

Z Á Z N A M

ze vstupní porady ke koncepci železničního spodku, nástupišť a železničních přejezdů výše uvedené stavby. Jednání se uskutečnilo 12.5. 2008 v budově SUDOPu PRAHA a.s.

Přítomni: dle prezenční listiny

Dopravní technologie

Bude zpracována na výhledový rozsah dopravy, který je stejný jako v přípravné dokumentaci. Výhledový rozsah dopravy je jen o 5 vlaků vyšší než současný rozsah dopravy. Jsou potřeba čtyři nástupištní hrany v délce 400 m pro I. koridor, pro letohradskou trať je potřeba jedna hrana v délce 170 m pro R,Sp a jedna hrana pro Os vlaky směr Letohrad 90m. Tato délka nástupiště je potřeba i v ŽST Lanšperk. Přístup na nástupištní hrany bude podchodem.

Navržené délky nástupišť v ŽST Ústí n. Orł. pro letohradskou trať vplynuly ze situování nástupiště tj. 190m je včetně hnacího vozidla, délka 100m je odvozena od potřebné délky nástupiště 400m u koleje č.4. Potřebné užitečné délky kolejí koridoru jsou 650 m. Navržený rozsah kolejiště odpovídá potřebám dopravní technologie.

Pozn.: Dle telefonického rozhovoru ing. Roszlerem (ČD Cargo), který jednal s KSVD v HK, v Ústí nad Orlicí není potřeba 9 kolej. Kolej č.7 v délce 170m a čelně boční rampa délky 25m je postačující.

Zaznamenala : Květa Hýsková

Železniční svršek a spodek

SO 10-01,11-01 Železniční svršek a spodek, lichá skupina

SO 10-02,11-02 Železniční svršek a spodek, sudá skupina

V průběhu 05/2008 byl proveden doplňující průzkum pražcového podloží zaměřený na doplnění informací z předchozích etap průzkumů. Celkem bylo realizováno 16 ks kopaných sond včetně provedení dynamických penetrací a zatěžovacích zkoušek. Současně byly odebrány vzorky zemin.

Na základě předběžných výsledků lze konstatovat, že předpoklady předchozích průzkumů byly potvrzeny a skladba pražcového podloží ověřená stávajícím průzkumem byla obdobná.

Ulehle zemin y zemní pláne jsou tvořeny převážně štěrkovitými zeminami s proměnlivou velikostí úlomků. Místy se vyskytovalo zcela zvětralé až silně zvětralé skalní podloží. Výsledky měření edometrického modulu zemní pláne po snížení redukčním koeficientem se pohybovali v hodnotách 30 MPa a výše. Hladina podzemní vody nebyla zastížena a vodní režim je příznivý. Návrh pražcového podloží bude vycházet z předchozí etapy s drobnými modifikacemi, tzn. úpravy mocností štěrkodrtí, příp. změny v oblasti ZKPP. Výraznější změnou bude pouze omezení rozsahu použitých geosyntetik.

Zaznamenal: RNDr. Petr Vitásek

Obecné zásady pro návrh železničního spodku a odvodnění:

- pláň tělesa železničního spodku přednostně skloněná (5%)
- zemní pláň ve sklonu 5%
- plastové potrubí trativodů i svodného potrubí
- plastové šachty, u sběračů pod trativodem betonové
- min. sklon trativodů 0,5%
- min. sklon příčných svodů 1,0%

ŽST Ústí nad Orlicí

Projektant kolejové části shrnul ve stručnosti směrové řešení kolejí v ŽST Ústí nad Orlicí. Změna oproti předloženému řešení na poradě 31.3. 2008 spočívá v úpravě vedení trasy předjízdne koleje č.4, která bude směrově kopírovat letohradskou skupinu kolejí (původně kopírovala hlavní kolej č.2). Kolej byla upravena tak, aby bylo možno odsunout výstupní objekt z podchodu na 2. nástupiště mimo rozhledové pole na odjezdové návěstidlo strojvedoucího vlaku projíždějícího ŽST po koleji č.2 ve směru na Českou Třebovou a jedoucího maximální traťovou rychlostí.

Výškově trasa hlavních kolejí vychází ze sklonu v navazujícím již realizovaném sklonu tratě -4,0 ‰ Česká Třebová – Ústí nad Orlicí. Následuje vodorovná pro dodržení podjezdne výšky v místě mostu nad komunikací II/315. V místě mostního objektu je lom sklonu a trasa kolejí klesá -8,4 ‰. V oblasti nástupiště je sklon -1,5 ‰. Choceňské zhlaví je ve sklonu -2,3, -1,7 resp. -4,95 ‰. Za kolejovými spojkami na konci stavby je výškové navázání do stávajícího stavu kolejí v mezistaničním úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí.

Odvodnění vlastního kolejiště stanice je řešeno systémem trativodů. Dle původního předpokladu nelze uvažovat se zaústěním do souběžné drážní kanalizace vlevo kolejiště, které je dále zaústěna do kanalizace VAKu. Správce nesouhlasí s navyšováním množství srážkových vod a to z důvodu zpětného čerpání do čističky, která je umístěna na druhém konci města. Proto projektant navrhuje oblast na třebovském zhlaví zaústit do Tiché Orlice. Pro odvedení co největší části srážkových vod z kolejiště do řeky bude zvážena i možnost snížení sklonu trativodů z 5 ‰ na 3 ‰ případně i jiné možnosti, jako je snížení sklonu svodného potrubí z 10 ‰ na 5 ‰.

Bude prověřena u správce toku výška vyústění a od toho se odvine oblast, kterou lze takto odvodnit. Protože niveleta koleje klesá ve směru do Chocně, druhá oblast kolejiště bude svedena do vytypovaných vsakovacích objektů (bude kopanými sondami prověřena možnost vsakování). Projektant navrhuje pro případ zahlcení vsakovacích šachet možnost odtoku ve směru staničení se zaústěním vpravo trati na terén, kde bude vyústěn i část trativodu na choceňském zhlaví. Ostatní „okrajové“ části kolejiště budou odvodněny odřezem na terén. V místě dnešní výtažné koleje 18a bude uvažován odřez a odtěžení zeminy. Projektant upozorňuje na navýšení odkopávek oproti přípravné dokumentaci, kde byla výtažná kolej ponechána. Zástupce investora navrhuje uvažovat v projektu s odkopávkou, v případě větších nákladů, bude vpravo koleje č.2 vybudován otevřený nezpevněný příkop.

Zástupce Správy tratí navrhuje převedení vod přitékajících z Kubincova kopce na druhou stranu kolejiště s vyústěním do řeky, dnešní stav je takový, že vody stékající ke

kolejišti jsou svedeny v souběhu s kolejí č. 24 po směru staničení a po cca 100m se ztrácí v zemi. Projektant tuto možnost převedení vod do řeky prověřil.

Dále budou prověřeny rozsahy směrového a výškového vyrovnání kolejí, především ve směru na Letohrad, kde proběhla obnova vjezdového oblouku.

Sklon pláně železničního spodku bude na začátku a konci stanice v oblasti kolejových spojek vodorovný, obdobně tak v koleji č.16 a 7. Ve vlastní stanici (mezi estakádou a mostním objektem v km 257,370) bude pláň skloněná ve sklonu 5%.

ŽST Lanšperk

Pokud bude průchodná varianta s nástupišti situovanými vně kolejiště bez zásahu do směrového řešení kolejí (viz kapitola nástupiště), budou zásahy do kolejiště stanice minimální. Pouze v místě demontované výhybky č.3 (zkrácení manipulační koleje) bude vloženo kolejové pole.

Zaznamenal : Ing. Vladimír Fišar

Nástupiště

ŽST Ústí nad Orlicí

SO 14-11 Ostrovní nástupiště č. 1

SO 14-12 Vnější nástupiště č. 2

SO 14-13 Ostrovní nástupiště č. 3

Situování nástupišť bylo navrženo v závislosti na kolejovém řešení a situování návěstidel. Max. převýšení u hrany nástupiště $p=60\text{mm}$

- po připomínce z porady bude začátek 1. a 2.nástupiště posunut na úroveň nást. 3.

Parametry nástupišť

- ostrovní nástupiště č. 1	- 2x délka nást. hrany	400m
- vnější nástupiště č. 2	- 1x délka nástupní hrany	400m
- ostrovní nástupiště č. 3	- 1x dl. nást. hrany	400m
letohradská hrana dělená	- 1x 100m, 1x 190m	

Mimoúrovňový přístup je navržen podchodem a schodišti doplněnými výtahy. Výška nástupních hran je navržena 550mm nad TK. Šířky nástupišť jsou proměnné vlivem oblouků kolejového řešení stanice. Vzdálenost všech nástupních hran v celých délkách nástupišť je navržena 1,68m.

- na poradě doporučeno navrhnout zmenšení plochy vnějšího nástupiště č. 2-nenástupní hrany – s vazbou na výstup z podchodu a zastřešení, podél celé hrany bude navrženo zábradlí.

Konstrukce nástupišť

Nástupiště jsou navržena typu „L“ bez konzolových desek, z důvodu situování nástupišť u kolejí v oblouku v převážné délce. Plocha mezi prvky „L“ bude vydlážděna betonovou dlažbou tl. 60mm.

- dělená hrana nástupiště letohradská bude v celé délce (i nenástupní) z prvků L, ve vzdál. 1,68m a bude vybavena prvky pro osoby se sníženou schopností orientace. Návěstidlo bude mít líc sloupu 2,0m od nenástupní hrany.

Odvodnění nástupišť

Odvodnění nástupišť bylo navrženo střechovitým sklonem 2% do koleje.

- bylo doporučeno odvodnění provést od koleje do odvodňovacího žlabu ve středu nástupiště, po koordinaci s ostatními objekty na nástupištích. Pod odvodňovacím žlabem provést vsakovací žebro (bude prověřeno odvodnění do kanalizační přípojky situované nově pod nástupišti, s vyústění do řeky). Návrh bude proveden v koordinaci s odvodněním kolejiště a zastřešení.

Přejezd pro vozíky

Pro služební přístup na ostrovní nástupiště č. 1 je navržen přejezd pro vozíky. Přes kolej č. 1 a 2 není služební chodník navržen z důvodu poježdění těchto kolejí rychlostí $V=160\text{km/hod}$. Další služební propojení je navrženo u nástupiště vnějšího č. 2 a ostrovního č. 3. Pro zamezení pohybu cestujících na přejezd pro vozíky bude na konci nástupiště osazena tabulka se zákazem vstupu chodců.

- podle doporučení na poradě budou na konci nástupišť před vstupem na služební rampu a chodník osazeny branky
- požadavek ČSN 73 4959 Nástupiště.. čl. 7.10 ., že u stanic s výpravním oprávněním pro zavazadla musí být alespoň jeden příjezd na nástupiště bez výtahu, tedy není splněn, s odkazem na jiný článek 7.9 téže ČSN, kde je napsáno, že úrovnňový přejezd pro vozíky se má navrhnout, jen když to dovolí frekvence vlakové dopravy a bezpečnost provozu, a po informaci zástupců SŽDC OP a SŽDC Stavební správy Praha, že tyto články normy budou při její probíhající změně upraveny.

Zastřešení a vybavení nástupišť

Rozsah zastřešení bude upřesněn po poradě profese pozemní stavby. Na nástupištích bude navržena drobná architektura-řeší SO 42-10, rozsah mobiliáře a vegetačních úprav bude předložen a upřesněn na další poradě .

ŽST Lanšperk

SO 14-71 ŽST Lanšperk, nástupiště

Situování nástupišť

Začátky nástupišť jsou navrženy 30m od návěstidel za přejezdem, přístup na nástupiště přes přejezd, zabezpečený světelnými výstražníky, který bude v rámci SO 13-71 ŽST Lanšperk, úprava přejezdu v km 6,619 doplněný chodníkem podél komunikace.

Parametry nástupišť

Jsou navržena 2 vnější nástupiště o délce 90m, šířce 3,0m a výšce 550mm nad TK.

Konstrukce nástupišť

- Navržená konstrukce SUDOP s nást. deskami bude nahrazena nástupišti s pevnou hranou-typu „L“ bez konzolových desek, stejně jako v ŽST Ústí nad Orlicí.
- 1.nástupiště u VB bude mít podél nenástupní hrany svah na úroveň terénu, 2. nástupiště má navrženu nenástupní hranu z bet. prefabrikátů, z důvodu min. zásahu do mimodrážních pozemků.

Přístup na nástupiště

Projektant navrhl přístup na 1.nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy, na 2. nástupiště z cyklostezky, která byla před nedávnem v těsném souběhu s kolejemi zřízena a dosud není zakreslena v katastrálních mapách. Po zaměření ŽST bude zakres nástupišť upřesněn a předložen na projednání se zástupci města Ústí nad Orlicí, které se předpokládá na zač. měsíce června. Projektant se též pokusí navrhnout chodník od nástupiště co nejbližší k přejezdu, souběžně s cyklostezkou. V případě nepřijetí tohoto návrhu bude třeba posunout osy obou dopravních kolejí na délku nástupišť. Investor nesouhlasí s dalším předložený návrhem - zřídit v ŽST Lanšperk oboustranné nástupiště s úrovnovým přechodem přes předjízdnu kolej. Toto řešení bylo rovněž předloženo na poradě, vyžádalo by si však navíc zřízení žel. svršku a žel. spodku v celé délce úpravy kolejí a nástupiště

- Nástupiště budou upravena podle připomínek, požadavků a ujednání učiněných na poradě .

Zaznamenala : Ing. Dana Bubníková

Pozemní komunikace jsou řešeny ve stavebních objektech (dále jen SO)

- SO 30-01 Úprava silnice II/315 v ulici J.Haška
- SO 30-02 Přístupové komunikace
- SO 30-03 Přednádraží
- SO 30-04 Přeložka stezky pro pěší a cyklisty podél Třebovky.
- SO 32-01 Dopravní opatření

Výše uvedené objekty byly řešeny již v přípravné dokumentaci.

Oproti přípravné dokumentaci byla objektová skladba stupně projekt části E.1.8 „Pozemní komunikace“ rozšířena o SO z přípravné dokumentace souvisící stavby „Přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením ŽST Ústí nad Orlicí“

- SO 30 – 21 Místní komunikace směr Kerhartice
- SO 30 – 22 Demolice stávající místní komunikace
- SO 32 – 21 Dopravní opatření místní komunikace směr Kerhartice

Část E.1.8 byla rozšířena i o nové objekty, které vyplynuly z projednání záměru a souvisí s novými skutečnostmi v zájmovém území.

- SO 30 – 05 Parkoviště Mendrik
- SO 30 – 23 Stezka pro pěší a cyklisty směr Kerhartice

SO 30-01 Úprava silnice II/315 v ulici J.Haška

Tento stavební objekt řeší mimoúrovňové křížení silnice II/315 s železniční tratí 1501 Česká Třebová – Praha v km 255,813. Kvůli kolizi stávající trasy silnice a nově navržené trasy železniční trati je navržena přeložka silnice II/315 v km 25,860 až 26,030. Celková délka úpravy je 170 m. Silnice železniční trať podchází. Na směrový oblouk – prostý kružnicový oblouk o poloměru 19 m před podjezdem železniční trati byl vydán souhlas s odchýlným technickým řešením oproti ČSN 73 6110. V tomto oblouku bude maximální povolená rychlost upravena dopravním značením B20a na 20 km/h a průběh směrového oblouku bude za snížené viditelnosti nasvětlen veřejným osvětlením.

Úprava místní komunikace – průtahu silnice II/315 je vzhledem ke stísněným poměrům (stávající zástavba, konfigurace terénu a navrhovaný železniční most) s ohledem na technické parametry navazujícího úseku komunikace navržena v kategorii MS2 9,5/7,5/40. Volná šířka komunikace je stejná jako volná šířka komunikace navazujícího úseku ve volné krajině. Jízdní pruhy mají šířku 3,00 m, vodící proužky 0,25 m. Od přechodu pro chodce u silničního mostu na místní komunikaci směr Kerhartice SO 22-21 bude silnici lemovat pravostranný pás pro pěší šířky 1,5 m (2 pruhy). Tento chodník bude za silničním mostem přes vodoteč Třebovku (SO 22-01) rozšířen na 3,5 m. Na rozšířené části chodníku je navržen společný pás pro provoz cyklistů a chodců šířky 3 m, zbývající 0,5 m šířky chodníku je bezpečnostní odstup. Pás navazuje na stezku pro pěší a cyklisty v SO 30-04 Přeložka stezky pro pěší a cyklisty podél Třebovky.

SO 30-02 Přístupové komunikace

Na jižní straně kolejiště bude zřízena přístupová komunikace k veřejně nepřístupnému železničnímu přejezdu, která umožní zajíždění vozidel údržby a požární techniky do prostoru nástupiště č. 3. Základní šířka této jednopruhé zpevněné komunikace je 3 m. Poloměry směrových oblouků 12,5 m vyhovují návrhové rychlosti 15 km/h. Cesta splňuje požadavky ČSN 73 6109 a Směrnice přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely. Na začátku úpravy bude osazena uzamykatelná závora, zabraňující vjezdu nepovolaným.

SO 30-03 Přednádraží

Jihovýchodně od nové výpravní budovy (V.B.) bude situováno přednádraží. Na ploše před nádražím je navrženo stanoviště autobusu příměstské dopravy, 2 stání pro autotaxi, parkoviště pro osobní automobily cestujících a zaměstnanců ČD. Celkem 102 parkovacích a odstavných stání, z toho je 90 stání zřízeno na ploše veřejného parkoviště, poblíž nové V.B. na pásu podél komunikace situováno 5 stání pro vozidla ČD, 2 stání pro vozidla taxi služby a 5 stání pro vozidla tělesně postižených tj. cca 5%¹ z celkového počtu stání na vyznačeném veřejném parkovišti. Při dimenzování parkovišť se vycházelo z požadavků investora s přihlédnutím na současný počet stání. Místním šetřením bylo zjištěno, že je v současnosti k dispozici cca 62 stání pro osobní automobily. Rozhraní SO Přednádraží a SO místní komunikace směr Kerhartice je na hranici drážního pozemku.

SO 30-04 Přeložka stezky pro pěší a cyklisty podél Třebovky

Tento stavební objekt řeší náhradu stezky pro pěší a cyklisty podél vodoteče Třebovky, která je v kolizi s nově navrženými objekty železniční trati. Celková délka úpravy je 250,3 m.

Stezka je navržena jako obousměrná dvoupruhová v šířce 3 m se společným provozem pěších a cyklistů. Na začátku úpravy drážní km cca 255,630 navazuje na stávající zpevněnou plochu před bytovkou, ve výhledu se uvažuje úprava navazujícího úseku směrem k ulici Lázeňská na cyklostezku šířku 3 m. Na konci úpravy navazuje na rozšířený chodník SO 30-01.

SO 30-05 Parkoviště Mendrik

Jako náhrada za zábor nezpevněné plochy přilehlé k hostinci a pivnici Mendrik, která slouží jako „neoficiální“ parkoviště je podél stávající komunikace zaústěné do směrového oblouku před podjezdem železnice navrženo 12+1 tj. celkem 13 parkovacích stání na parkovacím páse. Stání jsou řazena kolmo k vozovce. Šířka stávající přilehlé komunikace cca 4,5 m umožní zajíždění vozidel na parkoviště s jedním nadjetím. S ohledem na intenzitu provozu na parkovišti a přilehlé komunikaci je tato šířka dle ustanovení ČSN 73 6056 přípustná. Počet navržených parkovacích stání je s ohledem na plochu pivnice a hostince dle ustanovení normy pro projektování místních komunikací dostačující. Užívání parkovacího pásu nebude omezeno pouze pro hosty hostince, bude sloužit široké veřejnosti. Dle ustanovení vyhlášky MMR č. 369/2001 o obecných požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je jedno stání vyhrazeno pro vozidlo zdravotně postižené osoby. Vlastní stávající přístup do pivnice Mendrik není bez bariérový.

SO 30-21 Místní komunikace směr Kerhartice

Objekt řeší komunikační napojení upravené ŽST Ústí nad Orlicí a místní části města Ústí nad Orlicí zvané Kerhartice. Úprava ŽST spočívá především v situování nové výpravní budovy v poloze jižně od kolejiště a východně od stávající komerční budovy. Je navrženo

¹ Vyhláška 369/2001 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

komunikační napojení městské části Kerhartice a odbočka k nové výpravní budově do prostoru přednádraží po mostním objektu přes nivu řeky Tiché Orlice. Místní komunikace je napojena na silnici II/315 styčnou křižovatkou před koncem obce (v intravilánu) na druhém konci úpravy navazuje na místní komunikaci ulici Sokolskou. Na tuto komunikace je rovněž styčnou křižovatkou ve tvaru „T“ připojena komunikace v přednádraží. (rozhraní SO). Délka navržené úpravy místní komunikace je 570 m. Komunikace je navržena v kategorii MO2 9,75/8/50, komunikace je lemována jednostranným pásem pro pěší s dvěma pruhy a to na straně přilehlé k železniční trati.

SO 30-22 Demolice stávající místní komunikace

V důsledku přeložky části ulice Sokolské v místní části Kerhartice (SO 30-21), do nové trasy plynule navazující na projektovanou mostní estakádu, dojde k opuštění stávajícího úseku místní komunikace (MK), který je v souběhu s nově navrženou trasou. Konstrukce vozovky stávající komunikace v ploše 1043,2 m² bude rozebrána, včetně žulové obruby, kterou je MK po levé straně lemována.

Demontován bude i úsek veřejné osvětlení v délce cca 250 m se sedmi lampami podél překládaného úseku místní komunikace (Demontáž elektrického zařízení bude předmětem SO 74-22 Úprava veřejného osvětlení TEPVOS s.r.o. na místní komunikaci směr Kerhartice) a dvě lavičky s opěradlem poblíž začátku úpravy. Odstraněny budou i tři uliční vpusti, které jsou vyústěny skrz stávající zemní těleso pozemní komunikace do okolního terénu na straně řeky Tichá Orlice (to bude předmětem SO 70-21 Odvodnění místní komunikace Sokolská). Následně bude provedena technická rekultivace včetně návozu 30 cm ornice. Bude navazovat tříletá biologická rekultivace.

SO 30-23 Stezka pro pěší a cyklisty směr Kerhartice

Tento objekt řeší zajištění bezpečného přístupu pěších a cyklistu od prostoru přednádraží do ulice Sokolské pomocí společné stezky. Stezka je navržena jako samostatná komunikace podél paty silničního tělesa ulice Sokolské. Stezka je vzhledem k předpokládaným intenzitám chodců do 180/h a cyklistů do 150/h navržena jako obousměrná dvoupruhová v šířce 3 m. Chodci mohou rovněž využít pás pro pěší (chodník) podél komunikace převáděné silniční estakádou od Medriku ke Kerharticím. Délka úpravy stezky v SO 30-23 je 388,64 m. Na začátku úpravy se napojuje na stezku pro cyklisty a pro pěší využívající podchod pod železniční tratí (SO 20-06), pokračuje podél parkoviště a dále podél paty silničního tělesa ulice Sokolské ke křižovatce s účelovou komunikací napojující blízký bytový dům.

SO 32-01 Dopravní opatření

Při výstavbě silničního mostu přes Třebovku a realizaci přeložky silnice II/315 dojde k dočasné úplné uzavírce této komunikace v upravovaném úseku. Uzavírka se týká všech vozidel. Objízdná trasa pro osobní vozidla je navržena po komunikaci I/14 a po místní komunikaci přes Říčky a Kerhartice vedené dále podjezdem volné výška 3,35m a šířky 4,65m a po mostě přes Třebovku v Kerharticích s výhradní zatížitelností 16t. Objízdná trasa pro nákladní vozidla je navržena po komunikaci II/360 a místní komunikaci přes Horní a Dolní Sloupnici napojené na II/315 u Jahnědí. Podjezd pod tratí ČD o šířce 7,60m má volnou výšku 4,17m. Vyznačení objízdné trasy bude provedeno podle platných předpisů v době realizace

stavby. Přesné umístění dopravních značek bude specifikováno v dalším stupni projektové dokumentace a bude projednáno s příslušnými orgány. Příjezd vozidel ke garážím poblíž restaurace Mendrik bude po dobu výstavby umožněn ulicí Pod Horou z ulice Lázeňské. Rekonstrukci úseku silnice II/315 od začátku úpravy po ul. J. Štýrsky je nutné realizovat při zachování nutné dopravní obsluhy (příjezd sanitek, požárních vozidel apod.).

Zaznamenal : Ing. Roman Petřík

Železniční přejezdy a rampy

SO 13-42 Železniční přejezd v ev. km 13,357

Tento železniční přejezd byl v přípravné dokumentaci uvažován se zamčenou závorou, která by se zvedala na požádání, když by bylo nutno vjet nebo odjet z oblasti, kde jsou objekty traťového hospodářství a dům s byty. V projektu už se s touto zamčenou závorou nepočítá a přejezd bude zabezpečen výstražníkem zabezpečovacího zařízení. U přejezdu zasahuje do rozhledového pole podle ČSN 73 6380/Z1 čl. 7.3.4 (doporučeném pro případ poruchy nebo vypnutí PZS) zemní svah. Bylo navrženo řešení s osazením dopravního zrcadla, které bude projednáno s Drážním úřadem Olomouc.

SO 14-14 Boční rampa

Na rozdíl od přípravné dokumentace se počítá s připraveností pro 5 kolej. Tato kolej bude zasahovat do stávající rampy, kterou je nutno zachovat u nové 7. koleje. Délka rampy byla dohodnuta na 25 m a její šířka na 9 m. Příjezd na rampu bude ve směru od České Třebové.

Zaznamenala : Ing. Drahomíra Kůrková