hranou ke koleji č. 2 s výšky 200mm nad TK, tvořenou konzolovými deskami celkové délky 230,0m. Nástupiště je rozděleno přechodem.

- Nástupiště mezi kolejí č.2 a 4 s nástupní hranou ke koleji č. 4 s výšky 200mm nad TK, tvořenou konzolovými deskami celkové délky 230,0m. Nástupiště je rozděleno přechodem.

K přístupu na nástupiště slouží úrovnový přechod tvořený betonovými panely v km 70,105 078.

6. Navrhovaný stav SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol. č.1 a 2

Vzhledem ke zřizování železničního spodku v kolejích č. 1 a 3 bude nutné snést nástupiště mezi těmito kolejemi a také část nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 4. od jeho začátku po úrovnový přechod. V rámci tohoto objektu bude rovněž snesen úrovnový přechod pro cestující a služební přechody.

6.1 Situování a parametry nástupišť

Na základě návrhu dopravní technologie ve stanici a kolejového řešení budou nástupiště dotčená budováním žel. spodku situována následovně:

Nástupiště mezi kolejí č. 3 a 1

zač. nástupiště km 70,108 55 – konec nástupiště 70,298 55

nástupní hrana u koleje č. 1 – stavební i užitná délka nástupní hrany je 190m.

Nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2

zač. nástupiště km 69,988 59 – po úrovnový přechod v km 70,105 078

nástupní hrana u koleje č. 2 – stavební i užitná délka nástupní hrany po přechod je 117m. Celková délka nástupiště u kol. č.2 (km 69,988 59 – km 70,217 82) je 230m. rozdělená úrovnovým přechodem.

Všechny hrany nástupišť jsou navrženy ve vzdálenosti 1,65m od osy přilehlé koleje a výšky 0,20m nad temenem přilehlé kolejnice.

6.2 Konstrukční řešení nástupišť

Konstrukce nástupišť vychází ze vzorového listu železničního spodku SŽDC (ČD) Ž 8.32–N – Obrázek 3 – jednostranné úrovnňové nástupiště u přímé koleje s uložením nenástupní hrany konzolové desky na tvárnici tischer.

Konstrukce nástupišť bude tvořena konzolovými deskami (1,45x1,0m) uloženými na obou stranách na nástupištních tvárnících tischer a to v místě nástupní hrany 0,35m od hrany konzolové desky a v místě nenástupní hrany 0,10m od hrany konzolové desky. Nástupištní tvárnice tischer na straně nástupní hrany bude uložena na úložných blocích U65, které budou kladeny na podkladní vrstvu betonu C16/20 tl. 0,05m a vrstvu šterkodrti tl. 0,1m. Nástupištní tvárnice tischer na straně nenástupní hrany budou kladeny na podkladní vrstvu betonu C16/20 tl. 0,05m a vrstvu šterkodrti tl. 0,05m. Betonové prvky budou mezi sebou spojovány cementovou maltou.

Konzolové desky budou ve sklonu max. 2% k nenástupní hraně.

Nástupiště budou ukončena pomocí sklonění dvou posledních konzolových desek do úrovně drážní stezky.

6.3 Materiál nástupišť

Všechny betonové prvky nástupišť budou ukládány na meziskládku a posléze využity ke zřízení nástupišť mezi kolejemi č. 1,2 a 3. Vzhledem k faktu, že v některých částech jsou stávající nástupiště tvořena pouze konzolovou deskou uloženou na násypu bude nutno dovézt 84ks nástupištních tvárnic tischer a 63ks úložných bloků U65. Po dohodě s SDC je možno využít stávajících prvků uložených v Hanušovicích. Nástupištní tvárnice tischer cca 20ks bude scházet i po doplnění, z tohoto důvodu byly počítány jako nové prvky. V projektu bylo uvažováno s 5% betonových prvků, které mohou být již poškozeny, nebo může dojít k jejich poškození při snášení nástupišť.

Po zřízení nástupišť budou přebývající konzolové desky převezeny do Jeseníku a dány k dispozici SDC.

Výkopy a zásypy jsou prováděny v rámci SO 1 Žst. Hanušovice, železniční spodek s výjimkou úseku od km 70,161 – km 70,300, kde je pouze směrová a výšková úprava stávající koleje a výkopy a zásypy jsou součástí objektu nástupišť. Materiál výkopů bude použit ke zřízení tělesa nástupiště u koleje č.3. Podloží bude před zřízením konstrukce nástupiště ztuhněno a zásyp bude proveden šterkodrtí fr. 31,5/63.

6.4 Přístup k nástupištím – celopryžový přechod

V místě stávajícího přechodu pro cestující tvořeného betonovými panely je navržen přechod s celopryžovou konstrukcí. Celopryžová konstrukce bude uložena na betonových pražcích. Vnější panely budou uloženy na závěrnou zídku tvaru T. Povrch panelu musí mít neklouzavý dezén. K doplnění přechodové konstrukce mezi kolejemi budou použity obrubníky v kombinaci se zámkovou dlažbou.

Přechod bude proveden z celopryžových panelů v šířce 3,6m (modul 0,9 m × 4 ks) pro žel. svršek R 65 na betonových pražcích SB8 s upevňovací v antikorozní úpravě.,

Ostatní navazující plochy přechodu budou zadlážděny zámkovou dlažbou tl. 60mm uloženou na lože ze šterkodrti, fr. 4/8mm min. tl. 40mm, vrstvu šterkodrti fr. 8/16mm min. tl.

150mm a separační geotextílii. Zámková dlažba bude po obvodu lemována nepřevýšeným betonovým chodníkovým obrubníkem uloženým do betonového lože tl.100mm z betonu tř. C 16/20. Úroveň horní plochy obrubníků bude v úrovni horní plochy zámkové dlažby.

Výšková poloha je dána návrhem železničního svršku. Panely přechodu jsou kladeny do úrovně TK přilehlých kolejí.

6.5 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti

Nástupiště s nástupními hranami u kolejí č.1, 2 a 4 jsou zřizovány jako stávající konstrukce a vzhledem k osovým vzdálenostem a využití stávajících konzolových desek není možné na nich zřizovat varovné a vodící linie nebo bezpečnostní pásy. Před vstupem na přechod bude v dlažbě ve vzdálenosti 3,0m od osy koleje č.3 vytvořen varovný pás šířky 0,4m, který bude proveden v červené barvě a bude ohraničovat nebezpečné pásmo. Dle požadavku NIPI s.o., budou vytvořeny varovné pásy šířky 0,4m v místě navázání jednotlivých dlážděných ploch před přechody – viz příloha č. 3.1 a 3.2 tohoto SO.

7. Navrhovaný stav SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol. č.3

Stávající nástupiště u koleje č.3 bude sneseno a plocha rozebrána za úroňový přechod. V tomto prostoru bude zřízeno nástupiště ke koleji č.3 s délkou 190m. V ploše za přechodem bude snesena přední řada panelů tvořící nástupní hranu, čímž bude dosažena vzdálenost zpevněné lochy od osy koleje více jak 3,0m.

7.1 Situování a parametry nástupiště

Na základě návrhu dopravní technologie ve stanici bylo navrženo nástupiště s nástupní hranou délky 190m situované před přechodem pro cestující.

Krajní nástupiště s nástupní hranou u kol. č.3

zač. nástupiště km 69,904 11 – konec nástupiště 70,094 11

nástupní hrana u koleje č. 3 – stavební i užitná délka nástupní hrany je 190m.

Hrana nástupiště je navržena ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje a výšky 0,55m nad temenem přilehlé kolejnice. Šířka nástupiště je navržena 3,0m, mimo část 45m na začátku nástupiště, kde je šířka zúžena na 2,5m z důvodu, aby bylo možno nástupiště umístit na stávající těleso.

7.2 Konstrukční řešení nástupišť

Konstrukce nástupištní hrany bude typu L bez konzolových desek - dle Vzorového listu železničního spodku SŽDC (ČD) Ž 8.42–N, z nástupištních bloků L. Prefabrikáty nástupištních zídek budou uloženy na vyrovnávací vrstvu z cementové malty MC min. tl.10mm, na vrstvu z betonu C 16/20 min. tl. 0,15m a na podkladní vrstvu šterkodrti tl. 0,05m. Prefabrikáty budou zajištěny pomocí ocelových trnů do podkladní vrstvy betonu a spáry mezi jednotlivými bloky budou překryty dle technických podmínek výrobce. Nástupištní prefabrikáty budou zasypány ve

spodních vrstvách zhutněnou zeminou (zásyp vytěženým materiálem v rámci stavby) a v horních vrstvách min. 0,5m od pochozí plochy budou zasypány zhutněnou nenamrzavou zeminou (zásyp vytěženým materiálem v rámci SO 02 „Žst. Hanušovice, železniční svršek“ – staré šterkové lože) Zásyp bude hutněn po 300mm na $I_d = 0,95$, celkový objem zhutněného materiálu pro nástupiště činí 521m³. Příčný sklon nástupiště bude jednostranný 2% směrem od koleje. Při zřizování nástupištních zídek musí být kladen důraz na kvalitu a přesnost provedení podkladních vrstev pro uložení prefabrikátů, aby nedocházelo k pohybu zídek při zasypávání a hutnění výplně nástupiště.

7.3 Pochozí plocha nástupiště

Horní plocha nástupiště bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm.

Zámková dlažba bude uložena na lože ze šterkodrti, fr. 4/8mm min. tl. 40mm, vrstvu z prostého betonu C8/10 tl. 100mm a vrstvu šterkodrti fr. 8/16mm min. tl. 50mm. Dlažba u vnějšího nástupiště bude uzavřena chodníkovým obrubníkem uloženým do betonu C 16/20 min. tl. 100mm mimo prvních 12m na začátku nástupiště, kde je hrana tvořena prefabrikáty L 130.

Výšková úroveň přilehlého terénu za nástupištěm bude vyrovnána svahováním v rámci tohoto stavebního objektu. Vzniklé svahy budou ohumusovány v tl. 150mm a osety.

Součinitel smykového tření povrchu nástupiště musí mít hodnotu min. $\mu=0,6$ a na rampě pak min. $\mu=0,66$. Pro povrch pochozích ploch musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 09.15.08.

7.4 Ukončení nástupiště

Ukončení nástupiště směr Olomouc hl. n.:

Nástupiště u koleje č.3 bude ukončeno zídka šířky 0,4m a schody dle Vzorového listu železničního spodku SŽDC Ž 8.7 – Změna č.2.(obrázek 3).

Zídka a schody budou tvořeny betonem C 30/37– XC4, XF3 s hloubkou základu min. 0,8m pod terén (=drážní stezku) a budou vyztuženy kari sítí s oky 100 x 100, tl. drátu 6 mm. Pod betonovou konstrukcí bude zřízen podsyp ze šterkodrti tl. 150mm. Části nacházející se pod terénem budou opatřeny penetračním asfaltovým nátěrem. Zídka a schody budou opatřeny zábradlím výšky 1,1m.

Schody nejsou určeny pro přístup cestujících a na zábradlí bude umístěn piktogram se zákazem vstupu.

Ukončení nástupiště směr Staré Město pod Sněžníkem:

Na konci nástupiště bude zřízena rampa, kterou bude plocha snížena z úrovně 550mm nad temenem přilehlé kolejnice do její úrovně. Rampa bude tvořena betonovými zídka šířky 400mm z betonu C 30/37– XC4, XF3 s hloubkou základu min. 0,8m pod terén (=drážní stezku) a budou vyztuženy kari sítí s oky 100 x 100, tl. drátu 6 mm. Pod betonovou konstrukcí bude zřízen podsyp ze šterkodrti tl. 150mm. Části nacházející se pod terénem budou opatřeny penetračním asfaltovým nátěrem. Zídka budou opatřeny zábradlím výšky 1,1m s madlem ve výšce 900mm a vodící tyčí ve výšce 200mm nad zpevněnou plochou rampy. Šířka rampy je navržena 1,5m (mezi madly zábradlí).

7.5 Odvodnění nástupiště

Nástupiště má po celé délce jednostranný sklon 2% od koleje. V prostoru mimo výpravní budovu je voda svedena na svah za nástupištěm. V prostoru před výpravní budovou budou na nenástupní hraně nástupiště pomocí obrubníků vytvořeny dva schody pro překonání výškové úrovně mezi plochou nástupiště a stávající plochou před výpravní budovou (výška schodu 160mm). V ploše bude umístěn v nejnižším místě povrchový odvodňovací žlab s plastový poklopem, který je veden celé délce v prostoru od začátku výpravní budovy po konec rampy. Pro přesné osazení žlábků bude nutné upravit stávající obrubník procházející podél stávající zpevněné plochy před výpravní budovou. Dle podkladů od správce není možno jasně identifikovat další vedení stávajících svodů ze střechy výpravní budovy a bude přizpůsobeno na stavbě dle skutečného stavu vedení.

Voda ze žlabů bude svedena pomocí systému vpustí a kanalizačním potrubím DN 150 z PP pod nástupištěm do šachty č. Šn3. Z této šachty bude vedeno svodné potrubí DN 200 ve sklonu 1,0% pod kolejí č.3 do šachty Š6, která je součástí SO 1 Žst. Hanušovice, železniční spodek. Toto potrubí bude obetonováno.

Kanalizační potrubí bude podbetonováno betonem C 16/20 v tl 100mm, který bude uložen na pískový podsyp min. tl. 50mm.

V nástupišti je navrženo pět plastových šachet DN 400 s betonovým poklopem. Podélný profil odvodnění je přílohou této technické zprávy.

7.6 Zábradlí

V rámci řešení žst. Hanušovice byl navržen zábradlí městského typu, jehož uspořádání a rozměry jsou patrné z přílohy č. 9 „Detaily zábradlí“. Barva zákl. reaktivní na zinkovaný povrch, odstín vrchní RAL 7024 Graphite Grey (grafitová tm.šedá).

Zábradlí výšky 1,1m bude osazováno do betonových patek o rozměrech 0,35x0,35x0,8m a betonových zídek. Základní osová vzdálenost sloupků je 1,8m. Dilatační celek zábradlí má délku 12,6m. Zhotovitel musí zpracovat výrobní dokumentaci zábradlí. V místě skloněných ploch musí být přesné rozměry zábradlí stanoveny doměřením na základě skutečného provedení.

Všechna nová zábradlí týkající se tohoto objektu (na ukončovacích zídkách, nástupišti i rampách) budou opatřena kombinovaným protikorozním systémem:

- otryskání povrchu na Sa 3 (dle ČSN ISO 8501-1);
- metalizace slitinou Zn 85 % – Al 15 % (např. Zinacor 850) na min. tl. 120 µm (dle ČSN EN ISO 2063);
- penetrační nátěr tl. 40 µm na bázi epoxidové pryskyřice;
- mezivrstva tl. 100 µm na bázi vysokosušivých nátěrových hmot;
- vrchní polyuretanový nátěr tl. 50 µm v jednotném odstínu.

Alternativně je možno použít :

- žárové zinkování ponorem, tloušťka Zn povlaku min 60 µm;
- základní nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s vysokým obsahem sušiny tl. 100 µm;

- vrchní polyuretanový nátěr tl. 50 µm v jednotném odstínu. Odstín nátěru bude RAL 7024 GRAPHITE GREY, přičemž jednotlivé vrstvy nátěru musí mít odlišný barevný odstín.

Konkrétní nátěrové systémy musí být:

- opatřeny certifikátem tuzemské akreditované zkušebny včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu, odpovídající konkrétním podmínkám pro nové a stávající konstrukce;
- schváleny pro použití v podmínkách SŽDC.

Madla podél bezbariérových přístupových cest k nástupišti (šikmé rampy) musí obsahovat stručnou informaci (min. číslo nástupiště) Braillovým písmem. Štítek bude osazen na začátku rampy na madlo po pravé straně (u koleje č.3) a to na boční straně madla. Výška štítku bude max. 35mm, délka je odvislá od druhu zvolené informace (min. číslo nástupiště). Madlo má kruhový tvar, štítek proto bude umístěn tak, aby kopíroval tvar madla. Úprava nesmí vytvářet nebezpečné hrany.

7.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti

Jedním ze základních předpokladů pro bezpečný pohyb osob nevidomých a slabozrakých jsou hmatové a barevné úpravy pochozích ploch formou vodících linií, optického značení vodících linií, signálních a varovných pásů. Vodící linie a optické značení vodících linií oddělují bezpečnostní pás na nástupišti od ostatní plochy nástupiště a mají funkci vést zrakově postižené. Signální pásy upozorňují na orientačně důležitá místa. Varovný pás ohraničuje bezpečný prostor na nástupišti, zpevněných plochách a přístupových komunikacích. Danou problematiku v železniční dopravě řeší vzorové listy SŽDC Ž 8.7 pro nástupiště železničních stanic a zastávek.

Podél nástupištních hrany ve vzdálenosti 800mm od hrany budou v dlažbě vytvořeny vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 400mm, které oddělují bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Povrch této linie bude tvořen dlaždicemi s podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo trapézu - barva dlaždic šedá. Kontrastní optické značení v šířce 150mm bude provedeno žlutou barvou (odstín 6200 podle ČSN 73 4959), a to na části vodící linie bližší k nástupní hraně a na obou vyrovnávacích stupních na nástupiště po celé jejich délce – viz půdorys nástupiště. **Kontrastní optické značení musí splňovat požadavky smykového součinitele tření (protismyková úprava).**

Pro hmatové prvky musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 12.03.04.–06.

Vodící linie s funkcí varovného pásu bude navázána na zábradlí rampy, které bude navázáno pomocí vodícího pásu šířky 800mm tvořeného zámkovou dlažbou s výstupky na stávající zábradlí před výpravní budovou.

7.8 Mobiliář

V rámci tohoto stavebního objektu nebudou osazovány žádné prvky mobiliáře. Všechny tyto prvky jsou ve stávajícím stavu osazeny v prostoru před výpravní budovou, pod její zastřešenou částí do které není zasahováno.

7.9 Orientační systém

Orientační systém bude obsahovat nové tabule s názvem stanice a směry jízdy vlaků. Dále pak piktogram se zákazem vstupu a piktogram s číslem koleje.

Tabule s názvem stanice

Tabule budou zřízeny jako osvětlené z hliníkového plechu s nápisem na fólii.

Písmo „HELVETICA“ polotučná, velká a malá, velikosti 360 mm. Barva podkladu tabule bude modrá č. 4550, písmena bílá č. 1000. Tabule budou provedeny z hliníkového plechu s lemováním. Rozměr tabule je 3,0x0,6m

Tabule s ukazatelem směru jízdy vlaků

Tabule budou zřízeny jako osvětlené z hliníkového plechu s nápisem na fólii. Tabule budou provedeny z hliníkového plechu s lemováním. Rozměr tabule je 2,0x0,7m.

Tabule s názvem stanice a tabule s ukazatelem směrů budou osazeny společně na jedné konstrukce v km 69,922 a v km 69,994 za nástupištěm.

Umístění tabulí s názvem stanice a ukazatel směru jízdy vlaků bude provedeno do betonových patek o min. rozměrech 600 × 600 × 1000 mm z C16/20, umístěných tak, aby byl splněn požadavek nezámrazné hloubky, která je v daných podmínkách min. 0,8m pod terénem. Pokud by nekrytá ocelová část sloupku zasahovala pod úroveň terénu, je třeba zajistit její dostatečnou protikorozi ochranu. Detaily vzhledu a konstrukce jsou zřejmé z přílohy č.10 tohoto stavebního objektu.

Všechny nové ocelové konstrukce týkající se orientačního systému (stojky nesoucí nápisy názvu stanice a směry jízdy vlaků, sloupky, závěsy a kotvy pro piktogramy) budou podobně jako zábradlí opatřeny kombinovaným protikorozním systémem (viz výše).

Pro ukazatele směru jízdy vlaků jsou použity jako ve stávajícím stavu směry Jeseník, Dolní Lipka, Staré město p. Sněž., Zábřeh na Moravě a Šumperk.

Piktogramy

Novým piktogramem bude označen centrální přechod výstražnou tabulí „POZOR VLAK!“ „Dbejte pokynů staničního rozhlasu!“, který bude osazen na zábradlí u centrálního přechodu oboustranně vpravo i vlevo od přechodu a mezi kolejemi č. 3 a 1 oboustranně na stojkách.

Dále budou osazen jeden piktogramy s číslem koleje, tento piktogramy bude osazen na stožár osvětlení za nástupištěm (nový stožár mezi nástupištěm a výpravní budovou) a jeden piktogram zákazu vstupu, který bude osazen na začátku nástupiště. Označení koleje (kolej č. 1) nebude odpovídat skutečnému služebnímu číslování kolejí, ale bude označena dle počítání od výpravní budovy.

Pro pozorovací vzdálenost 12–30m je dle typizační směrnice stanovena velikost základního znakového pole 300×300mm. Minimální podchozí výška je 2,50m. Umístění a upevnění tabulí musí vyhovovat požadavkům bezpečnosti cestujících, bezpečnosti práce a provozu. Nesmí zasahovat do průjezdného průřezu

7.10 Osvětlení nástupiště

Nástupiště bude osvětleno osvětlovacími stožáry umístěnými za nástupištěm. Osvětlení nástupiště je součástí stavebního objektu SO 4 Žst. Hanušovice, úprava osvětlení.

8. Stavební postupy

8.2 provizorní nástupiště

Pro zajištění přepravy cestujících v době výstavby budou mezi kolejemi č.2 a 4 zřízeno provizorní sypané nástupiště jako prodloužení stávajícího nástupiště o 76m u koleje č.4 a dále pak mezi kolejemi č.4 a 6 v délce 170m.

Provizorní sypané nástupiště mezi kolejemi č.2 a 4 – km 69,912 – km 69,988

Provizorní sypané nástupiště mezi kolejemi č.4 a 6 – km 69,990 – km 70,160

8.2 Koncepce stavebních postupů

Koncepce stavebních postupů předpokládá současnou rekonstrukci části kolejí č.1 a 3, přičemž musí zůstat ve stanici možnost odbavit současně čtyři vlaky osobní dopravy. Proto musí být pro vlaky osobní dopravy použitelné koleje č.2, 4, 6 i s nástupišti. Pro tento účel bude zřízeno provizorní nástupiště ke koleji č.6 v délce 170 metrů, nástupiště ke koleji č.4 bude provizorně prodlouženo na bohdíkovské straně centrálního přechodu o 76 metrů na délku 189 metrů. Rekonstrukce kolejí č.1 a 3 včetně železničního spodku se týká úseku na bohdíkovské straně centrálního přechodu (kolej č.3 v úseku od km 0,028 584 do km 0,239 550 , kolej č.1 od km 69,824 278 do km 70,119 280) a bez železničního spodku se týká úseku na jesenické straně centrálního přechodu (kolej č.3 v úseku od km 0,239 550 do km 0,292 631, kolej č.1 od km 70,119 280 do km 70,172 970), přičemž budou vyloučeny, sneseny v uvedené délce a využívány jako přístup na staveniště. Pozor, nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2 od centrálního přechodu směr Jeseník musí zůstat v provozu v délce 60 metrů pro Os vlaky směr Bludov. Realizace stavby je navržena ve dvou stavebních postupech. Stavební postup č.0 je určen na přípravné práce, provedení potřebných přeložek a kabelových rozvodů, snesení koleje č.5b. Provedení přeložek si vyžádá výluku koleje č.3. Ještě před tím budou zřízena provizorní nástupiště. Následně bude zahájen stavební postup č.1 s výlukou kolejí č.1, 3 (výluka koleje č.3 bude pokračovat). Stavební postup č.1 je pak určen pro vlastní rekonstrukci části kolejí č.1 a 3 a snesení výhybky č.32 a její náhradu kolejovým polem. Centrální přechod nebude v tomto stavebním postupu v provozu, bude využíván provizorní. Kolejová pole koleje č.3 budou snesena v téměř celém rozsahu z důvodu staveništní dopravy.

Projekt uvažuje při zřizování a odstraňování provizorních jednostranných nástupišť o jedné nástupištní hraně s vyloučením pouze koleje při této nástupištní hraně, vyloučení obou kolejí by mělo zásadní a negativní vliv na dopravní technologii během realizace stavby, toto řešení považujeme za možné, v případě zpětného vracení části nástupiště mezi kolejemi č.1, 2 ve stavebním postupu č.1 nebudou ze stejných důvodů uvedené koleje vyloučeny vůbec, zhotovitel toto musí respektovat a práce soustředit do dopravních přestávek na provozované koleji.

Přístup na staveniště je možný jen prostorem snesených kolejí č.1,3 a to i před výpravní budovou, kde budou nastupovat a vystupovat cestující do vlaků. V tuto dobu zajistí zhotovitel po dohodě s výpravčím zastavení pohybu staveništní dopravy před výpravní budovou. Jde zejména o dobu kdy se ve stanici opakuje každé dvě hodiny rychlíková skupina vlaků, před kterou najíždějí do stanice osobní vlaky.

Veškerá stavební činnost prováděná v rámci této investiční akce bude koordinována se zástupci stanice.

Zahájení stavby je uvažováno začátkem stavební sezóny roku 2013, montážní a demontážní základna je navržena v ŽST Hanušovice za St.1 na koleji SDC a č.3a, 5, alternativně v prostoru žst. Bohdíkov.

V rámci stavebního objektu nástupišť bude snesena plocha prvního nástupiště v km 70,110 – km 70,148, která je zpevněna konzolovými deskami (plocha cca 80m²). Po uložení kabelových vedení (PS 1; PS 2; SO 4) budou panely vráceny do původní polohy

9. Bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat zákon č.309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády 591 ze dne 12.prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.

Dále je nutné dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Staveniště a zařízení stavby bude jasně vyznačeno, ohrazeno a zabezpečeno proti vstupu nepovolaných fyzických osob.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení inženýrských sítí. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací.

Všichni pracovníci musí být zdravotně a odborně způsobilí pro výkon příslušné pracovní činnosti a musí být řádně proškoleni v oblasti BOZP. Všichni pracovníci jsou povinni používat při práci předepsané OOPP.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě Op 16.

Povinnosti zhotovitelů ve vztahu k omezení bezpečnostních rizik jsou popsány v plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi část dokumentace F.5. Všichni pracovníci jsou povinni se s plánem seznámit.

10. Související PS a SO

- PS 1 Žst. Hanušovice, přeložka zabezpečovacího zařízení
- PS 2 Žst. Hanušovice, ochrany a přeložky drážních sdělovacích kabelů
- SO 1 Žst. Hanušovice, železniční spodek
- SO 2 Žst. Hanušovice, železniční svršek
- SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.1 a 2
- SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.3
- SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.1 a 2
- SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol.č.3

- SO 4 Žst. Hanušovice, úprava osvětlení
SO 5 Žst. Hanušovice, přeložky kabelových vedení

11. Související předpisy a normy

Technické řešení tohoto stavebního objektu je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy. Jedná se zejména o následující:

Zákony a vyhlášky:

(všechny zákony ve znění pozdějších předpisů)

- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, změna provedená zákonem 377/2009 Sb. (obsahuje část Provozní a technickou propojenost Evropského železničního systému- tratě, které jsou součástí evropského železničního systému musí ve smyslu § 49b splňovat TSI)
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných tech. požadavcích zabezpečení bezbariérového používání staveb
- Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 86/2001 Sb., o ochraně ovzduší
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Směrnice:

- Směrnice GR SŽDC, s.o., č. 16/2005, č.j. 3790/05-OP, ze dne 17.1.2006 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“

- Směrnice GR SŽDC, s.o., č. 20/2004, č.j. 4 124/04-OI ze dne 19.11.2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ ve znění pozdějších změn
- Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 11/2006 č.j. 13 511/06-OP ze dne 30.6.2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.
- Směrnice SŽDC č. 19/2006/2006, „Standardizace aplikačního SW, formátů a způsobu předávání dat v oblasti IT ŽDC SŽDC“ ze 25.1.2007
- Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi, č.j. 12133/1998, v platném znění a v souladu s „Prováděcím opatřením k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“, vydaným pod č.j. 2347/1999-O7, ve znění č.j. 1162/02-O7, č.j. 1615/2003-O7 a č.j. 6154/04-OI.
- Směrnice GR SŽDC s.o., č. 42- Hospodaření s vyzískaným materiálem, z 20.5.2009

Interní předpisy SŽDC:

Označení	Název
SŽDC (ČD) D 1	Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
SŽDC (ČD) D 2	Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
SŽDC (ČD) D 7/2	Předpis pro organizování výluk na síti Českých drah
SŽDC (ČD) M 20/2	Jednotná železniční mapa. Vzorové listy
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
SŽDC (ČD) Op 16	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC (ČD) S 3/2	Bezстыková kolej
SŽDC (ČD) SR101 (S)	Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek
SŽDC (ČD) SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC (ČD) SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC (ČD) SR 103/6 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Pasportní evidence železničního svršku
SŽDC (ČD) Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) S 66	Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v ČR
SŽDC (ČD) S 5/4	Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC (ČD) 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství

Technické kvalitativní podmínky (TKP) staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, účinnost od 1.7.2008 včetně změn.

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Další normy a předpisy, které je nutno mimo výše uvedených bezpodmínečně zhotovitelem stavby dodržet, jsou obsahem příslušných kapitol TKP.

Technické normy:

Označení	Název
ČSN 01 3419	Vytyčovací výkresy staveb
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420-1	Přesnost vytyčování staveb – Část 1: Základní požadavky
ČSN 73 0420-2	Přesnost vytyčování staveb – Část 2: Vytyčovací odchylky
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 4130	Schodiště a šikmé rampy. Základní ustanovení
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6320	Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN EN 13674-1	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 1: Vignolovy železniční kolejnice 46 kg/m a těžší
ČSN prEN 13674-2	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 2: Kolejnice pro výhybky a kolejové křižovatky používané ve spojení se širokopátními symetrickými železničními kolejnicemi 46 kg/m a více
ČSN EN 13481-1 až 5	Železniční aplikace - Kolej – Technické požadavky na upevňovací systémy
ČSN prEN 13848-1	Železniční aplikace - Kolej - Geometrická kvalita koleje - Část 1: Popis geometrie koleje
ENV 13803-1	Železniční aplikace - Kolej – Návrhové parametry pro polohu koleje-Standardní kolej-Část 1: Průběžná traťová kolej
ČSN ISO 4463-1až3 (730411)	Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
TNŽ 01 3412	Značky a zkratky v jednotných železničních mapách
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6311	Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
TNŽ 73 6334	Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
TNŽ 73 6390	Nápisy názvů železničních stanic a zastávek
TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
prEN 13803-1	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 1: Plain line
prEN 13803-2	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 2: Switches and crossings and comparable alignment design situations with abrupt changes of curvature

12. Vlivy realizace na životní prostředí

Materiály použité ke stavbě nástupiště lze z hlediska životního prostředí považovat za nezávadné.

V souvislosti s výstavbou nebudou myčeny náletové keře a vzrostlé stromy.

Vliv stavby na životní prostředí je dále podrobně popsán v souhrnné části dokumentace.

13. Závěrečná ustanovení

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. V dokumentaci konkrétně uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Pokud, ve výjimečných případech, dojde ke změně technického řešení, vyžaduje se souhlas investora.

Provedení všech částí stavby musí být v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb státních drah (aktualizace v r.2008). Jednotlivé konstrukční součásti, pro které není zpracována TNŽ nebo ČSN, musí být v souladu s Obecnými technickými podmínkami (OTP). Příslušný výrobce na základě OTP si následně zpracovává Technické podmínky dodací (TPD), které SŽDC odsouhlasují. OTP jsou zpracovány např. pro pražce a příslušenství, kamenivo, geotextilie atd. Jednotlivým výrobcům jsou udělována osvědčení např. pro kolejnice, přejezdy, prefabrikované příkopové zídky, dodávky kameniva do kolejového lože jednotlivým kamenolomům apod.

V Olomouci, září 2012

Vypracoval: Zdeněk Kraus

PŘÍLOHY:

- Vyjádření NIPI o.s.
- Odvodnění
- Záznamy z porad

NIPi BEZBARIÉROVÉ PROSTŘEDÍ, o.p.s.

Havlíčková 4481/44, 586 01 Jihlava

IČ 27163059, DIČ CZ27163059, www.nipi.cz, nipi@nipi.cz, banka 239159275/0300

Zřizovatel obecně prospěšné společnosti: Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace České republiky, o.s.

Správa železniční dopravní cesty, s.p.

Drážní úřad

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Vaše žádost ze dne:
17.09.2012Naše značka:
001120129Vyřizuje:
Ing. Věra BerkováOlomouc dne:
30.09.2012**Věc: Rekonstrukce koleje č. 1 a 3 v žst. Hanušovice****Stanovisko k projektové dokumentaci pro stavební povolení**

Na Vaše vyžádání jsme posoudili uvedenou stavbu z hlediska Stavebního zákona z.č. 183/2006 Sb., a prováděcích vyhlášek a zejména vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Místo stavby: parc.č. 1577/4 v k.ú. Hanušovice

Stavebník: Správa železniční dopravní cesty, s.o., Drážní úřad, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Projektant: Moravia Consult Olomouc, a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc

Č. zakázky: 12-030-231-PS Datum: říjen 2012

Předmětem předložené dokumentace je komplexní rekonstrukce kolejí č.1 a 3. Stávající nástupiště mezi těmito kolejemi bude sneseno a také část nástupiště mezi kolejemi 1 a 4 od jeho začátku po úrovněvý přechod a také bude snesen úrovněvý přechod pro cestující a služební přechody. Bude proveden nový úrovněvý přechod s celopryžovou konstrukcí a tato bude uložena na betonových pražcích a to v šířce 3,6m. Ostatní plochy mezi kolejemi budou zadlažděny zámkovou dlažbou a od stávající plochy před výpravní budovou je s maximálním sklonem 4,5%. V rámci SO 03.2 se jedná o nástupiště před kolejí č. 3, které bude mít všechny bezbariérové prvky - hmatové a barevné úpravy pochozích ploch formou vodících linií, optické značení vodících linií, signálních a varovných pásů (podél nástupištní hrany ve vzdálenosti 800mm od hrany budou v dlažbě vytvořeny vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 400mm, které oddělují bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Povrch této linie bude tvořen dlaždicemi s podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo trapézu barvy šedé. Kontrastní optické značení v šířce 150mm bude provedeno žlutou barvou a to na části vodící linie bližší k nástupní hraně. Kontrastní optické značení bude splňovat požadavky smykového součinitele tření. Nástupiště bude přístupno rampou se zábradlím a zárážkou; zábradlí bude i v prostoru mimo plochu u výpravní budovy (ve zvýšené poloze nástupiště) a na konci nástupiště, kde bude piktogram zákazu vstupu. Zábradlí bude výšky 1,1m a bude mít vodorovnou tyč ve výši 100mm; u ramp pak bude zábranu pro bílou hůl i zárážku pro kola vozíku ve výši 215mm a madlo ve výši 900mm ve vzdálenosti 60mm od konstrukce zábradlí.

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., lze stavbu posuzovat dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) - pozemní komunikace a veřejné prostranství.

K předložené dokumentaci máme následující připomínky:

1. rampa na nástupiště bude mít sklon max. 6,25% (dle půdorysu je délka rampy 6,6m)
2. přístupy na další nástupiště (mezi kolejemi č. 3 a 1 a dále mezi kolejemi č. 1 a 2) musí mít rovněž bezbariérový přístup a prvky i pro osoby slabozraké - varovné pásy

Závěr: Předložená projektová dokumentace má předpoklady vyhovět bezbariérovému přístupu za předpokladu úprav dle platné legislativy - viz připomínky. Stavební detaily a vybavení bezbariérovými prvky budou v realizační dokumentaci

odpovídat vyhlášce č. 398/2009 Sb., včetně její přílohy a dále dle vzorového listu Ž 8.7. Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích, změna Z2 a dle ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách.

Proti vydání stavebního povolení nemáme námitek za předpokladu, že výše uvedené připomínky budou začleněny do jeho podmínek a jejich realizace bude prověřena při závěrečné kontrolní prohlídce stavby.

Příloha: Předložená projektová dokumentace je parafována a vrácena zpět.

NIPÍ BEZBARIÉROVÉ PROSTŘEDÍ, s.r.o.
ODBOR SPRÁVY: CELOSTÁTNÍ SÍŤ
KONZULTAČNÍCH STŘEDIŠEK
ODBOBNÝ KONZULTANT

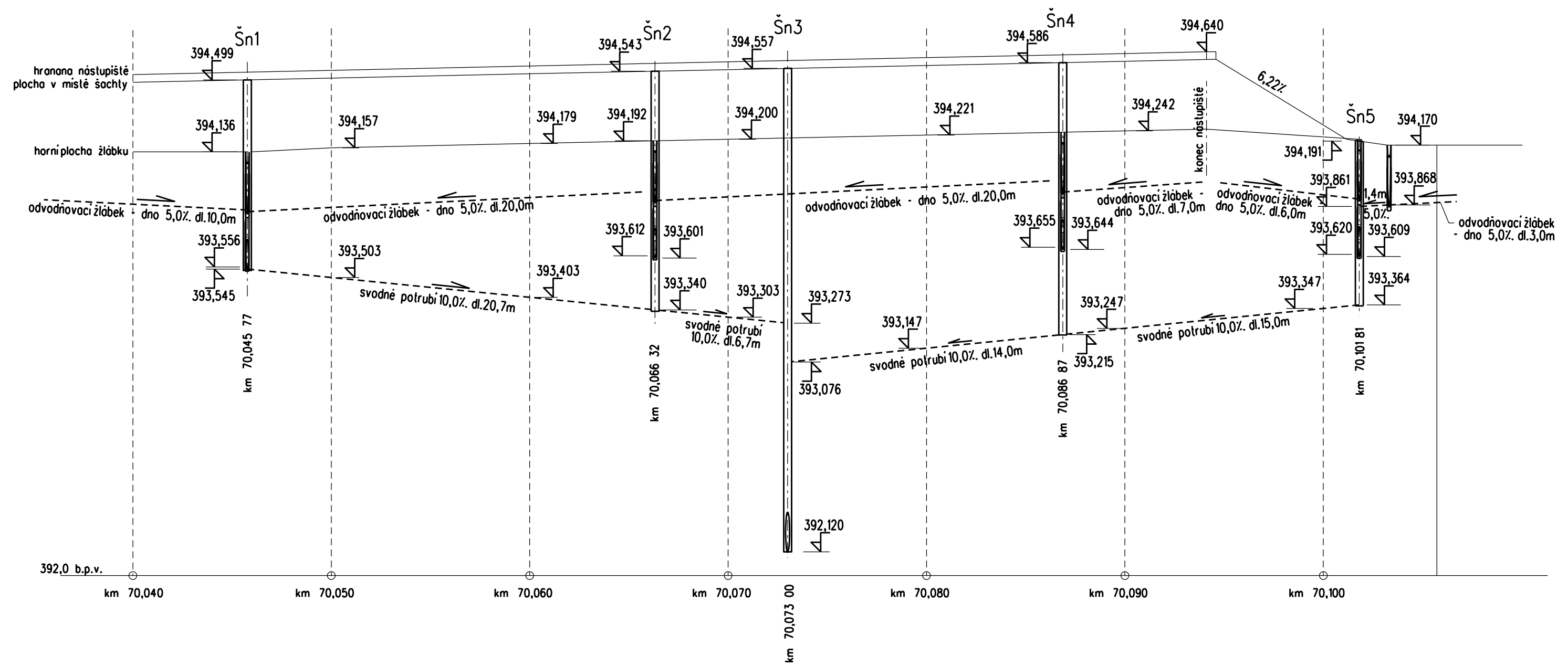


Ing. Věra Berková, odborný konzultant






Adr. střediska: Jungmannova 972/25, 779 00 Olomouc

777 285 712, berkovavera@seznam.cz

ODVODNĚNÍ - PODÉLNÝ PROFIL M 1:200/50



Tabulka šachet

Základní údaje														
Číslo šachty	Km poloha ke koleji č.1	x	y	Typ šachty		Tvar napojení	Kóta horní hrany poklopu	Kóta přítoku	Kóta odtoku	Kóta dna šachty	Kóta výkopu šachty	Výška kal. prostoru	Celk. výška šachty	Poznámka
Šn1	70,045 77	1 066 283,975	564 791,206	PE-HD	kontrolní		394,499	393,545	393,544	393,544	393,354	0,000	0,955	
Šn2	70,066 32	1 066 263,432	564 790,739	PE-HD	kontrolní		394,543	ž.393,601 sv.393,340	393,340	393,340	393,070	0,000	1,203	
Šn3	70,073 00	1 066 256,751	564 790,588	PE-HD	kontrolní		394,557	sv.393,273 sv.393,076	392,120	392,120	391,850	0,000	2,437	
Šn4	70,086 87	1 066 242,887	564 790,273	PE-HD	přípojná		394,586	ž.393,644 sv.393,215	393,215	393,215	392,945	0,000	1,371	
Šn5	70,101 50	1 066 227,944	564 789,934	PE-HD	kontrolní		394,191	ž.393,861 ž.393,609	393,364	393,364	393,094	0,000	0,827	

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 zabřaž. 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 vytyčena 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 vytyčení 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 zámky celou stanici.

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, t.j 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 vyčerpal 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 kolejnici. 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 pracích 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 držečnost 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 zapracovány 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.






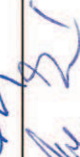






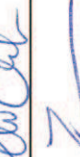



(Ing. Chrástek)

V Olomouci 30.8.2012

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

- vstupní všeprofesní jednání

LISTINA PŘÍTOMNÝCH

Příjmení, Jméno, Titul.	Organizace	Telefon-pevná linka	Telefon mobilní	E-mail	Podpis
HRDY ZBIR MARTIN	SŽDC SSV	724 932 337		hrdyzbir@szdc.cz	
Jemelka Petr, ing.	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ	605 229 160		jemelka@moravia.cz	
CHRÁSTEK RADIM	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ			chrastek@moravia.cz	
EROUNAL OTAKAR	SŽDC, OR OLOMOUČ	442 442 224		erounal@szdc.cz	
PLÁTEK MICHAL	SŽDC, OR OLOMOUČ	602 776 471		platek@szdc.cz	
SERVIT ALBÍN	SŽDC, ČR PRAHA	607 880 537		servit@szdc.cz	
ZITKA LUKAŠ	SŽDC, OR DČ - SEE	424 484 939		zitka@szdc.cz	
VELIŠ MIROSLAV	SŽDC OTA	9712 35268		velis@szdc.cz	
GALO PETER	ICO OLMOUČ	585 570 184		galo@moravia.cz	
LEZOUS ZDENĚK	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	585 570 454		lezous@moravia.cz	
VOLEK MIROSLAV, ING.	SŽDC OR OLMOUČ, STOLC	9727 42217	606 687 781	vocek@szdc.cz	
HANALOVÁ JAROSLAVA	ČD a.s. BŘHOLANOVO	9727 44831		hanalova@vsm.cd.cz	
ONDRUŠKA RADAN	SŽDC, ORŽP	602 435 572		ondruska@szdc.cz	
ČECH PETR	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	585 570 457	605 229 034	cechp@moravia.cz	
ZAPLETIL ZDEP	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ		605 229 152	zapletil@moravia.cz	
KASPAR LAPISLAV	SŽDC, OR OLMOUČ	424 019 363		KASPAREL@szdc.cz	

[illegible]

LISTINA PŘÍTOMNÝCH

Příjmení, Jméno, Titul.	Organizace	Telefon-pevná linka	Telefon mobilní	E-mail	Podpis
CHRÁSTEK RADIM	MORAVIA CONSULT Olomouc	585 530 428		Chrastek@moravia.cz	Chrastek
HRYZEL MARTIN	SŽDC, SŽDC		726 932 357	hryzel@szdc.cz	Hryzel
RAJTEJL MICHAL	SŽDC, OŘ OLOMOUČ		602 776 971	rajtejl@szdc.cz	Rajtejl
VOZVOLA OTO	SŽDC SŽDC		47 415	vozvola@szdc.cz	Vozvola
BARTA PAUL	SŽDC		429 206 130	barta@szdc.cz	Barta
NOHEJL POKL	SŽDC OŘ OLOMOUČ SŽDC		602 708 494	nohejl@szdc.cz	Nohejl
ŠUMIČEK PAVEL	SŽDC OŘ OLOMOUČ SŽDC		606 720 473	sumec@szdc.cz	Šumiček
WEISS JUD	SŽDC OŘ OLOMOUČ SŽDC		606 748 183	weiss@szdc.cz	Weiss
KASPAR LADISLAV	SŽDC OŘ OLOMOUČ SŽDC		4 240 146 63	kaspar@szdc.cz	Kaspar
HAUZNER TOMAŠ	SŽDC PO OLOMOUČ	974 474 90	44 345 252	hauzner@szdc.cz	Hauzner
KOT VADOK	ECOD OLC	932 40 525	606 756 644	kot@ecodolc.cz	Kot
JATORIA JAKUB	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	545 428 214	602 749 654	jatoria@moravia.cz	Jatoria
GALO PETER	TCO OLOMOUČ	585 570 484	—	gal@moravia.cz	Gal