

*PS 03-11-01.1 Úprava zabezpečovacího zařízení PZS km 18,048*

*SO 03-30-01.1 Železniční svršek  
SO 03-30-11.1 Železniční spodek  
SO 03-30-21.1 Nástupiště  
SO 03-30-81.2 Parkoviště P+R  
SO 03-30-82.2 Přístřešek na kola  
SO 03-32-21.1 Přístřešek na nástupišti  
SO 03-32-41.1 Orientační systém  
SO 03-33-60.1 Osvětlení zastávky  
SO 03-33-60.2 Veřejné osvětlení  
SO 03-33-61.1 Přípojka NN*

HIP	VYPRACOVAL	KRESLIL	KONTRLOVAL		
Ing. M. NOVÁK	Ing. K. PŘÍHODOVÁ		Ing. M. NOVÁK		
					
ZADAVATEL : SŽDC s.o., STAVEBNÍ SPRÁVA PRAHA					
<b>Zřízení železniční zastávky Chýně jih</b>				DATUM	011 / 2013
				STUPEŇ PD	PS
				Č. ZAKÁZKY	010 / 2013
				MĚŘÍTKO	
<b>PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				ČÁST. DOKUM.	Č. VÝKRESU
				<b>A,B</b>	



Důlce 39 IČO: 25 02 98 35  
400 01 Ústí nad Labem tel.: 475 210 726  
projekce@h-pro.cz fax: 475 210 154

**A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA****A.1. Identifikační údaje stavby:**

**Název stavby :** Zřízení železniční zastávky Chýně jih

**Stavebník :** SŽDC s.o., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1 NOVÉ MĚSTO  
IČO: 70994234

**Nadřízený orgán staveb. :** MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ

**Místo stavby :** Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy

**Typ stavby :** LINIOVÁ STAVBA

**Charakter stavby :** NOVOSTAVBA

**K.ú., parcela :** k.ú. Dušníky u Rudné: p.p.č. 181/3, 498/2  
k.ú. Chýně: p.p.č. 868

**Trat'ový úsek :** 122

**Správa dopravní cesty :** PRAHA

**Termín realizace stavby :** 2014

**Stupeň dokumentace :** PS

**Termín odevzdání :** listopad 2013

**Zpracovatel :** *H-PRO spol. s r.o., ÚSTÍ NAD LABEM*  
IČO : 25 02 98 35  
DIČ : CZ 25 02 98 35

**HIP :** *Ing. Novák Miroslav*  
Autorizace: 0400608 Obor: ID00

## **A.2. Základní údaje o stavbě**

### **a) umístění stavby:**

úsek Rudná u Prahy – Odb. Jeneček v km 18,113

Označení trati: A741NP1 1

Druh tratě: celostátní ostatní pro rychlost menší než 120km/h

Dovolená traťová třída zatížení: C3 ( 20t / 7,2t )

Řád koleje: 6

Obec: Chýně

### **b) stručný popis stavby:**

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nové železniční zastávky s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu.

### **c) projektované kapacity stavby:**

- rekonstrukce žel. svršku  
směrová a výšková úprava stávajících kolejí 103 m
- odvodnění  
vsakovací žebra v dl. 113 m
- Přístřešek na nástupišti 1ks
- Nástupiště dl. 46m
- Zábradlí dl. 39m
- Přípojka NN 785m kabelových tras
- Osvětlení zastávky 4ks lamp/62m kabelových tras

### **d) Charakteristika území dotčeného stavbou:**

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nové železniční zastávky s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu. Vybudováním nové železniční zastávky se nemění současné železniční spojení na tratích č. 122 (Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy).

Podnětem pro provedení stavby je současná rozšiřující se zastavěnost okolních pozemků v jednotlivých obcích a městech. V jednotlivých obcích, přes kterou nebo podél které vede žel. trať, buďto dnes neexistuje vůbec žel. zastávka, nebo s ohledem na rozrůstající se osídlení a zastavěnost je umístěna na opačném konci.

Při návrhu úprav železniční zastávky bylo uvažováno se stavem stávajícího železničního svršku a spodku, tj. se stářím a typem žel. svršku a z předpokládaného dopravního zatížení.

Návrh, tj. umístění železniční zastávky byl konzultován jak se zástupci investora (SŽDC s.o. + Krajský úřad Středočeského kraje), tak s pověřenými zástupci obce.

V této dokumentaci se navrhuje pouze úpravy koleje přilehlé k nové nástupní hraně, nebo koleje přilehlého úseku, u kterých je nutno z důvodu umístění zastávky upravit GPK.

Nově navržené nástupiště bude kompletně osvětleno a vybaveno nástupištním přístřeškem. U železničního přejezdu, které se nachází v těsné blízkosti navržené železniční zastávky bude upraveno zabezpečovací zařízení.

Návrh byl konzultován na výrobních poradách projektanta, návrh byl připomínkován a zapracován do této definitivní podoby.

### **e) Požadavky na realizaci stavby:**

Před realizací stavby je nutné veškeré drážní i mimodrážní sítě nacházející se v prostoru stavby vytyčit. 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 infrastruktury musí být ve shodě s požadavky prováděcího rozhodnutí Komise 2011/633/EU o společných specifikacích registru železniční infrastruktury.

### **A.3. Přehled výchozích podkladů**

#### **A.3. 1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty:**

Číslování PS a SO je šestimístné. Dvojčíslí jsou odděleny pomlčkou.

XX-xx-xx	První dvojčíslí značí číslo zastávky
xx-XX-xx	Druhé dvojčíslí charakterizuje PS nebo SO
xx-xx-XX	Poslední dvojčíslí je pořadovým číslem PS nebo SO

Doplňující číslování

xx-xx-xx.1	Investor SŽDC s.o.
xx-xx-xx.2	Investor Krajský úřad středočeského kraje

Označení zastávek

03-xx-xx	Chýně – jih
----------	-------------

Rozlišení PS

xx-11-xx.1	Zabezpečovací zařízení
------------	------------------------

Rozlišení SO

	E.1 Inženýrské objekty
xx-30-0x.1	Železniční svršek
xx-30-1x.1	Železniční spodek
xx-30-2x.1	Nástupiště
xx-30-8x.2	Přístupové komunikace
	E.2 Pozemní stavební objekty
xx-32-2x.1	Přístřešek na nástupišti
xx-32-4x.1	Orientační systém
	E.3 Trakční a energetická zařízení
xx-33-60.1	Osvětlení nástupiště
xx-33-60.2	Veřejné osvětlení
xx-33-61.1	Přípojka NN pro osvětlení nástupiště

Stavba byla tedy rozdělena na:

PS 03-11-01.1	Úprava zabezpečovacího zařízení PZS km 18,048
SO 03-30-01.1	Železniční svršek
SO 03-30-11.1	Železniční spodek
SO 03-30-21.1	Nástupiště
SO 03-32-41.1	Orientační systém
SO 03-33-60.1	Osvětlení zastávky
SO 03-33-61.1	Přípojka NN

Vzhledem k tomu, že stavba má dva investory SŽDC s.o. a KÚ Středočeského kraje, je navrženo rozdělení SO a PS pro jednotlivé zastávky tak, aby se všechny zastávky s ohledem na potřebu nemuseli realizovat najednou.

#### **A.3. 2 Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace:**

Nedošlo k žádným změnám.

#### **A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

##### **A.4.1 zdůvodnění stavby a jejího umístění :**

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nové železniční zastávky s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu.

Vybudováním nové železniční zastávky se nemění současné železniční spojení na tratích č. 122 (Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy).

Podnětem pro provedení stavby je současná zvětšující se zastavěnost okolních pozemků v jednotlivých obcích. V jednotlivých obcích přes kterou vede žel. trať dnes neexistuje vůbec žel. zastávka, nebo s ohledem na rozrůstající se osídlení a zvětšující se zastavěnost je umístěna na opačném konci. Cílem je zlepšit dopravní obslužnost v dotčených obcích, navázání na PID a zvýšit komfort pro cestování. Zřízením zastávek bude docíleno rychlejší a pohodlnější doprava obyvatel do hl. města Prahy a omezení dopravy osobními automobily.

##### **A.4.2 zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace :**

Umístění stavby vychází z přípravné dokumentace „ZŘÍZENÍ ŽEL. ZASTÁVEK V HOSTIVICI, CHÝNI, RUDNÉ A JINOČANECH“ zpracované v roce 2011. Na stavbu byly vydány územní rozhodnutí:

- Územní rozhodnutí o umístění stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivice, Chýni, Rudné a Jinočanech – zastávka 03-Chýně-jih

Vlastní rozsah stavby a její umístění bylo zpřesněno v záměru projektu „Zřízení železničních zastávek Hostivice u Hřbitova, Hostivice Sadová a Chýně“.

##### **A.4.3 zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku :**

Na základě kategorizace , která byla provedena v místě stavby je nutná rekonstrukce železničního svršku. Listy kategorizace jsou obsahem dokladové části této dokumentace. V místě přejezdu ani zastávky neexistuje funkční odvodnění. Při realizaci stavby bude nakládáno s vyzískaným materiálem v souladu s platnou legislativou SŽDC.

##### **A.4.4 údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby :**

Dokumentace bude posouzena Výzkumným ústavem železničním číslo certifikátu, který bude doložen v dokladové části.

#### **A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu**

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko bezpečnostních zkoušek a zároveň určuje jeho délku. Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

Technické řešení stavby je navrženo tak, aby nevyžadovalo provizorní stavby a provizorní stavební objekty.

#### **A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko- bezpečnostní zkoušce**

Technicko-bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

Technicko-bezpečnostní zkoušky podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

Technicko-bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

1. provozní způsobilosti určených technických zařízení
2. provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku
3. zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko-bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

#### **A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků**

Nově budované kapacity budou po výstavbě a kolaudaci v majetkové správě dle profesní a odborné příslušnosti předány jednotlivým subjektům:

**SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Praha**

1. stavební objekty železničního svršku, nástupišť, úrovnových křížení
2. stavební objekty železničního spodku
3. stavební objekty přístřešků pro cestující
4. stavební objekty osvětlení
5. stavební objekty NN kabelů a rozvodů
6. provozní soubory zabezpečovacího zařízení
7. provozní soubory sdělovacích zařízení

#### **A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby**

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se mimo jiné řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení nástupišť. Dále v souladu s Rozhodnutím Komise č. 2007/6633/ES ze dne 21. prosince 2007 o technických specifikacích interoperability Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM).

#### **A.9 Členění projektové dokumentace**

Členění dokumentace je ve shodě s přílohou č.2 směrnice GR SŽDC č.11/2006 včetně dodatků a zároveň v souladu s přílohou č.5 zákona 146/2008 Sb..

- A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA
- B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
- B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE
- B.5 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI
- C.1 PŘEHLEDNÁ SITUACE
- C.2 KOORDINAČNÍ SITUACE STAVBY
- D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST
- E. STAVEBNÍ ČÁST
- F. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY
- G. NÁKLADY
- H. DOKLADY
- I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

#### **A.10 Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability**

##### ***Subsystém Řízení a zabezpečení***

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 03-11-01.1 Úprava zabezpečovacího zařízení PZS km 18,048

**Subsystém Infrastruktura**

E.1.1 Kolejový (železniční) svršek a spodek

SO 03-30-01.1 Železniční svršek

SO 03-30-11.1 Železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 03-30-21.1 Nástupiště

E.2.2 Přístřešky na nástupišťích

SO 03-32-21.1 Přístřešek na nástupišti

E.2.4 Orientační systém

SO 03-32-41.1 Orientační systém

**Subsystém Energie**

E.3.6 Rozvody nn, osvětlení

SO 03-33-60.1 Osvětlení zastávky

SO 03-33-61.1 Přípojka NN

**A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

- PD "Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov - Hostivice" (Sudop Praha a.s.)
- Studie dopravní obsluhy oblasti "Hostivice - Chýně - Rudná" kolejovou dopravou (DIPRO)
- Přípravná dokumentace stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“ (H-PRO)
- Územní rozhodnutí o umístění stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivice, Chýni, Rudné a Jinočanech – zastávka 03-Chýně-jih

**A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

Níže uvedené termíny a lhůty realizace stavby vycházejí ze současného stavu připravenosti, z předpokládaného časového harmonogramu výstavby

**zahájení stavby: 2014**

**konec stavby: 2014**

Přehledný a podrobný časový plán realizace stavby je uveden jako samostatná příloha v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

### **B.1 Souhrnná technická zpráva**

#### **B.1.1 Zhodnocení staveniště**

Stavba má charakter výstavby nové zastávky a rekonstrukce stávajících staveb a zařízení a tím je i předurčeno její staveniště. Stavba bude realizována na pozemcích ve vlastnictví SŽDC i mimodrážních. K trvalým záborům mimo pozemky dráhy dochází v prostoru přístupu na nástupiště.

#### **B.2.1. Průzkumy a podklady**

V rámci předchozí dokumentace byla vyhotovena hluková studie, bylo projednáno s MŽP zařazení záměru dle přílohy č.1 k zákonu č. 100/2001 Sb. S kladným výsledkem (vyjádření MŽP je doloženo v DOKLADOVÉ ČÁSTI) a prostor pro zastávku včetně přílehlé koleje byl geodeticky doměřen v síti SŽG. Byly zjištěny a aktualizovány trasy drážních a mimodrážních sítí a případné požadavky správců těchto sítí jsou v této dokumentaci zahrnuty. Dále byl proveden geotechnický průzkum, který je součástí dokladové části této dokumentace. Dle geotechnického průzkumu jsou geologické a hydrogeologické poměry vhodné pro výstavbu nové zastávky.

#### **B.2.2. použité geodetické a mapové podklady**

Pro návrh technického řešení projektu stavby bylo provedeno zaměření H-PRO s.r.o.. V průběhu zpracování dokumentace bylo toto zaměření ověřeno a zaktualizováno dle skutečného stavu. Geodetické zaměření bylo postupně doplňováno dle požadavků zpracovatelů jednotlivých SO. Geodetické a mapové podklady byly vytvořeny na základě podkladů předaných správcem ŽBP. Závazným souřadnicovým systémem je S-JTSK a výškovým systémem Bpv.

Obsah, rozsah, členění a přesnost geodetických a mapových podkladů je stanoveno dokumentem „Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci“ (č.j. 3033/2002-O7-hg ze dne 18.11.2002), v platném znění. Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven „Opatřením k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ (č.j.892/1998-O7 ze dne 18.5.1998). Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ (č.j. 12133/1998 ze dne 30.11.1998), v platném znění.

Další mapové podklady :

- státní mapové dílo 1:10 000 ČR – ČUZK
- ortofotomapy – ČUZK
- katastrální mapy
- výpisy z katastru nemovitostí
- územní plán jednotlivých obcí

### **B.3 Ochranná pásma**

#### **B.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území**

##### Ochranné pásmo elektrického vedení

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m

U napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m

U napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m

U napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m



### Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

### Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m.

U ostatních plynovodů a zařízení 4 m

### Bezpečnostní pásma plynovodů

U vysokotlakých plynovodů nad DN700 65 m

U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500 160 m

### Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

### Ochranné pásmo silnic

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek
- 50m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

### Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje. Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor. Pro tento projekt je typ dráhy celostátní ostatní, kde ochranné pásmo je od osy krajní koleje 60m.

### Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbližší CHKO Křivoklátsko se nachází cca 10 km od zastávky Chýně-jih a CHKO Český kras, který se nachází cca 8km od zastávky Chýně-jih.

### Přírodní památky

V širším zájmovém okolí železniční trati se nalézá jedna přírodní památka :

Hostivické rybníky, která je vzdálena

-cca 2km od zastávky Chýně (mezi PP a zastávkou je zástavba obytných domů a silnice)

Vzhledem ke vzdálenosti od trati a zastavěném území mezi zastávkami a PP nedojde k negativnímu ovlivnění těchto chráněných území.

#### Natura 2000

Jde o soustavu lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi nebo horské smrčiny apod.) na území EU.

Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).

Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nenachází lokality navržené v rámci NATURY 2000.

#### Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. VKP dle §3 (tzv. ze zákona) i dle §6 (tzv. registrovaná) jsou uvedeny v mapě „Situace faktorů životního prostředí“. VKP dle §3 (tzv. ze zákona) nejsou vlastní stavbou dotčena.

#### Ochrana vod

Stavby zastávek se nedotýkají žádného vodního zdroje ani pásma ochrany vodních zdrojů. Z hlediska ochrany vod je nutné vyloučit možnost znečištění podzemních a povrchových vod vlastní stavbou. Jedná se především o riziko úniku ropných látek.

### B.3.2 Nová ochranná pásma

Pro tuto stavbu je určen typ dráhy celostátní ostatní, kde ochranné pásmo je od osy krajní koleje 60m.

Dále vzniknou nové průběhy ochranných pásem inženýrských sítí, v závislosti na poloze přeložených tras.

### B.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek proti účinkům poddolování

Chráněná ložiska se v prostoru stavby nevyskytují. Stará důlní činnost v zájmovém území v minulosti neprobíhala a proto není a nemůže být zdokumentována.

### B.3.4 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Pozemky PUPFL se v prostoru stavby nevyskytují. Tato dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhláškou č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

## B.4 Koncepce stavby

### B.4.1 Účel stavby

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nové železniční zastávky s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu.

Vybudováním nové železniční zastávky se nemění současné železniční spojení na trati č. 122 (Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy).

Podnětem pro provedení stavby je současná rozšiřující se zastavěnost okolních pozemků v jednotlivých obcích a městech. V jednotlivých obcích, přes kterou nebo podél které vede žel. trať, buďto dnes neexistuje vůbec žel. zastávka, nebo s ohledem na rozrůstající se osídlení a zastavěnost je umístěna na opačném konci.

Při návrhu úprav železniční zastávky bylo uvažováno se stavem stávajícího železničního svršku a spodku, tj. se stářím a typem žel. svršku a z předpokládaného dopravního zatížení.

V této dokumentaci se navrhuje pouze úpravy koleje přilehlé k nové nástupní hraně, nebo koleje přilehlého úseku, u kterých je nutno z důvodu umístění zastávky upravit GPK. Nově navržené nástupiště bude kompletně osvětleno a vybaveno nástupištním přístřeškem. U železničního přejezdu, které se nachází v těsné blízkosti navržené železniční zastávky bude upraveno zabezpečovací zařízení.

Návrh, tj. umístění železniční zastávky byl konzultován jak se zástupci investora (SŽDC s.o. + Krajský úřad Středočeského kraje), tak s pověřenými zástupci obce.

Stavba „Zřízení železniční zastávky Chýně jih“ je prostorově vymezena úpravou kolejí v rozsahu :

Začátek úseku	km 18,051
Konec úseku	km 18,154

Stavba má charakter výstavby nové zastávky a rekonstrukce stávajících staveb a zařízení a tím je i předurčeno její staveniště.

Cílem navrhovaných úprav je :

- zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- zajištění potřebného počtu nástupištních hran vzhledem k vyššímu výhledovému rozsahu osobní dopravy
- zjednodušení přístupu a zajištění komfortu cestujících

Výstavba nové zastávky přinese výrazné zlepšení kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících. Zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zajištění spolehlivosti provozu bude mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb především z osobní přepravy.

#### **B.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby**

Rozhodující část stavebních povolení pro stavbu „Zřízení železniční zastávky Chýně jih“ je vydávána speciálním stavebním úřadem. V případně předmětné stavby, jelikož se jedná o stavbu na dráze, je specializovaným stavebním úřadem Drážní úřad. Neželezniční část je rovněž podána na speciální stavební úřad MÚ Černošice OSÚ.

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se mimo jiné řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, sklony komunikací a řešení nástupišť.

#### **B.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení**

Stavba je umístěna do území, které lze z hlediska krajinného rázu charakterizovat jako silně urbanizovanou krajinu. Terén je převážně rovinný a železnice v něm tvoří umělou překážku (předěl) v území. Území se vyznačuje uvažující hustou zástavbou převážně obytných domů. Z hlediska využití krajiny bude převažovat obytná zástavba. Řešené území pro stavbu „Zřízení železniční zastávky Chýně jih“ prochází městy a obcemi Hostivice a Chýně ve stopě dnešních železničních zařízení. Navrhovaná stavba nemá zásadní urbanistický dopad do obytné zástavby.

#### **B.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO**

S ohledem na rozsah stavby a počet řešených PS a SO je popis řešení v jednotlivých SO a PS a v části D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST a E. STAVEBNÍ ČÁST této souhrnné zprávy.

Zastávka je umístěna vlevo trati č. 122 Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy, v km 18,090-18,136 na okraji obce Chýně v těsné blízkosti křížení žel. trati se silnicí č. III 00520. Situování zastávky

je v těsné blízkosti uvažované budoucí zástavby v obci Chýně. Je zde navrženo nástupiště s použitím prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v délce 46m. Pro ochranu před povětrnostními vlivy je na nástupišti navrženo umístění zastávkového přístřešku. Přístřešek na nástupišti je navržen betonový „antivandal“, tvaru „U“. Součástí stavby je i provedení orientačního systému. Dále bude provedeno Osvětlení zastávky a přípojka NN. Bude rovněž provedena úprava PZS 18,048 Chýně.

#### **B.4.5 Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby**

Předpokládaná doba výstavby je 14 dní s tím, že se předpokládá realizace stavby v roce 2014. Přesné stanovení zahájení a ukončení stavební činnosti patří do kompetence zadavatele projektu stavby, což je SŽDC s.o. – Stavební správa Praha.

Stavba bude prováděna částečně při výlukách a částečně při nepřetržitém provozu. V rámci tohoto projektu byl vypracován harmonogram prací který je v grafické podobě doložen za touto TZ. Vzhledem k tomu, že je rekonstruována jednokolejná traťová kolej je nutné zajištění náhradní autobusové dopravy pod dobu 14N.

#### **Rozsah prováděných prací:**

Délka trvání max. 14 dní :

1-4. Výměna pražců a kompletů v místě zastávky

3-4. Odtěžení terénu v místě nástupiště

4-5. Zřízení vsakovacích žeber

4-10. Odvodnění

4-11. Zídky na konci a začátku nástupiště

6-9. Zřízení nástupiště 46m

8-9. Přístřešek na nástupišti

9.-10. ASP

10. Doštěrkování

13. ASP

5.-13. PZS 18,048

14. Dokončující práce a zprovoznění traťové koleje

Práce nezávislé na N výluce - Osvětlení, přípojka NN, Výstroj trati, Orientační systém, Zámková dlažba, Zábradlí

#### **B.4.6 Požadavky stavby na zdroje**

Na základě navrhovaných změn v rámci stavby „Zřízení železniční zastávky Chýně jih“, zejména výstavby nového osvětlení na zastávce dochází ke změně spotřeby elektrické energie. Dnešní spotřeba je nulová, jelikož zde žádné osvětlení není. Z toho vyplývá, že po realizaci osvětlení nástupiště dojde k nárůstu spotřeby energie. Detaily jsou řešeny v SO osvětlení zastávky. Při realizaci nedojde k žádným přípojkám plynu, vody a kanalizace.

#### **B.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Při realizaci nedojde k žádným přípojkám kanalizace ani napojení na kanalizaci. Dešťové vody z nástupiště budou svedeny na stávající terén. V místě naproti nástupišti je navrženo vsakovací žebro, jehož výpočet byl proveden na základě vsakovací zkoušky a je doložen za technickou zprávou SO žel. spodek.

#### **B.4.8 Napojení na dopravní systém**

Dopravní napojení zastávky je řešeno napojením přístupového chodníku na budoucí parkoviště P+R, která jsou součástí neželezniční části spadající pod Krajský úřad středočeského kraje.

#### B.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Při realizaci dojde ke kácení mimolesní zeleně. Jedná se především o náletové křoviny podél trati, jejichž plocha je max. do 40m<sup>2</sup>. Ozelenění hydroosevem bude provedeno v místě upraveného terénu za zastávkou.

#### B.4.10 Bezpečnost práce

Základní povinnosti účastníků výstavby v oblasti bezpečnosti práce je dodržovat a postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č.591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č.262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat "Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci" SŽDC Bp1, schválené rozhodnutím generálního ředitele SŽDC, s.o. dne 2.9.2013 čj. 31893/13-PERS s účinností od 1.10.2013 a vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost. Pro práce ve výškách a nad hloubkou - platí NV č. 362/2005 Sb., Bližší požadavky na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Při provozu na železničních tratích a používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěštní předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220 V a 380 V, proto bude nutné důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat v době nepřetržité výluky. Je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně a technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem ap.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti sítí, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již při zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti sítí dodržován následující postup:

- ☐ Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.
- ☐ Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příslušné platné normy a předpisy (příkaz "B") a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- ☐ Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- ☐ Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- ☐ Odkryté sítě je nutno zajišťovat proti poškození.

Práce a dozor v prostoru SŽDC a ČD mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

#### B.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se mimo jiné řešení ovládacích prvků, řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení přechodů pro chodce, výtahů, nástupišť. Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

Dokumentace je v souladu s Rozhodnutím Komise č. 2007/6633/ES ze dne 21. prosince 2007 o technických specifikacích interoperability Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM) Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena :

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

#### **B.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.**

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádná podmiňující investice.

V rámci neželezniční části bude provedena infrastruktura pro připojení žel. zastávek na města a obce, kterou řeší Krajský úřad středočeského kraje.

Stavba je koordinována s:

- PD "Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov - Hostivice" (Sudop Praha a.s.)

#### **B.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu**

Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu jsou uvedeny v dokumentacích příslušných stavebních objektů. V rámci řešené stavby se toto týká přístřešků na nástupišti.

### **B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek**

#### **B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Umístění stavby vychází z přípravné dokumentace „ZŘÍZENÍ ŽEL. ZASTÁVEK V HOSTIVICI, CHÝNI, RUDNÉ A JINOČANECH“ zpracované v roce 2011 a investičního záměru. Na stavbu byly vydány územní rozhodnutí:

- Územní rozhodnutí o umístění stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivice, Chýni, Rudné a Jinočanech – zastávka 03-Chýně-jih“

Dále bude dokumentace posouzena odbornými úseky SŽDC. Posouzení -připomínky a reakce na připomínky, budou obsahem dokladové části této dokumentace.

#### **B.5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí**

Navrženou úpravou kolejiště a zřízením nové železniční zastávky nedojde ke zhoršení životního prostředí. V průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo pouze samotnou stavební činností (hluk, zvýšený pohyb dopravních prostředků apod.). Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné.

Na stavbu byla vyhotovena zařazení záměru dle přílohy č.1 k zákonu č.100/2001Sb. V platném znění. žádost byla podána na ministerstvo Životního prostředí. MŽP sděluje, že záměr „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“ nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí.

Po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření. V případě potřeby (dle výsledků měření hluku) navrhnout a realizovat doplňující protihluková opatření.

Podmínky pro fázi realizace jsou závazné pro budoucího zhotovitele díla:

1. Stavebně a montážně realizovat veškeré stavby a zařízení na ochranu zdraví a ŽP, jejichž funkce byla zohledněna při posuzování účinků na zdraví a na životní prostředí.
2. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečněny v obytné zástavbě v denní době.

3. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím užívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a okolních ploch.
4. Na plochách staveniště budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačního prostředku pro případnou okamžitou likvidaci úniku ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.
5. Parkovací a čerpací plochy a sklady PHM neumísťovat v nivách vodních toků a jiných exponovaných územích. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby a provozu záměru respektovat havarijní plán.
6. Kácení dřevin bude v těsné blízkosti trati provedeno diferencovaně, v souladu se zákonem č.266/1994 Sb. a zákona č.114/1992 Sb.
7. Při pracích, které mají za následek víření prachu, provádět kropení ploch. Po ukončení stavby podle potřeby exponovaná místa „omýt vodou“.
8. Po ukončení stavebních prací proběhnou hned vegetační úpravy tak aby byl terén vrácen do „původního stavu“
9. V době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a provoz hlučných stacionárních zařízení (recyklační linky, demoliční technika, atp.) bude stíněn obilními protihlukovými zástěnami. Po dobu výstavby bude dbáno na dodržení limitů hluku.
10. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
11. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací při manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcí pozemních komunikací.

### **B.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.**

Kapacitní údaje a hlavní technické parametry stavby stanovené v Přípravné dokumentaci a Investičním záměru byly dodrženy i v projektu stavby. Přehled těchto parametrů je uveden v části A.Průvodní zpráva.

Celkově lze konstatovat, že koncepce technického řešení PS a SO navržená v projektu stavby se neodchyluje od koncepce navržené a schválené v předcházejícím stupni dokumentace a požadované v zadávací dokumentaci na projekt stavby.

## **B.6 Příprava pro výstavbu**

### **B.6.1 Uvolnění staveniště**

Budou provedeny stavební úpravy nevyhovujících křížení a souběhů inženýrských sítí ve správě ČD a.s. a SŽDC s.o či cizích majitelů a správců, před i v průběhu hlavních stavebních prací.

Jedná se o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku těchto organizací :

- SŽDC s.o.
- České dráhy, a.s.
- ČD – Telematika, a.s.

### **B.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů**

V rámci stavby nebudou využívány žádné stávající objekty. Nově budované objekty jsou pouze přístřešky pro cestující.

### **B.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby**

Z důvodu charakteru stavby a krátkodobé výstavby zastávky, nejsou v tomto projektu řešeny zařízení staveniště. Pokud to bude potřeba, je možné zřídit plochy zařízení staveniště v blízkosti zastávky

na pozemcích SŽDC. Při místních šetřeních nebyly v prostoru staveniště nalezeny vhodné budovy využitelné při realizaci stavby.

#### B.6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci realizace stavby není navržena žádná demolice budov. Pouze v místě sanace železničního spodku a odvodnění bude provedeno odtěžení zemin. Dále se jedná o vyzískaný materiál při rekonstrukci žel. svršku. Výtěžek bude roztříděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (skládky) v závislosti na druzích odhadů. S výziskem – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č.185/2001 Sb. V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů. Dále nevyužitelný materiál (odpad) bude rozkategorizován a na základě jeho zatřídění do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou skládku. O uložení na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad. Využitelný materiál bude odvezen k recyklaci nebo k regeneraci. Po jeho následné kategorizaci může být zpětně využit přímo v rámci předmětné stavby nebo nabídnut k odprodeji k dalšímu využití.

#### B.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů bezpečnostních a výstavby žel. spodku, a to pro: zachování rozhledových poměrů a zajištění odvodnění drážního tělesa. Z důvodů bezpečnostních je třeba počítat s odstraněním náletových křovin, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu při dodržení rozhledových poměrů, rekonstrukci stávajícího tělesa dráhy a odvodnění. Rozsah kácení byl stanoven na základě místního šetření. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v odstavci 2 §8 uvádí: Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les za předpokladu, že tyto nejsou významným krajinným prvkem a jsou splněny ostatní podmínky stanovené zákonem a jinými právními předpisy, se podle § 8 odst. 3 zákona nevyžaduje pro stromy o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí nebo souvislé keřové porosty do celkové plochy 40 m<sup>2</sup>.

#### B.6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů

Problematika odpadového hospodářství bude řešena podle právních předpisů, platných v době výstavby. Dokumentace je zpracována podle níže uvedených právních předpisů. Jedná se o zákon č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 376/2001Sb., č. 381/2001Sb., č. 382/2001Sb., č. 383/2001Sb. a č. 384/2001Sb. č. 237/2002 Sb., č. 197/2003 Sb., č. 294/2005 Sb., č. 352/2005 Sb., č. 341/2008 Sb., č. 352/2008 Sb., č. 374/2008 Sb..

Povinnosti původců odpadů stanovuje § 16 výše uvedeného zákona o odpadech:

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 11,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcími



právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,

h) umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,

i) zpracovat plán odpadového hospodářství v souladu s tímto zákonem a prováděcím právním předpisem a zajišťovat jeho plnění,

j) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,

k) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15

*Poznámka:*

*Bude určen odpovědný pracovník, který bude odborně způsobilý a bude zajišťovat odborné nakládání s odpady. Tato osoba bude zastupovat původce odpadu (zhotovitele) při jednání s orgány státní správy.*

l) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností původce odpadu (zhotovitele) je zabezpečit veškeré nakládání s odpady podle platných zákonů v době realizace stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy. Způsob nakládání s odpady bude původce odpadu (zhotovitel) stavby dokladovat při kolaudaci stavby.

Množství odpadů:

17 05 08 štěrk z kolejiště 195t

17 02 04\* dřevěné pražce 11 ks

17 05 04 Výkopová zemina 292t

Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Níže je rovněž uveden orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu. Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu. Není v kompetenci projektanta závazně dojednat uložení odpadu nebo konkrétní ceny za jeho odstraňování.

#### **- Skládka**

- B&P spol. s r.o. - Skládka Chýně, Skládka Ořech
- DEMK s.r.o. Horoměřice

#### **- Recyklace asfaltu, betonu, zeminy**

- B&P spol. s r.o. - recyklační středisko Hájek
- ATM CZ a.s. - Praha

### **B.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby**

V prostoru staveniště se nachází řada objektů, inženýrských sítí a dalších zařízení mající dle zákonných ustanovení a nařízení svá ochranná pásma. Jejich výčet a definice je uvedena v kapitole 3 - Ochranná pásma této Souhrnné technické zprávy. Souhlasy (vyjádření správců a vlastníků) se stavební činností v ochranných pásmech v rámci předmětné stavby jsou uvedeny v dokladové části (část dokumentace H. – Doklady). Přes vydané souhlasy se stavební činností pro stavbu jako celku je nutno před vlastním zahájením prací v dané lokalitě vždy písemně vyrozumět potencionálně dotčeného správce či vlastníka o úmyslu zahájit stavební práce a požádat jej o vytyčení inženýrské sítě respektive hranici chráněného objektu a stanovení jejich ochranného pásma. Současně pak požádá zhotovitel i o dohled nad stavební činností prováděnými v jejich ochranném pásmu. Prvotním podkladem pro toto je zakresťující i nových území, objektů a sítí v přehledných a koordinačních situacích stavby (část

dokumentace C. – Koordinační situace stavby) i v přehledných výkresech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů. Žádné porosty ani vegetace dotčené stavbou není nutno ochránit.

#### **B.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků**

Před zahájením a v průběhu hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících křížení a u souběhů podzemních inženýrských sítí. Součástí stavby nejsou přeložky nadzemních sítí. Navržené stavební úpravy si nevyžádají trvalou změnu dopravních tras na silničních komunikacích. Navržené stavební úpravy si nevyžádají trvalou úpravu vodních toků.

#### **B.6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby**

Staveniště je místo určené k uskutečnění stavby a pro umístění zařízení staveniště zhotovitele. Staveništěm jsou nemovitosti nebo jejich části, se kterými má objednatel (investor) právo hospodařit, nebo k nim má jiné právo. Obvod staveniště je vymezen v části C.2 Koordinační situace stavby. Toto staveniště musí být viditelně označeno, případně zajištěno proti vstupu nepovolaných (třetích) osob. Staveniště musí být na začátku a konci stavebního úseku označeno základními údaji o stavbě a údaji o zhotoviteli.

Zhotovitel odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví vlastních zaměstnanců, závazně se řídí ustanoveními zákona č.309/2006 Sb., o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví v platném znění. Plní povinnosti vyplývající ze zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění a dodržuje opatření bezpečnostních předpisu SŽDC (ČD) Op 16 schválené rozhodnutím GŘ ČD, a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006, včetně výnosu č.1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 16 s účinností od 1.6.2010. Zhotovitel musí plně dbát na bezpečnost všech osob oprávněných ke vstupu na staveniště a udržovat staveniště v řádném stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí oprávněným osobám. Pokud zaměstná zhotovitel na staveništi jiné zhotovitele, bude od nich požadovat stejný ohled na bezpečnost a odvrácení nebezpečí. To bude umožněno i udržováním staveniště a díla v řádném stavu.

Zhotovitel bude dále zajišťovat a udržovat na své náklady veškerá světla, ostrahu a oplocení, výstražné značky a střežení, kdykoliv a kdekoliv je to nutné nebo je požadováno vrchním stavebním dozorem (dále jen VSD) nebo odpovědným úřadem, pro ochranu díla nebo pro bezpečnost a potřebu veřejnosti nebo jiných osob.

Zhotovitel bude rovněž podnikat opatření k ochraně životního prostředí na staveništi i mimo ně a bránit proti škodám nebo zásahům do práv osob nebo zásahům do veřejného majetku nebo jiným škodám v důsledku znečištění, hluku nebo z jiných příčin vznikajících jako důsledek jeho pracovních postupů.

#### **B.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy**

V samostatné části dokumentace F. Zásady organizace výstavby jsou podrobně popsány jednotlivé stavební postupy. Jsou zde uvedeny konkrétní délky jednotlivých omezení se zasazením do časového plánu stavby.

#### **B.6.11 Omezení v dodávce energií**

Stavební činnost nepředkládá a ani nevyvolává dlouhodobá přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií. Krátkodobé vyloučení z provozu rozvodných sítí nn nastane pouze při přepojování jednotlivých přeložek vedení sítě ČEZ Distribuce a.s.

#### **B.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

K realizaci stavby je nutný výkup pozemků. Celkový přehled výkupů pozemků potřebných pro realizaci stavby v členění dle rozhodujících subjektů je uveden v níže uvedeném odstavci.

Podrobný přehled trvalých i dočasných záborů (v podrobnostech jednotlivých katastrálních území a parcelních čísel) je uveden v části dokumentace I – Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

Rozsah dotčených pozemků :

##### **Zábor pozemků :**

- trvalý celkem 688 m<sup>2</sup>

## B.8 Výjimky z předpisů a norem

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z norem a předpisů.

## B.9 Provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie je řešena v samostatné části B.2 této dokumentace.

## B.10 Vliv stavby na životní prostředí

### Řípský bioregion

Bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech, zabírá převážnou část Dolnooharské tabule a západní část Pražské plošiny; má protáhlý tvar ve směru SZ-JV a plochu 1585 km<sup>2</sup>. Bioregion tvoří opuková tabule s pauperizovanou teplomilnou biotou 2. bukovo-dubového vegetačního stupně, ve vyšších polohách s přechody do 3. dubovo-bukového vegetačního stupně. V kaňonech Vltavy a jejích přítoků, podobně jako na ojedinělých neovulkanitových elevacích, se nachází pestrá biota se zbytky teplomilné lesní a stepní vegetace. Je zde zastoupeno několik mezních a exklávních prvků i české endemity flóry a hmyzu. Netypickými částmi jsou terasy s acidofilními doubravami, které tvoří přechod do Polabského bioregionu (1.7) a neovulkanické suky, tvořící přechod do Milešovského bioregionu (1.14). Netypickou zónou jsou i přechody do Džbánského bioregionu (1.17) a dále Pražská kotlina, tvořící přechod k bioregionům Českobrodskému (1.5) a Slapskému (1.20).

V současnosti v bioregionu dominuje orná půda, hodnotné jsou fragmenty travních lad a skalního řídkolesí. Lesy jsou menší, převážně kulturní bory, ale se zbytky dubohabřin a doubrav.

### Poloha

Stavba se nalézá v Pražské plošině podcelku Kladenská tabule okrsku Hostivická tabule. Pražská plošina je geomorfologický celek, která se rozkládá ve středních Čechách, zhruba na území hlavního města Prahy a v jeho západním a jihovýchodním okolí. Rozloha celku činí 1 128 km<sup>2</sup> její nadmořská výška se pohybuje od 170 metrů (údolí Vltavy před Kralupami u Chvatěrub) po 435 metrů (lesnatá planina *Na rovinách* asi ½ km severovýchodně od Srb na západním Kladensku). Základ reliéfu představuje tabule, protnutá úzkým a hlubokým údolím řeky Vltavy, které se v jejím středu otevírá v Pražskou kotlinu. Zatímco okrajové části Pražské plošiny jsou charakteristické malou členitostí s výškovými rozdíly nejvýše desítek metrů, směrem k Vltavě drobné potoky vytvořily síť výrazně se zahlubujících úzkých údolí s převýšeními přesahujícími 100 m. Na území celku leží převážná část Prahy (vyjma okrajových severovýchodních čtvrtí a Zbraslavi), z dalších významnějších sídel pak např. Kladno, Slaný, Roztoky, Hostivice, Říčany a Úvaly. Z velkoplošných chráněných území zasahuje na jihozápad Pražské plošiny CHKO Český kras.

### Horniny a reliéf

Celé rozsáhlé území je součástí české křídové pánve, budované v této oblasti vápnitými horninami, především slínovci, opukami, sliny (Poohří) a v omezené míře i vápnitými pískovci. Kvádrové pískovce tvoří jen nepříliš mocné souvrství na bázi a v reliéfu se uplatňují jen na malých plochách, např. v okolí obce Vraný na Slánsku. V severní a severovýchodní části území (Podřipsko) vystupují jen horniny křídové, zatímco na jihu až jihozápadě (Slánsko, okolí Prahy) tvoří křídové sedimenty jen poměrně tenkou vodorovnou pokrývku na vrcholových plošinách. V údolích zde pak vystupují horniny permokarbonu (arkózové pískovce, slepence, lupky, jílovce na Slánsku a zčásti na Kladensku) nebo tvrdé horniny proterozoika (břidlice, buližníky a spility), které tvoří výrazné skalní výchozy. Značný rozsah mají i kvartérní pokryvy, především vápnité spraše v blízkosti Vltavy, na Podřipsku jsou hojnější též kyselé říční štěrkopísky. Zvláštností dolního Poohří jsou proluviální kužele tvořené smíšeným čedičovým a křídovým materiálem s obsahem pyropů (pyropové štěrky). Potoční nivy dosahují značných mocností a jsou často karbonátově vápnité, s hojnými pěnovcovými inkrustacemi.

Reliéf je tvořen mírně zvlněnou plošinou ukloněnou od jihozápadu k severovýchodu, rozčleněnou systémem údolních zářezů, které jsou v křídové části většinou měkce modelované a poměrně mělké, zatímco tam, kde vystupuje proterozoikum, jsou svahy strmé a skalnaté a údolí mají ráz kantonů (např. údolí Vltavy od Prahy po Kralupy). V severní části zpestřují reliéf vulkanické vrchy (Říp, Házmburk),

jejichž úpatí pokrývají mocné svahoviny. Nápadné jsou zlomové svahy na jižním břehu Ohře, především Šebín u Libochovic. Ohře má širokou nivu, v níž se vine ve volných meandrech, které jsou místy dodnes živé, neboť reka nebyla zcela zregulována.

Reliéf má charakter členité pahorkatiny s výškovou členitostí 75 - 100 m, výjimečně až přes 150 m (Šebín, západní břeh Vltavy v Praze). Plošiny jižně od Řípu a západně od Prahy mají charakter ploché pahorkatiny s členitostí 30 - 70 m. Nejnížší bod s kótou asi 140 m je v korytě Labe u Lovosic, nejvyšší je vrchol Řípu - 456 m. Typická výška bioregionu je 170 - 330 m, jižně od Prahy pak až 400 m.

### Podnebí

Dle Quitta leží celý bioregion v mírně teplých oblastech MW7. Pro bioregion je typické teplé suché podnebí, charakterizované teplotami mezi 8 - 9 °C a srážkami mezi 450 - 500 mm. Směrem na východ a jih srážky stoupají nad 500 mm. Území je vystaveno výraznému, převážně západnímu proudění, chráněné polohy jsou především v hlubších údolích jižní části, kde se místy projevují teplotní inverze.

### Půdy

V místě stavby se nacházejí půdy převážně hnědozemě hlinité s výrazným zastoupením prachu. Převažujícím půdním typem jsou karbonátové černozemě na spraších, které na výchozech křídových slínů přecházejí do mělkých typických pararendzin, při západním okraji bioregionu též do kambizemních pararendzin. Typické kambizemně se vyskytují v úzkých pruzích na svazích údolí Vltavy a jejích přítoků a na svazích podél potoků stékajících ze Džbánu. Na strmějších skalnatých svazích přecházejí tyto půdy až do rankerů. Na zbytcích teras jsou vyvinuty arenické kambizemě s tendencí k podzolizaci. Na čedičích a jejich derivátech (silně karbonátové pronikové brekcie) jsou vyvinuty ostrůvky eutrofních kambizemí. Místy, zvláště v severní části bioregionu, se vyskytují slané půdy. Zejména ve vyšší a vlhčí jižní části jsou zastoupeny ostrovy hnědozemí na spraších.

### Biota

Bioregion leží v termofytiku a zahrnuje východní cíp fytogeografického podokresu 2a. Žatecké Poohří. značnou část fytogeografického okresu 7. Středočeská tabule (vyjma severní a východní části fytogeografického podokresu 7b. Podřipská tabule), celý fytogeografický okres 9. Dolní Povltaví a západní část fytogeografického podokresu 10b. Pražská kotlina.

Vegetační stupně (Skalický): kolinní.

Území Pražské plošiny lze charakterizovat jako krajinu otevřenou, od prehistorických dob intenzivně zemědělsky využívanou, v centrální části dnes silně urbanizovanou, s velmi malým podílem lesů; zejména Slánsko, východní Kladensko, severní a jihovýchodní okolí Prahy rozsáhlejší lesní porosty prakticky postrádají. Naopak poměrně lesnatý je členitý terén Českého krasu na jihozápadě, údolí Vltavy a jejích přítoků na jihu. Nejvýznamnější zlomky zalesnění představují např. prstenec lesů kolem Kladna, Klánovický les či Kunratický les.

Fauna bioregionu je původně ryze hercynská, se západoevropským vlivem. V současnosti jde většinou o téměř bezlesou kulturní step, charakterizovanou např. koloniemi havrana polního. Do ní místy pronikly nebo přežívají charakterističtí zástupci středočeské suchomilné fauny, včetně forem atlantsko-mediterránního původu.

### Vodstvo

Pražská plošina zaujímá území při dolním toku řeky Vltavy, která je jediným větším tokem na tomto území a do jejíhož přímého povodí převážná část Pražské plošiny spadá. Celek odvodňují drobné potoky, které zejména na severozápadě v Kladenské tabuli vytvářejí soustavu rovnoběžných údolí, sledujících základní orientaci terénu ve směru jihozápad - severovýchod. Z levostranných přítoků Vltavy je nejvýznamnější Zákolanský potok, z pravostranných Botič a Rokytka. Na jihozápadě náleží menší díl Třebotovské plošiny do povodí Berounky (zejm. Radotínský potok). Východní okraj území kolem Úval odvodňuje přímo do Labe potok Výmola. Prostřednictvím Vltavy pak k povodí Labe nepřímo náleží celá Pražská plošina.

### **Zvláště chráněná území přírody**

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbližší CHKO Křivoklátsko se nachází cca 10 km od zastávky Chýně a CHKO Český kras, který se nachází cca 8 km od zastávky Chýně-jih.

Přírodní památky

V širším zájmovém okolí železniční trati se nalézá jedna přírodní památka :

Hostivické rybníky

-cca 2 km od zastávky Chýně-jih (mezi PP a zastávkou je zástavba obytných domů a silnice)

Vzhledem ke vzdálenosti od trati a zastavěnému území mezi zastávkami a PP nedojde k negativnímu ovlivnění těchto chráněných území.

Natura 2000

Jde o soustavu lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi nebo horské smrčiny apod.) na území EU.

Nejdůležitější právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).

Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nenachází lokality navržené v rámci NATURY 2000.

Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. VKP dle §3 (tzv. ze zákona) i dle §6 (tzv. registrovaná) jsou uvedeny v mapě „Situace faktorů životního prostředí“. VKP dle §3 (tzv. ze zákona) nejsou vlastní stavbou dotčena.

Ochrana vod

Stavba zastávky se nedotýká žádného vodního zdroje ani pásma ochrany vodních zdrojů. Z hlediska ochrany vod je nutné vyloučit možnost znečištění podzemních a povrchových vod vlastní stavbou. Jedná se především o riziko úniku ropných látek.

### **B.11 BOZP, požární ochrana**

BOZP:

Základní povinností účastníků výstavby v oblasti bezpečnosti práce je dodržovat a postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č.591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č.262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádějí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat "Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci" ČD Op 16, schválené rozhodnutím generálního ředitele Českých drah,a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006 a vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost. Pro práce ve výškách a nad hloubkou - platí NV č. 362/2005 Sb., Blíží požadavky na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Při provozu na železničních tratích a používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220 V a 380 V, proto bude nutné důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně a technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem ap.). Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti sítí, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již při zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti sítí dodržován následující postup:

- ☐ Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.
- ☐ Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příslušné platné normy a předpisy (příkaz "B") a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- ☐ Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- ☐ Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- ☐ Odkryté sítě je nutno zajišťovat proti poškození.

Práce a dozor v prostoru SŽDC a ČD mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

Požárně bezpečnostní řešení:

V rámci stavby se nestaví žádný klasický stavební objekt, který by bylo možné hodnotit výpočtovou metodikou dle ČSN 730802 popřípadě ČSN 730804. Z hlediska požárních norem je rekonstrukce kolejí a výstavba nástupišť hodnocena jako výstavba pozemních objektů, které jsou bez požárního rizika. Únikové cesty z nástupišť jsou bez průkazu vyhovující. Stavba nevytváří požárně bezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti se v tomto případě neposuzují. Požárně nebezpečný prostor se nevymezuje a tedy nepřesahuje hranici stavebního pozemku investora na pozemky jiných majitelů. Umístění zamýšlených objektů je vyhovující. Přenosné hasicí přístroje se neinstalují. Potřeba požární vody se nestanovuje. Výpočet požárního rizika dle ČSN 73 0802 není nutné zpracovávat.

### B.13 Protikorozivní ochrana

Vzhledem k tomu, že zastávka je umístěna na neelektrifikované trati nepředpokládají se účinky bludných proudů.

Nejbližší elektrifikovaná trať leží od zastávky Chýně 14km.

### B.14 Graf dynamického průběhu rychlostí

Graf dynamického průběhu rychlostí je řešen v samostatné části B.5 této dokumentace.

### B.15 Dopravní opatření

Předpokládáme realizaci stavby v roce 2014. V současné době je traťový úsek mezi Hostivicemi a Rudnou u Prahy využíván pouze pro nákladní dopravu a třemi páry vlaků osobní dopravy o víkendu. Na trati Praha Smíchov – Hostivice je osobní i nákladní doprava.

Počet dní nepřetržité výluky odhadujeme v zastávkách:

03 – Chýně-jih - 14N

**B.16 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa**

Pozemky určené pro plnění funkcí lesa se v prostoru stavby nevyskytují. Tato dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhláškou č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

Veškeré zábory za stavbu neželezniční části jsou řešeny v části I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE podčásti I.2 - MAJETKOPRÁVNÍ ČÁST.

**B.17 Úspora energie a ochrana tepla**

Výstavba budov se nepředpokládá. Není tedy nutné provedení energetické náročnosti ani energetické spotřeby stavby.

**B.18 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

Nejedná se o výstavbu charakteru s obytnými místnostmi nebo pobytovými místnostmi. Není tedy nutné provedení radonového průzkumu ani ochrana proti radonu.

V provedeném geotechnickém průzkumu nebyla ani v jedné sondě zastižena podzemní voda. Není tedy nutná ochrana proti agresivní spodní vody.

Zastávky dle geofondu neleží v poddolovaném území.

Ochranná a bezpečnostní pásma jsou řešena v kapitole B.3 Ochranná pásma.

**B.19 Ochrana obyvatelstva**

Nejedná se o stavbu na využití ochrany obyvatelstva, nejsou proto požadovány podmínky civilní ochrany. Stavba svým rozsahem nevyžaduje zvláštní prevenci před haváriemi.

**B.20 Bezbariérové užívání**

Bezbariérové užívání jsou řešena v kapitole B.4.11 a v jednotlivých stavebních objektech.

**D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST****PS 03-11-01.1 Úprava zabezpečovacího zařízení PZS km 18,048****Stávající stav**

Přejezd v km 18,048 IČ P2233 se nachází na trati Rudná u Prahy – odb.Jeneček, křižující silnici III. třídy č. 0520. Traťová rychlost je 70km/h, zábrzdná vzdálenost 700m. Stávající zařízení je typu VUD, umístěné v ŠM skříní. Přejezd je osazen dvěma výstražníky. Do tohoto typu zařízení nejde doplnit zvuková signalizace pro nevidomé.

**Technické řešení**

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

## **E. STAVEBNÍ ČÁST**

### **Zásady návrhu všeobecně :**

Na základě stanovené předběžné polohy zastávky bylo provedeno geodetické zaměření dotčené koleje a přilehlého okolí. Nástupiště bylo umístěno na základě požadavků SŽDC a přilehlých měst a obcí. Zároveň byla navržena přístupová komunikace k nástupišti. Byla navržena rekonstrukce koleje přilehlé k umístění zastávce.

### **Umístění zastávky**

Dle přiložené situace je zřejmé umístění zastávky vlevo trati č. 122 Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy, v km od 18,090 do km 18,135 v těsné blízkosti křížení žel. trati se silniční komunikací III. třídy č. 00520. Situování zastávky je v těsné blízkosti uvažované budoucí zástavby v obci Chýně.

### **SO 03-30-01.1 Železniční svršek**

Bude provedena rekonstrukce traťové koleje materiálem užitým R65 na betonových pražcích v délce 103m. Rozdělení pražců „d“. Součástí stavebního objektu je konečná úprava štěrkového lože do profilu a zřízení bezстыkové koleje v souladu s předpisem ČD S3/2.

Bude provedena náhrada 11ks dřevěných pražců za pražce užití SB8 a náhrada vadných upevňovačů dle kategorizace včetně nových pryžových podložek pod patou kolejnice a polyetylenových podložek.

### **Štěrkové lože**

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože včetně využití recyklovaného kameniva ze stávajícího kolejového lože. Kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm (železniční štěrk) o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců. V místě podbíjení bude provedeno doplnění štěrkového lože z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm.

Drážní stezka bude upravena v celém rekonstruovaném úseku koleje.

### **Bezстыková kolej**

V současné době je kolej v uvedeném úseku stykovaná. Do bezстыkové koleje bude svařen celý výše uvedený úsek. Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů.

### **Zajištění prostorové polohy koleje**

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu ČD S3 – část třetí. Zajišťovací konzolové značky budou umístěny na samostatné kovovém sloupku uloženém na bet. základ v závislosti na místních podmínkách. Do parapetů mostů nebo propustků se osazují značky hřebové. Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Vzdálenost zajišťovacích značek od osy koleje by měly být v rozmezí 3.0 m – 10.0 m (ve výjimečných případech se souhlasem ST 2.2 m – 17.5 m).

### **Výstroj trati**

V místě rekonstrukce budou osazeny zajišťovací značky koleje cca 2ks na kovové sloupky do bet. základu dle předpisu S3 díl III.

Návěst konec nástupiště NA SAMOSTATNÉ TABULY do bet. patky 2x (umístění na začátku nástupiště v km 18,090 a na konci nástupiště v km 18,136)

Návěst vlak se blíží k zastávce NA OCELOVÉ KONSTRUKCI DO BET. PATEK 2x (umístění vpravo trati v km 17,390 a umístění vlevo trati -ve směru staničení- v km 18,836)

Návěst stoupání tratě bude NA SAMOSTATNÉ TABULY do bet. patky 1x



**SO 03-30-11.1 Železniční spodek**

V místě zastávky na druhé straně koleje bylo navrženo vsakovací žebro délky 88m o rozměrech 1,4 m/0,8 m. Vsakovací žebro je navrženo z důvodu zlepšení odtokových poměrů v místě zastávky. Dále bylo zřízeno vsakovací žebro mezi silnicí a přístupovým chodníkem na straně zastávky v délce 25 m.

Výplň vsakovacího žebra:

ZÁSYP ŽEBRA Z DRCENÉHO KAMENIVA 16/32

GEOTEXTILIE NA STĚNÁCH A DNU ŽEBRA

**SO 03-30-21.1 Nástupiště**

Je navrženo nástupiště s použitím prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v délce 46m (nástupiště bylo oproti PD prodlouženo o cca 1m z důvodu výroby bet. prefabrikátu typu H v délce pouze 2m), plocha 135,2m<sup>2</sup>. Šíře nástupiště je navržena 2,5 m s konstrukcí povrchu ze zámkové dlažby tl. 60mm. Zakončení tohoto povrchu je potom betonovým obrubníkem ABO 004 - 19. Spád nástupiště je jednostranný 2% se směrem vyspádování od koleje. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je v celé délce jednotná 1670 mm. Přístup na nástupiště z prostoru parkoviště P+R je navržen pro osoby s omezenou schopností pohybu přístupovým chodníkem se spádem 4,7% a 1,5% o ploše 101m<sup>2</sup>.

Hrana nástupiště bude tvořena nástupištním prefabrikátem typu H, které budou ukládány do maltového lože na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 12/15, minimální tloušťky 100 mm. Prefabrikáty mají na rubové straně zabudovány úchyty pro manipulaci a pokládku. Jednotlivé bloky jsou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které jsou zašroubovány do ocelových vložek (hmoždinek) s vnitřním závitem M 16. Tyto vložky jsou zabetonovány na rubové straně v horní části svislé rubové plochy. Prefabrikáty nástupištní zídky je nutné zasypat propustnou, nenamrzavou zeminou. Je také nutné provést opatření k zabránění vyplavování drobných zrn ložné vrstvy zpevněné plochy tvořené z dlažebních bloků nebo desek a to překrytím svislé styčné spáry (natavením asfaltového pásu nebo překrytím plastovou fólií apod.), nebo jejím utěsněním pružným tmelem. Zabrání se tím případnému poklesu dlažebních bloků nebo desek v místě styků prefabrikátů. Z důvodu zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátu nástupištní zídky při provádění hutnění zásypu je vhodné provést ukotvení prefabrikátu s podkladním betonem pomocí kotevních hřebíků z betonářské výztuže  $\varnothing$  16mm délky 750mm, procházející přes podkladní beton do podloží v místě vytvořených 2ks otvorů v prefabrikátu nástupištní zídky.

Skladba nástupiště a přístupu na nástupiště:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m

KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m

ŠTĚRKODRŤ FR. 0-32 tl. 0,15m

ZHUTNĚNÝ NENAMRZAVÝ MATERIÁL  $I_d=0.80$  100%PS, HUTNIT PO MAX 0.25m

Boční hrana nástupiště na začátku a na konci bude tvořena zídou z palisády o  $\varnothing$ 200/1500 mm s vnitřní dutinou 0,075m pro osazení zábradlí. Palisáda bude osazena do 1/3 své výšky opěrkami z betonu C 30/37. Délka palisády na začátku nástupiště je 1x 1,5m, na konci nástupiště je 1x 2,5m. Za rubem palisády bude osazena izolační fólie (plocha 2,25m<sup>2</sup> a 3,75m<sup>2</sup>) s perforovanou drenážní trubicí délky 4m ve spodní části, která bude vyvedena na terén.

Do palisády bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m (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 zářezku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Sloupky zábradlí budou ukotveny do palisády s vnitřní dutinou vyplněnou plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do palisády bude 1x1,71m. Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje je 2,5m za předpokladu dodržení ustanovení odstavce (7) vyhlášky č.177/1995 Sb.

Zábradlí bude rovněž od konce nástupiště k hraně přístřešku na nástupišti. Je zde navrženo ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m třímadlové. Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří zářezku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č.

398/2009 Sb. Zábradlí bude osazeno do bet. patek  $\varnothing$  0,3m C30/37-XC4,XF3. Celková délka tohoto zábradlí na nástupišti je 36,607m.

Služební schůdky nebudou na konci a začátku nástupiště osazeny dle požadavku vzneseném na poradě.

Lavičky, infotabule a 1xkoš je součástí SO přístřešku na nástupišti.

Úprava terénu za nástupištěm bude ve sklonu 1:1,5 a opatří se hydroosevem na ploše 28,912m<sup>2</sup>.

Nášlapná vrstva pochozích ploch musí mít součinitel smykového tření nejméně 0,5, popřípadě ve sklonu pak součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg  $\alpha$ .

### Zábradlí

Stupeň korozní agresivity podle ČSN EN ISO 12944-2 : C3 – střední

Požadovaná životnost vysoká

Zábradlí bude opatřeno protikorozi ochranou:

- otryskání povrchu na SA 3 (dle ČSN ISO 8501 – 1)
- metalizace slitinou Zn 85% - AL 15% (např. – Zinacor 850)
- na min. tl. 120  $\mu$ m (dle ČSN EN 22063)
- penetrační nátěr tl. 40  $\mu$ m na bázi epoxidové pryskyřice
- mezivrstva tl 100  $\mu$ m na bázi vysokosušinných nátěrových hmot
- vrchní polyuretanový nátěr tl. 280  $\mu$ m – bude proveden v jednotném odstínu RAL 7033
- ocel zn. 10 505
- materiál tr. 60/3mm a 22/2,6mm
- Maximální délka dilatačního bloku zábradlí je 6000mm
- sváry tr. budou o mocnosti 3mm
- zábradlí bude vsazováno do bet. patek z betonu C30/37-XC4,XF3

Charakteristické zatížení na zábradlí je uvažováno hodnotou 1,0 kN/m.

V případě požadavku na vodorovné zatížení zábradlí podle kategorie C5 – tabulka 6.12(CZ) v EC1, bude tato případná změna řešena v rámci realizační dokumentace.

Zábradelní zarážka není požadována.

### **Chráničky**

Z důvodu koordinace s projektem "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov (mimo) - Rudná u Prahy - Beroun (mimo)", který bude realizován později než tato dokumentace, budou v nástupišti umístěny dvě korugované chráničky DN150 v celé délce nástupiště dl. 46m.

### **Signální pásy, varovné pásy, vodící linie**

Varovný pás opticky a hmatově vnímatelný šíře 0,4m bude umístěn 0,8m 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 0,15m (vyznačí se část vodící linie blíže k nástupní hraně).

Signální pásy šíře 0,8m 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.

### **SO 03-32-21.1 Přístřešek na nástupišti**

Pro ochranu před povětrnostními vlivy je na nástupišti navrženo umístění zastávkového přístřešku. Přístřešek na nástupišti je navržen betonový „antivandal“, tvaru „U“ na betonovém základu 4,3/2,1/0,2m s vyztužením kari sítí oka 100/100mm průměr drátu 8mm a s podsypem štěrkodrti o tl. 0,4m. Kotvení konstrukce přístřešku se provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnících tj. zámková dlažba tl. 60mm. V přístřešku bude umístěn betonový koš, 2ks laviček a vitrína s informacemi pro cestující. Přístřešek bude výškově umístěn tak, aby odvodňovací otvory v dolní části přístřešku byly umístěny svojí spodní

částí na niveletě zámkové dlažby. Kapacita přístřešku vychází z celkového obratu cestujících dle údajů provozní technologie

### **SO 03-32-41.1 Orientační systém**

Návrh stavebního objektu zahrnuje prvky orientačního systému na nástupišti. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. 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 názvů žel. 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 umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu (ne lamely!!!) budou mít text i piktogramy bílé na modré podkladové fólii. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupiště. Ocelové konstrukce (dále jen OK) pro prvky informačního zařízení budou pozinkované. Betonové základy budou zhotoveny z betonu C 30/37- $\text{XC4, XF3}$  (C2,F.2)  $\text{Cl } 1,0 - D_{\text{max. 32-S1}}$  a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK. Spodní hrana základových patek bude uložena v nezámrazné hloubce. Horní úroveň základových patek, je nutno upravit dle místních podmínek, tak aby vyčnívala 50mm nad terén resp. povrch svahu. Povrch bude u stojek OK střechovitě vyspádován plastbetonem pro odtok vody. Vzhledem k výskytu inženýrských sítí je nutno před zahájením výkopových prací vytýčit jejich trasu.

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

Napájení a ovládání osvětlení nové zastávky se předpokládá z nového ovládacího a elektroměrného rozvaděče, který bude instalován v blízkosti zastávky. Nástupiště bude osvětlené 4 novými sklopnými stožárů o výšce 5,5m montovaných vetknutím. Kabelové výkopy budou v délce 62 m. Ovládání VO bude automatické (soumrakový spínač, spínací hodiny) s možností dálkového dohledu a ovládání z pracoviště dálkové obsluhy. K uzemnění osvětlovacích stožárů budou připojeny všechny ocelové části vybavení nástupiště (přístřešek, zábradlí) z důvodu blízkého vzdušného vedení VVN.

### **SO 03-33-61.1 Přípojka NN**

Přípojka NN bude realizována ze stávající trafostanice, nacházející se v km 18,764 mezi zastávkami Chýně a Chýně jih a vedena podél trati v délce 0,7 km. Přípojka bude ukončena v novém pilířovém rozvaděči, ze které bude napájeno osvětlení zastávky a veřejné osvětlení, včetně podružného měření pro potřeby SŽE a s možností dalšího odběru pro zabezpečovací zařízení.

## **Neželezniční část**

### **SO 03-33-60.2 Veřejné osvětlení**

Osvětlení přístupového chodníku a parkoviště bude z nového ovládacího a elektroměrného rozvaděče, který bude instalován v blízkosti nové zastávky. Napájení bude realizováno v rámci přípojky SO 03-33-61. Ovládání osvětlení bude plně automatické pomocí soumrakového spínače nebo spínacích hodin.

Z důvodu ochranného pásma vzdušného vedení VVN bude osvětlení přístupového chodníku zajištěno 2 osvětlovacími stožáry o výšce 8 m se 70 W výbojkovými svítidly. Parkoviště bude osvětleno 2 osvětlovacími stožáry o výšce 8 m se 150 W výbojkovými svítidly. K uzemnění osvětlovacích stožárů budou připojeny všechny ocelové části (zábradlí, přístřešky apod.). Kabelové výkopy budou v délce 112 m.

### **SO 03-30-81.2 Parkoviště P+R**

Parkoviště P+R (park and ride) je navrženo s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Je navrženo v násypu tak, aby bylo možné se výškově napojit s vjezdem na stávající komunikaci. Mezi stávající komunikací a částí přístupového chodníku k nástupišti je navržen

zelený pás šířky 3,95 m. Na základě vyjádření ČEZ Distribuce je možné umístit parkovací místa min. 5m od krajní hrany vodičů VVN.

Skladba zpevněné plochy a parkoviště:

vegetační tvárnice TBM 16-60 0,8/0,6/0,2 m.

kladecí vrstva tloušťky 0,05 m,

šterkodrť frakce 0 – 32 tloušťky 0,25 m,

zhuťný nenamrzavý materiál  $I_d = 0.80$  100% PS, hutnit po vrstvách max. 0.25 m.

odebrání ornice v tloušťce 0,2 m.

Na vjezdu na parkoviště bude konstrukce z:

ABS III 50,

ABVH III 50,

OK II 100,

ŠD 180.

Zároveň bude takto upravena vozovka v těsné blízkosti vjezdu na parkoviště. Kraj vozovky bude opatřen novým silničním obrubníkem.

U parkovacích míst bude zřízena opěrná zídka ze svahovek v délce 36 m výšky 1 m uložených na základ z betonu C16/20. Podél parkoviště v místě sloupu VVN a opěrné zdi bude ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m třímadlové. 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. Zábradlí bude osazeno do bet. patek  $\varnothing$  0,3m C30/37-XC4, XF3. Celková délka tohoto zábradlí je 63m.

### **Přístupový chodník**

Přístup z parkoviště P+R k nové železniční zastávce, tj. do prostoru nástupiště je zajištěn přístupovým chodníkem pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Přístupový chodník bude mít šířku 2,92m a je umístěn vpravo přilehlému parkovišti P+R a směrově kopíruje její průběh. Přístupový chodník bude mít příčný sklon 2% směrem na parkoviště P+R. Podélný sklon respektuje požadavky na maximální podélný sklon komunikací pro pěší. Podrobně viz výkresová část této dokumentace.

Přístup pro osoby na ortopedickém vozíku z plochy parkoviště na nástupiště bude zajištěn sníženým obrubníkem max. 2 cm nad plochou parkoviště v šířce 2,85 m, s příčným spádem 2%, umístěném 5 m od začátku nástupiště.

Skladba přístupového chodníku:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m

KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m

ŠTĚRKODRŤ FR. 0-32 tl. 0,15m

ZHUTNĚNÝ NENAMRZAVÝ MATERIÁL  $I_d=0.80$  100%PS, HUTNIT PO MAX 0.25m

Přístupový chodník je ohraničen obrubníky a zídkou z palisády. Na straně k parkovišti P+R bude silniční obrubník H25 a na druhé straně bude z části obrubník ABO 004-19 (oba budou uloženy do betonového lože C 16/20) a z části zídka z palisády o  $\varnothing 200/1500$  mm s vnitřní dutinou 0,075m pro osazení zábradlí. Palisáda bude osazena do 1/3 své výšky opěrkami z betonu C 30/37. Délka palisády je 1x 13,867m. Za rubem palisády bude osazena izolační fólie (plocha 20,7m<sup>2</sup>) s perforovanou drenážní trubicí délky 14m ve spodní části, která bude vyvedena na terén.

Přístupový chodník bude po pravé straně opatřen ocelovým trubkovým zábradlím výšky 1,1m třímadlovým, v celkové délce 40 m. Do palisády bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m třímadlové. 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 palisády s vnitřní dutinou vyplněnou plastbetonem. Celková délka zábradlí

osazeného do palisády bude 1x 14, 232m. Zábradlí v délce 25,768m bude osazeno do bet. patek Ø 0,3m C30/37-XC4, XF3.

Úprava terénu u přístupového chodníku bude ve sklonu 1:1,5 a opatří se hydroosevem.

### **SO 03-30-82.2 Přístřešek na kola**

Na základě požadavků středočeského 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 0,885m/ délky 0,965m/ šíře 0,05m lichoběžníkového tvaru s gumovým operníkem.

Ústí nad Labem, listopad 2013

Vypracoval: Ing. Kristýna Příhodová