



Záměr projektu investiční akce

**REKONSTRUKCE TRATI
ŽDÁR NAD SÁZAVOU – SÁZAVA U ŽDÁRU**

Příloha 4.1

Zastávka Hamry nad Sázavou

Obsah

1	Popis stávajícího a navrhovaného využití prostor zastávky Hamry nad Sázavou	2
1.1	Stávající stav zastávky	2
1.2	Navrhovaný stav zastávky	5
2	Problematika hluku	7
3	Schéma funkčního využití	7
4	Popis dimenzování prostor budov zastávky	7
5	Význam budovy dle kategorizace	8
6	Zhodnocení stavu a vazby na ostatní dopravní infrastrukturu	8
7	Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost	9

1 Popis stávajícího a navrhovaného využití prostor zastávky Hamry nad Sázavou

1.1 Stávající stav zastávky

Zastávka Hamry nad Sázavou se nachází v km. 90,272 na trati TÚ2031 –v úseku mezi žst. Žďár nad Sázavou –žst. Přibyslav. Zastávka je součástí mezinárodní trati TEN-T.

Zastávka se skládá z budovy zastávky (dále jen přijímací budova), umístěné ve směru Žďár nad Sázavou a přístřešku umístěném ve směru Přibyslav. V budově zastávky se nachází přístřešek, čekárna, veřejné WC (v současné době mimo provoz) a 2 bytové jednotky. Ve směru Přibyslav pouze přístřešek a v současnosti nefunkční veřejné WC (dále jen přístřešek).

Stávající objekt přijímací budovy byl vybudován v roce 1961. Slouží jako obytný domek se dvěma obytnými jednotkami a čekárna pro cestující na zastávce ve směru na Brno. V současné době není v provozu služební místnost s prodejem jízdenek. Objekt má jedno podzemní a dvě nadzemní podlaží, svislé konstrukce jsou zděné. Okna jsou dřevěná zdvojená, dveře dřevěné do dřevěných zárubní. Střecha stanová nad domkem a sedlová nad čekárnou, krytina je z hliníkových šablon. Budova je vytápěna kombinací lokálními topidly na tuhá paliva a plynovými kotly, dále je připojena pouze na elektrické rozvody, telefon a jednotný čas.

Stávající objekt přístřešku byl vybudován v roce 1955. Slouží jako čekárna s WC pro cestující na zastávce ve směru do Havlíčkova Brodu. Objekt má jedno nadzemní podlaží, svislé konstrukce jsou zděné. Okna jsou dřevěná zdvojená, dveře dřevěné do ocelových zárubní. Střecha pultová, krytina je z asfaltové lepenky. Budova je vytápěna lokálními topidly na tuhá paliva a je připojena pouze na elektrické rozvody.

Zhodnocení aktuálního stavebně-technického stavu, tedy protokoly o pravidelných prohlídkách, budou přiloženy jako příloha č. 5.



Obr. č. 1 – pohled na přístřešek



Obr. č. 2 – pohled na přijímací budovu



Obr. č. 3 – pohled na zastávku z kolejiště –směr Žďár nad Sázavou



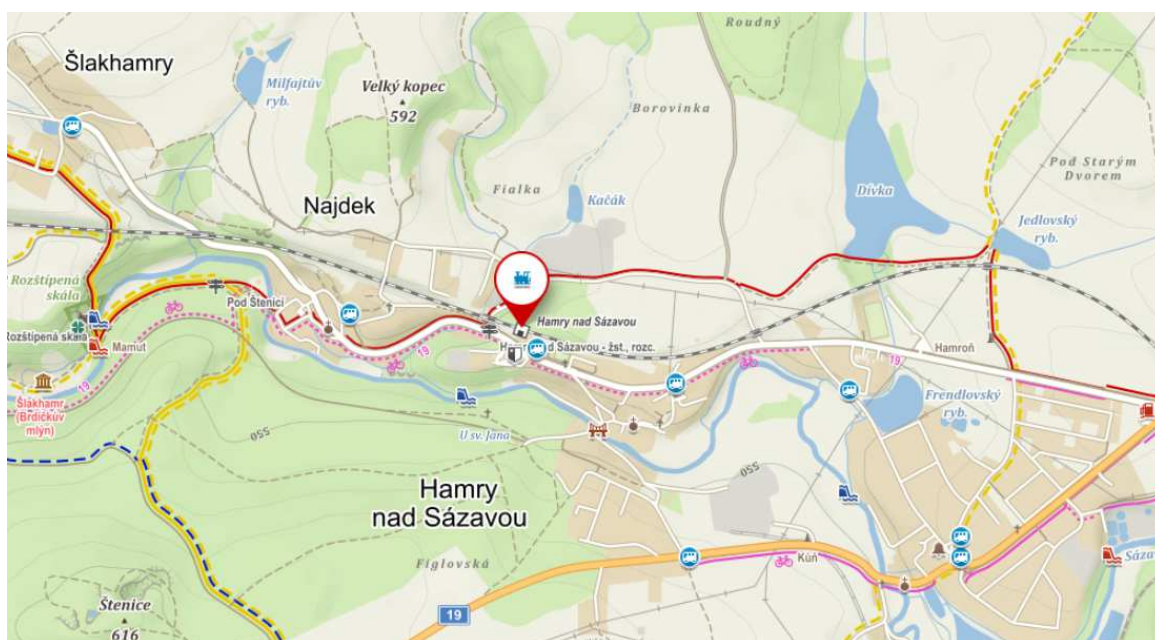
Obr. č. 4 – čelní pohled na přístřešek

Železniční zastávka Hamry nad Sázavou leží v km 90,272 dvoukolejné trati označené v KJŘ č. 250. ŽST (Praha)-Havlíčkův Brod-Tišnov-(Brno). Z hlediska umístění v železniční síti je zastávkou mezilehlou. Ve stanici se nachází 2 dopravní koleje. Trať je elektrifikovaná.

Dále se v zastávce nachází dvě úrovněová nástupiště délky 204 m. Výška nástupištní hrany je 300 mm od hlavy kolejnice, šířka nástupiště je 1,5 metru.

Zastávka se nachází v severo-západní části obce Hamry nad Sázavou v oblasti Dolní Hamry. Přístup k zastávce je po stávající komunikaci v jihovýchodně, s možností parkování vozidel vzdálené cca 30 metrů od přijímací budovy. Parkovací plocha je obecní a zdarma. Přístup k budově zastávky – přístřešku, je v současné době řešen po místní komunikaci pod mostním objektem v km. 90,437 a dále po účelové komunikaci vedené k přístřešku. V blízkosti přijímací budovy se nachází autobusová zastávka VHD pro linku č.840117 na trase Žďár nad Sázavou aut.st. - Hamry nad Sázavou, Šlakhamry.

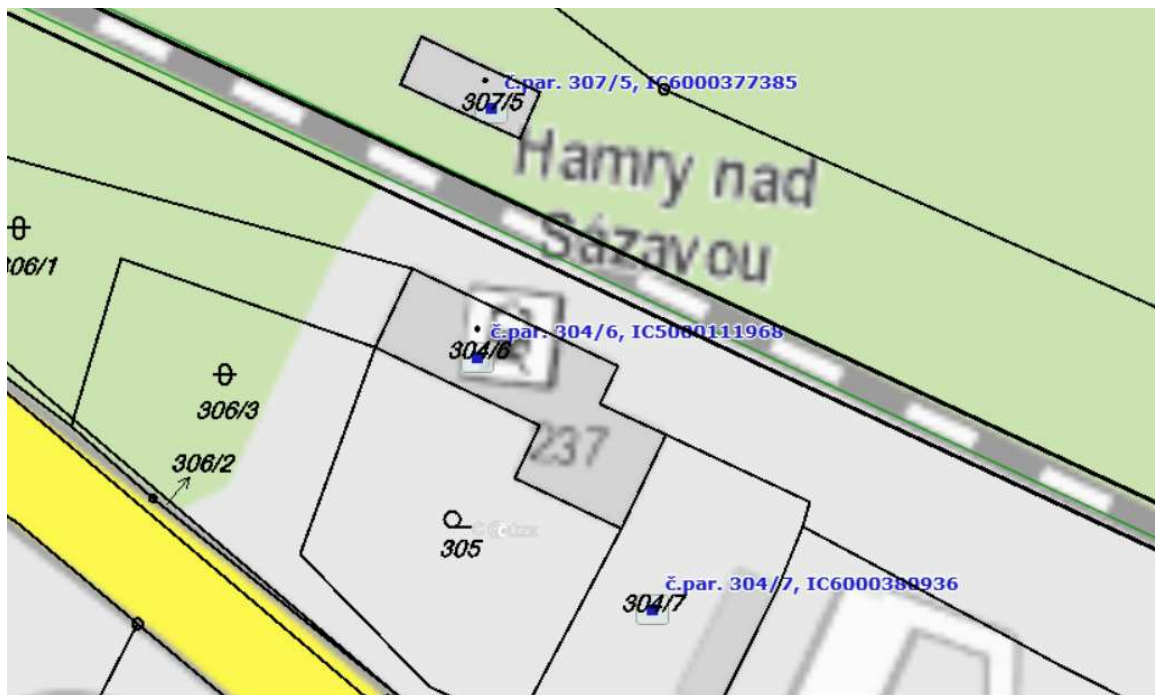
V souladu s programem VRT probíhá v současnosti příprava podkladů pro DÚR pro rekonstrukci železniční trati Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru, kde se předpokládá uvedení nástupištních hran a kolejí do stavu odpovídajícímu současným normám a požadavkům.



Obr. č. 5 – situační mapa umístění zastávky



Obr. č. 6 – situační mapa umístění objektů zastávky – ISPD mapy



Obr. č. 7 – katastrální mapa umístění objektů zastávky – ISPD mapy

1.2 Navrhovaný stav zastávky

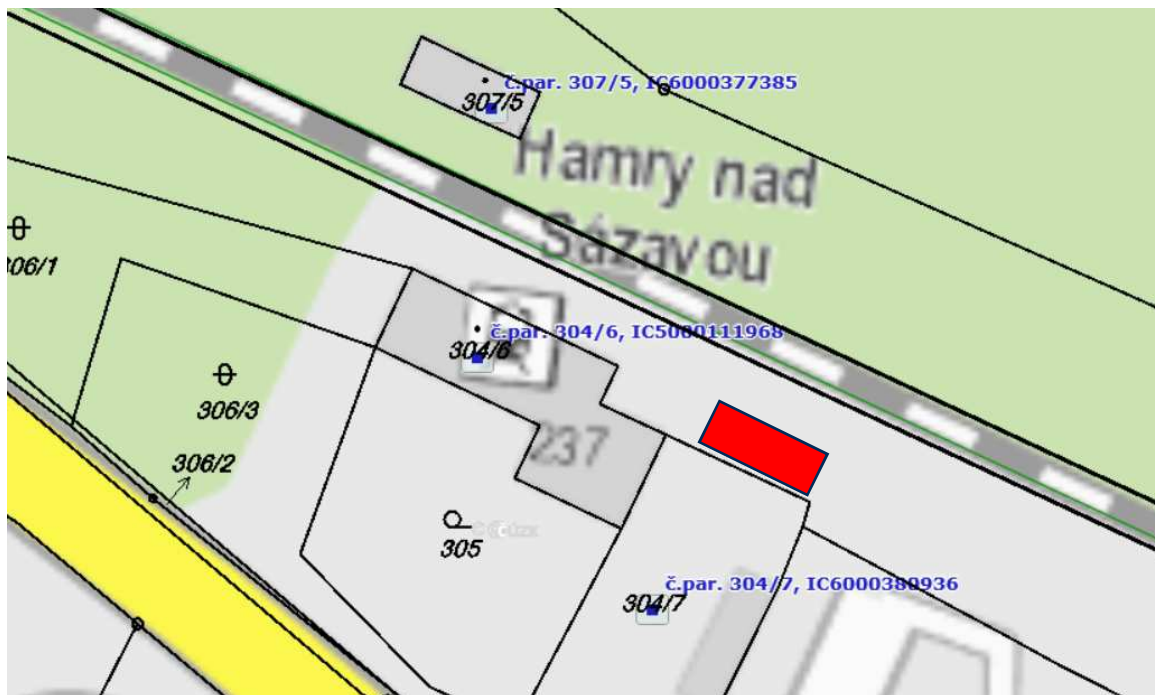
Na základě dostupných technických podkladů a místního šetření byl vyhodnocen stávající technický stav předmětné železniční zastávky jako nevyhovující a neodpovídající současným normovým požadavkům a potřebám cestujících. V rámci zpracování záměru projektu proto budou muset být navrženy nezbytné stavebně technické úpravy. Nástupiště u obou kolejí budou muset být výškově a šířkově upravena tak, aby výška nástupní hrany byla ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice a šířka nástupiště činila minimálně 3 metry. V současné době jsou nástupiště nízká na úrovni přibližně 300 mm nad temenem kolejnice a široká přibližně 1,5 metru. Délka nástupišť pak bude přizpůsobena dle nejdelší předpokládané délky osobních vlaků, konkrétně na délku 140 m. Pro přístup na nástupiště budou muset být navrženy zpevněné chodníky a případně rampy o maximálně dovoleném sklonu. Stávající přístupy na nástupiště jsou po nezpevněných pěšinách neumožňující komfortní a bezpečný pohyb osob se sníženými schopnostmi pohybu a orientace.

Čekárna (využívaná pro nástup a výstup cestujících směr Havlíčkův Brod) je v dobrém stavebně technickém stavu, předpokládáme její maximální využití i nadále. Z pohledu návrhového stavu tento přístřešek po stavební stránce nedozná žádných změn.

U nástupiště využívaném pro nástup a výstup cestujících ve směru Žďár nad Sázavou (blíže obci) se nachází přijímací budova zastávky s čekárnou, pro který s ohledem na charakter zastávky a její přepravní vytížení bude nutné zajistit zařízení v podobě přístřešku a informačního systému. V přijímací budově nejsou evidovány prostory pro provoz dráhy. Předpokládáme vybudování nového přístřešku na nástupišti v místě sousedícím s přilehlým parkovištěm.

V rámci zpracování záměru projektu bude na zastávce Hamry nad Sázavou navržen nový technologický objekt, který bude umístěn na pozemku Správy železnic u koleje č.1. Přesné umístění technologického objektu bude řešeno v dalším stupni dokumentace. Nový technologický objekt bude navržen pro nové technologie sdělovacího a silnoproudého zařízení na zastávce Hamry nad Sázavou. Objekt bude zabezpečen systémem PZTS proti neoprávněnému vniknutí osob. Prostory pro určené technologie budou vybaveny klimatizační jednotkou. Dále budou navrženy vhodné prostupy do nového objektu pro dálkovou a místní

kabelizaci. V podlaze budou vybudovány kabelové dle rozmístění jednotlivých skříní a rozvaděčů technologií. Popřípadě bude navržena dvojitá podlaha s dostatečnou nosností.



Obr. č. 8 – katastrální mapa umístění objektů zastávky – ISPD mapy, červeně znázorněné předpokládané umístění nového přístřešku

Z výše uvedeného vyplývá nepotřebnost nemovitosti (par. Č. 304/6), tedy přijímací budova zastávky s čekárnou. Postup, jak lze zacházet s touto nemovitostí, nám ukládá metodika Ministerstva dopravy, v dokumentu „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Bod 4.14 Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi uvádí, že pokud stavební objekt, již pozbyl svoji ekonomickou využitelnost ve smyslu potřeb železniční dopravy, respektive dovršil konce své ekonomické životnosti, a je převoditelný s ohledem na zájem dráhy, je možné přistoupit k následujícím krokům:

1. nabídka organizačním složkám státu, jiným státním organizacím a státním podnikům k převzetí majetku do jejich příslušnosti či práva hospodařit (zveřejněním na internetovém „Portálu veřejné správy“, dle § 17c zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku),
2. nabídka majetku zpravidla k přímému prodeji, případně k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům – podléhá souhlasu vlády ČR. Bezúplatně lze, dle tohoto bodu, převést předmětný majetek pouze ve veřejném zájmu, za který bude uvažována činnost, jež bude určitým subjektem vykonávána bez očekávání zisku a pro uspokojení potřeb neohraničené skupiny osob, přičemž budoucí smluvní vztah bude obsahovat omezující podmínky v možnosti pronajímání a zcizení nemovitosti se závazkem po určitou dobu obvykle 20 let majetek užívat k účelům, ke kterým bude do vlastnictví územního samosprávného celku převeden. (Upřednostňován bude zpravidla prodej, či směna, ve smyslu odst. 1 a 2 §17b zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, před bezúplatným převodem, dle §16 odst. 8 zákona č. 77/1997 Sb.) – podléhá souhlasu vlády ČR,
3. nabídka majetku k prodeji právníkům a fyzickým osobám formou veřejné soutěže (s výjimkou definovaných případů, kdy se přistupuje k tzv. přímému prodeji: např. sjednocení vlastnictví stavby a pozemku, scelení majetku) – podléhá souhlasu vlády ČR,

4. nabídka majetku k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům, dle §16 odst. 8 zákona č. 77/1997 Sb., a to je-li tento bezúplatný převod hospodárnější než jiný způsob naložení s věcí. V analýze hospodárnosti jiného způsobu naložení s věcí bude uvažováno nejen s cenou případné demolice objektu, avšak i potřebností pozemků SŽDC v dané lokalitě, – podléhá souhlasu vlády ČR.

5. demolice nemovitosti.

Způsob a rozsah jejich využití bude specifikován v dalších stupních projektové přípravy.

2 Problematika hluku

jelikož se u stavby na parcele (par. Č. 304/6) jedná o stavbu občanského vybavení, nemá stavba „chráněný venkovní prostor stavby“. Ve stavbě jsou 2 byty, které mají pouze „chráněný vnitřní prostor stavby“ (§ 30 zákona č. 258/2000 Sb.). Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy, pokud byty byly povoleny k užívání do 31.12.2005, obytné místnosti mají hygienický limit pro den 45 dB a pro noc 35 dB. Pokud byty byly povoleny až po zmiňovaném datu, pak je limit 40 dB pro den a 30 dB pro noc (Příloha č. 2 NV č. 272/2011 Sb.).

V záměru projektu standardně neprobíhá měření hluku ani zpracování hlukové studie a náklady na protihluková opatření jsou odhadnuta s pomocí dostupných podkladů – dopravní technologie, korekce na nový železniční svršek, strategické hlukové mapy a akční plány, jsou-li pro danou trať zpracovány (<https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>), evidence stížností nebo časově omezených povolení.

Pokud budou limity v obytných místnostech překročeny, je nutné vyměnit okna za okna s dostatečnou vzduchovou neprůzvučností, ale pouze tam, kde je „prostor významný z hlediska pronikání hluku“, tzn. okna orientovaná k trati.

U staveb občanského vybavení se nucená výměna vzduchu neřeší.

3 Schéma funkčního využití

Viz dokumenty č. 4.2 až 4.6 - schémata funkčního využití prostor.

4 Popis dimenzování prostor budov zastávky

Vzhledem k ubourání veřejně přístupných prostor přijímací budovy se počítá s vybudováním nového zastřešeného prostoru, který bude respektovat vizuální ráz zastávky a zároveň bude respektovat PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky.

Pro vyčkávání cestujících na spoj jsou určena místa sezení v prostoru nástupiště. Vzhledem k navrženému následnému intervalu cca 20 minut (ve špičce) bude čekací doba minimální.

Předpokládaný obrát ve stanici v roce 2019 je <399 os./24 hodin. V souladu s TNŽ 73 4955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ zastávka bude navržena a posuzována jako bezbariérová.

5 Význam budovy dle kategorizace

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2020 (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2020	Index (hodnocení VXS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	L	M	P	Památková ochrana	OR	SS	Kraj
370353	zastávka	Hamry nad Sázavou	0-399	E	ANO	1617	0,563	1108	1,6	35,18%	0,50	0,00	0,00	ne	BNO	SSV	VYS

Obr. č. 9 – informace z „Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží“ (PRRON)

Z hlediska „Pořadí index“(1108), není zřejmá nutnost zásahu do objektů zastávky formou investice. Naopak se zde jeví, že je zde potřeba zpracovat minimum, které je nezbytné u ZP infrastrukturních staveb.

Kategorizace návrhového stavu není určena přesně vzhledem tomu, že není navržena výsledná podoba územní studie a daná kritéria jsou neznámá. Dané parametry byly pro potřeby určení kritéria „I“ odhadnuty. Počty cestujících budou navrženy na základě modelu přepravní prognózy ze Studie proveditelnosti rekonstrukce železniční trati Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru.

6 Zhodnocení stavu a vazby na ostatní dopravní infrastrukturu

V blízkosti zastávky se nachází cyklotrasa č.19 –Zruč nad Sázavou Davle. V okolí zastávky jsou vhodné plochy pro umístění cyklostojanů, plocha pro parkování kol bude umístěna v blízkosti nedalekého parkoviště, které je ve vlastnictví obce. Návrh cyklostání a B+R je součástí této investiční akce.

Dále se zde nachází zastávka VHD autobusové dopravy linky 840117 na trase Žďár nad Sázavou aut.st. - Hamry nad Sázavou, Šlakhmry. Frekvence autobusové dopravy je zde 120 minut v ranní špičce a 36 minut v odpolední špičce.

V blízkosti zastávky se nachází parkovací stání ve vlastnictví obce, s kapacitou 13 parkovacích míst klasických a 1 místo pro parkování osob ZTP.

V ŽST se neuvažuje s budováním nových parkovacích stání, současně využívané parkoviště ve vlastnictví obce splňuje dostatečnou kapacitu pro odstavení vozidel. Součástí stavby bude zřízení stojanů pro kola.



Obr. č. 10 -situace širších vztahů

7 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost

V blízkosti zastávky se nachází obecní úřad, mateřská škola, základní škola, včetně hřiště a již zmíněné parkovací plochy obce. Vše je řádově vždy maximálně několik desítek metrů od zastávky.

Dále se zde nachází červená turistická trasa vedoucí z města Přibyslav do města Žďár nad Sázavou. V okolí zastávky Hamry nad Sázavou v pěší dostupnosti do 1km se mimo jiné nachází následující významné cíle:

- **Betonová socha koně**, který se snaží z bahna vytáhnout povoz, nachází se v blízkosti jezdeckého klubu od roku 2006. Autorem je žďárský rodák, sochař Michal Olšiak.
- **Brdečkův mlýn**. Původně středověká kovárna (hamr), kde se zpracovávala železná ruda vytěžená v okolí, zanikla v 17. století. Nyní se zde nachází expozice věnovaná hamernictví, dřevařství a bydlení posledních majitelů, mlynářské rodiny.
- **Hranice** – Na okraji osady Šlakhamry se nachází budka s figurínou celníka, která upozorňuje na historickou česko-moravskou hranici.