



## PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ XII/2017

			ČÍSLO SOUPRAVY
ZMĚNA	DATUM	POPIS	

INVESTOR  <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Dílžďená 1003/7, Praha 1			
ZODP. PROJEKTANT ING. KAREL SMOLÍK		NAVRHL/VYPRACOVAL ING. DRAHOMÍRA SMOLÍKOVÁ	
		 ING. KAREL SMOLÍK ING. DRAHOMÍRA SMOLÍKOVÁ železnice & komunikace 751 22 OSEK NAD BEČVOU 383 tel:581 225 002 www:nort.cz e-mail:nort@nort.cz	
KRAJ VYSOČINA		POVĚŘENÝ OÚ SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU	
		OBEC VILÉMOVICE	
STAVBA:  <h2 style="text-align: center;">Rekonstrukce nástupišť na zastávkách trati Světlá nad Sázavou – Čerčany</h2>		ÚČEL PROJEKT / DSP	
		ARCH.ČÍSLO 170511	
		Č.REVIZE R1	
		DATUM X/2017	
		FORMÁT 22xA4	
		MĚŘÍTKO	
OBJEKT/SOUBOR:  <b>SO 1 - zast. Vilémovice</b> SO 1-01 – zast. Vilémovice, železniční svršek a spodek SO 1-02 – zast. Vilémovice, nástupiště SO 1-03 – zast. Vilémovice, přístupová komunikace		ČÁST  <h1 style="text-align: center;">E.</h1>	
TECHNICKÁ ZPRÁVA		PŘÍLOHA  <h1 style="text-align: center;">TZ-01</h1>	

## Obsah

<b>E. Stavební část</b>	<b>4</b>
<b>1. Popis a základní údaje o současném stavu</b>	<b>4</b>
1.1. Základní údaje	4
1.2. Výchozí podklady	5
1.3. Inženýrské sítě	6
1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení	6
1.5. Pozemky, majetkoprávní řešení	6
<b>E.1.1. Železniční svršek a spodek</b>	<b>7</b>
<b>SO 1-01- zast. Vilémovice, železniční svršek a spodek</b>	<b>7</b>
<b>SO 1-01.1 Železniční svršek</b>	<b>7</b>
<b>2. Popis stávajícího stavu SO 1-01.1</b>	<b>7</b>
2.1. Stávající železniční svršek	7
2.2. Směrové a sklonové poměry	8
<b>3. Popis nového stavu SO 1-01.1</b>	<b>8</b>
3.1. Požadavky na řešení železničního svršku	8
3.2. Geometrické parametry kolejí	8
3.3. Konstrukce železničního svršku	9
3.4. Bezstyková kolej	9
3.5. Izolované styky	9
3.6. Kolejové lože	9
3.7. Zajištění prostorové polohy koleje	10
3.8. Výstroj trati	10
<b>SO1-01.2 Železniční spodek</b>	<b>11</b>
<b>4. Popis stávajícího stavu SO 1-01.2</b>	<b>11</b>
<b>5. Popis nového stavu SO 1-01.2</b>	<b>11</b>
5.1. Přispávka zemního tělesa v místě přístupové komunikace a nástupiště	11
5.2. Odvodnění	12
<b>E.1.2 Nástupiště</b>	<b>12</b>
<b>SO 1-02- zast. Vilémovice, nástupiště</b>	<b>12</b>
<b>6. Popis stávajícího stavu SO 1-02</b>	<b>12</b>
<b>7. Popis nového stavu SO 1-02</b>	<b>12</b>
7.1. Požadavky na řešení nástupiště	12
7.2. Nástupiště	13
7.3. Technické vybavení nástupiště	14
7.4. Využití vyzískaného materiálu stávajícího nástupiště	15
<b>E.1.8 Pozemní komunikace</b>	<b>15</b>
<b>SO 1-03- zast. Vilémovice, přístupová komunikace</b>	<b>15</b>
<b>8. Popis stávajícího stavu SO 1-03</b>	<b>15</b>
<b>9. Popis nového stavu SO 1-03</b>	<b>15</b>
9.1. Požadavky na řešení přístupové komunikace	15
9.2. Návrh přístupové komunikace	16
<b>10. Řešení stavby dle technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace</b>	<b>17</b>
<b>11. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu</b>	<b>17</b>
<b>12. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace</b>	<b>18</b>
<b>13. Související objekty, části stavebního objektu</b>	<b>19</b>
<b>14. Přehled použitých výjimek</b>	<b>19</b>
<b>15. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace</b>	<b>19</b>

<b>16. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů</b>	<b>19</b>
<b>17. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení</b>	<b>20</b>
<b>18. Přehled vlastníků, správců majetku</b>	<b>21</b>
<b>19. Seznam použitých pojmů, značek a zkratk</b>	<b>21</b>
<b>20. Závěr</b>	<b>22</b>

## E. Stavební část

### 1. Popis a základní údaje o současném stavu

#### 1.1. Základní údaje

##### Stavba

##### Název

**Rekonstrukce nástupišť na zastávkách trati Světlá nad Sázavou - Čerčany**

##### **SO 1- zast. Vilémovice**

##### Místo stavby

Regionální dráha č. 212 (dle TTP 516A), železniční trať Světlá nad Sázavou - Čerčany  
Železniční zastávka Vilémovice v km 36,509-36,599 trati Světlá nad Sázavou - Čerčany  
Traťový úsek TÚ 1733 Kácov (mimo) – Světlá nad Sázavou (mimo)  
Definiční úsek DÚ 14 Ledče nad Sázavou – Světlá nad Sázavou

Jednokolejná trať neelektrifikovaná, stávající traťová rychlost 50km/h

Obec Vilémovice

k.ú. Vilémovice u Ledče nad Sázavou (782017), parc. č.644; č.213/15  
stávající přístřešek zastávky se nachází na pozemku parc. č. 636  
Kraj Vysočina

##### Investor

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7,  
110 00 Praha 1

##### zadavatel PD

Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc  
IČ- 70994234

##### Organizační jednotka

SŽDC, Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno

##### Hlavní projektant

Ing. Karel Smolík, N.O.R.T. – železnice & komunikace  
751 22 Osek n./Bečvou č.383  
IČ – 42963061, AO – 1200591, dopravní stavby

##### Rozsah dokumentace Projekt/ DSP

Zadáním projektanta je zpracování projektu na rekonstrukci nástupiště v železniční zastávce Vilémovice, které se nachází v km 36,509-36,599 trati Světlá nad Sázavou – Čerčany. Součástí rekonstrukce je řešení přístupové komunikace na nástupiště a k objektu zastávky. Stávající objekt zastávky včetně mobiliáře bude zachován, rekonstrukce byla provedena v roce 2011. Bude vybudováno nové osvětlení v prostorách zastávky.

Projekt stavby (DSP) je zpracován v souladu se schválenou přípravnou dokumentací, zadáním a podklady investora na zpracování dokumentace stavby včetně závěrů z jednání ke zpracování Projektu/ DSP a následných konzultací. Zápis z jednání dne 19.7.2017 je přílohou části H. Doklady.

Na vstupním jednání ke zpracování projektové dokumentace dne 19.7.2017 byla otevřena zástupcem dopravce České dráhy, a.s., otázka potřebné délky nástupiště v řešených zastávkách. Sdělení SŽDC, OZPŘ č.j. 33547/2017-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 17.8. 2017 aktualizuje zadanou délku nástupiště 85m na novou délku nástupní hrany 90m.

V souladu se schválenou přípravnou dokumentací (DUR) je respektováno zadané členění stavebních objektů na jednotlivé železniční zastávky, které jsou řešeny v rámci celé stavby. Ve stupni přípravné dokumentace bylo provedeno níže uvedené rozčlenění stavebního objektu **SO 1 – zast. Vilémovice** z důvodu zpracování nákladové části a v souladu s tím je v projektu rozpracována technická zpráva tohoto stavebního objektu takto:

SO 1-01 – zast. Vilémovice, železniční svršek a spodek

SO 1-02 – zast. Vilémovice, nástupiště

SO 1-03 – zast. Vilémovice, přístupová komunikace

Rekonstrukce osvětlení prostorů zastávky je řešena v rámci SO 1 v samostatné technické zprávě v části SO 1-04 – zast. Vilémovice, osvětlení.

Členění projektové dokumentace respektuje Směrnici generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění, je v souladu s vyhláškou č.146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb v platném znění.

## 1.2. Výchozí podklady

### *Podklady investora a projektanta*

- ❑ Schválená přípravná dokumentace zpracovaná fy Ing. Karel Smolík, N.O.R.T. 01/2013
- ❑ Posuzovací protokol č.j. 12564/2016-SŽDC-SSV-U1/Bař ze dne 24.11.2016
- ❑ Schvalovací protokol č.j. 3327/2017-SŽDC-06-Hor z ledna 2017
- ❑ Vyjádření č.j. 530/2013/OVZP-2 ze dne 8.2.2013 dle §15 odst.2 stavebního zákona – MÚ v Ledči nad Sázavou, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí
- ❑ Závazné stanovisko č.j, MSNS/5802/2013/OŽP ze dne 11.4.2013 vydané MěÚ Světlá nad Sázavou, OŽP
- ❑ Závazné stanovisko č.j, MSNS/6066/2013/OŽP ze dne 17.4.2013 vydané MěÚ Světlá nad Sázavou, OŽP
- ❑ Podklady investora na zpracování dokumentace stavby, technická dokumentace správce zařízení – Situace G- Oprava tratě Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou, zpracovatel společnost DMC Havlíčkův Brod s.r.o. 04/2016, informace o nástupišti ze dne 26.5.2017, evidenční list přejezdu v ekm 36,490 (P5883)
- ❑ Závěry z jednání ke zpracování projektu ze dne 19.7.2017, e-mailová komunikace
- ❑ Informace o stavebních a sousedících pozemcích dle KN v k.ú. Vilémovice u Ledče nad Sázavou
- ❑ Informace o podzemních sítích a zařízení investora SŽDC, OŘ Brno
- ❑ Informace o podzemním vedení a zařízení mimodrážních majitelů a správců inženýrských sítí, sítí a zařízení ve správě ČD - Telematika
- ❑ Geodetické podklady – zaměření + digitální výřez katastrální mapy zájmového území – zpracovatel SŽDC, SŽG Praha (11-12/2012); aktualizace zaměření stávajícího stavu, digitální výřez katastrální mapy zájmového území – zpracovatel Ing. David Kozlík (06/2017)
- ❑ Pochůzky a měření na místě samém
- ❑ Sdělení SŽDC, OZPŘ č.j. 33547/2017-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 17.8. 2017

*Obecné závazné právní předpisy, zejména:*

- ❑ Zákon č.183/2006 Sb., stavební zákon včetně jejich prováděcích vyhlášek v platném znění, včetně souvisejících předpisů
- ❑ Zákon č.266/1994 Sb. o drahách, v platném znění včetně prováděcích vyhlášek v platném znění
- ❑ Vyhláška č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění
- ❑ Vyhláška č.146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb v platném znění
- ❑ Vyhláška č.499/2006 Sb. o dokumentaci staveb v platném znění

*Normy a předpisy:*

- ❑ Směrnice generálního ředitele č.11/2006 - „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění
- ❑ Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ; TKP staveb státních drah; drážní předpisy, směrnice, opatření SŽDC a ČD, vyhlášky MD ČR, vzorové listy

### **1.3. Inženýrské sítě**

Řešení přeložek, příp. křížení stávajících inženýrských sítí v místě stavby jsou souhrnně řešeny v Souhrnné technické zprávě B.1. V koordinační situaci jsou zakresleny sítě drážních a mimodrážních vlastníků a správců.

V blízkosti potrubí, kabelů a jiných podzemních a nadzemních inženýrských sítí je nutno zemní práce provádět s maximální opatrností. Práce v ochranném pásmu inženýrských sítí mohou být prováděny pouze za správcem stanovených podmínek a pod jeho dozorem, pokud si to vyžádal. Informativní zákres sítí proveden v situaci 1-02, nutno ověřit skutečnou polohu vytýčením.

### **1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení**

Geodetickým podkladem projekční práce je účelová mapa, která byla zaměřena a zpracována v rámci přípravné dokumentace SŽDC, Správou železniční geodézie Praha, pracoviště Praha, 11/2012-01/2013.

Pro zpracování projektu je provedena aktualizace zaměření stávajícího stavu a účelová mapa, která byla zpracována v červnu 2017. Zeměměřické činnosti zajistil Ing. David Kozlík se sídlem podnikání v Havlíčkově Brodě (příloha I. - Geodetická dokumentace).

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.). Tyto údaje nejsou opakovaně uváděny na jednotlivých výkresech.

Km polohy jsou vztaženy k hm 36,4. Rekonstrukcí nedojde ke změně stávajícího staničení.

### **1.5. Pozemky, majetkoprávní řešení**

Stavební práce na SO 01 budou realizovány na pozemcích, které se nachází **v katastrálním území Vilémovice u Ledče nad Sázavou (782017)**, obec Vilémovice.

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa
<b>644</b>	ostatní plocha	Česká republika	SŽDC	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
<b>213/15</b>	lesní pozemek	Václav Vacek; SJM Miloslav+Naděžda Vackovi		Vilémovice č.p.30, 584 01 Ledec n.S. *) Vilémovice č.p.50, 584 01 Ledec n.S. *)
<b>636</b>	ostatní plocha	Obec Vilémovice		Obec Vilémovice, č.p.9,58401 Ledec n.S. *)

\*) Ledec nad Sázavou

Stěžejní část stavebního objektu SO 1 je realizována na drážním pozemku. Drážními pozemky jsou v dokumentaci myšleny pozemky ve vlastnictví ČR, právo hospodařit s tímto majetkem má Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Požadavek obce na ponechání jedné vzrostlé lípy v místě zastávky si vyžádá vést trasu přístupové komunikace k nástupišti se zásahem na sousedící lesní pozemek **parc. č. 213/15**, k.ú. Vilémovice u Ledče nad Sázavou (782017), obec Vilémovice. Na tomto pozemku bude vybudována část přístupové komunikace na nástupiště včetně úprav zemního tělesa přístupové komunikace a nástupiště. Na předmětném pozemku se nachází i část stávajícího přístřešku pro cestující (čekárny). V rámci této stavby je navržen trvalý zábor pozemku parc. č. 213/15 o předpokládané výměře cca 64m<sup>2</sup>.

Část přístupové komunikace ke stávajícímu přístřešku zasahuje cca 1m<sup>2</sup> na pozemek **p.č. 636**, k.ú. Vilémovice u Ledče nad Sázavou. Na tomto pozemku se nachází stávající přístřešek zastávky. V rámci stavby je navržen trvalý zábor pozemku parc. č. 636 o předpokládané výměře cca 20m<sup>2</sup>. Tato výměra zahrnuje i objekt čekárny.

Stavba si vyžádá trvalý zábor pozemku parc. č. 213/15 o předpokládané výměře cca 64m<sup>2</sup> a trvalý zábor pozemku parc. č. 636 o předpokládané výměře cca 20m<sup>2</sup>.

Souhrnně jsou pozemky a požadavky na výkup pozemků řešeny v Průvodní zprávě, A.1.b), v Souhrnné technické zprávě, B.1.7. Majetkoprávní jednání s vlastníky pozemků, kterými jsou rodina Vackových a Obec Vilémovice, jsou vedena v průběhu zpracování Projekt/DSP, Smlouvy zakládající právo provést stavbu řeší i podmínky odkupu shora uvedených pozemků.

### E.1.1. Železniční svršek a spodek

#### SO 1-01- zast. Vilémovice, železniční svršek a spodek

##### SO 1-01.1 Železniční svršek

#### 2. Popis stávajícího stavu SO 1-01.1

Rekonstrukcí GPK dotčený úsek koleje se nachází v km 36,360 – 36,640 trati Světlá nad Sázavou – Čerčany.

V km 36,490 se nachází úrovněvé křížení s polní cestou (P 5883) – rekonstrukce přejezdu není předmětem zadání Projektu. Stávající nástupiště se nachází v rozhledovém poli na přejezdu. Rekonstruovaná stavba ovlivní stávající rozhledové poměry na přejezdu minimálně (osvětlovací stožáry, třímadlové zábradlí).

#### 2.1. Stávající železniční svršek

Železniční svršek v úseku GPK a nového nástupiště tvoří:

- kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB5, rozdělení pražců „c“,
- rozponové podkladnice, tuhé upevnění kolejnic



Z důvodu zřízení bezстыkové koleje jsou namontovány pražcové kotvy na každém 3. pražci.

## 2.2. Směrové a sklonové poměry

Směrové a sklonové poměry jsou uvedeny dle podkladů dodaných správcem SŽDC, OŘ Brno, pro zapracování stávajícího stavu do projektu stavby – opravné práce na trati Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou byly provedeny v 04/ 2016.

Směrové poměry – kolej je vedena v km 36,375 380 – 36,614 221 v levostranném směrovém oblouku  $R=293,3\text{m}$ ,  $D=99\text{mm}$ , délka přechodnic  $L_k = 62\text{m}$ ,  $L_k=48\text{m}$ ; před a za obloukem navazují přímé.

### Sklonové poměry

- do km 36,387 452 kolej klesá ve sklonu 0,647‰.
- km 36,387 452 – 36,513 633 kolej klesá ve sklonu 0,666‰
- km 36,513 633 – 36,651 762 kolej klesá ve sklonu 1,751‰
- od km 36,651 762 kolej klesá ve sklonu 3,637‰.

Kolej je bezстыková, stávající traťová rychlost 50km/h (stávající nejvyšší traťová rychlost v úseku Ledec nad Sázavou-Světlá nad Sázavou je 60km/h). Od 1.7.2017 je v zastávce Vilémovice ze směru od Světlé nad Sázavou rychlost 20km/h (trvalé omezení).

## 3. Popis nového stavu SO 1-01.1

V souladu se zadáním a závěry jednání ke zpracování projektu stavby je uvažována rekonstrukce geometrické polohy koleje v úseku km<sub>36,360</sub> – 36,640 (podbití ASP). V km 36,500-36,620 se provede strojní pročištění kolejového lože s technologií bez snášení kolejového roštu.

V místě přejezdu v km 36,490 se z důvodu rekonstrukce GPK provede snesení vnitřních přejezdových panelů a odstranění živice vně koleje po obou stranách přejezdu. Po podbití koleje ASP se přejezd uvede do původního stavu. Rekonstrukce přejezdu není předmětem zadání této projektové dokumentace.

### 3.1. Požadavky na řešení železničního svršku

- navrhnout směrový oblouk v oblasti nástupiště s parametry  $R=300\text{m}$ ,  $D=67\text{mm}$ , požadovaná rychlost 60km/h – požadavek investora, který byl dán na jednání dne 19.7.2017 ( Zápís z jednání je doložen v dokladové části)
- strojní pročištění stávajícího kolejového lože v km 36,500-36,620
- provést podbití koleje v oblasti nástupiště včetně doplnění kolejového lože do předepsaného profilu v km 36,360 – 36,640

### 3.2. Geometrické parametry kolejí

#### Směrové poměry

Kolej je navržena v km 36,383 944 – 36,612 843 v levostranném směrovém oblouku  $R=300\text{m}$ , převýšení je sníženo na  $D=67\text{mm}$ , délka symetrických přechodnic je navržena  $L_k = 41\text{m}$ ; před a za obloukem navazují přímé. Dané geometrické parametry koleje umožní požadovanou traťovou rychlost  $v=60\text{km/h}$ .



### Sklonové poměry

- km 36,320 000 – 36,480 000 kolej klesá ve sklonu 0,400‰.
- km 36,480 000 – 36,654 812 kolej klesá ve sklonu 1,846‰.

Sklonové a směrové poměry jsou zřejmé z podélného profilu koleje – výkres 2-01.

Kóty nivelety koleje č.1 jsou uvažovány v temenech nepřevýšených kolejnicových pásů.

Po pročištění kolejového lože a doplnění nového kolejového lože do projektované nivelety bude provedeno podbití koleje ASP v úseku cca 280m, v km 36,360-36,640 včetně nezbytných výběhů.

### **3.3. Konstrukce železničního svršku**

Stávající soustava železničního svršku v dotčeném úseku koleje je zachována:

- kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB5, rozdělení pražců „c“,
- rozponové podkladnice, tuhé upevnění kolejnic

Z důvodu zřízení bezстыkové koleje bude po rekonstrukci GPK provedena opětovná montáž stávajících demontovaných pražcových kotev na každém 3. pražci.

### **3.4. Bezстыková kolej**

Kolej je bezстыková. Provádění prací v bezстыkové koleji se řídí zejména předpisem SŽDC S3/2 a TKP staveb státních drah. Strojní čištění KL a následné podbití koleje ASP (po provedené rekonstrukci GPK a dosypání kolejového lože do požadovaného profilu) bude provedeno v přípustných teplotách kolejnic v souladu s předpisem SŽDC S3/2.

Před uvedením do trvalého provozu (po následném podbití) provede správce PPK (SŽG Olomouc) na základě objednávky zhotovitele stavby měření PPK jako nezadatelnou činnost financovanou z nákladů stavby.

Dle směrnice SŽDC č.55, čl. 3.2. patří toto kontrolní měření mezi výkony, které provádí OJ SŽDC jako určené (nemohou být provedeny zhotovitelem) práce pro zhotovitele, prováděné jako součást dodávky díla pro zhotovitele stavby financované z rozpočtu stavby.

### **3.5. Izolované styky**

Izolované styky v úseku rekonstrukce GPK nebudou stavbou dotčeny.

### **3.6. Kolejové lože**

V rámci stavby se provede strojní pročištění stávajícího kolejového šterku v km 36,500-36,620 s technologií bez snášení kolejového roštu.

Při rekonstrukci GPK v daném úseku (km 36,360 – 36,640) je uvažováno pouze dosypání kolejového šterku do požadovaného profilu. Pro doplnění kolejového šterku bude použito nové přírodní, drcené, hutné kameniva frakce 32/63mm s plynulou křivkou zrnitosti, tř.BI v předepsané kvalitě.

Kamenivo pro kolejové lože musí splňovat podmínky uvedené v ČSN EN 13450 včetně národní přílohy NA a doplňující podmínky uvedené v Obecných technických podmínkách č.j. 59 110/2004-013– Kamenivo pro kolejové lože železničních drah ve znění změny 1 č.j. 23 155/06-OP s účinností od 1.8.2006.

Pokud tyto OTP nestanovují jinak, řídí se dodávka a kontrola kameniva ČSN 72 1511 a ČSN 72 1512. Ustanovení tohoto předpisu je nutno dodržet.

V km 36,509 a 36,599, tj. na koncích nástupiště ukončeného schody do úrovně drážní stezky, se provede rekonstrukce drážní stezky s plynulým napojením na přilehlý úsek této stezky. Pro rekonstruované drážní stezky se použije drcené kamenivo frakce 4-16mm v tloušťce 0,10m.

### 3.7. Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy kolejí se řídí předpisem SŽDC S3, díl třetí. Při realizaci stavby bude provedeno osazení nových zajišťovacích značek v rekonstruovaném úseku GPK km 36,360-36,640. Vzdálenost zajišťovacích značek max.60m; značky není nutné umisťovat do charakteristických bodů koleje.

Zpracování projektové dokumentace na zajištění prostorové polohy koleje je nutno řešit smluvně mezi investorem a zhotovitelem stavby. Vlastní dokumentace zajištění prostorové polohy stavby není součástí projektu, orientační náklady na zpracování této dokumentace a na fyzické zřízení zajišťovacích značek jsou zahrnuty v rozpočtu SO 1-01.

Zhotovitelem vypracovaný projekt zajištění PPK musí odsouhlasit správce PPK. Zhotovitel stavby předá v rámci dokumentace skutečného provedení podklady o zajištění prostorové polohy koleje.

### 3.8. Výstroj trati

Bude provedeno osazení návěstí „Vlak se blíží k zastávce“ a „Konec nástupiště“ a hektometr v km 36,5; stávající návěsti budou demontovány. Demontovaná výstroj trati bude dle požadavku správce zařízení odvezena do žst. Světlá nad Sázavou.

Návěst „Vlak se blíží k zastávce“ bude umístěna nejméně 400m před návěstí „Konec nástupiště“ tj. v km 36,199 a v km 36,909 vždy vpravo trati ve směru jízdy.

Návěst „Konec nástupiště“ bude umístěna v km 36,509 a v km 36,599 vždy vpravo trati ve směru jízdy.

Podmínky na zřizování a umístění návěstí na trati provozované SŽDC jsou dány předpisem SŽDC D1 – Dopravní a návěstní předpis.

Osazení tabule s označením názvu zastávky je navrženo vpravo trati ve směru jízdy, nejméně 100m před začátkem nástupiště. Tabule s označením názvu zastávky budou provedeny v základní nereflexivní úpravě. Požadavky na umístění nápisů na tabulích zastávek včetně technických a grafických požadavků jsou dány TNŽ 73 6390 (novelizované v souladu se Směrnicí SŽDC č.118 včetně Grafického manuálu).

Nový hektometrovník bude osazen v km 36,5 vlevo koleje ve směru stoupající kilometráže trati. Použije se prefabrikovaný železobetonový staničník. Z hlediska rozměrů, požadavku na umístění, vyhotovení, upevnění a číselné provedení bude staničník odpovídat předpisu SŽDC M21- Předpis pro staničení železničních tratí. Poloha pro osazení staničníku se vytýčí s přesností  $\pm 1m$ .

Nová hranice drážního pozemku se v lomových bodech vyznačí v terénu železobetonovými mezníky. Z hlediska rozměrů, tvaru, způsobu provedení a vyznačení číselných údajů bude hektometrovník a mezník odpovídat TNŽ 73 6395.

Výrobky pro zařízení trati musí mít schválené TPD pro tratě SŽDC.

V době zpracování projektu nejsou dány jiné požadavky na řešení nové výstroje trati.

## SO1-01.2 Železniční spodek

### **4. Popis stávajícího stavu SO 1-01.2**

Trat' je vedena v místě stavby v náspu. Stávající sypané nástupiště se nachází vlevo trati v km 36,490 – 36,550. V km 36,461 se nachází mostní objekt, který nebude stavbou dotčen.

### **5. Popis nového stavu SO 1-01.2**

Stavba vnějšího nástupiště u koleje č.1 v km 36,509 – 36,599 včetně přístupové komunikace od přístřešku pro cestující na začátek nástupiště v km 36,509 si vyžádá rozšíření stávajícího zemního tělesa v náspu v minimálním rozsahu.

Návrh rozsahu přisypávky zemního tělesa je zřejmý z výkresu č. 1-02 Podrobná situace-zastávka Vilémovice, ze Vzorového příčného řezu č. 3-01 a z příčných pracovních řezů výkres č. 3-02.

#### **5.1. Přisypávka zemního tělesa v místě přístupové komunikace a nástupiště**

Vybudování přístupové komunikace na nástupiště si vyžádá vlevo trati od km 36,497 (vztaženo ke kilometrůžce trati) po začátek nástupiště v km 36,509 a následně v celé délce nástupiště, provést přisypávku stávajícího zemního tělesa v minimálním rozsahu. Sklon svahu náspu přístupové komunikace cca na délce 12m bude na vnější i vnitřní straně přístupové komunikace ve sklonu 1:1,75. Sklon svahu náspu tělesa nástupiště bude ve sklonu 1:1,75 v celé délce. Na vnitřní straně, směrem ke koleji, bude svah tělesa přístupové komunikace napojen do úrovně drážní stezky.

Před přisypávkou zemního tělesa se upraví podloží – z povrchu terénu se odstraní vegetace, ornice. Podloží ze zemin soudržných a nesoudržných se přehutní na míru zhutnění dle TKP.

Vybuduje se konsolidační vrstva tl.min. 0,30m - sypanina ze šterkodrtě. Materiál konsolidační vrstvy musí být velmi dobře propustný, nenamrzavý a objemově stálý.

Pro zajištění stability přisypávky se vytvoří svahový stupeň min. šířky 1,00 m a v příčném sklonu 1 až 2 %. Maximální výška stupňů je 0,40 m. Svahový stupeň se zhutní v souladu s TKP (tvar svahového stupně závisí na možnostech použitých hutnících prostředků zhotovitele stavby). V případě, že se při realizaci stavby vyskytne nekonsolidovaná přisypávka (výzisk z čištění kolejového lože, apod.), bude tato přisypávka odstraněna a svahový stupeň se založí v konsolidované části náspu.

Přisypávka ke stávajícímu svahu náspu se provede tak, aby výsledný tvar působil jako homogenní zemní konstrukce a splňovala požadavky na celkovou únosnost a stabilitu.

Je navržena přisypávka z nesoudržné zeminy, lze využít výzisk ze sypaného nástupiště.

Šířka přisypávky nového tělesa od svislé hrany svahového stupně bude cca 1,50 m. Šířku přisypávky lze zmenšit až na výjimečnou hodnotu 0,80 m při dokonalém zhutnění a zajištění celkové únosnosti a stability konstrukce.

Vegetační ochrana upravených svahů zemního tělesa se provede rozprostřením sejmuté ornice v rámci stavby a následným osetím travním semenem. V období nedostatečných dešťových srážek je nutno nově vegetačně chráněné plochy zavlažovat. Požadavky na vegetační ochranu a následnou údržbu řeší Vzorové listy železničního spodku Ž 5.1 Ochrana zemních svahů.

## 5.2. Odvodnění

Odvedení srážkové vody z povrchu nástupiště bude zajištěno podélným sklonem nástupištních desek vyspádovaných v příčném sklonu 1% směrem od koleje na svah drážního tělesa.

V místě napojení přístupové komunikace ke stávajícímu objektu čekárny bude zajištěno odvedení srážkové vody mimo objekt zastávky na terén příčným spádováním betonové zámkové dlažby.

Vzhledem k tomu, že vpravo koleje je otevřené kolejové lože a trať je vedena v náspu, není řešeno v souladu se schválenou přípravnou dokumentací v rámci této stavby odvodnění koleje v úseku nástupiště. Navržené řešení nepředpokládá zhoršení odtokových poměrů v dané lokalitě.

Zemní práce mohou být zahájeny až po zjištění a vytyčení polohy všech inženýrských sítí a udělení souhlasu všech dotčených organizací. Při provádění zemních prací je nutno počítat s důsledky nepříznivých vnějších účinků (mráz, vodní příval apod.)

## E.1.2 Nástupiště

### SO 1-02- zast. Vilémovice, nástupiště

## 6. Popis stávajícího stavu SO 1-02

Stávající úroňové nástupiště v zastávce Vilémovice se nyní nachází v km 36,490 – 36,550. Sypané nástupiště bez pevné nástupní hrany v délce 60m bude sneseno.

V současné době se nachází v prostoru zastávky jedna vzrostlá lípa, která bude dle požadavku zastupitelstva obce Vilémovice ponechána. Nová lípa, jejíž výsadbu provedla v roce 2011 obec Vilémovice v trase nástupiště, bude v souladu se stanoviskem starosty obce v rámci stavby přesazena dle dispozic obce.

Materiál vyzískaný ze stávající konstrukce nástupiště (drt') bude využit v rámci stavby pro přisypávku zemního tělesa náspu v úseku přístupové komunikace a nástupiště, pro výškovou úpravu tělesa nástupiště.

## 7. Popis nového stavu SO 1-02

Stávající sypané nástupiště bude rekonstruováno vnějším nezastřešeným nástupištěm typu SUDOP +550mm nad spojnici TK.

Návrh řešení nástupiště a přístupové komunikace je zřejmý z výkresů 1-02.

### 7.1. Požadavky na řešení nástupiště

- navrhnout vlevo koleje nezastřešené nástupiště konstrukce typu SUDOP s výškou nástupní hrany 550mm nad spojnici TK přilehlé koleje, délka nástupní hrany 90m, šířka nástupiště 3m; konzolové nástupištní desky ošetřit protiskluzovým nátěrem
- vybudovat bezbariérový přístup na nástupiště
- navrhnout výškové napojení nástupiště na stávající přístřešek tak, aby byl zajištěn bezbariérový vstup do objektu zastávky

## 7.2. Nástupiště

Z důvodu zachování vzrostlé lípy v blízkosti přístřešku byl proveden odsun začátku rekonstruovaného nástupiště do km 36,509.

Stávající sypané nástupiště bude rekonstruováno v km 36,509-36,599 vnějším nezastřešeným nástupištěm vlevo koleje č.1:

- výška nástupní hrany 550mm nad spojnici TK,
- vzdálenost nástupištní hrany od osy přilehlé koleje je 1680mm,
- šířka nástupiště 3,00m (bez provozu motorových vozíků).

Nástupní hrana je navržena dle Sdělení SŽDC, OZPŘ č.j. 33547/2017-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 17.8. 2017 v délce 90m, požadována ze strany investora změna proti přípravné dokumentaci.

Nová nástupní hrana je v souladu se schválenou přípravnou dokumentací a zadáním stavebníka situována u koleje ve směrovém oblouku o poloměru  $R = 300\text{m}$ ,  $D = 67\text{mm}$ , požadované prodloužení je provedeno v konci nástupiště, tj. v km 36,509-36,599, kolej u nástupiště klesá ve sklonu  $-1,846\text{‰}$ .

Dle zadání projektu a závěru jednání ze dne 19.7.2017 je rozpracována konstrukce nástupiště typu SUDOP s nástupištními zídkami z úložných bloků U95 a z nástupištních tvárnic Tischer.

Konstrukce nástupiště typu SUDOP je tvořena:

- konzolovými nástupištními deskami KS 230 s protiskluzovou povrchovou úpravou, s varovným pásem šířky 400mm (varovný pás sloučený s vodící linií po celé délce nástupní hrany)
- nástupištními zídkami z úložných bloků U 95 osazených v osových vzdálenostech 1,000 m
- nástupištními tvárnicemi Tischer

Vzdálenost líce nástupištní tvárnice a horní části úložného bloku od osy koleje je navržena 2100 mm, vyložení konzolových nástupištních desek je 397mm.

Na nenástupní straně jsou nástupištní desky uloženy na tvárnici Tischer, prostor za konci nástupištních desek je zpevněn zámkovou dlažbou. Konstrukce zámkové dlažby je shodná se skladbou zámkové dlažby přístupové komunikace (z výkresu č. 3-01 vzorový příčný řez).

Skladba konstrukčních vrstev betonové zámkové dlažby :

Zámková dlažba betonová	80mm
Pískové lože	30mm
Stabilizace cementem	100mm
Štěrkodrt' fr.0-22mm	180mm

Nástupištní plocha šířky 3,0m je vyspádovaná v příčném sklonu 1% směrem od koleje. Spádování nástupištní plochy směrem od koleje zajistí odvedení srážkové vody z nástupiště na svah mírného náspu.

V km 36,509 bude na straně nástupiště odvrácené od koleje provedena podesta navazující na šikmou přístupovou komunikaci na nástupiště. Šikmá přístupová komunikace zajistí bezbariérový přístup na nástupiště, je řešena v rámci části SO 1-03 zast. Vilémovice, přístupová komunikace.

Čelo nástupiště v km 36,509 a konec nástupiště v km 36,599 jsou ukončeny schody v šířce 1,0m do úrovně drážní stezky (z tvárníc Tischer, 3 schody); jsou určeny pouze pro pracovníky dráhy. Na konci nástupiště bude zřízeno ochranné ocelové zábradlí v kolmém směru, v zámkové dlažbě bude proveden varovný pás šířky 400mm včetně vodící linie (prostor nepřístupný veřejnosti). Detailně je řešeno ve výkresu č. 4-01. Zákaz vstupu a průchodu cestujících bude označen předepsanými piktogramy.

Ochranné zábradlí bude zřízeno na volném okraji pochůzných ploch v celé délce vnějšího nástupiště u koleje č.1, v kolmém směru z čela nástupiště v km 36,509 a v konci nástupiště v km 36,599. Ochranné zábradlí se ukončí z čela a v konci nástupiště kolmo na osu koleje ve vzdálenosti 3100 mm od osy koleje, dále navazují služební schody.

Zábradlí je navrženo ocelové třímadlové, madla a svislé stojky budou provedeny z trubek profilu 48mm. Výška zábradlí je navržena 1,10 m, osová vzdálenost svislých stojek je 1,75m.

Stojky zábradlí budou kotveny na základovou patku velikosti 0,30 x 0,30 m, hloubky cca 0,90 m. Kotvení je navrženo vždy dvěma mechanickými nebo chemickými kotvami M 12. Zábradlí bude dilatováno po max. úsecích 25 m.

Spodní příčel zábradlí ve výšce 0,100-0,250m nad zpevněnou pochozí plochou bude tvořit záražku pro bílou hůl.

Ocelová konstrukce zábradlí je navržena z oceli tř. 11 373.

Protikorozi ochrana bude provedena dle předpisu SŽDC S 5/4 a dalších aktuálních předpisů souvisejících. Stupeň korozi agresivity C3, požadovaná záruční doba 5let, životnost min. 20let.

Skladba nátěrů ocelové konstrukce je navržena pro třetí stupeň korozi agresivity prostředí:

S 2132 - barva syntetická základní antikorozi

S 2071 - email syntetický univerzální rychleschnoucí

Nátěr ocelové konstrukce bude proveden ve třech vrstvách, z toho jedna vrstva bude barvou základní. Barevný odstín zámečnických prací (zábradlí) bude dle požadavku investora.

Dle ČSN 73 2601 - Provádění ocelových konstrukcí je konstrukce zařazena do výrobní skupiny "B". Požadavky na konstrukci a uspořádání zábradlí a madla jsou dány ČSN 74 3305 a TNŽ 73 6334.

Nové nástupiště bude opatřeno bezpečnostním a varovným značením ve smyslu vyhl. 398/2009Sb., detailněji je popsáno v bodě 10. této TZ - Řešení stavby dle technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

### 7.3. Technické vybavení nástupiště

Ve střední části nástupiště bude osazena tabule s označením názvu zastávky a v místě přístupu na nástupiště orientační tabule s údajem o směru trati. Orientační tabule a tabule s označením názvu zastávky budou osazeny tak, aby byla zachována volná šířka nástupiště 3,0m. Tabule jsou umístěny na samostatných ocelových sloupcích ukotvených do betonových patek. Umístění je zřejmé ze situace 1-02, detailně je orientační systém zpracován ve výkresu č. 5-01.

Tabule s označením názvu zastávky budou provedeny v základní nereflexivní úpravě. Požadavky na umístění nápisů na tabulích zastávek včetně technických a grafických požadavků jsou dány TNŽ 73 6390 (novelizované v souladu se Směrnicí SŽDC č.118 včetně Grafického manuálu).

Označení názvu zastávky, orientační tabule a piktogramy jsou zahrnuty v nákladové části SO 1-02.



Mobiliář, tj. lavička a odpadkový koš, budou osazeny na nástupišti tak, aby byla zachována volná šířka nástupiště 2,5m. Umístění je uvažováno v první polovině nástupiště ve směru přístupu na nástupiště.

Lavice venkovní je navržena vzhledem k charakteru dané lokality z materiálu v kombinaci ocel a dřevo. Je uvažována podnož z ocele s povrchovou úpravou žárovým zinkováním a sedák z dřevěných hranolů. Povrch dřevěných prvků lze provést v přírodním odstínu, bude opatřen impregnací proti povětrnostním vlivům, proti plísní a dřevokaznému hmyzu. Lavice bude mít přípravu na kotvení do betonových patek.

Odpadkový koš venkovní je rovněž uvažován v kombinaci ocel a dřevo. Kovový koš bude obložený dřevem s vyjímatelnou pozinkovou vložkou, součástí bude výklopná uzamykací stříška. Povrchová úprava ocelových částí žárový zinek. Dřevo bude opatřeno impregnací proti povětrnostním vlivům, proti plísní a dřevokaznému hmyzu. Doporučujeme koš, který má ve spodní části kovové konstrukce a v pozinkované vložce provedeny otvory pro odtok vody. Předpokládaný objem 90l. Koš bude mít přípravu na kotvení do betonových patek.

Osvětlení nástupiště a přístupové komunikace je zajištěno osazením 7ks sklopných perónních stožárů – je řešeno v samostatné části SO 1-04 zast. Vilémovice, osvětlení.

#### Nádoba na posypový materiál

V prostorách zastávky bude dle požadavku správce zařízení umístěna nádoba na posypový materiál cca o objemu 500l. Je uvažována nádoba z vyztuženého plastu, která má vysokou odolnost proti povětrnostním vlivům, proti mrazu i vysokým teplotám a zajistí dlouhodobé skladování posypového materiálu ve venkovním prostředí. Nádoba bude mít uzamykatelné víko. Umístění nádoby v zastávce si určí správce zařízení.

### **7.4. Využití vyzískaného materiálu stávajícího nástupiště**

Odtěžený násypový materiál tělesa ze stávajícího sypaného nástupiště lze využít v rámci této stavby pro přisypávku zemního tělesa v místě nové přístupové komunikace a výškovou úpravu tělesa nového nástupiště, musí být ověřena vhodnost a ekologická nezávadnost vyzískaného materiálu.

## **E.1.8 Pozemní komunikace**

### **SO 1-03- zast. Vilémovice, přístupová komunikace**

### **8. Popis stávajícího stavu SO 1-03**

Stávající zpevněná plocha před objektem zastávky je tvořena betonovou zámkovou dlažbou a byla nově vybudována v rámci rekonstrukce přístřešku (2011). Výškově je oddělena schodkem od podlahy přístřešku.

### **9. Popis nového stavu SO 1-03**

#### **9.1. Požadavky na řešení přístupové komunikace**

- vybudovat bezbariérový přístup na nástupiště s napojením na stávající plochu u přístřešku pro cestující



- výškově řešit stávající zpevněnou plochu před přístřeškem tak, aby zajistila bezbariérový vstup do objektu čekárny

## 9.2. Návrh přístupové komunikace

Ponechání jedné vzrostlé lípy v prostoru zastávky si vyžádá z důvodu zachování volného schůdného a manipulačního prostoru vést trasu přístupové komunikace od přístřešku k novému nástupišti za touto lipou, tj. na straně odvrácené od koleje.

Šikmá přístupová komunikace je navržena v km 36,497 – 36,509, je plynule napojena podestou na zadní nenástupní hranu vnějšího nástupiště v km 36,509.

U objektu zastávky bude plynule výškově napojena na zpevněnou plochu ze zámkové dlažby. Tato zpevněná plocha byla vybudována při rekonstrukci přístřešku v km 36,495 v roce 2011. V rámci stavby bude zámková dlažba demontována a po výškové úpravě (doplnění podkladní vrstvy ŠD tl.0,17m) bude provedena opětovně tak, aby plynule navázala na úroveň podlahy přístřešku a zajistila bezbariérový vstup do čekárny. Plynulé napojení přístupové komunikace na polní cestu se provede dosypáním drtí.

Z důvodu zvýšení nivelety přístupové komunikace na nástupiště bude provedena vlevo trati na úseku cca 12m (v km 36,497–36,509) přísypávka stávajícího zemního tělesa do projektovaných parametrů (je popsáno v bodě 5.1. této TZ).

Šikmá přístupová komunikace je navržena ve sklonu 2,13% s plynulým napojením na pochůznou plochu nástupiště v km 36,509. Pochůzná plocha přístupové komunikace bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou v celkové šířce 2,0m. Kritéria protiskluznosti jsou uvedena v ČSN 74 45 05.

### Skladba konstrukčních vrstev zámkové dlažby :

Zámková dlažba betonová	80mm
Pískové lože	30mm
Stabilizace cementem	100mm
Štěrkodrt' fr.0-22mm	180mm

Ochranné zábradlí bude zřízeno vnější straně přístupové komunikace a plynule naváže na konstrukci podélného zábradlí v celé délce nástupiště.

Zábradlí je navrženo ocelové třímadlové, výška zábradlí je navržena 1,10 m, osová vzdálenost svislých stojek je 1,75m.

Konstrukce ocelového zábradlí v úseku přístupové komunikace je shodná se zábradlím navrženým u nástupiště, konstrukce, způsob osazení, nátěry a obecné požadavky jsou popsány v bodě 7.2. Nástupiště v této TZ.

Dle ČSN 73 2601 - Provádění ocelových konstrukcí je konstrukce zařazena do výrobní skupiny "B". Požadavky na konstrukci a uspořádání zábradlí a madla jsou dány ČSN 74 3305 a TNŽ 73 6334.

Zábradlí bude ukončeno u stávajícího přístřešku.

Přístupová plocha před přístřeškem bude na straně koleje opatřena v podélném směru a příčném směru na straně polní cesty varovným pásem v šířce 0,400m v barevně kontrastním provedení v souladu s ČSN 734959, bude proveden dlažbou s požadovaným reliéfním povrchem v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb..

Šikmá přístupová komunikace zajistí bezbariérový přístup na nástupiště.

Souhrnně je popsáno v bodě 10. této TZ - Řešení stavby dle technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a návrh řešení je zřejmý z výkresu situace č. 1-02 a vzorový příčný řez č. 3-01.

## **10. Řešení stavby dle technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Nové nástupiště v km 36,509 – 36,599 bude na nástupní straně opatřeno bezpečnostním pásem a kontrastně barevnou vodící linií s funkcí varovného pásu. Bezpečnostní pás má šířku min. 0,800m, od ostatní plochy nástupiště bude oddělen vodící linií s funkcí varovného pásu. Šířka vodící linie je 0,400m (hmatově vnímatelný reliéf), kontrastní optické značení v min. šířce 0,150m - doporučené značení žlutou barvou odstín 0600. Vodorovné značení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. je zřejmé z výkresu č. 1-02.

V části čela nástupiště v km 36,509 a na konci nástupiště v km 36,599 bude pochůzná plocha v kolmém směru opatřena vodící linií v šířce 0,400m v barevně kontrastním provedení v souladu s ČSN 734959. Toto značení s funkcí varovného pásu zamezí i vstup na služební schody pro pracovníky dráhy.

Šikmá přístupová komunikace je navržena v km 36,497 – 36,509, je plynule napojena podestou na zadní nenástupní hranu vnějšího nástupiště v km 36,509. Šikmá komunikace ve sklonu 2,13% zajistí bezbariérový přístup na nástupiště.

U objektu zastávky v km 36,495 bude plynule výškově napojena na zpevněnou plochu ze zámkové dlažby. V rámci stavby bude zámková dlažba demontována a po výškové úpravě bude provedena opětovně tak, aby plynule navázala na úroveň podlahy přístřešku a zajistila bezbariérový vstup do čekárny. Přístupová plocha před přístřeškem bude na straně koleje opatřena v podélném směru a příčném směru na straně polní cesty varovným pásem v šířce 0,400m v barevně kontrastním provedení v souladu s ČSN 734959, bude proveden dlažbou s požadovaným reliéfním povrchem v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb..

Ochranné zábradlí bude zřízeno na vnější straně šikmé přístupové komunikace, dále na volném okraji pochůzných ploch v celé délce vnějšího nástupiště u koleje č.1, v kolmém směru z čela nástupiště v km 36,509 a na konci nástupiště v km 36,599. Spodní příčel zábradlí ve výšce 0,100-0,250m nad zpevněnou pochozí plochou bude tvořit zarážku pro bílou hůl. Podrobně je ochranné zábradlí popsáno v textu výše v části nástupiště.

Dispoziční řešení nástupiště a přístupové komunikace, včetně vodorovného značení ve smyslu shora uvedené vyhlášky a normy, je detailně zřejmé z výkresu č. 4-01 a ze situace č. 1-02.

## **11. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu**

Provádění stavebních prací bude probíhat v jedné etapě, které předpokládá provedení stěžejních prací v 18-ti denní nepřetržité výluce traťové koleje.

Vzhledem k tomu, že se jedná o podobné rozsahy prací v každé zastávce, je postup zobrazen na 1 zastávku; práce budou probíhat současně v obou zastávkách.

### Přípravné práce

před zahájením nepřetržité výluky kolejí:

- vytýčení inženýrských sítí, odstranění náletové zeleně
- sejmutí ornice (drnu) ze svahu zemního tělesa v místech jeho rozšíření (z důvodu budování nového nástupiště a přístupové komunikace)

- zřízení nové kabelové přípojky nn (část)

### **1 etapa - nepřetržitá výluka koleje v délce 18 dní**

- demontáž stávajícího sypaného nástupiště (odtěžení propustného materiálu v místě demontovaného nástupiště a následné uložení do přísypávky zemního tělesa nebo tělesa nového nástupiště)
- pročištění kolejového lože
- rekonstrukce GPK - směrová a výšková úprava koleje ASP včetně došterkování do požadovaného profilu, zřízení BK
- přísypávka zemního tělesa
- vybudování nástupiště u koleje č.1 v délce 90m
- vybudování osvětlení nástupiště u koleje č.1
- osazení zábradlí a osazení orientačních tabulí na vnějším nástupišti u koleje č.1, výstroje trati
- demontáž a opětovné vybudování zpevněné plochy před přístřeškem
- zřízení šikmé přístupové komunikace, osazení zábradlí
- úprava stezky u koleje č.1
- dokončení přípojky nn včetně zapojení
- osazení zajišťovacích značek koleje a vypracování projektové dokumentace k zajišťovacím značkám
- demontáž/montáž stávající konstrukce přejezdu v km 36,490 včetně **silniční uzávěry polní cesty v délce trvání 3 dny**, uvedení do původního stavu (zastávka Vilémovice-z důvodu pročištění kolejového lože)

### Dokončovací práce

po ukončení výluky koleje:

- konečné úpravy železničního svršku, vegetační ochrana zasažených svahů a ploch
- uvedení pozemků a ploch, využitých po dobu stavby do původního stavu, včetně komunikací

## **12. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace**

Navržená rekonstrukce nástupiště včetně navazujících částí stavebního objektu si v zadaném rozsahu vyžádala a vyžádá zásahy do stávající zeleně v zájmovém území a náhradní výsadbu, nevyžádá si náhradní rekultivaci.

Do pochůzná plochy stávajícího i nového nástupiště zasahovaly 3 vzrostlé lípy + 1 nově vysazená lípa. V průběhu zpracování přípravné dokumentace (DUR) proběhla jednání se zástupci obce Vilémovice, v jejíž pravomoci je vydání povolení ke kácení dřevin. Požadavek na kácení všech tří stromů byl ze strany obce zamítnut, zastupitelstvo obce souhlasí s kácením 2ks líp s podmínkou zachování 1. lípy u přístřešku zastávky.

V době zpracování projektu (DSP) je již skácení dvou líp provedeno v souladu s Rozhodnutím o povolení kácení dřevin rostoucí mimo les č.j.ŽP/04-2012/VA ze dne 18.12.2012, které bylo vydáno na základě žádosti SŽDC, Oblastní ředitelství Brno. Rozhodnutí bylo vydáno s podmínkou provedení náhradní výsadby v obci Vilémovice.

Náhradní výsadba bude provedena dle samostatné dokumentace, kterou vypracovala v říjnu 2017 paní Irena Dundychová, Havlíčkův Brod. Předpokládané finanční náklady na náhradní výsadbu, které odsouhlasil zástupce investora dle jednání a dohody se starostou obce Vilémovice, jsou zahrnuty v nákladech stavby.

Nová lípa, jejíž výsadbu provedla v roce 2011 obec Vilémovice v trase nástupiště, bude v souladu se stanoviskem starosty obce v rámci stavby přesazena dle dispozic obce. Nové

situování mladé lípy v lokalitě železniční zastávky a tratě musí být odsouhlaseno ze strany SŽDC.

### 13. Související objekty, části stavebního objektu

V rámci rekonstrukce stavební části železniční zastávky Vilémovice jsou navrženy tyto související stavební části:

SO 1-05 – zast.Vilémovice, osvětlení

### 14. Přehled použitých výjimek

Technická řešení železničního svršku a spodku, nástupiště a přístupové komunikace, která jsou rozpracována dle schválené přípravné dokumentace, nevyžadují udělení výjimky z platných předpisů a norem.

### 15. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

V navrženém řešení SO 1 – zast. Vilémovice projektu stavby je provedena změna délky nástupiště, v přípravné dokumentaci byla požadována a schválena délka nástupištní hrany 85m. V průběhu zpracování projektu stavby byla mezi investorem SŽDC a dopravcem České dráhy, a.s. projednána otázka zadané délky nástupní hrany v řešených zastávkách se závěrem, že nástupní hrana je u rekonstruovaných nástupišť požadována v délce 90m. Tato aktualizace byla provedena Sdělením SŽDC, OZPŘ č.j. 33547/2017-SŽDC-GR-O12 ze dne 17.8. 2017.

Jiné zásadní změny v technickém řešení stavby a v rozsahu stavby nejsou v projektu požadovány.

V mezidobí zpracování obou stupňů projektové dokumentace byla provedena v roce 2016 oprava tratě, v rámci které byla nově zřízena bezстыková kolej a provedena změna geometrické polohy koleje – směrový oblouk  $R=293,3m$ ,  $D=99mm$ . V projektu je navržen směrový oblouk  $R=300$ ,  $D=67mm$ , je splněn požadavek na  $v=60km/h$  a výšku nástupní hrany 550mm nad spojnici TK přilehlé koleje. Na jednání dne 19.7.2017 bylo směrové řešení odsouhlaseno, zápis doložen.

### 16. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů

Při provádění stavebních prací budou dodrženy:

Obecně závazné předpisy a normy v platném znění, které se na tuto stavbu vztahují, zejména:

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Vyhláška č.177/1995 Sb. - stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších právních předpisů

Vyhláška č.173/1995 Sb. Dopravní řád drah

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

Zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech včetně prováděcích předpisů

Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších právních předpisů.

Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví včetně prováděcích předpisů

Zákon č.22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky

Vyhláška č.395/1992 Sb., Ministerstva životního prostředí, kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Zákon č.455/1991 Sb. O živnostenském podnikání

Zákon č. 360/1992 Sb. o výkonu povolání AA , AI a AT

Zákon č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek

Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

#### Předpisy SŽDC, zejména:

SŽDC S3 Železniční svršek

SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku

SŽDC S3/2 Bezstyková kolej

SŽDC S3/5 Předpis pro svařování součástí železničního svršku v traťovém hospodářství

SŽDC S4 Železniční spodek

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

TKP staveb státních drah ze dne 18.10.2000 v aktuálním znění v době realizace stavby

OTP č.j. S 34 433/2014-O13 ( 2014) – Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic.

OTP č.j.S 54 316/2014-O13 ze dne 20.1.2015– Geosyntetické materiály v tělese železničního spodku.

OTP č.j. 59110/2004- O13 ze dne 1.6.2004 – kamenivo pro kolejové lože železničních drah

OTP č.j. 58979/04-O13 ze dne 22.6.2004 – Štěrkopísek,štěrkodrt' a výzisk z KL pro konstrukční vrstvy tělesa ŽS

vzorové listy, směrnice a opatření SŽDC a ČD

#### Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ , zejména:

ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování

ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože

ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic

TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

TNŽ 73 6390 Nápis názvu železničních stanic a zastávek

## **17. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení**

Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce, zejména § 103 zákona č.262/2006 Sb., ustanovení §3 zákona 309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích, nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Obvod stavby musí být řádně vyznačen, nebezpečná místa staveniště se podle potřeby zabezpečí nebo označí výstražnými nápisy a zajistí proti přístupu nepovolaných osob.

Pro bezpečnost a ochranu osob na staveništi, pro ochranu zdraví při práci na železnici je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1 v platném znění. Při provádění stavebních prací za výluky je nezbytné dodržovat všechny podmínky předepsané rozkazem o výluce (ROV) a pokyny OZOV.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech veřejných sítí technického vybavení, kabelových vedení a zařízení ve správě SŽDC. Je nutno dodržet vyjádření správců a majitelů inženýrských sítí, které stanoví podmínky pro fyzické vytýčení sítí, podmínky pro provádění zemních prací a stavební činnosti v blízkosti vyznačené trasy podzemních vedení a zařízení, v blízkosti nadzemního vedení.

Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit u příslušných správců přesné vytýčení všech inženýrských sítí a zařízení v obvodu staveniště.

## 18. Přehled vlastníků, správců majetku

Vlastníkem dlouhodobého majetku, na kterém bude v rámci stavby provedena rekonstrukce je investor - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Správu majetku zajišťuje organizační jednotka SŽDC - Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno, pracoviště Jihlava.

Vlastníkem pozemku parc.č. 644 (dráha), na kterém je provedena rekonstrukce nástupiště a přístupová komunikace, je ČR, právo hospodařit s majetkem státu má investor - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem v Praze.

Vlastníkem pozemku parc.č.213/15 (lesní pozemek), na který zčásti zasahuje přístupová komunikace je Václav Vacek, Vilémovice č.p.30, 584 01 Ledec nad Sázavou, Miloslav a Naděžda Vackovi, Vilémovice č.p.50, 584 01 Ledec nad Sázavou.

Vlastníkem pozemku parc.č.636 (ostatní plocha), na kterém se nachází stávající přístřešek zastávky a zčásti zasahuje zpevněná plocha před přístřeškem je Obec Vilémovice, Vilémovice 9, 584 01 Ledec nad Sázavou.

## 19. Seznam použitých pojmů, značek a zkratek

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ČD	České dráhy, akciová společnost
GR	Generální ředitelství
OTH	Odbor traťového hospodářství
SŽG	Středisko železniční geodézie
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ČSN	Česká norma
TNŽ	Technická norma železnic
TKP	Technické kvalitativní podmínky
OTP	Obecné technické podmínky
ZTKP	Zvláštní technické kvalitativní podmínky
TPD	Technické podmínky dodací
GPK	Geometrické parametry koleje
ASP	Automatická strojní podbíječka
LIS	Lepený izolovaný styk
PPK	Prostorová poloha koleje



ŽBP	Železniční bodové pole
Bpv	Balt po vyrovnání
TBZ	Technicko-bezpečnostní zkouška
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
TÚ	Trat'ový úsek
DÚ	Definiční úsek
OZOV	Odpovědný zástupce objednatele výluky
TV	Trakční vedení
PS	Provozní soubor
SO	Stavební objekt
k.ú.	Katastrální území
KM	Katastrální mapa
IČ	Identifikační číslo
P	Projekt
PD	Přípravná dokumentace
DUR	Dokumentace pro územní řízení
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
GP	Geotechnický průzkum
tv.	tvar

## 20. Závěr

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy SŽDC, předpisy ČD, OTP, TKP, ZTKP a ve shodě s technologickými předpisy schválenými investorem nebo jeho stavebním dozorem.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění budou před zavedením zkušebního provozu provedeny technickobezpečnostní zkoušky, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah (hlava třetí). Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky.

V Oseku nad Bečvou, říjen 2017

Ing. Drahomíra Smolíková