



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa západ se sídlem v Praze  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

Č. j.: 14670/2013 – SSZ/Br

# POSUZOVACÍ PROTOKOL

projektu stavby

## Zřízení železničních zastávek Hostivice u Hřbitova, Hostivice Sadová a Chýně

ISPROFIN: 327 320 3000

### I. Základní identifikační údaje

Název stavby:	Zřízení železničních zastávek Hostivice u Hřbitova, Hostivice Sadová a Chýně
Charakteristika stavby:	stavba na dráze
Místo stavby:	železniční trať Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy obec Hostivice a obec Chýně katastrální území Hostivice, Litovice a Chýně
Obec s rozšířenou působností:	Praha
Kraj:	Středočeský
Zadavatel (investor):	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ-70994234 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy ČR nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1
Zpracovatel dokumentace:	H-PRO, spol. s r. o., Důlce 39, 400 01 Ústí nad Labem
Uvažovaná realizace:	zahájení: 2013 ukončení: 2014 předpokládaná délka výstavby: 6 měsíců

## II. Všeobecné údaje:

Stavba bude realizována na trati č. 122 (číslování podle KJŘ pro veřejnost) Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy. Podle TTP se jedná o trať č. 520C Rudná u Prahy – Odb. Jeneček st. 3 a trať č. 528A Praha Smíchov spol. n. – Hostivice. Tratě jsou zařazeny do kategorie drah celostátních, jsou jednokolejné, neelektrizované, s traťovou rychlostí 70 km/hod., se zábrzdou vzdáleností 700 m a provozované podle předpisu D2.

Podnětem pro provedení stavby je rozšiřující se zastavěnost pozemků v obou obcích. V obcích dnes železniční zastávka buď neexistuje, nebo je umístěna na nevhodném místě z pohledu rozrůstajícího se osídlení a připravované výstavby. Cílem stavby je zřízení železničních zastávek s předepsaným vybavením, s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu. Součástí dokumentace jsou návrhy úprav koleje u nové nástupištní hrany nebo úseku koleje, pokud je nezbytné upravit GPK z důvodu umístění zastávky nebo úpravy přejezdu. Budou také upraveny přejezdy v těsné blízkosti zastávek.

Zastávka Hostivice Sadová bude umístěna v km 18,200 (traťový úsek Praha Smíchov – Hostivice), stavba je vymezena úpravou koleje v km úseku 17,881 – 18,664. Zastávka Hostivice U hřbitova bude umístěna v km 22,475 (traťový úsek Rudná u Prahy – odbočka Jeneček) a bude realizována v km úseku 22,446 – 22,503. Zastávka Chýně bude v km 19,130 (také traťový úsek Rudná u Prahy – odbočka Jeneček), stavba je vymezena úpravou koleje v km úseku 18,833 – 19,278.

Projekt stavby zpracovala firma H-Pro, spol. s r. o., Ústí nad Labem, která zajistila i jeho projednání.

Stavba bude realizována převážně na pozemcích, které jsou ve vlastnictví České republiky a ke kterým má právo hospodařit s majetkem státu Správa železniční dopravní cesty s. o. Zčásti budou využity i mimoúzemní pozemky, které jsou ve vlastnictví města Hostivice, obcí Chýně a Jeneč. Obce vydaly souhlas s umístěním a realizací stavby. Byly uzavřeny příslušné smlouvy pro budoucí majetkoprávní vyrovnání po skončení stavby.

Podkladem pro zpracování projektu byly:

- zadávací dokumentace,
- zvláštní podmínky pro zadání projektu,
- investiční záměr,
- přípravná dokumentace stavby (zpracovala firma H-Pro v r. 2011, aktualizace v r. 2013),
- posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby (zpracovala SŽDC s. o., Stavební správa západ 10. 5. 2013),
- schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby (zpracoval Odbor investiční GR SŽDC s. o. dne 16. 5. 2013),
- územní rozhodnutí,
- záznamy z konzultací, jednání a porad,
- mapové podklady.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace zastoupená Stavební správou západ. Realizace stavby je zařazená v plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2013, 3. změna, v kategorii Pozemní objekty a železniční zastávky, ISPROFIN 327 320 3000. V letošním roce se předpokládá zahájení realizace stavby, její dokončení bude v r. 2014. Financování stavby bude z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z rozpočtu Středočeského kraje.

Závazné ukazatele stavby, které byly stanoveny schvalovacím protokolem přípravné dokumentace, jsou:

prostorová průchodnost tratě – průjezdný průřez	Z-GC,
délka rekonstrukce koleje	1263 m,
délka nových nástupišť	3 x 45 m,
čekárenský přístřešek pro cestující o rozměrech 4 x 2,08 m (3 kusy)	24,96 m <sup>2</sup> ,
osvětlení nástupiště – stožáry	10 kusů.

V projektu stavby je překročen ukazatel délka rekonstrukce koleje o 24 m na hodnotu 1287 m. Důvodem je výsledek nového a podrobnějšího průzkumu jejího současného stavu. Dále je překročen ukazatel délka nových nástupišť na hodnotu 3 x 46 m. Důvodem je navržený systém nástupištní konstrukce, betonové prefabrikáty typu H se vyrábí pouze v délce 2 m.

Obě překročení závazných ukazatelů nezvyšují investiční náklady stavby. Zbývající tři závazné ukazatele jsou v projektu stavby dodrženy.

V objektové skladbě dochází k jedné změně. Na zastávce Chýně byl vypuštěn SO 04-30-81.2 – cyklostezka se smíšeným provozem. Důvodem je zásadní nesouhlas Policie České republiky s jejím vedením v blízkosti zastávky bez realizace velkého počtu bezpečnostních opatření na vlastní cyklostezce. Jedná se o objekt, který se připravoval na základě požadavku Středočeského kraje a který měl být také financován z jeho rozpočtu. Tento SO obsahoval i přístup k nové železniční zastávce. Přístup na nástupiště je nově začleněn do SO 04-30-21.1 Nástupiště. Tato změna nemá vliv na stavbu vlastní železniční zastávky, nezvyšuje náklady stavby a umožňuje realizovat „železniční“ část stavby hrazenou z prostředků SŽDC s. o. (SFDI).

### **III. Projednání dokumentace**

V rámci dráhy byl projekt projednán především s odbornými útvary SŽDC s. o. a ČD a. s. a se správci drážních sítí a zařízení. Cizích zájmů se stavba zastávek dotýká především z hlediska střetu s podzemními řádami v majetku nebo ve správě mimodrážních organizací.

V projektu stavby jsou vyjádření zkompletovaná podle jednotlivých zastávek. Obsahují i některá vyjádření vydaná již v rámci projednání přípravné dokumentace. V tomto posuzovacím protokolu jsou uvedeny pouze připomínky vydané k projektu stavby, protože připomínky vydány k přípravné dokumentaci byly vyřízeny již v rámci jejího projednávání.

K projektu stavby byla vydána tato rozhodnutí, vyjádření nebo stanoviska:

#### **A/ Správa železniční dopravní cesty s. o. a České dráhy a. s.:**

**Správa železniční dopravní cesty, s. o., Generální ředitelství, Odbor traťového hospodářství** (vyjádření č. j. 34967/13-OTH z 14. 7. 2013):

připomínky k jednotlivým SO jsou akceptovány a zapracovány do projektu, popř. opraveny nebo vysvětleny ve stanovisku projektanta k připomínkám, který je doložen v dokladové části.

**Správa železniční dopravní cesty, s. o., Generální ředitelství, Odbor základního řízení provozu a Odbor plánování a koordinace výluk** (vyjádření č. j. 35301/2013-OZŘP z 21. 8. 2013):

připomínky k dopravní a provozní technologii jsou do projektu dopracovány.

**Správa železniční dopravní cesty, s. o., Generální ředitelství, Odbor automatizace a elektrotechniky** (vyjádření č. j. 31365/2013-OAE z 19. 7. 2013):

připomínky jsou akceptovány, do projektu zapracovány, popř. projekt byl podle připomínky opraven.

**Správa železniční dopravní cesty, s. o., Generální ředitelství, Odbor strategie** (vyjádření č. j. 31516/2013-OST z 22. 7. 2013):

k projektu stavby nemají žádné připomínky.

**Správa železniční dopravní cesty s. o., Oblastní ředitelství Praha** (vyjádření k existenci inženýrských sítí a zařízení č. j. 15748/2013-OŘ PHA – OPS-1845-I/719/Če):

dražní sítě a zařízení jsou v projektu respektovány a vybranému zhotoviteli bude nařízeno respektovat stanoviska jednotlivých správců.

**Správa železniční dopravní cesty s. o., Oblastní ředitelství Praha** (vyjádření k projektu stavby č. j. 16647/2013-OŘ PHA – OPS-1845-PS-719/Če a stanoviska jednotlivých správ):

připomínky odborných služeb - SEE, SSZT Praha východ, SSZT Praha západ, SMT, SBBH, oddělení Řízení provozu a oddělení Požární ochrany - jsou vesměs akceptovány, do projektu zapracovány, popř. projekt byl podle připomínek opraven. Ostatní odborné útvary OŘ Praha neměly zásadní připomínky.

**ČD – Telematika a. s., Servis kabelových sítí Praha** (prodloužení platnosti vyjádření souhrnného stanoviska k existenci komunikačního vedení a zařízení č. j. 16329/2011-O z 8. 8. 2011 do 8. 8. 2015):

dražní sítě a zařízení jsou v projektu respektovány a vybranému zhotoviteli bude nařízeno respektovat stanoviska jednotlivých správců.

**České dráhy a. s., Generální ředitelství, Odbor strategie a rozvojových projektů** (vyjádření č. j. 237/2013-O14 z 22. 7. 2013):

připomínky k dopravní technologii a k provozu jsou akceptovány a zapracovány do projektu.

**Správa železniční dopravní cesty s. o., Středisko železniční geodézie Praha** (vyjádření č. j. 2459/2013 z 3. 10. 2013): připomínky SŽG byly zapracovány a odeslány SŽG ke kontrole a k novému vyjádření. Respektovat připomínky SŽG je uloženo projektantovi i v části VII tohoto Posuzovacího protokolu.

#### **B/ Dotčené orgány státní správy, mimodrážní orgány a organizace:**

**Městský úřad Hostivice, stavební úřad** (souhlas podle § 15, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon s vydáním stavebního povolení pro stavbu zastávek, č. j. SÚ-06086/1/13-Šan z 19. 8. 2013),  
**Technické služby Hostivice** (prodloužení původního vyjádření č. j. 26/2011/Č z 6. 3. 2011 do 7. 6. 2014),  
**Technické služby Hostivice** (prodloužení dodatku stanoviska č. j. 34/2011 z 1. 4. 2011 do 7. 6. 2014),  
**Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí, Praha** (závazné stanovisko – souhlas s trvalým odnětím ze zemědělského půdního fondu č. j. MUCE 37017/2013 OŽP/L/Fi z 4. 9. 2013),  
**Řízení letového provozu České republiky** (vyjádření č. j. DRSL/6898/13 z 20. 6. 2011),  
**Úřad pro civilní letectví** (vyjádření č. j. 003030-13-701 z 3. 6. 2013 prodloužil platnost původního závazného stanoviska z 6. 9. 2011, č. j. 005357-11-701),  
**Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, územní odbor Praha venkov – západ, Dopravní inspektorát, Praha** (vyjádření a posouzení dopravního značení č. j. KRPS-238325-1/ČJ-2013-011606-KI z 24. 7. 2013).

Vydaná stanoviska a vyjádření orgánů státní správy a ostatních mimodrážních organizací jsou v projektu stavby respektována. Na připomínky reagoval zpracovatel projektu a do dokumentace je zapracoval, popř. vysvětlil svůj návrh řešení (viz stanovisko projektanta k připomínkám v dokladové části).

#### **C/ Správci sítí technického vybavení:**

**ČEZ Distribuce, a. s., Děčín** (vyjádření k existenci energetických zařízení č. j. 100168792 z 30. 5. 2013 pro zastávku Hostivice Sadová, č. j. 100168794 z 30. 5. 2013 pro zastávku Hostivice u Hřbitova a č. j. 100168786 z 30. 5. 2013 pro zastávku Chýně),  
**ČEZ ICT Services a. s., Praha** (vyjádření k existenci komunikačního vedení č. j. 0200113865 z 30. 5. 2013 pro zastávku Hostivice Sadová, č. j. 200113867 z 30. 5. 2013 pro zastávku Hostivice u Hřbitova a č. j. 200113857 z 30. 5. 2013 pro zastávku Chýně),  
**RWE, Distribuční služby, spol. s r. o. Brno** (vyjádření č. j. 5000793907 z 30. 5. 2013 pro k. ú. Hostivice, č. j. 5000793926 z 30. 5. 2013 pro k. ú. Chýně a č. j. 5000793877 z 31. 5. 2013 pro k. ú. Litovice),  
**Telefónica O<sub>2</sub> Czech republic, a. s.** (vyjádření o existenci sítí elektronických komunikací č. j. 591121/13 z 31. 5. 2013 pro jednotlivé zastávky),  
**Kabelová televize CZ, spol. s r. o., Praha** (vyjádření o existenci sítě elektronických komunikací č. j. 20130531\_2-PL z 31. 5. 2013),  
**Vodovody a kanalizace Beroun, a. s.** (vyjádření č. j. O131-2004/2013 z 5. 6. 2013 – prodloužení platnosti vyjádření ze 17. 5. 2011 č. j. O111-1218/2011),  
**Pražská plynárenská Distribuce, Praha** (vyjádření bez č. j. z 14. 6. 2013),  
**České Radiokomunikace, oddělení ochrany sítí, Praha** (vyjádření k existenci podzemních sítí č. j. ÚPTS/OS/91284/2013 z 11. 6. 2013),  
**SUPTEL a. s., Plzeň** (vyjádření k existenci sítí č. 21300650 z 2. 7. 2013 pro zastávku Hostivice Sadová, č. 21300651 z 2. 7. 2013 pro zastávku Hostivice u Hřbitova a č. 21300563 z 11. 6. 2013 pro zastávku Chýně),  
**TeliaSonera International Carrier Czech republic a. s., Praha** (vyjádření k existenci podzemního komunikačního vedení a zařízení veřejné komunikační sítě č. j. 231301688 z 13. 6. 2013),  
**SITEL, spol. s r. o., Praha** (vyjádření k existenci podzemního komunikačního vedení a zařízení veřejné komunikační sítě č. j. 131302931 z 20. 6. 2013),  
**Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha** (vyjádření ke stavbě kabelu NN pro zastávku Hostivice u Hřbitova č. j. 9319/2013/21200/KR z 9. 7. 2013),

Sítě a zařízení jednotlivých správců jsou v projektu stavby zakresleny a respektovány, vybranému zhotoviteli bude předána dokumentace s jejich polohou a uloženo splnit podmínky pro jejich ochranu.

#### **D: Ostatní doklady:**

- odpovědi projektanta na připomínky,
- Certifikát – dílčí osvědčení o ověření subsystému Infrastruktura „Zřízení železničních zastávek Hostivice u Hřbitova, Hostivice Sadová a Chýně“ s předpisy o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, které vydal Výzkumný Ústav Železniční a. s. dne 17. 9. 2013,



- smlouva o uzavření budoucí smlouvy o zřízení věcného břemene na umístění trasy NN pro novou zastávku, uzavřená dne 8. 8. 2013, mezi městem Hostivice, zastoupeným starostou města, a Správou železniční dopravní cesty s. o., zastoupenou ředitelem Stavební správy západ,
- smlouva o budoucí smlouvě kupní o prodeji části pozemku p. č. 1369/3 v k. ú. Hostivice, uzavřená dne 8. 8. 2013 mezi městem Hostivice, zastoupeným starostou města, a Správou železniční dopravní cesty s. o., zastoupenou ředitelem Stavební správy západ,
- smlouva o budoucí smlouvě kupní o prodeji části pozemku p. č. 156/117 a části pozemku p. č. 298/3 v k. ú. Chýně, uzavřená dne 5. 8. 2013 mezi obcí Chýně, zastoupeným starostou obce, a Správou železniční dopravní cesty s. o., zastoupenou ředitelem Stavební správy západ,
- smlouva o plnění majícím povahu věcného břemene pro umístění kabelu NN, uzavřená dne 31. 7. 2013 mezi Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, zastoupeným ředitelem Závodu Praha, a Správou železniční dopravní cesty s. o., zastoupenou ředitelem Stavební správy západ,
- snímky katastrální mapy a výpisy z katastru nemovitostí pro jednotlivé zastávky,
- výkaz kategorizovaného materiálu – kolej,

Lze konstatovat, že projednání projektu odpovídá uvažované náplni stavby a vydané připomínky nebrání jeho schválení. Investor bere jednotlivá stanoviska na vědomí. Připomínky, které je nutno respektovat nebo dořešit budou předány vybranému zhotoviteli stavby a bude mu uloženo je plně respektovat. Požadavek dořešit některé rozhodující připomínky je zapracován i v bodě VII tohoto posuzovacího protokolu. Dořešením připomínek se rozumí dořešení technické stránky přípravy stavby. Investiční náklady jsou dány schvalovacím protokolem přípravné dokumentace a jsou pro další přípravu stavby závazné.

## **IV. Zdůvodnění stavby**

Cílem stavby je vybudovat nové zastávky s předepsaným vybavením, potřebným zázemím a napojením na stávající dopravní infrastrukturu a tím zlepšit dopravní obslužnost a poskytnout obyvatelům možnost použít železniční dopravu jako rychlejší a pohodlnější alternativu k dojíždění do hlavního města Prahy. Vedlejším cílem je omezení dopravy osobními automobily. Zřízení nových zastávek je reakcí na větší osídlení v dotčených obcích. V jednotlivých obcích, přes které vede železniční trať Praha Smíchov – Hostivice – Rudná, v současné době železniční zastávky buď vůbec nejsou, nebo jsou umístěny na nevhodném místě z hlediska rozrůstajícího se osídlení a zvětšující se zastavěností území.

## **V. Koncepce řešení**

### **01 Hostivice - Sadová**

SO 01-30-01.1 Železniční svršek  
 SO 01-30-11.1 Železniční spodek  
 SO 01-30-21.1 Nástupišť  
 SO 01-30-31.1 Železniční přejezd  
 SO 01-32-21.1 Přístřešek na nástupišti  
 SO 01-32-41.1 Orientační systém  
 SO 01-33-60.1 Osvětlení zastávky  
 SO 01-33-61.1 Přípojka NN  
 Neželezniční část: SO 01-33-60.2 Veřejné osvětlení  
 SO 01-30-82.2 Přístřešek na kola

Zastávka bude umístěna v km 18,146 – 18,192 trati Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy, vlevo ve směru km, na okraji města Hostivice. Zastávka bude v těsné blízkosti stávající i nově zřizované obytné zastávky.

### **SO 01-30-01.1 Železniční svršek**

V celé délce složeného oblouku  $R = 398$  m a v přechodnicích bude provedena směrová a výšková úprava. Z důvodu snížení převýšení z  $D = 132$  mm na  $D = 93$  mm v místě zastávky, bez nutnosti navrhnout mezilehlé vzešupnice, je nutné snížit převýšení v celém oblouku. Směrové a výškové řešení je navrženo na rychlost 70 km/h. Úprava bude provedena směrovým a výškovým podbitím – snížením podbití nepřevýšeného pasu.

Provede se náhrada 113 kusů pražců za pražce užité SB8 a náhrada vadných upevňovadel včetně nových pryžových podložek pod patou kolejnice a polyetylenových podložek. Trhání koleje bude pouze v místě ZKPP u přejezdu v délce 25m. Vytržená kolej se po výměně vadných pražců a upevňovadel vrátí zpět. Stávající rozdělení pražců v celém úseku je „d“ se nezmění. V místě přejezdové konstrukce budou upevňovadla s antikorozií úpravou.

Nové kolejové lože bude v místě ZKPP přejezdu a bude z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm (železniční šterk) o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců. V místě podbíjení bude provedeno doplnění šterkového lože z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm.

Drážní stezka bude upravena v celém rekonstruovaném úseku koleje.

Celý rekonstruovaný úsek bude svařen do bezстыkové koleje.

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu SŽDC S3 (předpokládá se umístění cca 25 kusů). Zajišťovací konzolové značky budou umístěny na samostatném kovovém sloupku uloženém na betonový základ v závislosti na místních podmínkách. Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Kromě zajišťovacích značek budou umístěny návěsti „Konec nástupiště“ v km 18,146 a 18,192 a návěsti „Vlak se blíží k zastávce“ v km 17,446 vpravo a v km 18,892 vlevo.

### **SO 01-30-11.1 Železniční spodek**

Rekonstrukce koleje vyvolá zásah do konstrukce polního přejezdu v km 18,134 a jeho rekonstrukci. V místě přejezdu bude provedeno ZKPP o celkové ploše 82 m<sup>2</sup>.

Skladba ZKPP:

šterkodrt' 0-32, třída A, minimální tloušťka 0,15 m,

filtrační geotextilie min. 90 m<sup>2</sup>,

zhuťněná zemní pláň.

Z důvodu zlepšení odtokových poměrů je na druhé straně koleje od nástupiště navrženo vsakovací žebro délky 100 m o rozměrech 0,6 m/0,8 m. Dno stěny žebra budou opatřeny geotextilií, zásyp žebra bude drceným kamenivem.

Odvodnění nástupiště zajistí meliorační tvárnice v dl. 41 m, které jsou svedeny do šachty DN 630. Vyústění je potom navrženo do nového příkopu TZZ4 v délce 3,4 m.

V místě přejezdu je příkop zatrubněn v délce 10,5 m, trubka DN 400. Trubka bude uložena na podkladní beton tloušťky 0,1 m a na podsyp ze šterkodrti minimální tloušťky 0,05 m a bude obetonována. Vtok a výtok trubky bude seříznut dle sklonu svahu a bude vydlážděn dlažbou z lomového kamene do betonového lože.

Pro odvedení vod z prostoru nástupiště a přejezdu je navržen oboustranný příkop TZZ4 v délce 235 m a 224 m. Na začátku rekonstruovaného úseku je navrženo oboustranné propojení příkopu na stávající terén nepevněným příkopem o celkové délce 2 x 200 m. V místě rekonstrukce příkopů budou upraveny svahy zářezu do sklonu 1:1,5 a opatřeny hydroosevem.

Pro dodržení normových rozhledových poměrů na přejezdu v km 18,134 se provede odtěžení stávajících svahů.

### **SO 01-30-21.1 Nástupiště**

Konstrukce nástupiště je navržena z prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v délce 46 m (nástupiště je oproti PD prodlouženo o 1 m z důvodu výroby bet. prefabrikátu typu H v délce pouze 2 m), šířce 2,5 m a o celkové ploše 136 m<sup>2</sup>. Povrch nástupiště bude ze zámkové dlažby tloušťky 60 mm zakončené betonovým obrubníkem ABO 004 - 19. Spád nástupiště je jednostranný 2% s vyspádováním od koleje. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je v celé délce jednotná 1680 mm. Přístup na nástupiště je navržen pomocí přístupového chodníku se spádem 3,7 % o ploše 20 m<sup>2</sup>, který se plynule napojuje na komunikaci vedoucí k přejezdu.

Použití protihlukových tvární na prefabrikátech H tvořících hranu nástupiště je vzhledem k výsledkům akustické studie provedené v rámci přípravné dokumentace nutné. Dosažené výsledky jsou těsně

pod hygienickými limity. V této studii není zahrnut vliv rozhlasu, který nebyl a není součástí této stavby (rozhlas je obsahem stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“). V dokladové části je vyjádření KHS Středočeského kraje, která požaduje nejpozději ke kolaudaci předložení výsledků měření skutečných hladin akustického tlaku.

Skladba nástupiště a přístupu na nástupiště:

zámková dlažba tloušťky 60 mm,

kladecí vrstva tloušťky 40 mm,

šterkodrt' tloušťky 150 mm,

zhutněný nenamrzavý materiál  $I_d = 0,80$  100 % PS, hutnit max. po 0,25 m.

Boční hrana na začátku nástupiště bude tvořena zídou o rozměrech 4 m/2,42 m/0,4 m z konstrukčního betonu třídy C30/37- $XC_4, XF_2$ , který bude vyztužený pruty betonářské výztuže z ocele. Rub zídce se navrhuje natřít 1 x penetračním asfaltovým nátěrem a 2 x asfaltovým izolačním nátěrem. Vnější líc zídce bude proveden ve sklonu cca 20:1. Minimální hloubka základové spáry je 0,80 m pod upraveným terénem. Ve spodní části zídce bude výtok zatrubněného příkopu. Do zídce bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m městského typu se svislou výplní. Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří zarážku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Sloupky zábradlí budou ukotveny do kapes vyplněné plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do zídce bude 1 x 3,15 m. Za zídou pokračuje zábradlí v délce 3,1 m a je osazeno do bet. patek  $\varnothing$  0,3 m C30/37- $XC_4, XF_3$ . Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje je 2,5 m.

Boční hrana na konci nástupiště bude tvořena zídou z palisády o  $\varnothing$  200/1500 mm s vnitřní dutinou 0,075 m pro osazení zábradlí. Palisáda bude osazena do 1/3 své výšky opěrkami z betonu C 30/37. Délka palisády je 1 x 2,6 m. Za rubem palisády bude osazena izolační fólie (plocha 4 m<sup>2</sup>) s perforovanou drenážní trubkou délky 3 m ve spodní části, která bude vyvedena na terén. Do palisády bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m městského typu (se svislou výplní). Spodní podélná trubka bude také umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří zarážku pro bílou hůl. Sloupky zábradlí budou ukotveny do palisády s vnitřní dutinou vyplněnou plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do palisády bude 1 x 1,66 m. Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje je 2,5 m. Zábradlí bude provedeno z oceli zn. 10 505 a opatřeno protikorozií ochranou:

Služební schůdky na konci a začátku nástupiště nebudou osazeny.

Úprava terénu za nástupištěm bude ve sklonu 1:1,5 a opatří se hydroosevem na ploše 46 m<sup>2</sup>.

Z důvodu koordinace s projektem "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov - Rudná - Beroun", který bude realizován později než tato stavba, budou v nástupišti umístěny dvě korugované chráničky DN150 v celé délce nástupiště dl. 52 m.

Varovný pás šíře 0,4 m bude umístěn před vstupem na vozovku ve vzdálenosti 0,5 m od kraje vozovky. Bude tvořen betonovou dlažbou s výstupky barevně odlišenou (červená). Povrch musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Varovný pás opticky a hmatově vnímatelný šíře 0,4 m bude umístěn 0,8 m od hrany nástupiště v celé jeho délce. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu bude tvořen podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo tvaru trapézu. Vizuální kontrast bude proveden žlutým pruhem RAL 6200 šířky 0,15 m (vyznačí se část vodící linie blíže k nástupní hraně).

Signální pásy šíře 0,8 m budou umístěny tak, aby označovali odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu. Budou tvořeny dlažbou betonovou s výstupky barevně odlišenou. Povrch musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Signální pás u přístřešku pro cestující bude umístěn ve vzdálenosti 0,8 m od tohoto přístřešku. Vzhledem k tomu, že za nástupištěm není zábradlí, je nutné provést vodící linii pomocí zvýšeného obrubníku (výška obruby min. 0,06 m na pochozí plochu) v délce min. 2,5 m.

Odvodnění nástupiště zajišťují meliorační tvárnice, které jsou svedeny do odvodňovací šachty Š1. Odvodnění bude napojeno šachtou Š1 DN 630 do zatrubněného příkopu. Šachta Š1 bude opatřena vtokovým plastovým roštem, který bude uložen na betonový dosedací prstenec. Šachta Š1 bude rovněž opatřena kalovým košem.

### SO 01-30-31.1 Železniční přejezd

Z důvodu navržených směrových a výškových úprav bude nutno v rámci výstavby železniční zastávky demontovat stávající nevyhovující konstrukci polního přejezdu v km 18,134. Nová konstrukce přejezdu bude odlehčená celopryžová pro silnice III. třídy, místní a účelové komunikace. Šíře nového přejezdu je 9 m.

Délka úpravy komunikace bude cca 21 m vlevo a cca 22 m vpravo od osy koleje. Celková plocha nové komunikace je 116 m<sup>2</sup>. Navržená skladba vozovky je zaměnitelná. Zaoblení lomů sklonů výškového polygonu

se provede technologicky - vyvácováním. Úprava komunikace vpravo i vlevo koleje se bude plynule napojovat na projekt "Kladenská cyklostezka Praha - Hostivice - Kyšice, 1. etapa".

Zabezpečení přejezdu zůstane stávající (výstražné kříže). Přejezd bude vybaven přejezdovým zařízením později v rámci stavby "Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov - Hostivice". Pro tuto stavbu budou pod přejezdovou komunikací umístěny korugované chráničky DN150 v místě přechodu kabelových tras pod komunikací, celkem se jedná o 2 x 2 ks chrániček dl. 20 m + dvě chráničky příčně přes kolej v délce 6 m.

#### **SO 01-32-21.1 Přístřešek na nástupišti**

Na ochranu cestujících před povětrnostními vlivy je na nástupišti navržen zastávkový přístřešek. Je navržen betonový „antivandal“, tvaru „U“ na betonovém základu 4,3/2,1/0,2 m s vyztužením kari sítí oka 100/100 mm, průměr drátu 8 mm a s podsypem štěrkodrti o tloušťce 0,4 m. Kotvení konstrukce přístřešku se provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnicích tj. zámková dlažba tloušťky 60 mm. V přístřešku bude umístěn betonový koš, 2 lavičky a vitrína s informacemi pro cestující. Přístřešek bude osvětlen světlem s čidlem.

#### **SO 01-32-41.1 Orientační systém**

Nástupiště bude označeno názvem zastávky na nástupištním přístřešku a na ocelových konstrukcích před nástupištěm z obou směrů. U přístřešku bude umístěna tabule se směry jízdy. Na obou koncích nástupiště na zábradlí bude umístěn tabule se zákazem vstupu.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvu zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení.

Prvky budou umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované. Betonové základy budou zhotoveny z betonu a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK.

#### **SO 01-33-60.1 Osvětlení zastávky**

Na nástupišti budou osazeny 3 sklopné osvětlovací stožárky o výšce 5,5 m, osazené na typizované betonové základy, se svítidly 1 x 70 W. Napájení a ovládání osvětlení zastávky se předpokládá z nového rozvaděče RE + RO1, který bude součástí pilíře s přípojkovou a elektroměrovou skříní. Ovládání VO bude umožňovat začlenění do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude plně automatické – soumrakový spínač, spínací hodiny, s možností dálkového dohledu a ovládání z pracoviště dálkové obsluhy. Za nástupištěm a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40 x 80 cm v chrániče Kopoflex o průměru 50 mm v pískovém loži a s výstražnou fólií. Napájení stožárků bude kabelem CYKY-J 3 x 4 mm<sup>2</sup> se současně položeným zemnicím drátem FeZn 10 mm<sup>2</sup>. Z nového rozvaděče bude zároveň napájeno osvětlení přístřešku a vývod pro označovací jízdenek dle výkresové části dokumentace.

Provedení osvětlovacích stožárků musí odpovídat TKP (ocelový s protikorozní ochranou žárovým zinkováním), bez dvířek (přístup ke svorkovnici je umožněn až po sklopení stožárku). Bude provedeno očíslování stožárků samolepkami ve směru staničení v provedení dle Předpisu SŽDC E11 v platném znění. Základy musí být provedeny v souladu s požadavky výrobce s ohledem na únosnost zeminy. Pro základy je nutné použít beton, pro jehož kvalitu platí kapitola 17 TKP.

#### **SO 01-33-61.1 Přípojka NN**

Pro napájení zastávky bude vybudována nová přípojka NN kabelem CYKY-J 3 x 4 mm<sup>2</sup> ze stávající kabelové skříně ČEZ s volnými pozicemi na pozemku p. č. 1155/363. Přípojka bude ukončena v pilíři v přípojkové skříně (HDS) osazené pojistkami 40 A v blízkosti zastávky spolu s měřením pro odběr SŽDC. V chodníku a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40 x 80 cm v chrániče o průměru 50 mm v pískovém loži a s výstražnou fólií. Pod komunikací budou kabely uloženy v hloubce 1,2 m v pevné chrániče o průměru 110 mm.



### Neželezniční část

#### **SO 01-30-82.2 Přístřešek na kola**

Na základě požadavků Středočeského kraje je u zastávky umístěn přístřešek na kola v souvislosti s plánovanou cyklostezkou, která povede v blízkosti nově navržené zastávky. Přístřešek na kola bude mít kapacitu 10 míst. Konstrukce přístřešku bude z ocelových jaklových profilů, oblouková střecha z trapézového plechu. Pod přístřeškem bude umístěno pět oboustranných stojanů na kola výšky 0,885 m, délky 0,965 m a šíře 0,05 m lichoběžníkového tvaru s gumovým opěrníkem.

#### **SO 01-33-60.2 Veřejné osvětlení**

Místem napojení se předpokládá stávající stožár rozvodu veřejného osvětlení, v blízkosti místa připojení nové komunikace vedoucí k zastávce, kde dojde ke kabelovému odbočení pro nových 7 nových osvětlovacích stožárků osvětlující přípojnou komunikaci k zastávce. Stožárky budou osazeny výbojkovým svítidlem 50W. Kabelové výkopy budou v délce 140 m včetně protlaku pod komunikací.

## **02 Hostivice – U hřbitova**

PS 02-11-01.1 PZS 22,511 Hostivice

PS 02-25-01.1 Dálkový kabel

SO 02-30-01.1 Železniční svršek

SO 02-30-11.1 Železniční spodek

SO 02-30-21.1 Nástupiště

SO 02-32-21.1 Přístřešek na nástupišti

SO 02-32-41.1 Orientační systém

SO 02-33-60.1 Osvětlení zastávky

Neželezniční část: SO 02-30-81.2 Cyklostezka se smíšeným provozem  
SO 02-33-60.2 Veřejné osvětlení

Zastávka bude umístěna v km 22,451 - 22,497 trati Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy, vpravo ve směru km, na okraji města Hostivice, v těsné blízkosti křížení železniční trati se silnicí II. třídy č. 606.

#### **PS 02-11-01.1 PZS 22,511 Hostivice**

Pro vybudování zastávky v km 22,475 je nutné přemístit předvěst PřRS cca o 50 m z km 22,451 přibližně do km 22,401. Přesnou polohu určí komise pro staničení návěstidel. Na zvoleném místě se vykope jáma, provede se betonový základ a montáž nového návěstidla. Stávající předvěst v km 22,451 se po dokončení nového návěstidla demontuje.

Na vlastním přejezdu bude přepočítána doba anulace a provedeno její přenastavení, přezkoušení PZS včetně vlakových cest a vydána změna průkazu UTZ.

Musí také dojít k přeložení trasy zabezpečovacích kabelů, které jsou v současné době položeny ve volném terénu souběžně s osou koleje, a které se nacházejí v místě staveniště zastávky. Je navržena náhrada kolizního úseku kabelů novými kabelovými délkami, uloženými v nové trase mimo prostor nástupiště i čekárenského přístřešku ve volném terénu za hranou nástupiště na straně ke zdi hřbitova. Kabelová trasa bude vedena od km 22,498 do km 22,401. V tomto km bude kabelová trasa ukončena v místě nového základu návěstidla PřPS.

Po dokončení kabelové trasy bude provedena pokládka nového zabezpečovacího kabelu od místa napojení na stávající kabelizaci (km 22,498) až do místa nové polohy stávajícího návěstidla PřPS. Následně bude provedeno propojení nové a stávající kabelizace, a to pomocí jedné nové metalické spojky a ukončení nového kabelu v novém návěstidle PřPS. Dále bude v této nové kabelové trase veden ještě jeden nový metalický kabel TCEKPFLEY 3P1,0, který bude v km 22,498 (začátek přeložky) naspojován novou metalickou spojkou na stávající úsek kabelizace, která v dnešní době pokračuje pod silnicí směrem ke stávajícímu RD. Tento nový metalický kabel bude nahrazovat stávající kabel pro stávající spínací bod PB1, nacházející se v km 21,780. Tento kabel bude tedy veden společnou kabelovou trasou s kabelem pro přesunuté návěstidlo PřRS až do km 22,401. V tomto km bude kabel pro PB1 pomocí další nové metalické spojky, naspojován na



stávající kabel, pokračující v hraně svahu až do místa spínacího bodu PB1 v km 21,780. Po pokládce a propojení jednotlivých nových kabelových náhrad na stávající kabelové úseky, nacházející se mimo kolizní úseky, bude provedena demontáž nahrazených úseků kabelizace.

#### **PS 02-25-01.1 Dálkový kabel**

Je nezbytné provést vymístění stávajícího dálkového metalického kabelu DK40, vedený z Litovic do odb. Jeneček, z prostoru nového přístřešku. Ve společné kabelové trase je v současné době s dálkovým kabelem veden i jeden metalický kabel TCEKEY 24P1,0 z nedalekého reléového domku (km 22,541) do ŽST Litovice.

Stávající dálkový metalický kabel DK40 je v současné době vedený ve volném terénu v souběhu s osou koleje (cca 4,60m od osy) vpravo ve směru staničení a v km 22,491 – 22,495 je v kolizi s návrhem nového nástupištního přístřešku. Je proto navrženo nahrazení kolizního úseku DK novou délkou. Nová kabelová trasa je navržena mimo prostor výstavby nové zastávky, konkrétně nového nástupiště a nového přístřešku. Kabelová trasa je vedena v prostoru mezi stávající hřbitovní zdí a horní hranou železničního zářezu. Společná kabelová trasa pro zabezpečovací kabely (PS 02-11-01.1 Zabezpečovací zařízení) a dálkový metalický kabel je úsek v km 22,436 – 22,500. Kabelizace provedena od začátku nového nástupiště až do místa nacházejícího se za hranou výstavby a terénních úprav, tj. v km 22,440. Náhrada kolizního úseku stávajícího dálkového kabelu v místě úprav bude provedena novou kabelovou vložkou, tedy novým metalickým kabelem stejného typu a profilu, jako je stávající DK – nový kabel bude DK 40.

Náhrada kolizního úseku stávajícího metalického kabelu mezi RD a ŽST Litovice bude provedena novou kabelovou vložkou, tedy novým metalickým kabelem stejného typu a profilu jako stávající – kabel TCEKEY.

Kabelizace je vedena po pozemku SŽDC, s. o. Stávající dálkový metalický kabel a stávající metalický kabel, propojujícího RD a ŽST Litovice, budou v úseku, který koliduje s polohou nového nástupiště a přístupové komunikace na nástupiště, demontovány.

#### **SO 02-30-01.1 Železniční svršek**

V celé délce rekonstruovaného úseku bude provedena rekonstrukce traťové koleje materiálem užitým tvaru S49 na betonových pražcích SB8, rozdělení pražců „d“. Kolej je v celém úseku přímá. Směrové a výškové řešení je navrženo na rychlost 70 km/h.

Kolejové lože je navrženo šterkové z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm v min. tloušťce 0,35 m pod ložnou plochou pražce. Bude provedena konečná úprava šterkového lože do profilu a zřízena bezстыková kolej.

Drážní stezka bude upravena v celém rekonstruovaném úseku koleje.

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu SŽDC S3. Zajišťovací konzolové značky (5 ks) budou umístěny na samostatném kovovém sloupku uloženém na betonový základ v závislosti na místních podmínkách. Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Kromě zajišťovacích značek budou umístěny návěsti „Konec nástupiště“ v km 22,451 a 22,497 a návěsti „Vlak se blíží k zastávce“ v km 21,751 vpravo a v km 23,197 vlevo.

#### **SO 02-30-11.1 Železniční spodek**

V prostoru zastávky je z důvodu zlepšení odtokových poměrů navrženo vlevo od koleje vsakovací žebro délky 60 m o rozměrech 1,4 x 0,6 m. V místě vsakovacího žebra není možné zřídit příkop podle VL, protože v těsné blízkosti je soukromý pozemek. Dno a stěny žebra budou opatřeny geotextilií, zásyp žebra bude drceným kamenivem.

Protože kolej a přilehlé příkopy klesají směrem k přejezdu, je v místě zastávky navržen zatrubněný příkop o délce 52 m, trubka DN 300. Trubka bude uložena na podkladní beton a na podsyp ze šterkodrti a bude obetonována. Stejným způsobem je navrženo zatrubnění příkopu i pod sousední silnicí v délce 15 m. Výtok trubky bude seříznut dle sklonu svahu a bude vydlážděn dlažbou z lomového kamene do betonového lože. Výtok bude do nově zpevněného příkopu podél traťové koleje v délce 5 m, který bude napojen na stávající příkop. Tvárnicemi TZZ4 se zpevní i příkop na začátku nástupiště v dl. 5,8 m.

Odvodnění nástupiště bude zajištěno melioračními tvárnicemi v délce 40 m, které budou svedeny přes příčný odvodňovací žlab do odvodňovací šachty DN 630 a zatrubněného příkopu.

Vzhledem k tomu, že odvodnění je vedeno pod stávající komunikací, je nutné upravit i tuto komunikaci. Plocha úprav je 36 m<sup>2</sup>. Úpravy budou provedeny až k přilehlé kolejnici na přejezdu.

### SO 02-30-21.1 Nástupiště

Konstrukce nástupiště je navržena z prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, délce 46 m (nástupiště bylo oproti PD prodlouženo o cca 1 m z důvodu výroby prefabrikátu typu H v délce pouze 2 m), šířce 2,5 m o celkové ploše 140 m<sup>2</sup>. Povrch nástupiště bude ze zámkové dlažby tloušťky 60 mm zakončené betonovým obrubníkem. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je v celé délce nástupiště 1670 mm, nástupiště leží v přímé.

Použití protihlukových tvární na prefabrikátech H tvořících hranu nástupiště je vzhledem k výsledkům akustické studie provedené v rámci přípravné dokumentace nutné. Dosažené výsledky jsou těsně pod hygienickými limity. V této studii není zahrnut vliv rozhlasu, který nebyl a není součástí této stavby (rozhlas je obsahem stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“). V dokladové části je vyjádření KHS Středočeského kraje, která požaduje nejpozději ke kolaudaci předložení výsledků měření skutečných hladin akustického tlaku.

Skladba nástupiště a přístupu na nástupiště:

zámková dlažba tloušťky 60 mm,

kladecí vrstva tloušťky 40 mm,

šterkodrt' tloušťky 150 mm,

zhutněný nenamrzavý materiál  $I_d = 0,80$  100 % PS, hutnit po max. 0,25 m.

Boční hrana nástupiště na začátku bude tvořena zídou o rozměrech 4 m/2,5 m/0,4 m (d/v/š v hlavě) a na konci bude rovněž tvořena zídou o rozměrech 7,22 m/2,4 m/0,4 m (rozvinutá d/v/š v hlavě). Obě zídky budou z konstrukčního betonu třídy C30/37- $XC_4, XF_2$ , který bude vyztužený pruty betonářské výztuže z ocele B500 (ocel zn. 10 505 a síť KARI). Rub zidek se navrhuje natřít 1x penetračním asfaltovým nátěrem a 2x asfaltovým izolačním nátěrem. Vnější líc zidky bude proveden ve sklonu cca 20:1. Minimální hloubka základové spáry je 0,80 m pod upraveným terénem. Ve spodní části zidek bude výtok zatrubněného příkopu.

Do zidek bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m třímadlové (zábradlí kolmé na osu koleje bude městského typu se svislou výplní). Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří zárazku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Sloupky zábradlí budou ukotveny do kapes vyplněné plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do zidek bude 1 x 2,55 m a 1 x 6,33 m (+ 2,17 m). Toto zábradlí bude osazeno do betonových patek Ø 0,3 m C30/37- $XC_4, XF_3$ . Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje je 2,5 m za předpokladu dodržení ustanovení odstavce 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Zábradlí bude provedeno z oceli zn. 10 505 a opatřeno protikorozií ochranou.

Služební schůdky na konci a začátku nástupiště nebudou osazeny.

Úprava terénu za nástupištěm bude ve sklonu 1:1,5 a opatří se hydroosevem na ploše 46 m<sup>2</sup>.

Z důvodu koordinace s projektem "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov - Rudná - Beroun", který bude realizován později než tato stavba, budou v nástupišti umístěny korugované chráničky DN150 k osvětlovacím stožárům, na kterých bude umístěn budoucí rozhlas, dále korugované chráničky DN150 pro napojení informační LCD tabule a korugované chráničky DN150 v místě přechodu kabelových tras pod nástupištěm a přístupovým chodníkem, celkem se jedná o 58 m chrániček (3 x 4 m + 2 x 5 m + 3 x 12 m).

Varovný pás šíře 0,4 m bude umístěn před vstupem na vozovku ve vzdálenosti 0,5 m od kraje vozovky. Bude tvořen betonovou dlažbou s výstupky barevně odlišenou (červená). Povrch musí být vnímavý bílou holí a nášlapem. Varovný pás opticky a hmatově vnímavý šíře 0,4 m bude umístěn 0,8 m od hrany nástupiště v celé jeho délce. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu bude tvořen podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo tvaru trapézu. Vizuální kontrast bude proveden žlutým pruhem RAL 6200 šířky 0,15 m (vyznačí se část vodící linie blíže k nástupní hraně).

Signální pásy šíře 0,8 m budou umístěny tak, aby označovali odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu. Budou tvořeny dlažbou betonovou s výstupky barevně odlišenou. Povrch musí být vnímavý bílou holí a nášlapem. Signální pás u přístřešku pro cestující bude umístěn ve vzdálenosti 0,8 m od tohoto přístřešku. Vzhledem k tomu, že za nástupištěm není zábradlí, je nutné provést vodící linii pomocí zvýšeného obrubníku (výška obruby min. 0,06 m na pochozí plochu) v délce min. 2,5 m.

Odvodnění nástupiště zajišťují meliorační tvárnice, které jsou svedeny do odvodňovací šachty Š3. Odvodnění bude napojeno šachtou Š2 a Š1 DN 630 do zatrubněného příkopu.

### SO 01-32-21.1 Přístřešek na nástupišti

Na ochranu cestujících před povětrnostními vlivy je na nástupišti navržen zastávkový přístřešek. Je navržen betonový „antivandal“, tvaru „U“ na betonovém základu 4,3/2,1/0,2 m s vyztužením kari sítí (oka 100/100 mm, průměr drátu 8 mm) a s podsypem šterkodrti o tloušťce 0,4 m. Kotvení konstrukce přístřešku se

provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnících tj. zámková dlažba tloušťky 60 mm. V přístřešku bude umístěn betonový koš, 2 lavičky a vitrína s informacemi pro cestující. Přístřešek bude osvětlen světlem s čidlem.

#### **SO 01-32-41.1 Orientační systém**

Nástupiště bude označeno názvem zastávky na nástupištním přístřešku a na ocelových konstrukcích před nástupištěm z obou směrů. U přístřešku bude umístěna tabule se směry jízdy. Na obou koncích nástupiště na zábradlí bude umístěn tabule se zákazem vstupu.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvu zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení.

Prvky budou umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované. Betonové základy budou zhotoveny z betonu a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK.

#### **SO 01-33-60.1 Osvětlení zastávky**

Na nástupišti budou osazeny 3 sklopné osvětlovací stožárky o výšce 5,5 m, osazené na typizované betonové základy, se svítidly 1 x 70 W. Napájení a ovládání osvětlení zastávky se předpokládá z nového rozvaděče RO1, který bude napájen ze stávajícího elektroměrového rozvaděče kabelem CYKY-J 3 x 6 mm<sup>2</sup> a který bude instalován ve stávajícím zděném pilíři. Připojení bude realizováno ze stávajícího odběrného místa pro reléovou skříň u stávajícího přejezdu. Ovládání VO bude umožňovat začlenění do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude plně automatické – soumrakový spínač, spínací hodiny, s možností dálkového dohledu a ovládání z pracoviště dálkové obsluhy. Za nástupištěm a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40 x 80 cm v chrániče Kopoflex o průměru 50 mm v pískovém loži a s výstražnou fólií. Napájení stožárků bude kabelem CYKY-J 3 x 4 mm<sup>2</sup> se současně položeným zemnicím drátem FeZn 10 mm<sup>2</sup>. Z nového rozvaděče bude zároveň napájeno osvětlení přístřešku a vývod pro označovač jízenek dle výkresové části dokumentace.

Provedení osvětlovacích stožárků musí odpovídat TKP (ocelový s protikorozi ochranou žárovým zinkováním), bez dvířek (přístup ke svorkovnici je umožněn až po sklopení stožárku). Bude provedeno očíslování stožárků samolepkami ve směru staničení v provedení dle Předpisu SŽDC E11 v platném znění. Základy musí být provedeny v souladu s požadavky výrobce s ohledem na únosnost zeminy. Pro základy je nutné použít beton, pro jehož kvalitu platí kapitola 17 TKP.

### **Neželezniční část**

#### **SO 02-30-81.2 Cyklostezka se smíšeným provozem**

Cyklostezka se smíšeným provozem bude mít šířku 1,50 m, je umístěna vlevo přilehlé pozemní komunikace a směrově kopíruje její průběh. Cyklostezka je umístěna tedy mezi pozemní komunikací a stávající zástavbou – hřbitovní zdí. Výškové řešení vychází a respektuje stávající pozemní komunikaci. Podélný sklon respektuje požadavky na maximální podélný sklon komunikací pro pěší. Cyklostezka se smíšeným provozem bude vybavena dopravními značkami, které budou označovat začátek a konec cyklostezky se smíšeným provozem. Odvodnění cyklostezky bude zajištěno příčným spádem komunikace 2 % směrem k pozemní komunikaci, do stávajícího příkopu mezi novou cyklostezkou a stávající pozemní komunikací. Na začátku cyklostezky bude vpravo zřízena opěrná zídka v délce 15 m. Opěrná zídka má funkci ochrany cyklostezky a stávajícího příkopu, který odvádí dešťové vody. Opěrná zídka bude zřízena z betonových svahových tvárnic.

#### **SO 02-33-60.2 Veřejné osvětlení**

Podél přístupové cesty k zastávce budou osazeny bezpaticové pozinkované osvětlovací stožáry 6 x 6 m osazené na typizované betonové základy se svítidly 1 x 50 W. Místem napojení se předpokládá stávající stožár rozvodu veřejného osvětlení u autobusové točny v ulici „U nádraží“. Ovládání VO bude se stávajícím veřejným osvětlením. Kabelové výkopy budou v délce 175 m včetně protlaku pod komunikací.



## **04 - Chýně**

PS 04-11-01.1 PZS 19,163 Chýně  
PS 04-25-01.1 Žkm 18,048  
SO 04-30-01.1 Železniční svršek  
SO 04-30-11.1 Železniční spodek  
SO 04-30-21.1 Nástupiště  
SO 04-30-31.1 Železniční přejezd  
SO 04-32-21.1 Přístřešek na nástupišti  
SO 04-32-41.1 Orientační systém  
SO 04-33-60.1 Osvětlení zastávky  
SO 04-33-61.1 Přípojka NN  
Neželezniční část: SO 04-30-82.2 Přístřešek na kola

Zastávka bude umístěná v km 19,106-19,152 trati Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy, vpravo ve směru km. Nástupiště je navrženo ve vyrovnaném oblouku ( $r = 398 \text{ m}$ ,  $D = 60 \text{ mm}$ ) před polním železničním přejezdem. Situování zastávky je v těsné blízkosti nové zástavby v obci Chýně.

### **PS 04-11-01.1 PZS 19,163 Chýně**

Na přejezdu (IČ 2233) se přepočítá doba anulace a přenastaví se. Přezkouší se PZS včetně vlakových cest a bude vydána změna průkazu UTZ. V rámci PD byly prověřeny rozhledové poměry.

### **PS 04-25-01.1 Žkm 18,048**

(V části D – Technologická část je tento PS pojmenován PS 04-25-01.1 Dálkový kabel. Tento název lépe vystihuje obsah tohoto PS.)

Při výstavbě nové železniční zastávky dojde ke kolizi se stávající polohou dálkového metalického kabelu DK40, který je vedený z ŽST Litovice do RD na odbočce Jeneček. Po dokončení stavby by se stávající kabelová trasa v úseku žkm 19,096 – 19,181 nacházela přímo pod tělesem nového nástupištěm. Z tohoto důvodu je navržena nová kabelová trasa, která bude vedena mimo prostor výstavby a terénních úprav, a do které bude následně přeložen kolizní úsek kabelizace, respektive dojde k nahrazení stávající kabelizace novou kabelovou vložkou.

Nová kabelová trasa je tedy navržena od žkm 19,050, kdy tato trasa bude vedena směrem k novému nástupišti. Tato nová kabelová trasa bude dovedena do žkm 19,096, kde bude poté pokračovat za hranou nového odvodnění směrem do prostoru nové zastávky a nového nástupiště do žkm 19,117. V tomto žkm bude kabelová trasa odkloněna a vedena za hranou nového přístřešku pro jízdní kola až do místa, kdy bude křížit novou přístupovou cestu, respektive chodník, na nástupiště. Tento chodník bude kabelová trasa křížit kolmo k jeho ose a na dno výkopu bude založena jedna nová plastová chránička, zajišťující dostatečnou mechanickou ochranu kabelů proti poškození. Od konce křížení bude nová kabelová trasa pokračovat směrem na konec zmíněného nového nástupiště, tj. do žkm 19,152. Zde bude kabelová trasa křížit další nový přístup na nástupiště. Jelikož se v tomto případě jedná pouze o nový chodník pro pěší, nebude zde nutné založit na dno výkopu chráničku. Od konce křížení bude nová kabelová trasa dovedena do žkm 19,155. Zde bude kabelová trasa křížit kolmo stávající železniční těleso. Křížení železničního tělesa bude provedeno protlakem pod plání, kdy do protlaku bude zatažena jedna nová plastová chránička PE 160. Od konce křížení bude nová kabelová trasa pokračovat volným terénem směrem ke stávajícímu objektu, kdy bude ukončena. Dále bude nová kabelová trasa vedena od místa křížení železničního tělesa v km 19,155 směrem ke stávající místní komunikaci. Tuto komunikaci bude následně křížit pomocí překopu, na jehož dno bude uložena jedna nová plastová chránička. Od konce tohoto překopu bude nová kabelová trasa vedena v souběhu s osou koleje, v dostatečné vzdálenosti, až do km cca 19,250, kde bude ukončena v místě křížení se stávající kabelovou trasou pokračující směrem dál na Hostivice.

Po takto připravené kabelové trase bude provedena vlastní pokládka nové kabelové vložky. Tato vložka, respektive nový metalický dálkový kabel bude stejného typu a profilu jako stávající. Nový metalický dálkový kabel DK40 bude na jedné straně pomocí nové metalické rovné spojky naspojkován na stávající úsek dálkové kabelizace, pokračující dále směrem na Rudnou u Prahy, a to v km 18,987. V tomto km se nachází stávající metalická spojka SO 3/1. Tato spojka bude tedy nahrazena novou spojkou. Druhý konec nového metalického kabelu bude ukončen v nové metalické dělicí spojce SO 3/2, nově umístěné v km 19,155. Do této

spojky bude napojen i nový úsek dálkové kabelizace, pokračující směrem na Hostivici, tedy ven ze zastávky (kabelová vložka DK40) až do km 19,250, kde bude tato vložka pomocí další nové metalické spojky rovné naspojována na stávající dálkovou kabelizaci, pokračující směrem na Hostivice. Dále bude z této spojky vyveden nový přípojný kabel PK11, který bude následně zatažen do již připravené chráničky, nacházející se pod železničním tělesem a poté ukončen ve stávajícím objektu (laminátovém domku). Ukončení tohoto kabelu bude na stávajících pozicích jako stávající přípojný kabel – bude provedeno jeho nahrazení. Poté bude provedeno přerušení stávající kabelizace a následné naspojování nové kabelové vložky na stávající kabelové úseky nacházející se již mimo kolizní prostor výstavby zastávky. Pro napojení bude použito nových metalických spojek. Po naspojování bude provedena demontáž nahrazeného kabelového úseku. Všechny spojky, začátky a konce chrániček a důležité zlomy v trase budou označeny laděnými obvody. Všechny konce chrániček budou utěsněny proti vnikání vody a jejímu šíření podél kabelů.

Náhrada kolizního úseku stávajícího metalického kabelu mezi RD a ŽST Litovice bude provedena novou kabelovou vložkou, tedy novým metalickým kabelem stejného typu a profilu jako stávající – kabel TCEKEY. Zároveň upozorňujeme, že při zemních pracích v prostoru přejezdu a nové zastávky se nachází kabelové trasy ve správě SŽDC, s. o. a ostatních organizací, viz dokladová část. Tyto kabelové trasy musí být ochráněny před poškozením těžkou technikou např. obráceným betonovým žlabem. V blízkosti kabelů je nutné provádět práce ručně s maximální opatrností. Před zahájením zemních prací je nutné požádat o jejich vytýčení. Kabely budou uloženy ve volném terénu ve výkopu 35 x 80 s minimálním krytím 70 cm. Kabely uložené pod pozemní komunikací musí být uloženy v chráničkách s minimálním krytím 100cm. Kabely uložené pod železniční tratí musí být uloženy v chráničkách s vrchním krytím 150 cm pod plání. V místech křížení s příkopy bude kabelové vedení uloženo v chráničce s minimální hloubkou krytí pode dnem 1,0 m. V místech křížení s koryty toků u propustků bude kabelové vedení uloženo v chráničce s minimální hloubkou krytí pode dnem pročištěného toku 1,0 m.

V rámci stavby dojde k demontáži úseku stávajícího dálkového metalického kabelu a stávajícího metalického kabelu, propojujícího RD a ŽST Litovice, a to právě toho úseku, který koliduje s polohou nového nástupiště a přístupové komunikace na nástupiště.

#### **SO 04-30-01.1 Železniční svršek**

Z důvodu snížení současného převýšení v místě zastávky, bez nutnosti navrhnout mezilehlé vzezupnice, je nutné snížit převýšení v celém oblouku. Je proto navržena rekonstrukce oblouku včetně přechodnic na  $R = 398$  m a  $D = 60$  mm. Směrové a sklonové řešení je navrženo pro rychlost 70 km/hod. Protože kolej bude pouze směrově a výškově podbita, je nutné převýšení snížit podbitím nepřevýšeného pásu. Zdvihy v podélném profilu jsou navrženy tak, aby toto snížení převýšení mohlo být provedeno.

Nahradí se 68 současných pražců za pražce užité SB8 a vadná upevňovadla dle kategorizace včetně nových pryžových podložek pod patou kolejnice a polyetylenových podložek. Nahradí se také 60 m kolejnic S49 dle kategorizace. Trhání koleje bude pouze v místě ZKPP u přejezdu v délce 25 m. Vytržená kolej se po výměně vadných pražců a upevňovadel (dle kategorizace) vrátí zpět. V místě přejezdové konstrukce budou upevňovadla s antikorozií upravena.

Nové kolejové lože bude v místě ZKPP přejezdu a je navrženo z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm (železniční štěrk) v min. tloušťce 0,35 m pod ložnou plochou betonových pražců. V místě podbití bude provedeno doplnění štěrkového lože z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm. Bude provedena konečná úprava štěrkového lože do profilu a zřízena bezстыková kolej.

Drážní stezka bude upravena v celém rekonstruovaném úseku koleje.

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu SŽDC S3 (předpokládá se umístění cca 14 kusů). Zajišťovací konzolové značky budou umístěny na samostatném kovovém sloupku uloženém na betonový základ v závislosti na místních podmínkách. Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Kromě zajišťovacích značek budou umístěny návěsti „Konec nástupiště“ v km 19,106 a 19,152 a návěsti „Vlak se blíží k zastávce“ v km 18,406 vpravo a v km 19,852 vlevo.

#### **SO 04-30-11.1 Železniční spodek**

Rekonstrukcí koleje se zasáhne do konstrukce stávajícího přejezdu polní cesty v km 19,165. V místě přejezdu bude provedeno ZKPP, jeho celková plocha je 108 m<sup>2</sup>. Skladba ZKPP:

štěrkodrt' 0-32, třída A, min. tloušťka 0,2 m,  
drcené kamenivo 0 – 63, třída A, min. tloušťka 0,35 m,  
filtrační geotextilie, min 90 g/ m<sup>2</sup>,



zhutněná zemní pláň.

V prostoru zastávky je z důvodu zlepšení odtokových poměrů navrženo na druhé straně koleje vsakovací žebro délky 69 m o rozměrech 1,5 x 0,8 m. Dno a stěny žebra budou opatřeny geotextilií, zásyp žebra bude drceným kamenivem.

Odvodnění pravé strany trati začíná zpevněným příkopem z TZZ4 v délce 47 m u kterého jsou navrženy třířadé pražcové rovnániny (v délce 40 m). Příkop pokračuje zatrubněnou částí pod nástupištěm a komunikací a vyústí do stávajícího propustku v km 19,171. Zatrubnění bude z PEHD trubky DN 400. Na vtok a výtok bude trubka seříznuta podle tvaru svahu a svah bude obložen kamennou dlažbou do betonového lože.

V místě vyústění u propustku v km 19,171 bude provedeno přeprofilování a odstranění nánosů v okolí tohoto propustku. Odstranění nánosů bude provedeno i v samotném propustku. Objem odstraněných nánosů bude cca 50 m<sup>3</sup>.

Na nástupišti před přístřeškem pro kola a přístřeškem pro cestující je navržen odvodňovací betonový šterbinový žlab délky 22 m, který bude vyústěn pomocí šachty DN 630 přímo do zatrubněného příkopu.

### SO 04-30-21.1 Nástupiště

Konstrukce nástupiště je navržena z prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, délce 46 m (nástupiště bylo oproti PD prodlouženo o cca 1 m z důvodu výroby prefabrikátu typu H v délce pouze 2 m), šířce 2,5 m o celkové ploše 160 m<sup>2</sup>. Povrch nástupiště bude ze zámkové dlažby tloušťky 60 mm zakončené betonovým obrubníkem. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je v celé délce nástupiště 1670 mm, nástupiště leží v přímé. Spád nástupiště je jednostranný 2% se směrem vyspádování od koleje. Přístup na nástupiště je navržen pomocí přístupového chodníku se spádem 8,07% o ploše 36 m<sup>2</sup>, který se plynule napojuje na komunikaci vedoucí k přejezdu.

Použití protihlukových tvární na prefabrikátech H tvořících hranu nástupiště je vzhledem k výsledkům akustické studie provedené v rámci přípravné dokumentace nutné. Dosažené výsledky jsou těsně pod hygienickými limity. V této studii není zahrnut vliv rozhlasu, který nebyl a není součástí této stavby (rozhlas je obsahem stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“). V dokladové části je vyjádření KHS Středočeského kraje, která požaduje nejpozději ke kolaudaci předložení výsledků měření skutečných hladin akustického tlaku.

Skladba nástupiště a přístupu na nástupiště:

zámková dlažba tloušťky 60 mm,

kladecí vrstva tloušťky 40 mm,

šterkodr tloušťky 150 mm,

zhutněný nenamrzavý materiál I<sub>d</sub> = 0,80 100 % PS, hutnit po max. 0,25 m.

Boční hrana na začátku nástupiště bude tvořena zídou o rozměrech 2,7 m/0,4 m z konstrukčního betonu třídy C30/37-XC4, XF2, který bude vyztužen pruty betonářské výztuže z ocele. Rub zídky se navrhuje natřít 1 x penetračním asfaltovým nátěrem a 2 x asfaltovým izolačním nátěrem. Vnější líc zídky bude proveden ve sklonu cca 20:1. Minimální hloubka základové spáry je 0,80 m pod upraveným terénem. Ve spodní části zídky bude výtok zatrubněného příkopu. Do zídky bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m městského typu se svislou výplní. Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří záražku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Sloupky zábradlí budou ukotveny do kapes vyplněné plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do zídky bude 2,5 m.

Boční hrana na konci nástupiště bude tvořena zídou z palisády o ø 200/1500 mm s vnitřní dutinou 0,075 m pro osazení zábradlí. Palisáda bude osazena do 1/3 své výšky opěrkami z betonu C 30/37. Délka palisády je 1 x 2,6 m. Za rubem palisády bude osazena izolační fólie (plocha 4 m<sup>2</sup>) s perforovanou drenážní trubkou délky 3 m ve spodní části, která bude vyvedena na terén. Pokud dojde ke kolizi se zatrubněným příkopem, musí se provést zídka z betonu stejná jako na začátku nástupiště.

Do palisády bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m městského typu (se svislou výplní). Spodní podélná trubka bude také umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří záražku pro bílou hůl. Sloupky zábradlí budou ukotveny do palisády s vnitřní dutinou vyplněnou plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do palisády bude 1 x 1,71 m. Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje je 2,5 m.

Zábradlí bude rovněž od konce nástupiště do místa napojení přístupového chodníku. Je zde navrženo ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m třímadlové. Spodní podélná trubka opět bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy. Zábradlí bude osazeno do betonových patek Ø 0,3 m

C30/37-XC4, XF3. Celková délka tohoto zábradlí na nástupišti a přístupu na nástupiště je 29,515. Zábradlí bude provedeno z oceli zn. 10 505 a opatřeno protikorozi ochranou:

Služební schůdky na konci a začátku nástupiště nebudou osazeny.

Úprava terénu za nástupištěm bude ve sklonu 1:1,5 a opatří se hydroosevem na ploše 46 m<sup>2</sup>.

Z důvodu koordinace s projektem "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov - Rudná - Beroun", který bude realizován později než tato stavba, budou v nástupišti umístěny korugované chráničky DN150 k osvětlovacím stožárkům, na kterých bude umístěn budoucí rozhlas, dále korugované chráničky DN150 pro napojení informační LCD tabule a korugované chráničky DN150 v místě přechodu kabelových tras pod nástupištěm a přístupovým chodníkem, celkem se jedná o 58m chrániček (3 x 5 m + 1 x 5 m + 3 x 10 m).

Varovný pás šíře 0,4 m bude umístěn před vstupem na vozovku ve vzdálenosti 0,5 m od kraje vozovky. Bude tvořen betonovou dlažbou s výstupky barevně odlišenou (červená). Povrch musí být vnímátný bílou holí a nášlapem. Varovný pás opticky a hmatově vnímátný šíře 0,4 m bude umístěn 0,8 m od hrany nástupiště v celé jeho délce. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu bude tvořen podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo tvaru trapézu. Vizuální kontrast bude proveden žlutým pruhem RAL 6200 šířky 0,15 m (vyznačí se část vodící linie blíže k nástupní hraně).

Signální pásy šíře 0,8 m budou umístěny tak, aby označovali odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu. Budou tvořeny dlažbou betonovou s výstupky barevně odlišenou. Povrch musí být vnímátný bílou holí a nášlapem. Signální pás u přístřešku pro cestující bude umístěn ve vzdálenosti 0,8 m od tohoto přístřešku. Vzhledem k tomu, že za nástupištěm není zábradlí, je nutné provést vodící linii pomocí zvýšeného obrubníku (výška obruby min. 0,06 m na pochozí plochu) v délce min. 2,5 m.

Na nástupišti bude před přístřeškem na kola a přístřeškem pro cestující navržen betonový šterbinový žlab délky 36,75 m, který bude vyústěn do zatrubněného příkopu pomocí šachty DN630 osazené přímo na tento příkop.

#### **SO 04-30-31.1 Železniční přejezd**

Z důvodu navržených směrových a výškových úprav koleje bude nutno v rámci výstavby železniční zastávky demontovat i stávající nevyhovující konstrukci polního přejezdu v km 19,165. Nová konstrukce přejezdu je navržena podle seznamu schválených přejezdových konstrukcí. Konstrukce přejezdu bude odlehčená, celopryžová pro silnice III. třídy, místní a účelové komunikace. Šíře nového přejezdu bude 7,2 m.

Délka úpravy komunikace bude cca 12 m vlevo a cca 12 m vpravo od osy koleje. Celková plocha nové komunikace je 82 m<sup>2</sup>. Navržená skladba vozovky byla navržena, ale je zaměnitelná. Zaoblení lomů sklonů výškového polygonu se provede technologicky - vyválnčováním. Úprava komunikace vpravo koleje potom bude zakončena shodně v místě zakončení úprav komunikace točny. Obě tyto konstrukce budou na sebe plynule navazovat. Za přejezdem bude komunikace navazovat na SO 101 Příjezdová komunikace a SO 102 Polní cesta z projektu „TR 110/22kV Chýně“ (VPÚ DECO). Dle požadavku SŽDC OŘ Praha SSZT bude závora, která je v současné době umístěna před přejezdem posunuta tak, aby přiléhala k nově navrženému zábradlí přístupového chodníku na nástupiště. Závora je uzamykatelná a je umístěna na dvou betonových základech (jinak by se musel přidat výstražník). Jedná se pouze o dočasné řešení. Zabezpečení tohoto přejezdu definitivně vyřeší stavba "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov - Rudná - Beroun". Před přejezdem se umístí dočasná značka IP22 s textem „Nevjížděj na železniční přejezd bez otevření závory za přejezdem“.

Z důvodu koordinace s projektem "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov - Rudná - Beroun", který bude realizován později než tato dokumentace, budou pod přejezdovou komunikací umístěny korugované chráničky DN150 v místě přechodu kabelových tras pod komunikací celkem se jedná o 2 x 2 ks chrániček délky 12 m.

#### **SO 04-32-21.1 Přístřešek na nástupišti**

Na ochranu cestujících před povětrnostními vlivy je na nástupišti navržen zastávkový přístřešek. Je navržen betonový „antivandal“, tvaru „U“ na betonovém základu 4,3/2,1/0,2 m s vyztužením kari sítí (oka 100/100 mm, průměr drátu 8 mm) a s podsypem šterkodrti o tloušťce 0,4 m. Kotvení konstrukce přístřešku se provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnících, tj. zámková dlažba tloušťky 60 mm. V přístřešku bude umístěn betonový koš, 2 lavičky a vitrína s informacemi pro cestující. Přístřešek bude osvětlen světlem s čidlem.

#### **SO 04-32-41.1 Orientační systém**

Nástupiště bude označeno názvem zastávky na nástupištním přístřešku a na ocelových konstrukcích před nástupištěm z obou směrů. U přístřešku bude umístěna tabule se směry jízdy. Na obou koncích nástupiště na zábradlí bude umístěn tabule se zákazem vstupu.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvu zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení.

Prvky budou umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované. Betonové základy budou zhotoveny z betonu a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK.

#### **SO 04-33-60.1 Osvětlení zastávky**

Na nástupišti budou osazeny 4 sklopné osvětlovací stožárky o výšce 5,5 m, osazené na typizované betonové základy, se svítidly 1 x 70 W. Napájení a ovládání osvětlení zastávky se předpokládá z nového rozvaděče RE + RO1, který bude součástí pilíře s přípojkovou a elektroměrovou skříní. Ovládání VO bude umožňovat začlenění do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude plně automatické – soumrakový spínač, spínací hodiny, s možností dálkového dohledu a ovládání z pracoviště dálkové obsluhy. Za nástupišťem a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40 x 80 cm v chrániče Kopoflex o průměru 50 mm v pískovém loži a s výstražnou fólií. Zároveň bude položena chránička průměru 40 mm od přípojkové skříně na zastávce ke stávajícímu ovládacímu zařízení přejezdu v žkm 19,165. Napájení stožárků bude kabelem CYKY-J 3 x 4 mm<sup>2</sup> se současně položeným zemnicím drátem FeZn 10 mm<sup>2</sup>. Z nového rozvaděče bude zároveň napájeno osvětlení přístřešku a vývod pro označovač jízdenek dle výkresové části dokumentace.

Provedení osvětlovacích stožárků musí odpovídat TKP (ocelový s protikorozní ochranou žárovým zinkováním), bez dvířek (přístup ke svorkovnici je umožněn až po sklopení stožárku). Bude provedeno očíslování stožárků samolepkami ve směru staničení v provedení dle Předpisu SŽDC E11 v platném znění. Základy musí být provedeny v souladu s požadavky výrobce s ohledem na únosnost zeminy. Pro základy je nutné použít beton, pro jehož kvalitu platí kapitola 17 TKP.

#### **SO 04-33-61.1 Přípojka NN**

Pro napájení zastávky bude vybudována nová přípojka NN kabelem AYKY 3x120+70 mm<sup>2</sup> ze stávající trafostanice TS Chýně, kde dojde k úpravě rozvaděče RE2 (výměně pojistkových spodků). Přípojka bude ukončena v pilíři v přípojkové skříní (HDS) osazené pojistkami 40 A v blízkosti zastávky spolu s měřením pro odběr SŽDC. V chodníku a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40 x 80 cm v chrániče průměru 90 mm v pískovém loži a s výstražnou fólií. Pod komunikací budou kabely uloženy v hloubce 1,2 m v pevné chrániče o průměru 100 mm a s výstražnou fólií.

#### **Neželezniční část**

#### **SO 04-30-82.2 Přístřešek na kola**

Na základě požadavků střešního kraje je u zastávky umístěn přístřešek na kola. Přístřešek na kola bude mít kapacitu 10 míst. Konstrukce přístřešku bude z ocelových jaklových profilů, oblouková střecha z trapézového plechu. Pod přístřeškem bude umístěno pět oboustranných stojanů na kola výšky 0,885 m, délky 0,965 m a šířce 0,05 m lichoběžníkového tvaru s gumovým opěrníkem.

## **V. Organizace výstavby**

Stavba zastávek bude probíhat na pozemcích:

- k. ú. Hostivice: p. p. č. 1369/1, 1329/4, 1158/18, 1323/1, 1323/21, 1329/1, 1329/3,
- k. ú. Litovice: p. p. č. 454/1, 375, 350/5, 463, 269/3,
- k. ú. Chýně: p. p. č. 298/3, 156/117, 864, 868.

Předpokládaný rozsah prováděných prací:

**Hostivice Sadová:**

Předpokládaná délka trvání výluky: 14 dní

Práce prováděné ve výluce:

- výměna prazců a kompletů, trhání koleje v místě ZKPP,
- odtěžení terénu v místě nástupiště a úprava svahů v místě přejezdu,
- zřízení sanační vrstvy u přejezdu v km 18,134 a vsakovací žebro,
- odvodnění,
- zídky na začátku a konci nástupiště,
- nástupiště
- přístřešek na nástupišti,
- pokládka užitého svršku S49 / SB8 v ZKPP,
- doplnění šterku,
- svařování koleje,
- zřízení přejezdu v km 18,134,
- dokončovací práce a zprovoznění traťové koleje.

Nezávisle na výluce se budou provádět tyto práce: osvětlení, přípojka NN, osazení výstroje trati, orientační systém, zámková dlažba, zábradlí, nátěry, dokončovací práce a neželezniční část stavby.

#### **Hostivice -U hřbitova:**

Předpokládaná délka trvání výluky: 12 dní

Práce prováděné ve výluce:

- trhání koleje,
- odtěžení terénu v místě nástupiště,
- odvodnění,
- zídky na začátku a konci nástupiště,
- nástupiště,
- přístřešek na nástupišti,
- pokládka užitého svršku S49 / SB8,
- doplnění šterku,
- svařování koleje,
- odvodnění v prostoru přejezdu, úprava komunikace v místě převedení odvodnění,
- PZS na přejezdu v km 22,511 a přeložka kabelů
- dokončovací práce a zprovoznění traťové koleje.

Nezávisle na výluce se budou provádět tyto práce: osvětlení, přípojka NN, osazení výstroje trati, orientační systém, zámková dlažba, zábradlí, nátěry, dokončovací práce a neželezniční část stavby.

#### **Chýně:**

Předpokládaná délka trvání výluky: 14 dní

Práce prováděné ve výluce:

- výměna prazců a kompletů, trhání koleje v místě ZKPP,
- odtěžení terénu v místě nástupiště,
- zřízení sanační vrstvy u přejezdu 19,163 a vsakovací žebro,
- odvodnění,
- zídky na začátku a konci nástupiště,
- nástupiště
- přístřešek na nástupišti,
- pokládka užitého svršku S49 / SB8 v ZKPP,
- doplnění šterku,
- svařování koleje,
- PZS v km 19,163 a přeložka kabelů,
- zřízení přejezdu v km 19,163,
- dokončovací práce a zprovoznění traťové koleje.

Nezávisle na výluce se budou provádět tyto práce: osvětlení, přípojka NN, osazení výstroje trati, orientační systém, zámková dlažba, zábradlí, nátěry, dokončovací práce a neželezniční část stavby.

Návrh organizace výstavby je zpracován v části B Průvodní a souhrnné technické zprávy. Vhodné plochy pro zařízení staveniště jsou v blízkosti místa stavby, potřebné materiály, stroje a techniky mohou být dopraveny na staveniště po veřejných komunikacích.



Inženýrské sítě v místě stavby a v blízkosti stavby zastávek byly jednotlivými správci zakresleny do situací a v projektu jsou respektovány. Vybranému zhotoviteli stavby bude uloženo respektovat podmínky na jejich ochranu.

Vliv stavby na životní prostředí je podrobně rozpracován v Průvodní a souhrnné technické zprávě v projektu. U jednotlivých PS a SO je vypracován seznam předpokládaných odpadů. S odpady bude nakládáno ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a jeho prováděcích vyhlášek. Zřízením nových zastávek a zavedením vyššího počtu vlaků dojde k navýšení hluku ze železniční dopravy.

Stavba se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti, v blízkosti významných krajinných prvků a kulturní nebo archeologické památky. Realizací stavby dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu, souhlas byl vydán a doložen v dokladové části. Realizací stavby nedojde k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkce lesa, nepředpokládá se kácení vzrostlých dřevin. Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje a neohrožuje kvalitu povrchových a podzemních vod.

Přístup na staveniště v jednotlivých lokalitách je možný po místních komunikacích i po kolejích. Plochy pro zařízení staveniště bude možné zřídit v bezprostřední blízkosti nových zastávek.

Stavba zastávek si vyžádá omezení železničního provozu, stavba nástupišť, rekonstrukce přejezdů a úpravy koleje si vyžádají výluky kolejí, přeložky některých kabelů výluky zabezpečovacího zařízení. Prozatím se předpokládá, že hlavní objem prací by se prováděl v nepřetržité výluce v délce 12 - 14 dní.

Při realizaci stavby budou použity běžné technologické postupy výstavby. Je nezbytné vytvořit podmínky a předpoklady pro dodržení předpisů BOZP. Některé práce bude nutné provádět za trvalého nebo občasného dozoru oprávněných pracovníků OŘ Praha a ostatních správců drážních i mimodrážních sítí a zařízení.

Výstavbu jednotlivých zastávek je možné provádět samostatně.

## **VII. Připomínky**

Na základě výsledků projednání projektu stavby a jeho posouzení je nutné při realizaci stavby splnit následující připomínky:

1. Při realizaci stavby musí být respektován schválený projekt, dodrženy základní kapacitní údaje a musí být splněny připomínky posuzovacího a schvalovacího protokolu.
2. Při provádění stavby musí být splněny a dodrženy:
  - Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8. 1. 2010 pod č. j. S501/2010-OKS, třetí aktualizované vydání, změna č. 8 z 1. 5. 2013,
  - Příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o dráhách a doplňujících vyhlášek:
    - č. 100/95 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení,
    - č. 173/95 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah, v aktuálním znění,
    - č. 177/95 Sb., kterou se stanoví stavební a technický řád drah, v aktuálním znění.
3. Zhotovitel stavby zajistí polohové a výškové zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich ucelených částí geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti) na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č. j. 892/1998 - O7 ze dne 18. 5. 1998.
4. Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“, které tvoří přílohu č. 6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravky a projektové dokumentace“ č. 1009/94 - O7 z 22. 12. 1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č. j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1. 9. 2000 a aktualizovaná verze 2.1 č. j. 164/03-07hg ze dne 27. 1. 2003, platné od 1. 3. 2003. Součástí zpracování geodetické dokumentace bude vybudování a stabilizace geodetického bodového pole a základní geodetické zaměření, které bude tvořit základ pro vypracování geodetické dokumentace.



5. V rámci realizace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.
6. Při realizaci stavby je nutné respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska (viz čl. III). Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení, která propadnou po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby a jsou potřebná pro její řádnou realizaci. Je nutné respektovat podmínky uzavřených smluv, územního rozhodnutí a stavebního povolení nebo jiného správního rozhodnutí Drážního úřadu.
7. Přípomínky uvedené v tomto posuzovacím protokolu budou tvořit nedílnou součást soutěže na zhotovitele stavby.
8. V rámci realizace stavby je nepřípustné měnit obsahovou náplň stavby stanovenou schváleným projektem.
9. Zhotovitel na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží aktualizovaný harmonogram provádění stavby a požadavek na případné výluky železničního provozu pro uplatnění do plánu výluk. Před zahájením prací je nutno dohodnout rozsah potřebných výluk a postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D 7/2.
10. V dokumentaci skutečného provedení stavby musí zhotovitel zásadně uvádět název stavby tak, jak je uveden ve schvalovacím protokolu projektu.
11. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení v majetku nebo ve správě drážních i mimodrážních organizací uvedených v části III. (dále jen správců sítí). Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby, požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky, provádějící zemní práce, s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Budou respektovány vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 736005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ (vydané 09/1994), ČSN 33 4050 „Předpisy pro podzemní sdělovací vedení“ a ČSN 34 1050 „Předpisy pro kladení silových elektrických vedení“. Pokud dojde k obnažení kabelových vedení, musí zhotovitel zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízeními a vedeními a obnovit jeho krytí včetně položení výstražné fólie. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly a prokazatelném odsouhlasení může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveniště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost železničních zaměstnanců a cestující veřejnosti.
12. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do původního stavu, resp. do řádného stavu podle projektu.
13. Zhotovitel musí respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady včetně projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, respektována rozhodnutí a vyjádření orgánů ochrany životního prostředí.
14. V rámci realizace je zásadně nepřípustné měnit rozsah obsahové náplně stavby stanovený schváleným projektem stavby.
15. Na základě osvědčení VÚŽ je nutné při realizaci provést Soubor technické dokumentace, který bude vydán v rámci posouzení ve fázi realizace a závěrečného zkoušení. Dále je nutné provést při realizaci doložit podklady pro registr infrastruktury ve fázi provedení subsystému. Podklady pro registr infra-

struktury musí být ve shodě s požadavky prováděcího rozhodnutí Komise 2011/633/EU o společných specifikacích registru železniční infrastruktury.

16. Projektant ve spolupráci s investorem zajistí opravu geodetické části projektu stavby podle připomínek SŽDC s. o., střediska železniční geodézie Praha
17. Při realizaci stavebních objektů „Orientační systém“ na jednotlivých zastávkách a ve všech ostatních případech, kdy se nakládá s názvem zastávky, je nutné respektovat tato rozhodnutí Drážního úřadu Praha o názvech železničních zastávek:
  - rozhodnutí č. j. DUCR-42631/11/Nk z 6. 9. 2011 o názvu „Hostivice - Sadová“,
  - rozhodnutí č. j. DUCR-42635/11/Nk z 6. 9. 2011 o názvu „Hostivice – U hřbitova“,
  - rozhodnutí č. j. DUCR-44719/11/Nk z 16. 9. 2011 o názvu „Chýně“ a o názvu „Chýně-jih“.
18. Je nezbytné dodržet i podmínky vyjádření z přípravné dokumentace, pokud se vztahují na fázi realizace stavby. Tato vyjádření jsou doložena v dokladové části projektu.

## VII. Závěr

Předložený projekt odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC s. o. č. j. 11/2006 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních.

Projednání projektu v rámci SŽDC s. o., Českých drah a.s., s dotčenými orgány státní správy a se správci sítí technického vybavení bylo kladné, vydané připomínky nebrání jejímu schválení a pokračování v další přípravě stavby. Oprávněné připomínky vzešlé z projednání byly do projektu zapracovány nebo budou uplatněny v rámci další přípravy a realizace stavby.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení projektu stavby ve smyslu „Směrnice k organizaci přípravy a realizace investiční výstavby u Divize dopravní cesty“ č. j. 530/1999 - O7, schválené vrchním ředitelem DDC dne 2. 4. 1999, technický náměstek ředitele Stavební správy západ:

**a) doporučuje schválit**

projekt stavby „Zřízení železničních zastávek Hostivice u Hřbitova, Hostivice – Sadová a Chýně“

**b) doporučuje stanovit**

tyto závazné ukazatele stavby: celkové limitní náklady stavby,  
rozhodující kapacitní údaje,


**c) doporučuje uložit**

splnění připomínek uvedených v bodě III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Josef Braun (972 522 397)

V Plzni dne 30. října 2013

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa západ**  
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(10)

  
Ing. Pavel Paidar  
náměstek ředitele pro techniku  
Stavební správa západ  
pracoviště Plzeň

