

Stavba	Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa
Číslo záznamu	6.
Dátum / Čas	24.03.2021, 13:00
Miesto konania	videokonferencia
Zaznamenal	Ing. Eva Gregová
Rozdeľovník	podľa pozvánky
Prílohy	prezenčná listina
Poslané	22.04.2021, mailom
Program	Pracovná porada
Ďalšie stretnutie	Pracovná porada v apríli 2021

1. Úvod

Zodpovedný / Termín

Na úvod pracovného stretnutia projektový manager privítal prítomných a oboznámil ich s postupom prípravy PD.

Ing. Eva Gregová

Za účasti investora a zástupcov ŽSR (podľa prezenčnej listiny) a projektanta boli prerokované návrhy riešenia nástupíšť a prístupových komunikácií k nim.

2. Technické riešenie

Zodpovedný / Termín

Ing. Gabriel Noga

SO 03.1 Nástupišťe v zast. Bohdanovce

SO 03.2 Prístrešok pre cestujúcich v zast. Bohdanovce

SO 03.5 Oplotenie v zast. Bohdanovce

Samotnú hranu nástupiska bude tvoriť prefabrikovaná železobetónová konzolová doska šírky 1000mm rektifikovateľne uložená na železobetónový prefabrikát tvaru "U", ktoré budú ležať na pevnom základovom páse (napr. Premac PRE 200). Povrch nástupiska bude tvoriť zámková dlažba (sivej farby) hr. 60mm uložená na drvenom kamenive fr.4/8mm. Podklad tvoria vrstvy štrkodrviny fr.0/32 zhutňovanej vo vrstvách hrúbky hr.250mm. Škály dlažby sú vyplnené jemným kremičitým pieskom prd zhutnením. Podľa STN 74 4507 musí mať povrch nástupíšť

súčiniteľ šmykového trenia min. 0,6.

Za doskami nástupištnej hrany bude umiestnený výstražný pás šírky 200mm z nopkovej tvárnice (s výstupkami) hr.60mm žltej farby. Za ním nasleduje varovný pás šírky 200mm v dvoch radoch z nopkovej tvárnice (s výstupkami) hr.60mm červenej farby. Za nimi nasledujú vodiace pásy pre nevidiacich a slabozrakých šírky 200mm v dvoch radoch z drážkovej tvarovky hr.60mm.

Celková šírka nástupišťa je 3250 mm a je ukončené L železobetónovými prefabrikátmi v dôsledku nezasahovanie svahovania zadnej časti nástupišťa do prechodového prierezu širokorozchodnej trate nachádzajúcej sa za nástupišťom.

Nástupište v smere na Košice bude ukončené rampou o dĺžke 9m v sklone 7,8%. Hrana bude vyskladaná zo železobetónových prefabrikátov (napr. Premac PRE 200). Zvyšná časť bude riešená zadĺždením zo zámkovej dlažby ako na nástupišti s min. súčiniteľom smykového trenia $\mu = 0,7$. Zadná strana bude ukončená L prefabrikátmi.

Na zastávke sa osadí prefabrikovaný železobetónový prístrešok pre cestujúcich v rámci SO 03.2 so smetnou nádobou, sedením, osvetlením a nástenkou s informáciou o príchodoch a odchodoch vlakov. Bočné steny prístrešku budú od nástupnej hrany osadené 2,0m. Podlaha prístrešku bude betónová s uzatváracím náterom s koeficientom protišmykového trenia min.0,6.

Zadná strana nástupišťa bude opatrená bezpečnostným oplotením riešeným v SO03.5 od širokorozchodnej trate. Nosnú časť budú tvoriť pozinkované stĺpy rúrového prierezu 48x1,5mm s navarenými platňami pre ukotvenie do L železobetónových prefabrikovaných dielcov, ktoré sú súčasťou nástupišťa. Stĺpiky budú v rasti 2,5m. Pozdĺžnu tuhosť budú zabezpečovať vzpery rúrového prierezu 38x1,25mm na koncoch oplatenia a každých max.50m. Výplň oplatenia bude z štvorhranného pozinkovaného pletiva výšky 2m. Oplotenie bude po celej dĺžke L opornej zadnej steny nástupišťa. V smere od obce Bohdanovce na prístupe na nástupište bude napojené na zábradlie schodiska.

Ing. Jozef Koššuth

Pripomienky GR ŽSR odbor 230:

1. dĺžka nástupištnej hrany vymedzená výstražným žltým pásom bude 200m - ak takú dĺžku nástupnej hrany vyžadujú na tomto nástupišti kompetentní zástupcovia z odvetvia dopravy (O410 GR ŽSR, SRD OR Ke) A ešte jedno spresnenie: stanovená dĺžka nástupnej hrany musí byť plnohodnotne značená po celej dĺžke (varovný pás + vodiaca línia).
2. nástupištnú hranu riešiť tak, aby vzdialenosť výstražného pásu žltej farby bude podľa požiadaviek STN 736359 – nástupištia na žel. dráhach pri rýchlosti 100km/h vzdialený od nástupnej hrany 800mm. Zároveň je vhodné, aby bola použitá zámková dlažba s výstupkami z dôvodu šmyklavosti iných riešení (studený plast). – stanovisko doplnené v texte dodatku.

3. šírku varovného pásu červenej farby z tvárnic s výstupkami upraviť zo 400mm na 200mm. – nevystihuje to dostatočne problematiku - spresnené v texte dodatku.
4. celkové riešenie výstražných značení a vodiacich línií pre nevidiacich a slabozrakých prejednať s úniou nevidiacich a slabozrakých.
5. šírku nástupišťa upraviť na 3,000 m (ak z frekvencie cestujúcich nevyplynie viac - nie je predpoklad, ale je potrebné to preveriť)
6. ukončenie nástupišťa riešiť napr. rampou o šírke napr. 1,2m – môže byť v polohe zarovnanou so zadnou stranou nástupišťa zásady riešenia doplnené v texte dodatku
7. osadenie prístrešku dodržať vzdialenosť od nebezpečnej zóny 1,2m (po celej výške).
8. dodržať svetlú výšku prístrešku 2,5m - t. j. konštrukcia prístrešku (strešná časť) podľa STN 73 6359 nesmie siahať nižšie ako 2,5 m nad povrchom nástupišťa

Dodatok O230 GR ŽSR (všeobecné pripomienky platia aj pre nástupište Vyšná Myšľa):

Z dôvodu odstránenia pochybností o parametroch nástupišťa je potrebné zistiť frekvenciu cestujúcich v zastávke Bohdanovce (aj Vyšná Myšľa).

Napriek absencii údajov o frekvencii cestujúcich je možné skonštatovať, že zatiaľ uvažovaná šírka nástupišťa cca 4,0 m nie je potrebná – ak sa nepreukáže neobvykle vysoká frekvencia cestujúcich, tak postačí minimálne zadefinovaná voľná šírka nástupišť 3,0 m. Ak sa na rokovaní s tým stotožnil aj projektant, tak je to v poriadku.

Šírka nebezpečnej zóny na nástupišti postačí 0,8 m. Je potrebné však doplniť, ak by sa výhľadovo uvažovalo na trati so zvýšením rýchlosti - je to potrebné presne zistiť a na základe toho túto záležitosť doriešiť. Ak sa potvrdí výhľadová rýchlosť nezmenená - 100 km/h, postačí nebezpečná zóna o šírke 800 mm. Ak sa zistí vyššia výhľadová rýchlosť riešenie sa tomu prispôbi (platí aj pre nástupište Vyšná Myšľa).

K varovnému pásu a výstražnému pruhu (platí aj pre nástupište Vyšná Myšľa):

STN 73 6359 predpisuje iba výstražný pruh žltej farby bez výstupkov (v čase spracovania STN tam nebola daná požiadavka na tvarované varovné pásy).

Vyhláška 532/2002 Z. z. predpisuje pre železničné nástupišťá varovný pás vo vzdialenosti 800 mm od nástupnej hrany (v STN 73 6359 je táto vzdialenosť, čiže šírka nebezpečnej zóny, závislá aj od rýchlosti na príľahlej koľaji k nástupnej hrane). Pričom ide o farebne kontrastný pás o šírke 400 mm s charakteristickou povrchovou štruktúrou (s výstupkami) vnímateľnú aj hmatom.

V predpisoch ŽSR je uvedené, že tieto dva pásy môžu byť vedľa seba, avšak môžu sa aj prelínať a potom polovica šírky (200 mm) varovného pásu s výstupkami bližšia k nástupnej hrane je žltej farby a druhá polovica varovného pásu s výstupkami je červenej farby. Takto to bolo navrhované a realizované na množstve nástupíšť modernizovaných (aj iných) tratí na ŽSR.

Stanovisko O230 k ukončeniu nástupíšť (platí aj pre nástupište Vyšná Myšľa) a úpravou pre pohyb zamestnancov nie je potrebné brať ako príkaz. Tá rampa alebo schodisko o šírke 1,2 m je ako jedna z možností. Pripomienka smeruje k tomu, že nie je nevyhnutné ich neodôvodnene ukončovať šikmými rampami v celej šírke nástupišťa. Rozhodujúce slovo má správca, vyjadrí sa či mu to vyhovuje a môže odôvodnene žiadať väčšiu šírku z dôvodov služobných potrieb. Tomu sa prispôbi aj zábradlie na tejto komunikácii.

K zmene návrhu prefabrikátov pevnej nástupištnej hrany: V minulosti sa pri návrhu nástupíšť uplatnili aj prefabrikáty pôvodne navrhovaného typu s rektifikovateľnou doskou šírky 800 mm (platí aj pre nástupište Vyšná Myšľa).

Projektant:

Na základe uvedených požiadaviek projektant zmení konštrukciu nástupíšťa z železobetónového prefabrikátu tvaru "U" (napr. Premac PRE 200) na železobetónový prefabrikát tvaru „L“ (napr. Premac PRE 100 s absorbérom).

Dĺžka nástupnej hrany je daná v investičnom zadaní a bude navrhnutá podľa predpisu Z10, príloha č.3.

Ing. Marek Balko

SO 03.3 Prístupové komunikácie v zast. Bohdanovce

Riešený bude chodník, spájajúci schodišťa smerujúce na obe nástupišťa zast. Bohdanovce. Časť chodníka smerujúca ku schodisku na nástupište pri koľaji č.1 (popod existujúci most – podchod) bude riešená z dôvodu rekonštrukcie existujúceho mosta – podchodu. Min. šírka chodníka je navrhnutá 1,5m. Existujúce schodisko smerujúce na nástupište pri koľaji č. 2 sa ponechá, bude opravené. Časť navrhovaného chodníka je mimo železničného pozemku.

Ing. Jozef Koššuth

Pripomienky GR ŽSR odbor 230:

- minimálnu šírku chodníka v podchode zväčšiť aspoň na 1,6m (ak frekvencia cestujúcich nevyžaduje viac)
- doplniť madlá na existujúcom schodisku ku nástupišťu pri koľaji č. 2 (aby boli po oboch stranách) a podľa Vyhl. 532/2002 Z. z. resp. podľa TSI PRM.
- ak je navrhovaný chodník aj mimo pozemku ŽSR, ale je v obvode dráhy, malo by to byť v poriadku
- pripomenutie požiadavky na zabezpečenie bezbariérového prístupu na nástupište – v tomto prípade je takmer nerealizovateľné.

Dodatok O230 GR ŽSR:

To že bezbariérový prístup je takmer nerealizovateľný, nie je pripomienka O230 GR ŽSR. O230 na základe štandardného prístupu k rekonštrukciám nástupíšť (o. i. zakotvený vo Vyhláške 350/2010 Z. z.) má povinnosť vyžadovať doriešenie prioritne bezbariérového prístupu na rekonštruované nástupišťa a ŽSR z uvedeného zákona vyplýva záväzok tieto prístupy budovať. Keďže v zastávke je existujúci podchod a teda aj mimoúrovňový prístup, zostáva doriešiť to aby prístupy boli bezbariérové. Nakoľko zatiaľ neboli doložené k nahliadnutiu podrobnejšie podklady (len vo veľmi obmedzenom čase počas videokonferencie) túto záležitosť nepovažujeme za uzavretú. Žiadame, aby v rámci stavby bolo vytypované umiestnenie možných bezbariérových prístupov a ich predbežný dispozičný návrh. Potom bude možné rozhodnúť, či v rámci tejto stavby je reálne (aj po finančnej stránke) ich vybudovanie.

Projektant:

Bezbariérový prístup by bolo možné zriadiť jedine na mieste terajšieho schodiska za

komplikovaných a finančne náročných podmienok. Dĺžka rampy by bola cca 70m, teda posun nástupišťa cca 70m oproti súčasne navrhovanej polohe. Rampa by bola umiestnená medzi dvomi existujúcimi konštrukciami mostov, ktoré by bolo potrebné určitým spôsobom upraviť, nakoľko by bolo nutné ísť s úrovňou rampy hlboko pod existujúci terén, a odhalili by sa existujúce spodné stavby týchto mostov.

SO 04.1 Nástupište v zast. Vyšná Myšľa

Ing. Gabriel Noga

SO 04.2 Prístrešok pre cestujúcich v zast. Vyšná Myšľa

Samotnú hranu nástupiska bude tvoriť prefabrikovaná železobetónová konzolová doska šírky 1000mm rektifikovateľne uložená na železobetónový prefabrikát tvaru "U", ktoré budú ležať na pevnom základovom páse (napr. Premac PRE 200). Povrch nástupiska bude tvoriť zámková dlažba (sivej farby) hr. 60mm uložená na drvenom kamenive fr.4/8mm. Podklad tvoria vrstvy štrkodrviny fr.0/32 zhutňovanej vo vrstvách hrúbky hr.250mm. Škára dlažby sú vyplnené jemným kremičitým pieskom prd zhutnením. Podľa STN 74 4507 musí mať povrch nástupíšť súčiniteľ šmykového trenia min. 0,6.

Za doskami nástupišťnej hrany bude umiestnený výstražný pás šírky 200mm z nopkovej tvárnice (s výstupkami) hr.60mm žltej farby. Za ním nasleduje varovný pás šírky 200mm v dvoch radoch z nopkovej tvárnice (s výstupkami) hr.60mm červenej farby. Za nimi nasledujú vodiace pásy pre nevidiacich a slabozrakých šírky 200mm v dvoch radoch z drážkovej tvarovky hr.60mm.

Celková šírka nástupišťa je 3250 mm.

Nástupište v oboch smeroch ukončené rampou o dĺžke 9m v sklone 7,8%. Hrana bude vyskladaná zo železobetónových prefabrikátov (napr. Premac PRE 200). Zvyšná časť bude riešená zadláždením zo zámkovej dlažby ako na nástupišti s min. súčiniteľom smykového trenia $\mu = 0,7$. Zadná strana bude ukončená L prefabrikátmi.

Na zastávke sa osadí prefabrikovaný železobetónový prístrešok pre cestujúcich v rámci SO 04.2 so smetnou nádobou, sedením, osvetlením a nástenkou s informáciou o príchodoch a odchodoch vlakov. Bočné steny prístrešku budú od nástupnej hrany osadené 3,25m. Podlaha prístrešku bude betónová s uzatváracím náterom s koeficientom protišmykového trenia min.0,6.

Zadná strana nástupišťa bude opatrená bezpečnostným zábradlím výšky 1,1m. spodná vodorovná tyč zábradlia bude vo výške max.120mm. Výplň zábradlia bude zo zvislých tyčí o max. vzdialenosti 120mm. Nosné stĺpiky budú vo vzdialenosti 1,0m. Stĺpiky, horné madlo a dolná tyč budú rúrového prierezu s priemerom 50mm. zvislá výplň bude z plných tyčí priemeru 20mm.

Pripomienky GR ŽSR odbor 230:

Ing. Jozef Košťuth

1. dĺžka nástupnej hrany vymedzená výstražným žltým pásom bude 200 m - ak takú dĺžku nástupnej hrany vyžadujú na tomto nástupišti kompetentní zástupcovia z odvetvia dopravy (O410 GR ŽSR, SRD OR Ke)
A ešte jedno spresnenie: stanovená dĺžka nástupnej hrany musí byť plnohodnotne značená po celej dĺžke (varovný pás + vodiaca línia)
2. nástupištnú hranu riešiť tak, aby vzdialenosť výstražného pásu žltej farby bude podľa požiadaviek STN 736359 – nástupištia na žel. dráhach pri rýchlosti 100km/h vzdialený od nástupnej hrany 800mm. Zároveň aby bola použitá zámková dlažba s výstupkami z dôvodu šmyklavosti iných riešení (studený plast) – stanovisko doplnené v texte dodatku k nástupišťu Bohdanovce.
3. šírku varovného pásu červenej farby z tvárnic s výstupkami upraviť zo 400mm na 200 mm – nevystihuje to dostatočne problematiku - spresnené v texte dodatku k nástupišťu Bohdanovce.
4. celkové riešenie výstražných značení a vodiacich línií pre nevidiacich a slabozrakých prejsť s úniou nevidiacich a slabozrakých.
5. šírku nástupištia upraviť na 3,000 m ak z návrhovej frekvencie cestujúcich nevyplynie viac (nie je predpoklad, ale je potrebné to preveriť). Ak projektant pridá jeden-dva decimetre z opodstatnených dôvodov je to možné.
6. ukončenie nástupištia riešiť napr. rampou o šírke napr. 1,2 m, ktorá môže byť v polohe zarovnanou so zadnou stranou nástupištia – zásady riešenia doplnené v texte dodatku k nástupišťu Bohdanovce.
7. osadenie prístrešku dodržať vzdialenosť od nebezpečnej zóny 1,2 m (po celej výške),
8. dodržať svetlú výšku prístrešku 2,5 m - t. j. konštrukcia prístrešku (strešná časť) podľa STN 73 6359 nesmie siahať nižšie ako 2,5 m nad povrchom nástupištia.

Dodatok O230 GR ŽSR:

Pre nástupište V zast. Vyšná Myšľa platia zásady uvedené v dodatku O230 k nástupišťu zast. Bohdanovce.

V zápisnici je potrebné doplniť smerové pomery a ostatné údaje o koľaji pri nástupnej hrane.

Navyše pri tomto nástupišti žiadame zohľadniť požiadavku čl. 4.2.4. STN 73 6359. kde sa o. i. konštatuje, že „Pri rekonštrukciách existujúcich nástupíšť má byť prevýšenie príľahlej koľaje do 60 mm a nesmie prekročiť 100 mm.“

Upozorňujeme, že toto dovoľené prevýšenie koľaje pri nástupišti (po rekonštrukcii) v hodnote 100 mm zahŕňa aj dovoľenú prevádzkovú odchýlku prevýšenia podľa STN 73 6360. Pri projektovaní nástupištia pri koľaji s maximálnym dovoľeným prevýšením, prevýšenie tejto koľaje nesmie prekročiť hodnotu 100 mm zníženú o uvedenú hodnotu dovoľenej prevádzkovej odchýlky.

Ak v PD uvažujete s príľahlou koľajou k nástupnej hrane s prevýšením 100 mm bude potrebné riešiť zníženie jej prevýšenia o uvedenú hodnotu dovoľenej prevádzkovej odchýlky.

Projektant:

Na základe uvedených požiadaviek projektant zmení konštrukciu nástupištia z železobetónového prefabrikátu tvaru "U" (napr. Premac PRE 200) na železobetónový prefabrikát tvaru „L“ (napr. Premac PRE 100 s absorbérom).

Prevýšenie v oblúku bude upravené – znížené o dovoľenú prevádzkovú odchýlku 7mm pre rýchlosť 100 km/h podľa tabuľky č.4 STN 73 6360-2.

Ing. Marek Balko

SO 04.3 Prístupové komunikácie v zast. Vyšná Myšľa

Riešené budú tzv. terénne stupne, ktoré budú prekonávať výškový rozdiel medzi existujúcim betónovým schodiskom a novonavrhovaným nástupišťom pri koľaji č. 2 v zast. V. Myšľa. Prekonávaný výškový rozdiel je cca 5m. Zriadených bude celkom 29 výškových stupňov (dĺžky 900mm, výšky 150mm), rozdelených do troch priamych výstupných ramien. Navrhnuté sú jednostranné madlá, na zabezpečenie odtoku vody je na pravej strane navrhnutý otvorený betónový žlab, ktorý bude napojený na 3 priečne odvodňovacie žľaby s roštom.

Pripomienky GR ŽSR odbor 230:

Ing. Jozef Koššuth

-madlá (držadlá) navrhnuť po oboch stranách v predpísaných výškach tak, aby boli vypustené/odsadené zo zvislých nosných profilov (popisuje to vyhláška 532/2002 Z. z. aj STN 74 3315)

- pripomenutie požiadavky na zabezpečenie bezbariérového prístupu na nástupište – prístupová rampa by bola dlhá cca 120m

Dodatok O230 GR ŽSR:

Taktiež aj tu odporúčame prístupové rampy na nástupište aspoň dispozične vyriešiť (s odhadom IN), aby bol jednoznačný podklad pre rozhodnutie o ich realizácii resp. nerealizácii na najbližšom rokovaní. Aj na schodisko, resp. šikmú rampu a teda aj na navrhovanú komunikáciu platí požiadavka jeho minimálnej šírky 1,6 m a obojstranné držadlá podľa vyhlášky 532/2002 Z. z. resp. podľa TSI PRM.

Projektant:

Preverí sa možnosť zriadenia bezbariérovej prístupovej rampy k nástupišťu pri k. č. 2

3. Záver

Zodpovedný / Termín

PD bude upravené podľa pripomienok.

SUDOP Košice, a.s.