**ZÁZNAM Z PORADY**

Místo, datum konání: SŽ, s. o., OŘ UNL, Železničářská 1386/31, Ústí n. L., 400 03, 26. 8. 2020

**ÚVOD**

Bylo provedeno geodetické zaměření žst Rumburk a žst. Jedlová, které zjistilo chyby v ŽBP, ke kterým mohlo dojít pravděpodobně předchozími stavbami. Vzhledem k nedostatku času pro zhotovení této dokumentace není možné provést adekvátní náhradu a kontrolu ŽBP, a proto bylo domluveno, že do rozpočtu této stavby bude uvažováno s obnovou ŽBP dle platných předpisů SŽ a které bude obnoveno při realizaci stavby.

Vzhledem k tomu, že se žst. Rumburk i žst. Jedlová nachází na celostátní trati ostatní, bude potřeba provést notifikaci u VÚŽ.

Všechny nástupiště v žst. Rumburk a poloostrovní nástupiště v žst. Jedlová budou konstrukce Sudop s konzolovými deskami. U vnějšího nástupiště v žst. Rumburk bude konstrukce tvořena úložným blokem U65 a dvěma Tischer tvárnicemi, u poloostrovních nástupišť bude konstrukce tvořena úložným blokem U95 a jednou Tischer tvárnicí. U vnějšího nástupiště v žst. Jedlová bude konstrukce tvořena prefabrikátem „L“.

Třímadlové zábradlí bude na všech budovaných nástupištích navrženo třímadlové RAL 7030 (kamenná šedá).

Odvodnění bude na poloostrovním nástupišti provedeno ukloněním plochy nástupiště směrem ke kolejím (střechovitý sklon) a na vnějším nástupišti směrem od koleje k zadní nenástupní hraně nástupiště.

Dále bylo dohodnuto, že poloostrovní i vnější nástupiště budou ukončena bez schodů na drážní stezku.

**ŽST RUMBURK**

**Kolejové řešení, žel. svršek a spodek**

Bude provedena směrové a výškové vyrovnání kolejí č. 1,2 a 3. Mezi kolejí č. 1 a 3 je nutné upravit osovou vzdálenost na min. 4,75m. Kolej č. 1 je nutné přizvednout v místě centrálního přechodu tak, aby byl sklon v souladu s TSI. V koleji č. 1 bude provedena výměna železničního svršku v místech mimo úseky s pražci B91 S/2 v délce 134m + 65m + 70m (betonové pražce B 91 S/2 s pružným upevněním). Výměna kolejnic bude provedena v závislosti na stávajících svarech, které je potřeba vyřezat v místě napojení. Bude tedy provedena výměna kolejnic v délce 140m + 65m+ 75m. Nové kolejnice budou tvaru 49E1. V místě centrálního přechodu bude v koleji č. 1 nové upevnění v antikoru /7ks pražců) a v koleji č.3 bude provedena výměna upevnění za antikoro (7 ks pražců).

Železniční spodek nebude v rámci této stavby řešen.

**Nástupiště**

Stávající nástupiště mezi kolejí č. 1 a 3 bude zrušeno, ostatní nástupiště budou nahrazena novými.

* Jsou navrženy dvě poloostrovní nástupiště mezi kolejí č. 3 a 5 vlevo a vpravo centrálního přechodu a jedno vnější u koleje č.1 vlevo od VB.
* Všechna nástupiště budou mimoúrovňová s výškou 550mm nad TK se vzdáleností 1,67m od osy koleje. Sklon střechovitě směrem do koleje.
* Přístup k poloostrovním nástupištím je řešen bezbariérovým ukloněným chodníkem od centrálního přechodu.
* Na konci poloostrovních nástupišť a místě přístupu na ně jsou navrženy monolitické betonové zídky do nichž je osazeno třímadlové zábradlí (RAL 7030). Třímadlové zábradlí je navrženo z důvodu rozhledových poměrů na centrálním přechodu.
* Centrální přechod nebude zabezpečen pomocí VZPK, proto se ale musí provést stavební úpravy stávající dlažby u VB a na centrálním přechodě. Signální a varovné pásy + cedule POZOR VLAK – Dbejte pokynů staničního rozhlasu.
* U vnějšího nástupiště je přístup řešen bezbariérovým ukloněným chodníkem k hraně VB.
* U vnějšího nástupiště je osvětlovací stožár, který překáží nástupištní zídce a zábradlí. Dle konzultace s projektantem elektro může být zdemontován.
* V místě stávající rampy je nástupiště protaženo až k této rampě a osazeno odvodňovacím žlabem.
* Nástupiště budou vybavena lavičkami, koši a nádobou na posyp. Všechen mobiliář bude pevně spojen s podkladem aby nedošlo k jeho zcizení.
* V nástupištích bude navržen kabelovod s kontrolními šachtami.

**Orientační a Informační systém**

* Bude navržen podle směrnice SŽDC č. 118 a Grafického manuálu.
* Nástupiště budou rozdělena na sektory, číslování nástupiště bude podle přilehlé koleje (přičemž nebude bráno v potaz služební dělení na sudé a liché koleje).
* Systém sektorů a číslování dle kolejí má dopad i na digitální informační cedule umístěné v žst. Rumburk a také do rozhlasového hlášení. V projektu je počítáno se softwarovou úpravou stávajících infotabulí a rozhlasového hlášení.
* Na nástupištích a VB budou navrženy orientační hlasové majáčky (dále jen OHM).
* V rámci této stavby budou navrženy 2 infotabule na příchodu k nástupištím, které budou natočené displejem k VB. U vnějšího nástupiště bude navržena 1 infotabule na příchodu k nástupišti, která bude natočená displejem k VB.
* Bude provedena koordinace s probíhající stavbou „ Rumburk ON – PD oprava a rekonstrukce, plášť a střecha“ tak, aby byl touto stavbou zajištěn přívod NN k OHM umístěným na VB.

**Osvětlení**

* V ZTP není v žst. Rumburk osvětlení požadováno. Vzhledem k umístění nových nástupišť je nutné provést nové osvětlení na těchto nástupištích.
* Stávající osvětlovací stožár u vnějšího nástupiště bude demontován.
* Bude provedeno připojení OHM na NN

**Zabzař, Energetická zařízení, mostní objekty, pozemní objekty**

* Dle ZTP nejsou obsahem této dokumentace.
* U zab. zař. je nutné demontovat a zpětně namontovat stávající počítače náprav + jejich kontrola a přezkoušení v místě ASP. Bude řešeno v rozpočtu v rámci žel. svršku.

**ŽST JEDLOVÁ**

Projektant představil variantní navržené situační řešení umístění poloostrovního a vnějšího nástupiště s nutnými úpravami kolejí v oblasti budovaných nástupišť.

**Kolejové řešení, žel. svršek a spodek**

Návrh ctí stávající polohu kolejí, tzn. návrh s ohledem na minimalizaci posunů při podbíjení koleje. Vyšší posuny koleje č. 2 vznikají podél nově budovaného vnějšího nástupiště (až 230 mm), je to dáno přesměrováním koleje pro dodržení vzdálenosti konce nástupiště min. 24 m od poloměru v koleji menšího než 300 m (konkrétně 190 m). Navržené směrové posuny v tomto místě jsou vzhledem ke stavu žel. svršku (R65, SB6, ŽS4) možné.

Kolejové řešení je navrženo s malými zdvihy při podbíjení koleje. Protože je kol. č. 2 v oblasti centrálního přechodu níže, než sousední koleje a zpevněné plochy přednádražního prostoru, projektant v tomto místě navrhnul zdvihy 100 mm tak, aby se zlepšily výškové poměry i vzhledem k navázání na zpevněnou plochu před vstupem do VB.

Upevnění pod centrálním přechodem a u něj bude z antikorozního materiálu.

Dle OŘ UNL, ST UNL v žst. Jedlová nejsou evidovány problémy s žel. spodkem.

Projektant upozornil na nesoulad staničení ve stanici. Ve stanici jsou zaměřené hektometry, kterou jsou posunuty o cca 22 m oproti staničení projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí – Rumburk“, které se navazovalo na staničení na začátku výh. č. 9 (rumburské zhlaví) Staničení bylo dosud vztaženo k zaměřenému hektometru 70,7. Projektant si nechal doměřit prostor u výh. č. 9 a prověřil, že schema zabzař poskynuté OŘ UNL, PO Děčín (konkrétně začátek výh. č. 9, návěstidlo L1a, rychlostník 50 km/h a osa přejezdu) souhlasí se staničením dle projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí – Rumburk“ od začátku výh. č. 9 směr Rumburk. Mezi výh. č. 9 a návěstidlem L1a je skok staničení 6 m.

Staničení úprav GPK v žst. Jedlová bude staničení návazného projektu respektovat. Na místním šetření bylo dohodnuto vztáhnout staničení v žst. Jedlová k začátku výh. č. 9, tedy do km 71,183 (dle návazného projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí - Rumburk“ je přesné staničení začátku výh. č. 9 71,183 000).

**Poloostrovní nástupiště**

Nástupiště o délce 100 m se dvěma nástupními hranami bude mimoúrovňové 550 mm nad TK se vzdáleností od osy koleje 1,680 m. Přístup je řešen bezbariérovým ukloněným šikmým chodníkem od centrálního přechodu. Na konci poloostrovního nástupiště a v místě přístupu na něj jsou navrženy monolitické betonové zídky, do nichž je osazeno zábradlí třímadlové (RAL 7030).

Projektant prověřil umístění poloostrovního nástupiště do stávající polohy (vlevo centrálního přechodu při pohledu od VB na koleje). ČSN 73 4959 požaduje mít po celé délce nástupiště splněnou šířku na dvě průchozí šířky 800 mm + dvě šířky 800 mm od nástupní hrany nástupiště po zadní hranu vodicí linie s funkcí varovného pásu (tzv. bezpečnostní pás). Proto nástupiště musí být široké min. 3 200 mm, což ve stávající poloze nelze provést - vzdálenost mezi kolejemi na konci stávajícího nástupiště je tak malá, že prostor stačí na vybudování nástupiště o délce pouze 41 m. Proto projektant navrhl řešení s umístěním poloostrovního nástupiště vpravo centrálního přechodu (na opačnou stranu).

Varianta 1 – nástupiště navrženo s centrálním přechodem dle jeho stávají polohy. Nevýhodou varianty je minimální šířka šikmého přístupového chodníku 1600 m, která může při vyšším výskytu cestujících psychologicky působit jako stísněné místo. Další nevýhodou je přivedení cestujících do přednádražního prostoru, odkud lze projít pouze postranními zděnými oblouky výpravní budovy o šířce průchodu 1,16 m.

Varianta 2 – nástupiště navrženo s centrálním přechodem vedle výpravní budovy. Výhoda – šířka šikmého přístupového chodníku 2,4 m.

Nevýhoda – posun nástupiště kolem návěstidla Lc1, posun centrálního přechodu, delší docházková vzdálenost pro výpravčího.

Investorem byla vybrána **Var1**.

**Vnější nástupiště**

Nástupiště o délce 60 m s jednou nástupní hranou navrženo vlevo VB v pozici stávajícího nástupiště, bude mimoúrovňové 550 mm nad TK se vzdáleností od osy koleje 1,680 m. Přístup je řešen bezbariérovým ukloněným šikmým chodníkem za zadní hranou nástupiště. Na konci poloostrovního nástupiště a v místě přístupu na něj jsou navrženy monolitické betonové zídky.

Varianta 1 – nástupiště navrženo v poloze dle ZTP vpravo od VB (na opačné straně VB, než ve stávající poloze). Aby se nástupiště vešlo mezi VB a ve vzdálenosti 24 m od malého poloměru směrového kolejového řešení (190 m), je nutné šikmý přístupový chodník umístit podél vnějšího nástupiště (za zadní hranu nástupiště). Nevýhodou je delší docházková vzdálenost výpravčího z kanceláře umístěné na opačné straně VB.

Varianta 2 – alternativní umístění vnějšího nástupiště do stávajícího polohy vlevo VB.

Investorem byla vybrána **Var1**.

V žst. Jedlová budou stávající stožárky osvětlení nástupišť použity pro nové osvětlení.

**Centrální přechod, přednádražní prostor**

Vzhledem ke skutečnostem, že nebude prováděn zásah do zabzař (návěstidlo Lc1) a delší docházkové vzdálenosti z kanceláře výpravčího **byla vybrána Var1**. V návaznosti na usazené polohy nástupišť (obě vpravo VB) a z důvodu splnění bezbariérovosti přednádražního prostoru bylo dohodnuto, že bude pravý (při pohledu od VB na kolejiště) zděný oblouk nádražní budovy zdemolován.

Projektant nástupišť projektantovi objektu VB (Stosmol, s.r.o.) zašle příčný řez osou centrálního přechodu s výškovým řešením kolejí, aby bylo možné se plynule navázat zpevněnou plochou přednádražního prostoru na centrální přechod. Sklon zpevnění plochy přednádražního prostoru by měl být konstantní s vyspádováním od vchodu VB k centrálnímu přechodu. Projektant nástupišť upozornil, že bude nutné pro splnění bezbariérovosti zasáhnout signálním a varovným pásem do zpevněné plochy přednádražního prostoru.

Dle informací projektanta objektu VB (Stosmol, s.r.o.) dojde ke změnám rozsahu realizace zpevněných ploch u VB oproti projektu „Jedlová ON – PD oprava objektu“. Projektant nástupiště se zpevněnými plochami naváže na zpevněné plochy dle skutečného provedení stavby.

Dále je investorem požadováno zábradlí mezi vnějším nástupištěm (vpravo VB) a centrálním přechodem. Zábradlí bude v rámci nástupišť realizováno pouze od vnějšího nástupiště k přednádražnímu prostoru, v přednádražním prostoru by tento požadavek měl být součástí návazné akce „Jedlová ON – PD oprava objektu“.

**OBECNĚ**

Bylo dohodnuto, že rozpočty se provedou v ceníku opravných prací ÚOŽI.

Vzhledem k rozsahu jednotlivých SO budou vytvořena SO jednotlivých profesí: SO pro žel. svršek a spodek, SO pro nástupiště (1 SO pro vnější + poloostrovní nástupiště), SO pro orientační systém, SO pro osvětlení nástupišť.

Na základě směrnice č. 118, Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému, bude nutné zavedení označení sektorů na nástupištích. Na infotabulích bude uváděn sektor a číslo přilehlé koleje. Projektant upozornil, že zavedení sektorů bude mít vliv i na softwareové nastavení hlavních tabulí informačního systému ve výpravních budovách žst. Rumburk a žst. Jedlová a softwareového nastavení rozhlasu v těchto žst.

Součástí orientačního systému budou v žst. Rumburk i žst. Jedlová akustické majáčky pro nevidomé.

V žst. Rumburk bude zaveden informační systém na poloostrovní nástupiště, vč. dvouřádkových infotabulí na začátcích nástupišť u šikmých přístupových chodníků, a to dle vzoru Varnsdorf. V žst. Jedlová informační systém na poloostrovním nástupišti nebude.

Kamerový systém je dle SPS součástí VB a nebude součástí této dokumentace.

Správci inženýrských sítí investora požadují mít v poloostrovních nástupištích vždy dvě rezervní chráničky, tzn. v žst. Rumburk budou v poloostrovních nástupištích 3 chráničky (1 chránička pro informační systém, 2 rezervní), v žst. Jedlová budou dvě rezervní chráničky.

Při podbíjení bude nutná demontáž a zpětná montáž počítačů náprav – bude přidáno do rozpočtu.

Mobiliář na nástupištích bude proveden dle vzoru Děčín východ. Prvky mobiliáře budou přikotveny na pevno do zpevněné plochy nástupiště.

Nástupiště a jejich prvky (např. zábradlí, mobiliář, sloupky informačního systému) budou sladěny do barvy RAL 7030 (kamenná šedá).

Dle OŘ UNL, SMT nebudou obsahem dokumentace mostní objekty. Obsahem této dokumentace nejsou ani zabzař, energetická zařízení, pozemní objekty.