



PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ XII/2017

			ČÍSLO SOUPRAVY
ZMĚNA	DATUM	POPIS	

INVESTOR  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace 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 SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU část DOLNÍ BŘEZINKA	
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 23xA4	
		MĚŘÍTKO	
OBJEKT/SOUBOR: SO 4 - zast. Dolní Březinka SO 4-01 – zast. Dolní Březinka, železniční svršek a spodek SO 4-02 – zast. Dolní Březinka, nástupiště SO 4-03 – zast. Dolní Březinka, přístupová komunikace SO 4-04 – zast. Dolní Březinka, přístřešek		ČÁST <h1 style="text-align: center;">E.</h1>	
		PŘÍLOHA <h1 style="text-align: center;">TZ-01</h1>	
TECHNICKÁ ZPRÁVA			

Obsah

E. Stavební část	4
1. Popis a základní údaje o současném stavu	4
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	7
E.1.1. Železniční svršek a spodek	7
SO 4-01- zast. Dolní Březinka, železniční svršek a spodek	7
SO 4-01.1 Železniční svršek	7
2. Popis stávajícího stavu SO 4-01.1	7
2.1. Stávající železniční svršek	8
2.2. Směrové a sklonové poměry	8
3. Popis nového stavu SO 4-01.1	8
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	9
3.8. Výstroj trati	10
SO 4-01.2 Železniční spodek	10
4. Popis stávajícího stavu SO 4-01.2	10
5. Popis nového stavu SO 4-01.2	11
5.1. Přisypávka zemního tělesa v místě přístupové komunikace	11
5.2. Odvodnění	11
E.1.2 Nástupišť	13
SO 4-02- zast. Dolní Březinka, nástupiště	13
6. Popis stávajícího stavu SO 4-02	13
7. Popis nového stavu SO 4-02	13
7.1. Požadavky na řešení nástupiště	13
7.2. Nástupiště	13
7.3. Technické vybavení nástupiště	15
7.4. Využití vyzískaného materiálu stávajícího nástupiště	16
E.1.8 Pozemní komunikace	16
SO 4-03- zast. Dolní Březinka, přístupová komunikace	16
8. Popis stávajícího stavu SO 4-03	16
9. Popis nového stavu SO 4-03	16
9.1. Požadavky na řešení přístupové komunikace	16
9.2. Návrh přístupové komunikace	16
E.2. Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů	17
SO 4-04- zast. Dolní Březinka, přístřešek	17
10. Popis stávajícího stavu SO 4-04	17
11. Popis nového stavu SO 4-04	17
12. Řešení stavby dle technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	18
13. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu	19

14. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace	20
15. Související objekty	20
16. Přehled použitých výjimek	20
17. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace	20
18. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů	20
19. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení	21
20. Přehled vlastníků, správců majetku	22
21. Seznam použitých pojmů, značek a zkratek	22
22. Závěr	23

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 4- zast. Dolní Březinka

Místo stavby

Regionální dráha č. 212 (dle TTP 516A), železniční trať Světlá nad Sázavou - Čerčany

Železniční zastávka v km 44,590 – 44,680 trati Světlá nad Sázavou - Čerčany

Traťový úsek TÚ 1733 Kácov (mimo) – Světlá nad Sázavou (mimo)

Definiční úsek DÚ 14 Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou

Jednokolejná trať neelektrifikovaná, stávající traťová rychlost 50km/h

Obec Světlá nad Sázavou

k.ú. Mrzkovice (700193), parc.č.1249/1; 600; 617/23

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 Dolní Březinka, které se nachází v km 44,590 – 44,680 trati Světlá nad Sázavou – Čerčany. Součástí rekonstrukce je řešení přístupové komunikace z čela nástupiště s napojením na stávající obecní komunikaci. Stávající objekt zastávky bude zachován, v rámci SO 4 se provede rekonstrukce omítek včetně doplnění mobiliáře.

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 4 – zast. Dolní Březinka** z důvodu zpracování nákladové části a v souladu s tím je v projektu rozpracována technická zpráva tohoto stavebního objektu takto:

SO 4-01 – zast. Dolní Březinka, železniční svršek a spodek
SO 4-02 – zast. Dolní Březinka, nástupiště
SO 4-03 – zast. Dolní Březinka, přístupová komunikace
SO 4-04 – zast. Dolní Březinka, přístřešek

Rekonstrukce osvětlení prostorů zastávky je řešena v rámci SO 4 v samostatné technické zprávě v části SO 4-05 – zast. Dolní Březinka, 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. MSNS/1803/2013/OSÚ-2 ze dne 6.2.2013 dle §15 odst.2 stavebního zákona – MÚ Světlá nad Sázavou, odbor stavebního úřadu a územního plánování
- ❑ 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 Ledeč 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 44,547 (P5892)
- ❑ 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. Mrzkovice
- ❑ 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; 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 souběhu s tratí, vpravo ve směru kilometráže, vede kabelová trasa sítí TUDC (servis zajišťuje ČD – Telematika), OŘ-SSZT, Česká telekomunikační infrastruktura a.s. a VaK Havlíčkův Brod a.s., v zadaném rozsahu stavby se nepředpokládá jejich dotčení.

U stávajícího zařízení VTO bude případně provedena výšková úprava. Pokud dojde při realizaci k výškové úpravě nebo k přemístění traťového telefonu, bude stávající VTO odpojen od stávajícího přípojného kabelu. K přemístěnému traťovému telefonu, bude dle požadavku ČD – Telematika položen nový přípojný kabel, a to ze stávající výpichové spojky až do traťového telefonu a provedeno opětovné připojení traťového telefonu.

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.

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 44,6. Rekonstrukcí nedojde ke změně stávajícího staničení.

1.5. Pozemky, majetkoprávní řešení

Stavební práce na SO 4 budou realizovány na pozemcích, které se nachází v **katastrálním území Mrzkovice (700193) a Dolní Březinka (628778)**, obec Světlá nad Sázavou.

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa
1249/1	ostatní plocha	Česká republika	SŽDC	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
600	TTP *)	Město Světlá nad Sázavou		Náměstí Trčků z Lípy, 18, 58291 Světlá nad Sázavou
617/23	ostatní plocha	Město Světlá nad Sázavou		Náměstí Trčků z Lípy, 18, 58291 Světlá nad Sázavou

*) Trvalý travní porost

Stěžejní část stavebního objektu SO 4 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.

V rámci stavby SO 4 dojde na pozemku parc. č. 617/23, k. ú. Mrzkovice a obec Světlá nad Sázavou k vybudování části přístupové komunikace k železniční zastávce v místě napojení na stávající místní komunikaci.

Na pozemku parc. č. 600, k. ú. Mrzkovice a obec Světlá nad Sázavou se nachází historicky stávající přístřešek zastávky, stávající zemní těleso nástupiště a osvětlení nástupiště. Na pozemku bude v rámci SO 4 vybudována část nové přístupové komunikace z čela nástupiště včetně úprav tělesa náspu v úseku přístupové komunikace na délce cca 40m, část nového nástupiště, osvětlení a trativodní potrubí v délce 4,5m.

Stavba si vyžádá trvalý zábor pozemku parc. č. 617/23 o předpokládané výměře cca 17m² a trvalý zábor pozemku parc. č. 600 o předpokládané výměře cca 803m².

Souhrnně jsou pozemky a požadavky na výkup pozemků řešeny v Průvodní zprávě, A.1.b), v Souhrnné zprávě B.1.7. Majetkoprávní jednání s vlastníkem pozemků Město Světlá nad Sázavou jsou vedena v průběhu zpracování Projektu/DSP, Smlouva zakládající právo provést stavbu řeší i podmínky odkupu shora uvedených pozemků.

Jiné zásahy do pozemku parc. č. 617/23 a parc. č. 600, k. ú. Mrzkovice obce Světlá nad Sázavou se v rámci stavby nepředpokládají.

E.1.1. Železniční svršek a spodek

SO 4-01- zast. Dolní Březinka, železniční svršek a spodek

SO 4-01.1 Železniční svršek

2. Popis stávajícího stavu SO 4-01.1

Rekonstrukcí GPK dotčený úsek koleje se nachází v km 44,588 – 44,740 trati Světlá nad Sázavou – Čerčany.

V km 44,547 se nachází úrovnňové křížení s účelovou komunikací (P 5892) – rekonstrukce přejezdu není předmětem zadání Projektu, stavbou nebude dotčen.

Stávající nástupiště se nachází v rozhledovém poli na přejezdu. Rekonstruovaná stavba ovlivní stávající rozhledové poměry na přejezdu minimálně (osvětlovací stožáry, třimadlové 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

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 Ledeč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou byly provedeny v 04/ 2016.

Směrové poměry – kolej je v rekonstruovaném úseku přímá, v přilehlém úseku v km 43,993 361 – 44,588 050 pravostranný směrový oblouk $R=274,451\text{m}$, $D=70\text{mm}$ s nesymetrickými přechodnicemi.

Sklonové poměry

- km 44,511 – 44,592 kolej stoupá ve sklonu 1,747‰.
- km 44,592 – 44,765 kolej stoupá ve sklonu 1,864‰.

Kolej je bezстыková, stávající traťová rychlost 50km/h (stávající nejvyšší traťová rychlost v úseku Ledeč nad Sázavou-Světlá nad Sázavou je 60km/h).

3. Popis nového stavu SO 4-01.1

V rámci SO 4-01.1 je navrženo provedení strojního pročištění kolejového lože v úseku km 44,590 – 44,700 s technologií bez snášení kolejového roštu a následně rekonstrukce geometrické polohy koleje v km 44,588-44,740 (podbití ASP).

3.1. Požadavky na řešení železničního svršku

- Strojní pročištění stávajícího kolejového lože v úseku rekonstrukce GPK (km 44,590 – 44,700).
- Provést podbití koleje v oblasti nástupiště včetně doplnění kolejového lože do předepsaného profilu (km 44,588 – 44,740).

3.2. Geometrické parametry kolejí

Směrové poměry jsou zachovány stávající - kolej je v úseku rekonstrukce přímá.

Sklonové poměry – jsou respektovány stávající:

- km 44,511 – 44,618 kolej stoupá ve sklonu 1,576‰.
- km 44,618 – 44,740 kolej stoupá ve sklonu 1,864‰.

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

Po pročištění kolejového lože v km 44,590-44,700 a doplnění nového kolejového lože do projektované nivelety bude provedeno podbití koleje ASP v úseku cca 152m, v km 44,588 – 44,740 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

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 strojního pročištění stávajícího kolejového šterku v km 44,590 – 44,700 s technologií bez snášení kolejového roštu.

V rámci rekonstrukce GPK v km 44,588 – 44,740 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 úseku od přejezdu P 5892 v km 44,547 je kolejové lože zapuštěné. Za koncem nástupiště v km 44,680 bude proveden plynulý přechod do navazujícího úseku nezapuštěného kolejového lože rampou ve sklonu 1:12 (8,3%) včetně drážní 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

44,588 – 44,740. 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 této PD, orientační náklady na zpracování této dokumentace a na fyzické zřízení zajišťovacích značek jsou zahrnuty v rozpočtu SO 4-01. 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

V rámci SO 4-01.1 bude provedeno osazení návěstí „Vlak se blíží k zastávce“ a „Konec nástupiště“ a v km 44,6 hektometr; stávající návěstí budou demontovány.

Návěst „Vlak se blíží k zastávce“ bude umístěna nejméně 400m před návěstí „Konec nástupiště“ tj. v km 44,280 a v km 44,990 vždy vpravo trati ve směru jízdy.

Návěst „Konec nástupiště“ bude umístěna v km 44,590 a v km 44,680 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 44,6 vpravo koleje ve směru stoupající kilometráže trati. Použije se tabulový staničník, který je na neelektrizované trati umístěný na samostatném sloupku vně za konstrukcí ochranného zábradlí mimo pochozí plochu nástupiště. Ocelový nosný sloupek bude ukotvený do betonové patky. 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 budou mezníky 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.

SO 4-01.2 Železniční spodek

4. Popis stávajícího stavu SO 4-01.2

Trat' je vedena v místě stavby v mírném odřezu. Stávající sypané nástupiště se nachází vpravo trati v km 44,559 – 44,649.

5. Popis nového stavu SO 4-01.2

Stavba přístupové komunikace z čela nástupiště v km 44,550 – 44,590 si vyžádá vpravo trati přispávku stávajícího zemního tělesa v náspu na úseku 20m (v km 44,570-44,590) v minimálním rozsahu. Odvodnění zemní pláně v úseku nového nástupiště bude v zadaném rozsahu prací provedeno soustavou trativodů a šachet s vyústěním trativodní výustí na svah. Návrh rozsahu přispávky zemního tělesa včetně odvodnění je zřejmý z výkresu č. 1-02 Podrobná situace- zastávka Dolní Březinka, ze Vzorového příčného řezu č. 3-01 a z příčných pracovních řezů výkres č. 3-02.

5.1. Přispávka zemního tělesa v místě přístupové komunikace

Vybudování přístupové komunikace z čela nástupiště v km 44,570 – 44,590 vpravo trati si vyžádá provést přispávku stávajícího zemního tělesa v minimálním rozsahu. Přispávka bude provedena na úseku cca 20m z důvodu zvýšení nivelety přístupového komunikace na nástupiště. Sklon svahu náspu bude na vnější straně přístupové komunikace ve sklonu 1:1,75. Na vnitřní straně, směrem ke koleji, kde bude sklon svahu větší než 1:1,75, provede se zpevnění svahu náspu betonovou zatravnovací tvárnici.

Před přispávkou zemního tělesa se upraví podloží – z povrchu terénu se odstraní vegetace, organická zemina, 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 přispávky 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 přispávka (výzisk z čištění kolejového lože, apod., bude tato přispávka odstraněna a svahový stupeň se založí v konsolidované části náspu.

Přispávka 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 přispávka z nesoudržné zeminy, lze využít výzisk ze sypaného nástupiště.

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

Vegetační ochrana svahu náspu 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 vyspádaných v příčném sklonu 1% směrem od koleje na svah stávajícího náspu drážního tělesa. V místě napojení pochůzných ploch nástupiště na přístřešek bude zajištěno odvedení srážkové vody mimo objekt zastávky příčným spádováním betonové zámkové dlažby.

Vzhledem k tomu, že vlevo trati je stávající kolejové lože zapuštěné a kolej je vedena v daném úseku v mírném odřezu, zčásti v úrovni terénu, je vlevo trati navrženo vybudování podélného

trativodu v km 44,585 - 44,680. Odvodnění zemní pláně v úseku nového nástupiště bude v zadaném rozsahu prací a dle schválené přípravní dokumentace provedeno soustavou trativodů a šachet s vyústěním trativodní výustí na svah.

Podélným trativod je zaústěn do vrcholové šachty Šv1, přes kontrolní šachty Šk2 do Šk3, dále je trativodní potrubí převedeno kolmo pod trať a vyústěno na terén v km 44,585 (mimo těleso železničního spodku). Vyústění bude provedeno betonovou trativodní výustí.

Požadavky na technické vlastnosti stavebních výrobků použitých pro odvodnění zemní pláně a dodací podmínky jsou dány OTP– Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic (platnost k 1.9.2014).

Trativody

Trativody se konstruují podle TNŽ 73 6949 a Vzorového listu železničního spodku Ž 3.21.

Jsou navrženy z perforovaného PE-HD potrubí (materiál PE 100 - SDR 17,6) v profilu DN 150. Použité trubky musí splňovat parametry podle ČSN 13 8740.

Sklon podélného trativodu je mezi šachtami Šv1-Šk2- Šk3 a v místě podchodu pod trať je navržen ve sklonu 5‰ .

Potrubí bude mezi šachtami uloženo do 5 cm lože z písku (vyrovnání nerovnosti dna trativodní rýhy) a obsypáno drceným kamenivem frakce 8/16 mm do úrovně pláně železničního spodku. Výplň trativodní rýhy musí zaručovat velmi dobrou propustnost, nenamrzavost. Zásyp trativodní rýhy se zřídí jako jednotná výplň těženého nebo drceného kameniva nebo jiného vhodného materiálu, který splňuje podmínky TNŽ 73 6949 a předpisu SŽDC S4, příl.19. Dno a stěny trativodní rýhy budou opatřeny separační geotextilií.

V místě podchodu podélného trativodu pod koleji, kde bude potrubí uloženo na betonová sedla na délce cca 10m, je navrženo použití částečně drenážních trubek – otvory na 220° horního obvodu trubky, výška betonového lože max. do výšky okrajů perforace potrubí.

Šachty na trativodním potrubí

Na trativodním potrubí jsou navrženy plastová šachty Šv1, Šk2, Šk3 z PE-HD DN 400 (materiál PE 100 - SDR 17,6), odolné proti mrazu. Poklopy budou z tvrdého plastu.

Šachty se budují zároveň s postupem kladení trativodního potrubí. Po dokončení zásypu musí být poklopy nejvýše 0,05 m nad úrovní přilehlého terénu.

Výpis materiálu:

- celková délka trativodu DN 150 – 101m
- z toho délka trativodu DN 150 – částečná drenáž – 6m
- celkový počet plastových šachet DN 400 – 3ks

Návrh odvodnění je zřejmý z výkresu 1-02 – Podrobné situace a z podélného profilu koleje výkres č. 2-01.

Zemní práce na stavbě trativodu 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.) Výkopový materiál musí být ihned odvážen.

Výkopy

Výkopy zahrnují rozpojení hornin, odebrání výkopku, naložení na dopravní prostředek a odvezení na trvalou skládku, případně na místo určené investorem k dalšímu využití. Výkopové práce musí být prováděny v souladu s předpisem SŽDC S4 .

Při provádění výkopových prací nesmí dojít k poškození stávajících konstrukcí, inženýrských sítí, znečištění kolejového lože a pod. Výkop se zahájí, pokud možno, na nejnižším místě

a bude se postupovat proti spádu, aby bylo zajištěno v každém okamžiku odvodnění výkopu. Výkop je nutno pažit v zastavěném území od hl. 1,3 m a v nezastavěném území od hl. 1,5m. Za stabilitu výkopu zodpovídá zhotovitel. Zhotovitel je také povinen chránit všechny výkopy před zaplavením vodou. Mimo jiné platí pro tyto práce ČSN 38 6413, ČSN 73 6005, ČSN 73 6006, ČSN 75 6101. Za návrh svahů dočasných výkopů nese plnou zodpovědnost zhotovitel

E.1.2 Nástupiště

SO 4-02- zast. Dolní Březinka, nástupiště

6. Popis stávajícího stavu SO 4-02

Stávající úroňové nástupiště je situováno vpravo trati v km 44,559 – 44,649, nástupiště zasahuje do úseku koleje v přechodnici směrového oblouku $R=274,451\text{m}$, $D=70\text{mm}$, dále v přímém úseku. Sypané nástupiště bez pevné nástupní hrany v délce 90m bude odstraněno. Materiál vyzískaný ze stávající konstrukce nástupiště (drť) bude využit v rámci stavby pro přísypávku zemního tělesa náspu v úseku přístupové komunikace a pro výškovou úpravu tělesa nástupiště.

7. Popis nového stavu SO 4-02

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

Návrh řešení nástupiště je zřejmý ze situace č. 1-02.

7.1. Požadavky na řešení nástupiště

- navrhnout vpravo koleje nezastřešené nástupiště konstrukce typu SUDOP s výškou nástupní hrany 550mm nad TK přilehlé koleje, délka nástupní hrany 90m, šířka nástupiště 3m; konzolové nástupištní desky ošetřit protiskluzovým nátěrem
- vybudovat bezbariérový přístup na nástupiště

7.2. Nástupiště

Stávající sypané nástupiště bude rekonstruováno v km 44,590-44,680 vnějším nezastřešeným nástupištěm vpravo koleje č.1:

- výška nástupní hrany 550mm nad TK,
- vzdálenost nástupištní hrany od osy přilehlé koleje je 1670mm,
- 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 situována u koleje v přímé, požadované prodloužení je provedeno v konci nástupiště, tj. v km 44,590 – 44, 680, kolej u nástupiště je ve sklonu +1,576 ‰, od km 44,618 ve sklonu +1,864‰.

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 400 mm (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 tvárnici Tischer

Vzdálenost líce nástupištní tvárnice a horní části úložného bloku od osy koleje je navržena 2100 mm, vyložení konzolových nástupištních desek je 430mm.

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.

Výškové napojení pochůzných ploch nástupiště na podlahu stávajícího přístřešku v km 44,645 je provedeno zpevněnou plochou ze zámkové dlažby. Odvedení srážkové vody mimo přístřešek bude zajištěno příčným spádováním betonové zámkové dlažby.

Čelo nástupiště pro cestující v km 44,590 bude ukončeno šikmou přístupovou komunikací se sklonem 2,42% s plynulým výškovým napojením na obecní komunikaci.

Tato přístupová komunikace zajistí bezbariérový přístup na nástupiště a je popsána v části SO 4-03 – zast. Dolní Březinka – přístupová komunikace, bod.9. této TZ.

Čelo nástupiště v km 44,590 a konec nástupiště v km 44,680 je ukončen schody v šířce 1,0m do úrovně drážní stezky (z tvárnice 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 (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 44,590 a v konci nástupiště v km 44,680. Z čela nástupiště navazuje zábradlí na zábradlí osazené po obou stranách přístupové komunikace na nástupiště. Ochranné zábradlí se ukončí z čela a v konci nástupiště kolmo na osu koleje ve vzdálenosti 3100 mm od osy koleje.

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 zarážku pro bílou hůl.

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

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

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

S 2132 - barva syntetická základní antikoroziní

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 12. této TZ - Řešení stavby dle tech. 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 výkrese 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 4-02.

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 plísni 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 plísni 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 přístupu na nástupiště je řešeno osazením 7ks sklopných perónních stožárů – je řešeno v samostatné části SO 4-05 zast. Dolní Březinka, 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 přísypávku stávajícího zemního tělesa v místě nové přístupové komunikace a výškovou úpravu tělesa rekonstruovaného nástupiště, musí být ověřena vhodnost a ekologická nezávadnost vyzískaného materiálu.

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 4-03- zast. Dolní Březinka, přístupová komunikace

8. Popis stávajícího stavu SO 4-03

Vzhledem k situování stávajícího nástupiště v blízkosti přejezdu v km 44,547 přístup od obecní komunikace není vybudován.

9. Popis nového stavu SO 4-03

9.1. Požadavky na řešení přístupové komunikace

- vybudovat bezbariérový přístup na nástupiště s napojením na komunikaci, která kříží trať v km 44,547
- navrhnout výškové napojení nástupiště na stávající přístřešek tak, aby byl zajištěn bezbariérový vstup do stávajícího objektu zastávky

9.2. Návrh přístupové komunikace

V km 44,590 bude z čela nástupiště vybudována šikmá přístupová komunikace s plynulým výškovým napojením na obecní komunikaci v km 44,550 (kilometrická poloha je vztažena ke staničení koleje).

Z důvodu zvýšení nivelety přístupové komunikace na nástupiště bude provedena vpravo trati na úseku cca 20m (v km 44,570–44,590) přísypávka stávajícího zemního tělesa do projektovaných parametrů (je popsáno v bodě 5.1. této TZ).

Přístupová komunikace je navržena na délce 40m ve sklonu 2,42% a vodorovná s plynulým napojením na pochůznou plochu nástupiště v km 44,590. Nejbližší vzdálenost líce přístupové komunikace od osy koleje je 3100mm. Pochůzná plocha přístupové komunikace bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou v celkové šířce 2,0m. Zámková dlažba musí splňovat kritéria protiskluznosti dle ČSN 744505.

Skladba konstrukčních vrstev zámkové dlažby :

Zámková dlažba betonová	80mm
Pískové lože	30mm

Stabilizace cementem	100mm
Štěrkodrt' fr.0-22mm	180mm

Ochranné zábradlí bude zřízeno po obou stranách přístupové komunikace. Na vnější straně bude plynule navazovat na konstrukci podélného zábradlí v celé délce nástupiště.

Trasa přístupové komunikace je vedena tak, aby přístup cestujících z nástupiště směrem na přejezd v km 44,547 byl zabezpečen stávajícím výstražným křížem. Ochranné zábradlí je na vnitřní straně přístupové komunikace (směrem ke koleji) navrženo v celé délce a to z důvodu vymezení přístupu na tento úrovnový přejezd. V km 44,590 plynule navazuje na zábradlí, které bude osazeno z čela nástupiště v kolmém směru.

Ochranné zábradlí bude kopírovat trasu přístupové komunikace, v nejbližší vzdálenosti bude osazeno 3100 mm od osy koleje.

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 ve vzdálenosti 1,00m od konce přístupové komunikace (vymezeno v příčném směru betonovým obrubníkem) v místě napojení na místní komunikaci. V místě napojení na místní komunikaci bude v příčném směru ve vzdálenosti 0,5m opatřena pochůzná plocha přístupové komunikace 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 12. 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.

E.2. Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

SO 4-04- zast. Dolní Březinka, přístřešek

10. Popis stávajícího stavu SO 4-04

Stávající zděný přístřešek v zastávce Dolní Březinka se nachází v km 44,645. Jedná se o jednopodlažní nepodsklepený objekt s pultovou střechou. Dispozičně je řešen jako kiosek obezděný ze 4 stran, směrem ke koleji je umístěný vstupní otvor.

Celková užitná plocha 16m², obestavěný prostor 63m³, zastavěná plocha 21m².

Objekt není v současné době řešen jako bezbariérový, omítky a nátěry jsou poškozené.

11. Popis nového stavu SO 4-04

Vzhledem k tomu, že pochůznou plochu nového nástupiště lze bezbariérově napojit na čekárnu bez nutnosti výškové úpravy podlahy přístřešku, bude v souladu se schválenou přípravnou

dokumentací stávající přístřešek ponechán a bude provedena pouze rekonstrukce vnitřních a vnějších omítek včetně nátěrů a doplnění mobiliáře (lavička).

11.1. Rekonstrukce omítek a nátěrů přístřešku

Omítky

Vnitřní omítky stěn budou opraveny jako štukové dvouvrstvé jádrové – 20% plochy.

Vnější omítky fasády budou opraveny jako štukové dvouvrstvé jádrové – 30% plochy.

Nátěry

Vnitřní stěny budou opatřeny výmalbou interiérovou barvou v odstínu bílá na penetrovaný a očištěný podklad.

Vnější stěny budou opatřeny výmalbou fasádní silikonovou barvou v odstínu bílá na penetrovaný a očištěný podklad.

Veškeré viditelné stávající PSV výrobky budou natřeny 1x základním syntetickým nátěrem S 2005 a 2x vrchním syntetickým nátěrem – v požadovaném barevném odstínu – světle šedá.

Budou provedeny nátěry oplechování reaktivní barvou základovou a 2x vrchním nátěrem antikoročním, odstín: světle šedá.

11.2. Doplnění vnitřního vybavení přístřešku

V přístřešku bude dle požadavku investora osazena lavička shodná s lavicí na nástupišti. 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. Lavice bude mít přípravu na kotvení do betonové podlahy.

12. Řešení stavby dle technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Nové nástupiště v km 44,590 – 44,680 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. 1-03. V části čela nástupiště v km 44,590 a na konci nástupiště v km 44,680 bude pochůzná plocha 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.

Z čela nástupiště v km 44,550 (vztaženo ke kilometrůžce koleje) do km 44,590 bude vybudována šikmá přístupová komunikace, která zajistí bezbariérový přístup na nástupiště. Přístupová komunikace bude výškově plynule napojena na místní komunikaci, před napojením je již vodorovná. V místě napojení na místní komunikaci bude v příčném směru ve vzdálenosti 0,5m opatřena pochůzná plocha přístupové komunikace 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.

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 44,590 a v konci nástupiště

v km 44,680. Z čela nástupiště navazuje zábradlí na zábradlí osazené po obou stranách přístupové komunikace na nástupiště. Spodní příčel zábradlí ve výšce 0,100-0,250m nad zpevněnou pochozí plochou bude tvořit zarážku pro bílou hůl. Podrobně je zábradlí popsáno v textu výše v části nástupiště.

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

13. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu

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

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

Přípravné práce

před zahájením nepřetržitě výluky kolejí:

- vytýčení inženýrských sítí, odstranění náletové zeleně
- sejmutí ornice (drnu) ze svahu zemního tělesa v místech jeho rozšíření (z důvodu budování nového nástupiště)
- 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 přisypávky zemního tělesa nebo tělesa nového nástupiště)
- pročištění kolejového lože
- rekonstrukce GPK - směrová a výšková úprava koleje ASP včetně doštěrkování do požadovaného profilu
- přisypávky 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
- osazení výstroje trati
- zřízení přístupové komunikace včetně osazení zábradlí
- úprava stezky u koleje č.1
- dokončení přípojky nn včetně zapojení
- osazení zajišťovacích značek koleje a vypracování projektové dokumentace k zajišťovacím značkám
- práce na přístřešku – omítky/malby/nátěry
- podélný trativod s vyústěním na terén

Dokončovací práce

po ukončení výluky koleje:

- konečné úpravy železničního svršku, vegetační ochrana zasažených svahů a ploch
- uvedení použitých pozemků, ploch a komunikací do původního stavu

14. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace

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

15. Související objekty

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

SO 4-05 – zast. Dolní Březinka, osvětlení

16. Přehled použitých výjimek

Technická řešení železničního svršku a spodku, nástupiště a přístupových komunikací, které je rozpracováno dle schválené přípravné dokumentace, nevyžaduje udělení výjimky z platných předpisů a norem.

17. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

V navrženém řešení SO 4 – zast. Dolní Březinka 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.

18. 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 dráhách

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 258/200 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 Bezстыková 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 Průjezdne 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

19. 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.

20. 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, 11000 Praha 1. Správu majetku zajišťuje organizační jednotka investora Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno, pracoviště Jihlava.

Vlastníkem pozemku parc.č. 1249/1 v k.ú. Mrzkovice, na kterém je provedena rekonstrukce nástupiště a odvodnění, je ČR, právo hospodařit s majetkem státu má investor - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem v Praze.

Vlastníkem pozemků parc.č.600 a 617/23 v k.ú. Mrzkovice, které budou stavbou dotčeny je Město Světlá nad Sázavou, náměstí Trčků z Lípy 18, 582 91 Světlá nad Sázavou.

21. Seznam použitých pojmů, značek a zkratk

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ČD	České dráhy, akciová společnost
GŘ	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	Traťový 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

22. 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