



A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

A.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
A.2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:	4
	JEDNÁ SE O STAVBU DRÁHY VE SMYSLU PARAGRAFU 5 ZÁKONA O DRAHÁCH S TÍM, ŽE SE JEDNÁ O ZMĚNU EXISTUJÍCÍ STAVBY	4
A.2.1	ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
A.2.2	STRUČNÝ POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE	5
A.2.3	PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY VČETNĚ ZÁKLADNÍCH TECHNICKÝCH PARAMETRŮ A ÚDAJE O PROVOZU A NAVRHOVANÝCH TECHNOLOGIÍCH A ZAŘÍZENÍCH	8
	SO 101 REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 6	8
	SO 401 REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 5 a 7	10
	SO 102 REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 6	11
	SO 402 REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 5 a 7	14
	SO 103 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	21
	SO 403 REKONSTRUKCE OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	25
	SO 104 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	32
	SO 404 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	33
	SO 105 REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	35
	SO 405 REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	35
	SO 106 ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 6	36
	SO 406 ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 5 a 7	38
	SO 107 UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 6 a NÁSTUPIŠTĚ Č.1	39
	SO 407 UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 5 a 7, NÁSTUPIŠTĚ Č.4	39
	SO 408 REKONSTRUKCE PŘECHODU V KM 224,172 - NÁSTUPIŠTĚ Č.4	39
	SO 605 SLUŽEBNÍ PŘECHOD KOLEJ Č. 8, 10,12 a 14	40
	SO 108 REKONSTRUKCE NÁKLADNÍHO VÝTAHU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1 - ELEKTROINSTALACE	40
	SO 109 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,166 (PODCHOD PRO CESTUJÍCÍ)	40
	SO 409 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 (ZAVAZADLOVÝ TUNEL)	43
	SO 110 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	44
	SO 410 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	45
	SO 111 REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1 SO 411 REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	45
	SO 112 ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR VÝPRAVNÍ BUDOVY - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	46
	SO 113 ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR DOPRAVNÍHO PAVILONU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	46
	PS 101 ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	46
	PS 401 ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	46
	PS 102 ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.1	47
	PS 402 ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.4	47
	PS 103 REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 1	48
	PS 403 REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 4	48
	PS 104 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	49
	PS 404 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	50
	PS 105 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 - technologie výtahů	50
A.2.4	DOTČENÉ ÚZEMÍ STAVBOU	50
A.2.5	POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY	51
A.3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	52
A.3.1.A	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	53
A.3.1.B	ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ	53



A.4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	54
A.5	PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATIMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	54
	A.5.1.A POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU (UŽÍVÁNÍ) A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY.....	54
	A.5.1.B SEZNAM DOČASNÝCH OBJEKTŮ.....	55
A.6	PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE ČI UTZ....	55
A.7	PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ	57
A.8	INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU,VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVEB	58
A.9	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	58
A.10	SEZNAM PROVOZNÍCH SOUPORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY	60
A.11	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	61
A.12	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY.....	61
A.13	SOUPIS POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ A SEZNAM ZKRATEK	62



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

ISPROFOND/Sub. ISPROFIN: 3273214901 / 5613520013

Název stavby : „Rekonstrukce nástupišť č. 1, č. 4 v ŽST Havlíčkův Brod“

Objednatel (zadavatel) : SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00
IČ : 70994234 DIČ : CZ70994234
Zastoupená SŽDC, Stavební správou východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Investor : SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00

Nadřízený orgán : MINISTERSTVO DOPRAVY

Oblastní ředitelství : Brno

Charakter stavby : Rekonstrukce

Termín realizace stavby : 07/2018 – 4//2020

Termín odevzdání P : únor 2018

ZPRACOVATEL PROJEKTU :

Generální projektant : *DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.,*
Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod
IČ: 25284525 DIČ: CZ25284525
Středisko projekce, oprávnění k proj.činnosti : ing.Bláha – dopravní
stavby, nekolej.doprava, vodohosp.stavby-zdravotnětechnické
(zároveň zpracovatel SO 101, 102, 103, 401, 402, 403, 408, 605)

Subdodavatelé P :
SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Kounicova 26, 611 36 Brno
IČ:62618911 DIČ:CZ62618911
(zpracovatel SO 109, SO 409, PS 105)

SUDOP Praha, a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
Středisko rozvoje dopravy Ústí nad Labem, Ústí nad Labem
IČO 257 933 49, DIČ CZ25793349
(zpracovatel SO 111, SO 411)



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



KTA Technika, spol.s.r.o.

Klatovská 100, 301 00 Plzeň

IČ:62618911, DIČ:CZ62618911

(zpracovatel SO 105, SO 108, SO 110, SO 410, PS 101, PS 102, PS 103, PS 104)

Projekt OKV s.r.o.

Na Valech 3523

580 01 Havlíčkův Brod

IČ: 294 16 302

(zpracovatel SO 104, SO 404)

Ing. Martin Špaček ,

(zpracovatel SO 106, SO 107, SO 406, SO 407)

STAVEBNÍK:

Investor a objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34

Hlavní inženýr stavby : **Pavel Divín, SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace , Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc**

A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:

Jedná se o stavbu dráhy ve smyslu paragrafu 5 Zákona o drahách s tím, že se jedná o změnu existující stavby.

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Místo stavby : ŽST Havlíčkův Brod (1201 R1)

Místo : Prostor 1,2,3 4. a 5. nasupišť a kolejí č.4, 5,6 ,7, 8, 10, 12, 14, 22, 23, 24, 25.

Region : VYSOČINA

Okres : HAVLÍČKŮV BROD

Správní obvod obce s pověřeným obec.úřadem : HAVLÍČKŮV BROD

Správní obvod obce s rozšířenou působností : HAVLÍČKŮV BROD

Stavební úřad : Havlíčkův Brod



Katastrální území : Havlíčkův Brod

Číslo pozemku dráhy : 2457/1 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 241 647m²)

2457/41 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 955m²)

4266 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 337m²)

St. 569 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 2192m²)

St. 593 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 179m²)

Číslo umístění stavby : 2457/1 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 241 647m²)

2457/41 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 955m²)

4266 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 337m²)

St. 569 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 2192m²)

St. 593 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 179m²)

Číslo pozemku umístění zařízení staveniště :

2457/1 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 241 647m²)

A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Popis dosavadního stavu:

Místo stavby: ŽST Havlíčkův Brod (1201 R1) – Prostor 1., 4. a 5. nástupiště a kolejí č.4, 5,6 ,7, 8, 10, 12, 14, 22, 23, 24, 25. Žst. Havlíčkův Brod je z hlediska polohy stanicí uzlovou a leží (dle platného „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“) na celostátní dráze Odb. Brno-Židenice – Havlíčkův Brod, Havlíčkův Brod – Kolín, Jihlava – Havlíčkův Brod a Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem a na regionální dráze Havlíčkův Brod – Humpolec.

Doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy v železniční stanici Havlíčkův Brod je dle předpisu SŽDC D1. Na trati Havlíčkův Brod – Humpolec je organizování a provozování drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3. Železniční stanice Havlíčkův Brod je elektrizovaná. Tratě Odb. Brno-Židenice – Havlíčkův Brod, Havlíčkův Brod – Kolín jsou dvoukolejné a ostatní tratě Jihlava – Havlíčkův Brod; Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem a Havlíčkův Brod – Humpolec jsou jednokolejné.

Kolej č. 5, 6, 7, 8 je v prostoru u nástupiště tvořena kolejovým roštem z pražců SB6 a kolejnic S49, kolej je zřízena jako bezстыková. Místy se v kolejích nacházejí úseky s dřevěnými pražci a to zejména



v protoru nad podchodem a zavazadlovým prostorem a v blízkosti výhybek. Kolejové lože je šterkové, místy silně zbahnělé. Podloží je částečně tvořeno skalními horninami a dosažení předepsané tloušťky KL bude problematické.

Sklonově jsou koleje vodorovné. Rychlost v koleji č. 1 a 2 je 60 km/h, v koleji č. 3, 4, 5, 6, 7 je 40 km/h. Odjezd směr Jihlava v kol. č. 5 a 7 je $V=60\text{km/h}$.

- kolej č.5 – dopravní kolej; km 223,853 – 224,204; ZV32 – KV70, pražce SB6 a dřevěné (rozdělení „e“); kolejnice S49, z roku 1982, BK
- kolej č.6 - dopravní kolej; km 224,003 – 224,188; KV37 – KV67, pražce dřevěné (rozdělení „e“), kolejnice S49, z roku 1982, stykovaná
- kolej č.6d – dopravní kolej; km 0,330 – 0,511; zarážedlo – KV44, pražce dřevěné a SB8 (rozdělení „e“) z roku 1982; kolejnice T z roku 1965
- kolej č.7 – dopravní kolej; km 223,800 – 224,179; KV27 – KV68 převážně pražce SB6 (rozdělení „e“) a kolejnice S49, z roku 1982, BK
- kolej č.8 – dopravní kolej; km 0,095 – 0,463; KV37 – KV43 pražce dřevěné a SB8 (rozdělení „e“); kolejnice S49, z roku 1984 (T z roku 1965), částečně svařená, s vloženou výhybkou č.39
- kolej č.10 – dopravní kolej; km 0,087 – 0,343; KV36 – KV40 pražce dřevěné a SB8 (rozdělení „e“) a kolejnice S49 z roku 1984, BK
- kolej č.12 – dopravní kolej; km 0,114 – 0,343; KV38 – KV40 pražce dřevěné a SB8 (rozdělení „e“); kolejnice S49 z roku 1984, BK
- kolej č.14 – manipulační kolej; km 0,114 – 0,288; KV38 – zarážedlo pražce dřevěné a SB8 (rozdělení „e“); kolejnice T z roku 1959, BK ,

Nástupiště číslo 1.:

Jedná se o nástupiště u koleje č.6.

- nástupiště č. 1 - vnější, km 224,039 – 224,166, délka 127 m, pevná nástupištní hrana, asfaltový povrch, částečně přiléhá k budově

Délka nástupiště je 127 metrů, šířka vyvýšeného nástupiště 3,4 – 8, 5 metru, povrch nástupiště je tvořen tvrdým asfaltem, po okrajích jsou osazeny hrany Ticher. Nástupiště je částečně zakryté nástupištním přístřeškem (délka přístřešku – 118m). Na severním konci přístřešku je v nástupišti vybudován nákladní výtah nosnosti 2 800 kg vedoucí do zavazadlového tunelu (most v km 224,166). Nákladní výtah nelze využívat pro přepravu cestujících ani imobilních občanů.

Nástupiště pod přístřeškem je pak osvětlen el. zářivkami. Osvětlení je řízeno fotobuňkou. Součástí vybavení nástupiště je hlasové a vizuální informační zařízení pro cestující (rozhlas a el. inf. systém). Vstup z nástupiště do podchodu je vytvořen schodištěm a bezbariérový vstup je pomocí výtahu z podchodu pro cestující . Podchod je široký 5,0 metru a vysoký 2,5 metru. Je trvale osvětlen a vybaven el. nouzovým osvětlením. K vybavení podchodu a nástupiště patří také reproduktory rozhlasového zařízení a tabule informačního zařízení.

Nástupiště číslo 4.:

Jedná se o ostrovní nástupiště mezi kolejemi číslo 5 a 7.

- nástupiště č. 4 - ostrovní, km 223,858 – 224,163, délka 330 m, pevná nástupištní hrana, asfaltový povrch, částečně zámková dlažba



Délka nástupiště je 330 metrů, šířka vyvýšeného ostrovního nástupiště je 6,15 metru, povrch nástupiště je tvořen tvrdým asfaltem, po okrajích jsou osazeny hrany Ticher. Ostrovní nástupiště je částečně zakryté nástupištním přístřeškem (délka přístřešku – 118m). Na severním konci přístřešku je v ostrovním nástupišti vybudován nákladní výtah nosnosti 2 800 kg vedoucí do zavazadlového tunelu (most v km 224,166). Nákladní výtah nelze využívat pro přepravu cestujících ani imobilních občanů.

V ostrovním nástupišti mimo prostor přístřešku jsou umístěny osvětlovací stožáry typu JŽ (prostor nástupiště pod přístřeškem je pak osvětlen el. zářivkami).

Osvětlení je řízeno fotobuňkou. Součástí vybavení nástupiště je hlasové a vizuální informační zařízení pro cestující (rozhlas a el. if.system). Poblíž vstupu do podchodu (most km 224,123), pod přístřeškem je zdroj pitné vody, který je odpojen z provozu a původně sloužil k občerstvení cestujících veřejnosti.

Vstup z nástupiště do podchodu je vytvořen schodištěm a bezbariérový vstup je pomocí výtahu z podchodu pro cestující. Podchod je široký 5,0 metru a vysoký 2,5 metru. Je trvale osvětlen a vybaven el. nouzovým osvětlením. K vybavení podchodu a nástupiště patří také reproduktory rozhlasového zařízení a tabule informačního zařízení.

Železniční svršek, spodek

Železniční svršek je značně opotřeбенý vlivem silného zatížení. Stávající kolejíště je tvořeno kolejovým roštem tvaru S49 na betonových, resp. dřevěných prazcích. Ačkoliv žel. svršek zejména pak kolejnice a betonové prazce s ohledem k dopravnímu zatížení vykazují pouze závažné lokální závady, z celkového hlediska jsou však stávající koleje technicky a fyzicky vyčerpány a vyžadují rekonstrukci. Stávající upevnění je pomocí svorek typu ŽS3, které jsou ve velmi špatném technickém stavu. Je u nich patrná silná koroze, místy nedostatečná drážebnost, z čehož plyne i obtížná údržba a zvýšené finanční nároky na tuto údržbu. To platí i pro připevnění podkladnic k prazcům pomocí vrtulí. Je u nich též patrná silná koroze, místy nedostatečná drážebnost, z čehož též plyne i obtížná údržba a zvýšené finanční nároky na tuto údržbu. V daném úseku dochází i k rozpadu GPK. Je zde patrná špatná geometrie svarů, svary jsou propadané, dochází zde vlivem únavy materiálu k jejich vydrolování. Místy jsou patrné mechanická poškození hlav kolejnic, které jsou důsledkem častého rozjíždění hnacích vozidel. V úseku podél stávajících nástupišť se vyskytují zbahnělá místa. K tomuto přispívá skutečnost stavu trativodního systému, který byl poddimenzován a v současné době je prakticky nefunkční. Jeho rekonstrukce je více než nutná vzhledem k tomu, že jeho bezproblémová funkčnost má přímý vliv na žel.svršek.

Nástupiště č. 1 a 4 nejsou kromě výtahu vybavena stavebně technickými prvky pro zajištění samostatného a bezpečného pohybu nevidomých a slabozrakých osob. Bezpečnost cestujících je ohrožena i tím, že na nástupištích chybí varovný pás s vodící linií. Nástupištní přístřešky jsou ve velmi špatném technickém stavu. Jejich povrch je zasažen korozí. Vrchní část přístřešků zasahuje do průjezdného průřezu (Z-GC). Byla provedena sonda kotvení u teoreticky nejvíce povětrnostními vlivy exponovaného sloupu na konci nástupiště (směr Brno), ale dá se předpokládat, že je takto poškozena většina sloupů. Byla odkryta celá patice sloupu až na betonovou patici. Ocelová patice sloupu včetně kotevních šroubů byla zalita betonem a její koroze je ze statického hlediska přijatelná.

Odvodnění přístřešků z velké části dostatečně neplní svoji funkci a množství vody z přístřešků tak neodtéká do odvodnění, ale teče po nástupišti, kde pak u nástupištních hran stéká do kolejíště, což negativně působí na železniční svršek. V zimním období, v důsledku stékání vody po nástupišti, zde vznikají nebezpečná místa, kde si mohou cestující způsobit zranění. Tento stav byl předmětem závad při stávajících bezpečnostních prověrkách. Na nástupištích celkově chybí řádné vybavení lavičkami, koši, piktogramy atd. – stávající vybavení vykazuje značný stupeň fyzické vyčerpanosti a nepřispívá tak ke zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům. Kolej je v celé délce elektrizována (vybavena trakčním vedením).



Ostatní nezrekonstruovaná nástupiště:

- nástupiště č. 5 - kolej 8: vnější, km 0,125 – 0,305, délka 180 m, pevná nástupištní hrana, asfaltový povrch, částečně přiléhá k budově
- nástupiště č. 1A - kolej 6d: vnější, km 0,319 – 0,458, délka 139 m, pevná nástupištní hrana, konstrukce SUDOP
- nástupiště č. 6 (dle pasportu) - kolej 10: úrovněvé, km 0,156 – 0,298, délka 142 m, pevná nástupištní hrana, konstrukce SUDOP
- nástupiště č. 7 (dle pasportu) - kolej 12: úrovněvé, km 0,156 – 0,298, délka 142 m, pevná nástupištní hrana, konstrukce SUDOP

Obsahem projektu je především řešení rekonstrukce železničního svršku, spodku, nástupiště, přístřešků a jeho odvodnění. Současně se řeší úpravy TV, ukolejnění a zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce osvětlení, izolací podchodu pro cestující a zavazadlového podchodu (tunelu). Dále bude zaslepen nákladový výtah 4. nástupiště, nákladní výtah na 1. nástupišti bude zrekonstruován, v rámci dalších stavebních prací bude v prostoru 1 a 4. nástupiště zrekonstruován orientační systém pro cestující a rozhlas, bude provedena ochrana či přeložka drážních kabelových tras. V prostoru rekonstruovaných nástupišť bude provedena demontáž a po rekonstrukci opětovná montáž již zrekonstruovaného elektronického informačního systému pro cestující.

Účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

A.2.3 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Základní kapacitní údaje :

▪ počet SO	25
▪ počet PS	9

SO 101 REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 6

kolej č.6

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu v km 224,006 208 (KV 37) - km 224,170 545 (délka 164,337m,) šterkové lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo a odvezeno k recyklaci. Recyklované kamenivo bude předrceno a použito do konstrukčních vrstev nástupišť. Ve stejném úseku je navržena rekonstrukce spočívající ve vybudování nového šterkového lože tl. 400mm (z důvodu ochrany žel. spodku) pod spodní ložnou plochu betonového pražce, je zde navržena rekonstrukce kolejového roštu, který bude tvořen betonovými pražci B91 S/2, kolejnice 49E1 (pasy délky 75m), pružné upevnění W14. Předpokládá se zřízení BK v celé délce nového svršku.

V celé délce rekonstruovaného železničního svršku plus výběhy bude provedena směrová a výšková úprava GPK s napojením do starého stavu. Přesný rozsah úprav GPK je patrný z výkresové dokumentace.



kolej č.8

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu tvaru S49 na dřevěných a betonových pražcích v úsecích v km 224,006 208 – km 224,026 208 (délka 20,000m).

Štěrkového lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo a odvezeno k recyklaci. Recyklované kamenivo bude předrceno a použito do konstrukčních vrstev nástupišť. Ve stejném úseku je navržena rekonstrukce spočívající ve vybudování nového štěrkového lože tl. 400mm pod spodní ložnou plochu pražce. Po provedení prací na železničním spodku bude kolejové pole položeno zpět s tím, že dojde k dodání a nahrazení jednotlivých vadných komponent v počtu 20% (náhrada pražců, upevňovadel) – dřevěné pražce budou dodány jako materiál nový, ostatní komponenty jako materiál užitý z výzisku z vytržených kolejí ze stavby.

Vlečka Hartmann včetně výhybky č.39 nebude stavbou přímo dotčena. Bude zde pouze omezen provoz po dobu výluk.

Předpokládá se zřízení BK v původním rozsahu. Bude provedena směrová a výšková úprava GPK s napojením do starého stavu. Přesný rozsah úprav GPK je patrný z výkresové dokumentace.

Všeobecně:

Rekonstruované či dotčené úseky koleje budou zapojeny do přilehlé bezstykové koleje s upínací teplotou v rozmezí hodnot povolených předpisem SŽDC S3/2. Svary budou zhotoveny metodou SoWoS.

Rychlost:

Kolej č.6

▪ stávající rychlost	40 km/h
▪ návrhová rychlost	50 km/h
▪ rychlost po rekonstrukci (beze změn)	40 km/h

Služební přechod km 224,120 (přechod pro výpravčí)

Služební přechod v km 224,120 zůstane zachován ve své stávající poloze (tj. v ose podchodu pro cestující) . Přechod bude zřízen jako nový tj. v koleji č. 6 z nových železobetonových panelů š.1,75m (schválená konstrukce). Přechod se bude plynule napojovat na již zrekonstruovaný přechod v rámci předchozí stavby. Dodání nových sklopných schůdků zde není navrženo, jelikož v současné době není schválený žádný typ sklopných schůdků.

Průjezdový průřez je zde Z-GC.

kapacitní údaje :

▪ snesení stávající koleje kol.č.6	164m
▪ snesení stávající koleje kol.č.8	20m
▪ montáž nové koleje 49E1,B91/S2 (kol.č.6)	164m
▪ montáž koleje S49, dřevo, užitá SB8 (SB6)(kol.č.8)	20m



▪ snesení stávajících výhybek	0
▪ položení stávajících výhybek	0
▪ počet nových výhybek	0

SO 401 REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 5 A 7

kolej č.5

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu v km km 223,854 679 - km 224,178 639 (délka 323,960m) šterkové lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo a odvezeno k recyklaci. Recyklované kamenivo bude předrceno a použito do konstrukčních vrstev nástupišť. Ve stejném úseku je navržena rekonstrukce spočívající ve vybudování nového šterkového lože tl. 350 a 400mm(z důvodu ochrany žel. spodku) pod spodní ložnou plochu betonového pražce, je zde navržena rekonstrukce kolejového roštu, který bude tvořen betonovými pražci B91S/2, kolejnice 49E1 (pasy délky 75m), pružné upevnění W14. Předpokládá se zřízení BK v celém rozsahu úprav.

V celé délce rekonstruovaného železničního svršku plus výběhy bude provedena směrová a výšková úprava GPK s napojením do starého stavu. Přesný rozsah úprav GPK je patrný z výkresové dokumentace.

kolej č.7

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu v km 223,798 417 - km 224, 180 258(KV 68) (délka 381,841m)šterkové lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo a odvezeno k recyklaci. Recyklované kamenivo bude předrceno a použito do konstrukčních vrstev nástupišť. Ve stejném úseku je navržena rekonstrukce spočívající ve vybudování nového šterkového lože tl. 350 a 400mm (z důvodu ochrany žel. spodku) pod spodní ložnou plochu betonového pražce, je zde navržena rekonstrukce kolejového roštu, který bude tvořen betonovými pražci B91S/2, kolejnice 49E1 (pasy délky 75m), pružné upevnění W14. Předpokládá se zřízení BK v celém rozsahu úprav.

V celé délce rekonstruovaného železničního svršku plus výběhy bude provedena směrová a výšková úprava GPK s napojením do starého stavu. Přesný rozsah úprav GPK je patrný z výkresové dokumentace.

kolej č.22

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu tvaru S49 na pražcích v úseku v km 224, 154,372 (ZV 64) – km 224, 178,508 (KV68) - délka 24,336m.

Šterkového lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo a odvezeno k recyklaci. Recyklované kamenivo bude předrceno a použito do konstrukčních vrstev nástupišť. Ve stejném úseku bude provedeno vybudování nového šterkového lože tl. 400mm pod spodní ložnou plochu pražce.

Všeobecně:

Rekonstruované úseky koleje budou zapojeny do přilehlé bezстыkové koleje s upínací teplotou v rozmezí hodnot povolených předpisem SŽDC S3/2. Svary budou zhotoveny metodou SoWoS.

Rychlost:

Kolej č.5

▪ stávající rychlost	40/60 km/h (40km směr Praha, 60km/h, směr Jihlava)
▪ návrhová rychlost	40/60 km/h (40km směr Praha, 60km/h, směr Jihlava)



- rychlost po rekonstrukci (beze změn) 40/60 km/h (40km směr Praha, 60km/h, směr Jihlava)

Po rekonstrukci zhlaví a návazného oblouku a úprave zab.zař. projektant předpokládá zavedení rychlosti min. $V=50\text{km/h}$ směr Praha. Bude provedeno v rámci další akce.

Kolej č.7

- stávající rychlost 40/60 km/h (40km směr Praha, 60km/h, směr Jihlava)
- návrhová rychlost 50/60 km/h (50km směr Praha, 60km/h, směr Jihlava)
- rychlost po rekonstrukci (beze změn) 40/60 km/h (40km směr Praha, 60km/h, směr Jihlava)

Rychlost 50km/h bude moci být zavedena až po úpravě zab.zař a návěštění této rychlosti. Bude provedeno v rámci další akce.

Služební přechod km 224,120 (přechod pro výpravčí)

Služební přechod v km 224,120 zůstane zachován ve své stávající poloze (tj. v ose podchodu pro cestující). Přechod bude zřízen jako nový tj. v koleji č.5 z nových železobetonových panelů š.1,75m (schválená konstrukce). Přechod se bude plynule napojovat na již zrekonstruovaný přechod v rámci předchozí stavby. Dodání nových sklopných schůdků zde není navrženo, jelikož v současné době není schválený žádný typ sklopných schůdků.

Průjezdny průřez je zde Z-GC.

kapacitní údaje :

- | | |
|--|------|
| ▪ snesení stávající koleje kol.č.5 | 324m |
| ▪ snesení stávající koleje kol.č.7 | 382m |
| ▪ snesení a montáž koleje č.22 | 25m |
| ▪ montáž nové koleje 49E1,B91/S2 (kol.č.5 a 7) | 706m |
| ▪ snesení stávajících výhybek | 0 |
| ▪ položení stávajících výhybek | 0 |
| ▪ počet nových výhybek | 0 |

SO 102 REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 6

Pražcové podloží

Návrh konstrukce železničního spodku vychází z výsledků a doporučení geotechnického průzkumu, je navržen dle zásad předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž v aktuálním znění. V rámci této stavby se předpokládá provádění sanací (zvýšení únosnosti a ochrany proti promrzání) a ochrany zemní pláně proti povětrnostním vlivům v dotčené části kolejí č. 5,6 a 7.

Zpráva o výsledcích geotechnického průzkumu je součástí samostatné B.03



MORFOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, GEOLOGICKÉ A HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmový úsek se z hlediska geologické stavby nachází v oblasti budované pararulami – moldanubickými metamorfovanými horninami. Reliéf terénu koresponduje s reliéfem skalních hornin. Morfologické elevace jsou tvořeny méně zvětralými skalními horninami. Údolí mezi elevacemi terénu vznikla především podél tektonických linií, kde docházelo i k většímu zvětrávání hornin. Hydrogeologicky jsou zde zastoupeny převážně puklinové kolektory se zvýšenou propustností v přípovrchové zóně zvětralin a v místech rozpojení puklin. Železniční stanice Havlíčkův Brod se nachází v prostoru Hornosázavské pahorkatiny.

NÁVRH PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena, ve smyslu přílohy č.2 rekonstrukce PP v jednotlivých úsecích – viz níže.

Kolej č.6

Ochrana skalní pláně č.1 km km 224,006 208 - km 224,166 916

Navržená skladba PP: Konstrukce PP typ 5.1 - z asfaltobetonu :

Na skladbu asfaltobetonové konstrukce budou použity asfaltobetonu ACO 11 v tl. 40mm (vrchní vrstva) a ACP 16+ v tl. 50mm (podkladní vrstva) – materiál nový. Obě asfaltobetonové směsi musí splňovat požadavky dle ČSN EN 13 108-1.

Konstrukční vrstva bude vypadat následovně:

- 0,40m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce)
- Asfaltový beton střednězrný ACO 11 (ČSN EN 13108-1) tl. 40mm
- Spojovací asf. postřik PS do 0,5 kg/m² (ČSN 73 6129)
- Asfaltový beton ACP 16+ (ČSN EN 13108-1) tl. 50mm
- Infiltrační postřik IP (ČSN 736129)
- Štěrkodrt' frakce 0-32 (vyrov. vrstva –doplnění nadvýlomu) (ČSN 736126-1) tl. 100 mm
- Skalní pláň

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru rekonstrukce PP odtěženy do hloubky min. 0,48m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní (skalní) pláň. V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné vrstvy včetně úprav nadvýlomu. Pláň železničního spodku bude zřízena ve sklonu 3% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Musí být řádně zhutněná a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede štěrkové lože (viz. SO 101). Toto opatření je navrženo z důvodu zvětrávání skalního



podloží a tudíž ochrany proti těmto vlivům a odvedení vody k odvodňovacímu zařízení a tedy zamezení negativních vlivů této vody na železniční spodek.

Nově prováděná rekonstrukce PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku - Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní plán a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejícím TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

- plocha ochrany pláně č.1 585 m²

Kolej č.8

Ochrana skalní pláně č.1 km 224,006 208- km 224,026 208

Navržená skladba PP: Konstrukce PP typ 5.1 - z asfaltobetonu :

Na skladbu asfaltobetonové konstrukce budou použity asfaltobeton ACO 11 v tl. 40mm (vrchní vrstva) a ACP 16+ v tl. 50mm (podkladní vrstva) – materiál nový. Obě asfaltobetonové směsi musí splňovat požadavky dle ČSN EN 13 108-1.

Konstrukční vrstva bude vypadat následovně:

- 0,40m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce)
- Asfaltový beton střednězrný ACO 11 (ČSN EN 13108-1) tl. 40mm
- Spojovací asf. postřik PS do 0,5 kg/m² (ČSN 73 6129)
- Asfaltový beton ACP 16+ (ČSN EN 13108-1) tl. 50mm
- Infiltrační postřik IP (ČSN 736129)
- Šterkodrt' frakce 0-32 (vyrov. vrstva –doplnění nadvýlomu) (ČSN 736126-1) tl. 100 mm
- Skalní plán

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru rekonstrukce PP odtěženy do hloubky min. 0,48m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní (skalní) plán. V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné vrstvy včetně úprav nadvýlomu. Plán železničního spodku bude zřízena ve sklonu 3% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Musí být řádně zhutněná a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již



provede štěrkové lože (viz. SO 101). Toto opatření je navrženo z důvodu zvětrávání skalního podloží a tudíž ochrany proti těmto vlivům a odvedení vody k odvodňovacímu zařízení a tedy zamezení negativních vlivů této vody na železniční spodek.

Nově prováděné PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku - Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní plán a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejícím TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

- plocha ochrany pláně č.1 60 m²

Úpravy odvodnění

V prostoru mezi kolejí č. 4 a 6 se nachází stávající funkční systém odvodnění (trativodů).

Odvodnění pláně pod kolejí č.6 je pomocí stávajícího funkčního odvodnění (trativodů) mezi kolejemi č. 4 a 6 a proto zde nebude prováděno nové odvodnění.

Kapacitní údaje:

- odvodňovací trativody 0m
- trativodní šachty 0 ks

SO 402 REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 5 A 7

Pražcové podloží

Návrh konstrukce železničního spodku vychází z výsledků a doporučení geotechnického průzkumu, je navržen dle zásad předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž v aktuálním znění. V rámci této stavby se předpokládá provádění sanací (zvýšení únosnosti a ochrany proti promrzání) a ochrany zemní pláně proti povětrnostním vlivům v dotčené části kolejí č. 5,6 a 7.

Zpráva o výsledcích geotechnického průzkumu je součástí samostatné B.03



MORFOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, GEOLOGICKÉ A HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmový úsek se z hlediska geologické stavby nachází v oblasti budované pararulami – moldanubickými metamorfovanými horninami. Reliéf terénu koresponduje s reliéfem skalních hornin. Morfologické elevace jsou tvořeny méně zvětralými skalními horninami. Údolí mezi elevacemi terénu vznikla především podél tektonických linií, kde docházelo i k většímu zvětrávání hornin. Hydrogeologicky jsou zde zastoupeny převážně puklinové kolektory se zvýšenou propustností v přípovrchové zóně zvětralin a v místech rozpojení puklin. Železniční stanice Havlíčkův Brod se nachází v prostoru Hornosázavské pahorkatiny.

NÁVRH PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena, ve smyslu přílohy č.2 rekonstrukce PP v jednotlivých úsecích – viz níže.

Kolej č.5

PP č.1 km km 223,880 224 – km 223,995 364

Návrh pražcového podloží pro zmiňovaný úsek je následující:

typ konstrukce PP podle předpisu SŽDC S4 – **PP typ 3**

Navržená skladba PP typ 3 (příloha č. 3) :

- 0,35 m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce)
- 0,30 m mocnost konstrukční vrstvy štěrkodrti frakce 0 – 32 mm
- filtrační geotextilie v hloubce 0,65 m od LPP (ložné plochy pražce)
- zemní pláň v hloubce 0,65 m od LPP

Navržená KPP vyhovuje i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu, ve smyslu přílohy 7 předpisu SŽDC S4 (výpočet viz příloha č. 3 této zprávy).

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru rekonstrukce PP odtěženy do hloubky min. 0,65m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní pláň ve sklonu 5% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné sanační vrstvy včetně položení geotextílie. Pláň železničního spodku bude skloněná, musí být řádně zhutněná a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede štěrkové lože (viz. SO 401).

Nově prováděná rekonstrukce PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem



SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní plán a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejících TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

- plocha rekonstrukce PP č.1..... 545 m²

Ochrana skalní pláně č.1 km 223,995 364- km 224,178 639

Navržená skladba PP: Konstrukce PP typ 5.1 - z asfaltobetonu :

Na skladbu asfaltobetonové konstrukce budou použity asfaltobetonu ACO 11 v tl. 40mm (vrchní vrstva) a ACP 16+ v tl. 50mm (podkladní vrstva) – materiál nový. Obě asfaltobetonové směsi musí splňovat požadavky dle ČSN EN 13 108-1.

Konstrukční vrstva bude vypadat následovně:

- 0,40m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce)
- Asfaltový beton střednězrný ACO 11 (ČSN EN 13108-1) tl. 40mm
- Spojovací asf. postřík PS do 0,5 kg/m² (ČSN 73 6129)
- Asfaltový beton ACP 16+ (ČSN EN 13108-1) tl. 50mm
- Infiltrační postřík IP (ČSN 736129)
- Štěrkodrt' frakce 0-32 (vyrov. vrstva –doplnění nadvýlomu) (ČSN 736126-1) tl. 100 mm
- Skalní plán

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru rekonstrukce PP odtěženy do hloubky min. 0,58m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní (skalní) plán. V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné vrstvy včetně úprav nadvýlomu. Plán železničního spodku bude zřízena ve sklonu 3% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Musí být řádně zhutněná a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede štěrkové lože (viz. SO 401). Toto opatření je navrženo z důvodu zvětrávání skalního podloží a tudíž ochrany proti těmto vlivům a odvedení vody k odvodňovacímu zařízení a tedy zamezení negativních vlivů této vody na železniční spodek.

Nově prováděná PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku - Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem



SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní plán a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejících TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

- plocha ochrany pláně č.1 698 m²

Kolej č.7

PP č.1 km 223,826 432- km 223,995 959

Návrh pražcového podloží pro zmiňovaný úsek je následující:

typ konstrukce PP podle předpisu SŽDC S4 – **PP typ 3**

Navržená skladba PP typ 3 (příloha č. 3) :

- 0,35 m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce)
- 0,30 m mocnost konstrukční vrstvy štěrkodrti frakce 0 – 32 mm
- filtrační geotextilie v hloubce 0,65 m od LPP (ložné plochy pražce)
- zemní plán v hloubce 0,65 m od LPP

Navržená KPP vyhovuje i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu, ve smyslu přílohy 7 předpisu SŽDC S4 (výpočet viz příloha č. 3 této zprávy).

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru rekonstrukce PP odtěženy do hloubky min. 0,65m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní plán ve sklonu 5% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné sanační vrstvy včetně položení geotextilie. Plán železničního spodku bude skloněná, musí být řádně zhutněná a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede štěrkové lože (viz. SO 401).

Nově prováděná PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem



SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní plán a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejících TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

- plocha rekonstrukce PP č.1..... 876 m²

Ochrana skalní pláně č.1 km 223,995 959 - km 224,179 957

Navržená skladba PP: Konstrukce PP typ 5.1 - z asfaltobetonu :

Na skladbu asfaltobetonové konstrukce budou použity asfaltobetonu ACO 11 v tl. 40mm (vrchní vrstva) a ACP 16+ v tl. 50mm (podkladní vrstva) – materiál nový. Obě asfaltobetonové směsi musí splňovat požadavky dle ČSN EN 13 108-1.

Konstrukční vrstva bude vypadat následovně:

- 0,40m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce)
- Asfaltový beton střednězrný ACO 11 (ČSN EN 13108-1) tl. 40mm
- Spojovací asf. postřík PS do 0,5 kg/m² (ČSN 73 6129)
- Asfaltový beton ACP 16+ (ČSN EN 13108-1) tl. 50mm
- Infiltrační postřík IP (ČSN 736129)
- Štěrkoдрť frakce 0-32 (vyrov. vrstva –doplnění nadvýlomu) (ČSN 736126-1) tl. 100 mm
- Skalní plán

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru rekonstrukce PP odtěženy do hloubky min. 0,58m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní (skalní) plán. V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné vrstvy včetně úprav nadvýlomu. Plán železničního spodku bude zřízena ve sklonu 3% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Musí být řádně zhutněná a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede štěrkové lože (viz. SO 401). Toto opatření je navrženo z důvodu zvětrávání skalního podloží a tudíž ochrany proti těmto vlivům a odvedení vody k odvodňovacímu zařízení a tedy zamezení negativních vlivů této vody na železniční spodek.

Nově prováděná PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku - Ž4.



Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní plán a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejících TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

- plocha ochrany pláně č.1 894 m²

Kolej č.22

Ochrana skalní pláně č.1 km 224, 154,372 – km 224, 178,508

Navržená skladba PP: Konstrukce PP typ 5.1 - z asfaltobetonu :

Na skladbu asfaltobetonové konstrukce budou použity asfaltobetonu ACO 11 v tl. 40mm (vrchní vrstva) a ACP 16+ v tl. 50mm (podkladní vrstva) – materiál nový. Obě asfaltobetonové směsi musí splňovat požadavky dle ČSN EN 13 108-1.

Konstrukční vrstva bude vypadat následovně:

- 0,40m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce)
- Asfaltový beton střednězrný ACO 11 (ČSN EN 13108-1) tl. 40mm
- Spojovací asf. postřík PS do 0,5 kg/m² (ČSN 73 6129)
- Asfaltový beton ACP 16+ (ČSN EN 13108-1) tl. 50mm
- Infiltrační postřík IP (ČSN 736129)
- Štěrkoдрť frakce 0-32 (vyrov. vrstva –doplnění nadvýlomu) (ČSN 736126-1) tl. 100 mm
- Skalní plán

Materiály, výroba a zřizování jednotlivých konstrukčních vrstev musí odpovídat příslušným platným normám a technologickým pokynům. Pokládka asfaltobetonů bude prováděna pomocí finišeru. Technologie pokládky musí být v souladu s TKP – kapitola 7 – Hutněné asfaltové vrstvy v aktuálním platném znění.

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru rekonstrukce PP odtěženy do hloubky min. 0,58m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní (skalní) plán. V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné vrstvy včetně úprav nadvýlomu. Plán železničního spodku bude zřízena ve sklonu 3% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Musí být řádně zhutněná a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede štěrkové lože (viz. SO 401). Toto opatření je navrženo z důvodu zvětrávání skalního



podloží a tudíž ochrany proti těmto vlivům a odvedení vody k odvodňovacímu zařízení a tedy zamezení negativních vlivů této vody na železniční spodek.

Nově prováděná rekonstrukce PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku - Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní plán a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejícím TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

- Plocha ochrany pláně č.1 (je započítáno u koleje č.7) 0 m²

Úpravy odvodnění

V prostoru mezi kolejí č. 3 a 5 se nachází stávající funkční systém odvodnění (trativodů). Mezi kolejemi č. 7 a 22 se nachází původní trativodní systém, který je zcela nefunkční. Jelikož stávající odvodňovací systém (systém drenáží, trativodů) mezi kolejemi č. 7 a 22 je zcela nefunkční, je v rámci tohoto SO navržena rekonstrukce odvodnění v celém úseku mezi kolejemi č. 7 a 22. Stávající odvodnění mezi kolejemi č. 7 a 22 bude demontován a nově je odvodnění navrženo tak, aby odpovídalo zásadám předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž3 – odvodňovací zařízení v aktuálním znění. Odvodnění je navrženo v místě rekonstrukce PP a ochrany skalní pláně, kde jsou navrženy větve trativodu, které jsou napojeny do stávajících, případně nově navržených šachet na stáv.hlavní svodné síti odvodnění. Drenážní potrubí je v celé své délce navrženo plastové, světlosti DN 150 (schválený typ trub). Hlavní větve trativodu se nachází mezi kolejemi 7 a 22. Spád trativodního potrubí je s ohledem na hloubku výkopů navrženo v min.spádu 5‰, Šachty Šk, Šp a Šv jsou navrženy DN 400. Sklonové, směrové poměry, parametry uložení potrubí a ostatní parametry trativodu jsou patrné z výkresové části – podélné profily, příčné řezy. Minimální hloubka trativodu od zemní pláně bude 300mm.

Odvodnění pláně pod kolejí č.5 je pomocí stávajícího funkčního odvodnění (trativodů) mezi kolejemi č. 5 a 3. Nebude zde mezi kolejemi č.5 a 3 prováděno nové odvodnění.

Kapacitní údaje:

- odvodňovací trativody 350 m
- trativodní šachty 13 ks



SO 103 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č. 1

Stávající stav:

V žst. Havlíčkův Brod se nachází 1 nástupiště (u VB a dopravního pavilonu), které je předmětem rekonstrukce. Stávající nástupiště je typu Tischer s výškou nástupní hrany nad TK – 300mm (reálně se výška pohybuje mezi 280mm-380mm) a vzdáleností nástupištní hrany od osy přilehlé koleje – 1650mm (reálně se pohybuje od 1600mm po 1720mm). V prostoru před dopravním pavilonem je nástupiště podsklepeno až do úrovně nástupištní hrany, která jje zde atypicky tvořena přímo zdí sklepení dopravního pavilonu. V nástupišti je přímo ve stropu podchodu a dopravního pavilonu zřízen kabelovou a nacházaí se zde velké množství inž. Sítí zejména drážních. Krypt nástupiště je proveden z litého asfaltu.

Na konci nástupiště je zřízena rampa pro pohyb vjezd vozíků. Nástupiště jsou částečně zastřešena (délka 105,7m). Na nástupiště je přístup cestujících přímo z výpravní budovy pomocí rampy a z pomocí podchodu a jednoho výstupového ramene schodiště a pomocí bezbariérového výtahu.

Obsluha se na nástupiště dostává pomocí služebního tunelu, který vyúsťuje na nástupiště pomocí nákladního výtahu nebo služebního přejezdu na konci nástupiště. Výpravčí se na nástupiště dostává pomocí služebního přechodu v km 224,120.

Celé nástupiště je osvětleno a je vybaveno elektronickým informačním systémem nedávno zrekonstruovaného a není vybaveno lavičkami a jízdními řády a ani pítkem.

Nástupiště se nachází mezi kolejemi u koleje č.6. Je to vnější nástupiště. Stávající skutečná stavební délka nástupiště je 128m

Navržený stav:

Délka nástupiště:

Délka 1. nástupiště vychází z přiložené dopravní technologie zpracované dle aktuálních podkladů a z prostorových možností.

Požadavek na užitečnou délku nástupiště je 110m. Oproti stávajícímu stavu zde dochází ke stavebnímu zkrácení o cca 18m.

Vzdálenosti návěstidla vs nástupní hrana

Kolej č.6

Směr Praha: Návěstidlo L6 – konec nástupní hrany = 110,417m

Směr Brno: Návěstidlo Sc6 – konec nástupní hrany = 116m

V případě, že budeme uvažovat, že hnací vozidlo zastaví 10m před návěstidlem L6 či Sc6, nebude možné využít celou délku nástupiště tj. 110m a bude lze možné využít pouze délku 100,417m směr Praha resp. 106m směr Brno. Minimální požadavek na 100m vycházející z dopravní technologie je splněn. Není však splněn doporučený požadavek na 110m

Doporučení SŽDC GR O12 je: V rámci připravované následné stavby „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“ by měla proto být poloha návěstidel, zejména L6 upravena tak, aby navrhovaná délka nástupiště byla využitelná.



Projektant konstatuje, že v rámci následné stavby na modernizaci uzlu je dále případně nutné uvažovat s úpravou polohy výhybky č.37 či úpravou kolejiště tak, aby bylo možno případně prodloužit nástupiště směr Brno

Technické řešení:

1. nástupiště v žst. Havlíčkův Brod bude zrekonstruováno v celé délce na **vnější mimoúrovňové nástupiště typu H130 bez konzolových desek** (dle vzorového listu Ž.8.4-N).

Nově bude nástupištní hrana situována u koleje č.6– v km 224,149 000 - km 224,038 583 tj. délka nástupní hrany je 110,417m a dále a dále je zde provedena nenástupní hrana ve výšce 550mm nad TK v km km 224,149 000 - km 224,163 583 a následuje rampa délky 7m do úrovně výšky temene kolejnice přilehlé koleje.

Nástupištní hrana u koleje č.6 je situována převážně v přímé a na konci nástupiště se nachází v oblouku o $R=310m$ a $D=0mm$. Vzdálenost hrany od osy přilehlé koleje č.6 je v celé délce – 1680mm a výška nástupní hrany 550mm nad TK přilehlé koleje č.6.

Vzdálenosti a výšky od osy musí být provedeny dle ČSN 73 4959.

Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem typu H130 se schváleným TPD (V prostoru zavazadlového podchodu zde budou použity atypicky vysoké použity H110).

V prostoru nad podchodem a v prostoru před dopravním pavilonem bude provedena monolitická železobetonová hrana, tvaru připomínající prefabrikát H130. Nad podvhodem budou umístěny atypické prvky H110 bez spodní betonové plochy s ukotvením výstuže do monilitického železobetonového pasu (podobně jako u nástupiště č.2 a 3). Plocha od km 224,149 až ke služebnímu přechodku vyvýšená nástupištní plocha, která je určena pouze pro služební účely a veřejnosti je zde vstup zakázán.

Prefabrikát typu H130 (H110) je uložen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z podkladního betonu C 12/15 tloušťky minimálně 0,100m. Základová spára prefabrikátu musí být nejméně v úrovni pláně tělesa železničního spodku.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou na zhutnělém zásypu nástupištního prefabrikátu. Prostor za nástupištním prefabrikátem typu H130 (H110) je možno využít pro kabelovou trasu. Nástupištní prefabrikáty typu H130 (H110) je nutno zasypat zhutněnou nenamrzavou zeminou a vrstvou šterkodrti minimální tloušťky 0,800m pod horní plochou nástupiště (předpoklad výzisk ze ŠL + doplnění materiálem novým).

Kryt nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou 200x200 mm (ve speciálních místech bez sražené hrany – tj. tzv. ostrohranná dlažba) tl. 60mm případně jiným vhodným krytem. Zámková dlažba bude ohraničena konzolovými prefabrikáty H130. Železobetonová zídka na začátku nástupiště bude založena v nezámrzné hloubce tj. min. 1,1m pod terénem. Na zídce bude provedeno zábradlí výšky 1,1m s umístěním piktogramu „Zákaz vstupu“. Zábradlí musí být provedeno mimo volný schůdný prostor a mimo dosah trakčního vedení. Zábradlí bude ocelové výšky $h = 1,10 m$ z profilu 60/5 a 51/5 mm. Sloupky zábradlí budou kotveny do betonových základových zídek. Zábradlí se opatří ochranným nátěrem (dle požadavků SŽDC).



Ukončení druhé strany (směr Praha) veřejně přístupné části nástupiště bude provedeno varovným pásem.

Linie podél nástupištní hrany a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800mm od hrany bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400mm. Varovný pás je ve zpevněné ploše proveden vhodným druhem dlažby s reliéfním povrchem (toto musí být provedeno ve výrobě – viz Ž 8.7). Dále zde bude provedeno optické značení vodící linie s funkcí varovného pásu v tl.150mm (dle Ž 8.7).

Mezi hranou nástupiště (H130) a vodící linií s funkcí varovného pásu a podél vodící linie s funkcí varovného pásu, směrem od hrany nástupiště do vzdálenosti 400mm bude proveden pás dlažby z dlažby bez zkosených hran a bude zadlážděno bez vazby spár. Dlažba bude provedena dle pokynu ze dne 4.5.2015 byl SŽDC-O13 vydán pokyn „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“

Dlažba bude dále provedena následně:

1. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, musí *okolí vodící linie s funkcí varovného pásu* či v *okolí signálního pásu* tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři 400 mm
2. Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:
 - rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany (prvky se sraženou hranou jsou zde nepřípustné!);
 - šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
 - počet spár mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks - tj. minimální vzdálenost spár může být 200 mm.
 - *klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru-tj. takzvaně na střih (ne na vazbu!).* (Poznámka: znamená to, že spára mezi prvky nemění směr a probíhá v přímce.)
 - jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.

Poznámka: výše uvedené požadavky splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany.

3. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Povrch musí být rovinný, bez výstupků a drážek.

Výše uvedené zásady se týkají řešení bezprostředního okolí tzv. bezpečnostních pásů na nástupištech, přičemž minimální šířka tohoto bezprostředního okolí je 250 mm (v řešené stavbě **bude v šířce 400 mm**). Ostatní plocha nástupiště však může být dodlážděna libovolnou zámkovou dlažbou 200x200mm, dlaždicemi nebo deskami - bez stanovení způsobu pokládky (tj. třeba i na vazbu) se sraženou hranou.

Ostatní dlažba (mimo vodící linie, varovné , signální pásy, zdrsňené pásy) dle konzultace a požadavku organizace SONS bude dlažba stejných rozměrů, stejných vlastností ale se zkosenými hranami.



Dlažba v části nástupiště nepřístupné cestujícím, na rampě a zpevněné plochy v úrovni TK mezi rampou a služebním přejezdem směr Praha bude provedeno z dlažby stejných rozměrů, stejných vlastností ale se zkosenými hranami.

Barva dlažby pro veřejnost přístupné části nástupiště bude přírodní šedá (světle šedá) jako na nástupišti č.2 a č.3. Veřejnosti nepřístupné části zpevněných ploch budou tvořeny dlažbou barvy tmavě šedé.

Označení laviček apod bude provedeno signálními pásy dle Ž 8.7

Signální pásy budou tvořeny slepeckou zámkovou dlažbou s tzv. pupíky. Tato dlažba bude stejné barvy jako barva dlažby nástupiště.

Jelikož se stavba přímo nedotýká prostorů vstupů do podchodu a do výtahu, nejsou zde ani řešeny hmatové či vizuální prvky v tomto prostoru.

Na nástupišti budou provedeny bezpečnostní a orientační pásy dle vzorového listu Ž 8.7 změna č.2 (2010) – Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech.

Veškerá použitá zámková dlažba (na celém nástupišti a ostatních zpevněných plochách) bude tl.60mm a musí mít protiskluzný povrch a musí splňovat min. koeficient smykového tření 0,6.

Přístup na nástupiště je řešen jako bezbariérový. Toto provedení musí být v souladu s TSI a s vyhláškou č.398/2009 Sb. a vzorovými listy ČD 8.7 – změna č.2 (2010).

Některé stávající šachty (kabelové, kanalizační) budou zachovány a zrekonstruovány, jiné budou zrušeny. Zachované stávající šachty na nástupištech budou upraveny, přizvednuty tak, aby výškově odpovídaly průběhu nástupiště. Toto bude patrné z výkresů dešťové kanalizace, které budou rozkresleny v dalším stupni dokumentace. U rekonstruovaných kabelových šachet budou provedeny nové poklapy. V případě, že by poklapy zasahovaly do vodící linie s funkcí varovného pásu, budou provedeny poklapy, které umožní jejich zadláždění.

Výškové a sklonové poměry na nástupišti jsou patrné z výkresové části – z příčných řezů a situace nástupiště M 1:100.

Nástupiště bude opatřeno informačním a orientačním systémem (viz samostatné SO a PS), koši (3ks) a lavičkami (6ks) a vývěsky na jízdní řády v počtu 1 jednostranná - postavit pod pragotron pro "příjezdy" - formát A1 + "odjezdy" - formát A1 - pověšeny vedle sebe. Věkový mobiliář musí splňovat požadavky TSI v aktuálním znění a bude v provedení antivandal, vzhled mobiliáře bude shodný jako mobiliář na již zrekonstruovaných nástupištech č. 2 a 3. Veškerý mobiliář musí být barevně kontrastní vůči okolí – barevná kombinace bude, celková vzhled nového mobiliáře bude stejný nebo velice podobný jako na nástupištech č.2 a 3. Mobiliář bude schválen investorem a správcem.

Budou zde dodány a osazeny 2ks nádob na posypový materiál o velikosti min. 500l každé z nich.

Na nástupiště bude přístup cestujících z výpravní budovy (bezbariérový přístup) a z podchodu pomocí výtahu (bezbariérový přístup) a pomocí ramene výstupového schodiště š.2,5m. Schodiště



zůstává stávající šířky .

Na nástupišti nebudou umístěny reklamní tabule firmy RailReklam.

Kapacitní údaje:

- nástupištní hrana u koleje č.6 132m (125+7)

Pítka:

Na nástupišti se nenachází žádné pítko. Nástupiště nebude vybaveno novým pítkem.

Odvodnění nástupištních přístřešků (v konstrukci nástupišť)

V rámci stavby bude provedena náhrada stávajícího nefunkčního odvodnění nástupištních přístřešku. Rekonstrukce odvodnění bude provedeno ve stávající trase se stávajícím zaústěním do stávajících šachet na hlavních svodech odvodnění celé železniční stanice.

SO 403 REKONSTRUKCE OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ Č. 4

Stávající stav:

V žst. Havlíčkův Brod se nachází 4. ostrovní nástupiště, které je předmětem rekonstrukce. Stávající nástupiště jsou typu Tischer s výškou nástupní hrany nad TK – 300mm (reálně se výška pohybuje mezi 280mm-380mm) a vzdáleností nástupištní hrany od osy přilehlé koleje – 1650mm (reálně se pohybuje od 1640mm po 1720mm). Kryt nástupiště je proveden z litého asfaltu.

Na konci nástupiště je zřízena rampa pro pohyb vjezd vozíků. Nástupiště jsou částečně zastřešena (délka 117,3m). Na nástupiště je přístup cestujících pomocí podchodu a jednoho výstupového ramene schodiště a pomocí bezbariérového výtahu.

Obsluha se na nástupiště dostává pomocí služebního tunelu, který vyústí na nástupiště pomocí nákladního výtahu nebo služebního přejezdu na konci nástupiště. Výpravčí se na nástupiště dostává pomocí služebního přechodu v km 224,120.

Celé nástupiště je osvětleno a je vybaveno elektronickým informačním systémem staršího nedávno zrekonstruovaného a dále je vybaveno lavičkami, koši a jízdními řády a nefunkčním pítkem.

Nástupiště se nachází mezi kolejemi č.5 a 7. Stávající skutečná stavební délka nástupiště je 282m

Navržený stav:

Délka nástupiště:

Délka 4. ostrovního nástupiště vychází z přiložené dopravní technologie zpracované dle aktuálních podkladů.

Požadavek na užitečnou délku nástupiště je 200m. Oproti stávajícímu stavu zde dochází u zkrácení cca 80m u koleje č.5 a 50m u koleje č.7.



Vzdálenosti návěstidla vs nástupní hrana

Kolej č.5

Směr Praha: Návěstidlo L5 – konec nástupní hrany = 250m

Směr Brno: Návěstidlo Sc5 – konec nástupní hrany = 267m

Z toho plyne, že užitečná délka nástupiště je 200m (celá délka nástupní hrany) a požadavek vycházející z dopravní technologie je splněn.

Kolej č.7

Směr Praha: Návěstidlo L7 – konec nástupní hrany = 213m

Směr Brno: Návěstidlo Sc7 – konec nástupní hrany = 255m

Z toho plyne, že užitečná délka nástupiště je 200m (celá délka nástupní hrany) a požadavek vycházející z dopravní technologie je splněn.

Technické řešení:

4. ostrovní nástupiště v žst. Havlíčkův Brod bude zrekonstruováno v celé délce na **ostrovní mimoúrovňové nástupiště typu H130 bez konzolových desek** (dle vzorového listu Ž.8.4-N).

Nově budou nástupištní hrany situovány u koleje č.5 – v km 223,925 469 - km 224,125 469 tj. délka nástupní hrany je 200m a dále a dále je zde provedena nenástupní hrana ve výšce 550mm nad TK v km 224,125 469 - km 224,147 469 a následuje rampa délky 7m do úrovně výšky temene kolejnice přilehlé koleje.

Nově budou nástupištní hrany situovány u koleje č.7 – v km 223,926 065- km 224,126 111 tj. délka nástupní hrany je 200,046m a dále a dále je zde provedena nenástupní hrana ve výšce 550mm nad TK v km 224,126 111 - km 224,148 221 a následuje rampa délky 7m do úrovně výšky temene kolejnice přilehlé koleje.

Nástupištní hrana u koleje č.5 je situována v přímé, ale u hrany nástupiště je využito kladné stavební odchylky +10mm (s výhledem na plánovanou akci průjezdu železničním uzlem Havlíčkův Brod a s ohledem k tomu, že ve vzdálenosti 28m od vyvýšené plochy (550mm nad TK) se nachází oblouk o poloměru 268m a v rámci další stavby (průjezd uzlem) bude muset být tento oblouk řešen tak, aby zde byla dosažena rychlost $V=50\text{km/h}$ tj. poloměr bude pravděpodobně zvětšen na $R=300\text{m}$) tj. nástupištní hrana je navržena v celé délce ve vzdálenosti od osy přilehlé koleje č.5 – 1680mm a ve výšce nástupní hrany 550mm nad TK přilehlé koleje č.5.

Nástupištní hrana u koleje č.7 je situována převážně v přímé a na konci nástupiště v km se nachází v oblouku o $R=460\text{m}$ a $D=0\text{mm}$. Vzdálenost hrany od osy přilehlé koleje č.7 je v celé délce – 1680mm a ve výšce nástupní hrany 550mm nad TK přilehlé koleje č.7.

Vzdálenosti a výšky od osy musí být provedeny dle ČSN 73 4959.



Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem typu H130 se schváleným TPD (V prostoru zavazadlového podchodu zde budou použity atypicky vysoké použity H110).

V prostoru nad podchodem a v prostoru před dopravním pavilonem bude provedena monolitická železobetonová hrana, tvaru připomínající prefabrikát H130. Nad podvhodem budou umístěny atypické prvky H110 bez spodní betonové plochy s ukotvením výstuže do monilitického železobetonového pasu (podobně jako u nástupiště č.2 a 3). Plocha od km 224,149 až ke služebnímu přechodku vyvýšená nástupištní plocha, která je určena pouze pro služební účely a veřejnosti je zde vstup zakázán.

Prefabrikát typu H130 (H110) je uložen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z podkladního betonu C 12/15 tloušťky minimálně 0,100m. Základová spára prefabrikátu musí být nejméně v úrovni plně tělesa železničního spodku.

Na začátku nástupiště bude zřízeno služební schodiště šířky min. 1m; max. výška schodu 190 mm (výška všech schodů stejná), nejmenší šířka schodišťového stupně 250 mm. Bude zde provedena podesta š.1m. Zídka schodiště bude založena v nezámrné hloubce tj. min. 1,1m pod terénem. Ukončení veřejné části ostrovního nástupiště typu H130 bez konzolových desek služebními schody bude provedeno dle Ž.8.7 – obrázek č.5 – změna č.2. Bude zde provedeno zábradlí výšky 1,1m s umístěním piktogramu „Zákaz vstupu“ a dále zde bude provedena uzamykatelná branka. Zábradlí musí být provedeno mimo volný schůdný prostor a mimo dosah trakčního vedení. Zábradlí bude ocelové výšky $h = 1,10$ m z profilu 60/5 a 51/5 mm. Sloupky zábradlí budou kotveny do betonových základových zídek. Zábradlí se opatří ochranným nátěrem (dle požadavků SŽDC).

Ukončení druhé strany (směr Praha) veřejně přístupné části nástupiště bude provedeno varovným pásem.

Linie podél nástupištní hrany a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800mm od hrany bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400mm. Varovný pás je ve zpevněné ploše proveden vhodným druhem dlažby s reliéfním povrchem (toto musí být provedeno ve výrobě – viz Ž 8.7). Dále zde bude provedeno optické značení vodící linie s funkcí varovného pásu v tl.150mm (dle Ž 8.7).

Mezi hranou nástupiště (H130) a vodící linií s funkcí varovného pásu a podél vodící linie s funkcí varovného pásu, směrem od hrany nástupiště do vzdálenosti 400mm bude proveden pás dlažby z dlažby bez zkosených hran a bude zadlážděno bez vazby spár. Dlažba bude provedena dle pokynu ze dne 4.5.2015 byl SŽDC-O13 vydán pokyn „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“

Dlažba bude dále provedena následně:

4. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, musí *okolí vodící linie s funkcí varovného pásu* či v *okolí signálního pásu* tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři 400 mm
5. Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:



- rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany (prvky se sraženou hranou jsou zde nepřipustné!);
- šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
- počet spár mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks - tj. minimální vzdálenost spár může být 200 mm.
- *klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru-tj. takzvaně na stříh (ne na vazbu!).* (Poznámka: znamená to, že spára mezi prvky nemění směr a probíhá v přímce.)

- jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.

Poznámka: výše uvedené požadavky splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany.

6. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Povrch musí být rovinný, bez výstupků a drážek.

Výše uvedené zásady se týkají řešení bezprostředního okolí tzv. bezpečnostních pásů na nástupištech, přičemž minimální šířka tohoto bezprostředního okolí je 250 mm (v řešené stavbě **bude v šířce 400 mm**). Ostatní plocha nástupiště však může být dodlažděná libovolnou zámkovou dlažbou 200x200mm, dlaždicemi nebo deskami - bez stanovení způsobu pokládky (tj. třeba i na vazbu) se sraženou hranou.

Ostatní dlažba (mimo vodící linie, varovné, signální pásy, zdrsňené pásy) dle konzultace a požadavku organizace SONS bude dlažba stejných rozměrů, stejných vlastností ale se zkosenými hranami.

Dlažba v části nástupiště nepřístupné cestujícím, na rampě a zpevněné plochy v úrovni TK mezi rampou a služebním přejezdem směr Praha bude provedeno z dlažby stejných rozměrů, stejných vlastností ale se zkosenými hranami.

Barva dlažby pro veřejnost přístupné části nástupiště bude přírodní šedá (světle šedá) jako na nástupišti č.2 a č.3. Veřejnosti nepřístupné části zpevněných ploch budou tvořeny dlažbou barvy tmavě šedé.

Vstupy do podchodu, výtahu, označení laviček apod bude provedeno signálními pásy dle Ž 8.7 Signální pásy budou tvořeny slepeckou zámkovou dlažbou s tzv. pupíky. Tato dlažba bude stejné barvy jako barva dlažby nástupiště.

Na nástupišti budou provedeny bezpečnostní a orientační pásy dle vzorového listu Ž 8.7 změna č.2 (2010) – Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech.

Veškerá použitá zámková dlažba (na celém nástupišti a ostatních zpevněných plochách) bude tl.60mm a musí mít protiskluzný povrch a musí splňovat min. koeficient smykového tření 0,6.

Přístup na nástupiště je řešen jako bezbariérový. Toto provedení musí být v souladu s TSI a s vyhláškou č.398/2009 Sb. a vzorovými listy ČD 8.7 – změna č.2 (2010).



Některé stávající šachty (kabelové, kanalizační) budou zachovány a zrekonstruovány, jiné budou zrušeny. Zachované stávající šachty na nástupištích budou upraveny, přizvednuty tak, aby výškově odpovídaly průběhu nástupiště. Toto bude patrné z výkresů dešťové kanalizace, které budou rozkresleny v dalším stupni dokumentace. U rekonstruovaných kabelových šachet budou provedeny nové poklopy. V případě, že by poklopy zasahovaly do vodící linie s funkcí varovného pásu, budou provedeny poklopy, které umožní jejich zadláždění. Výškové a sklonové poměry na nástupišti jsou patrné z výkresové části – z příčných řezů a situace nástupiště M 1:100.

Nástupiště bude opatřeno informačním a orientačním systémem (viz samostatné SO a PS), koši (4ks) a lavičkami (6ks) a vývěsky na jízdní řády v počtu 2 oboustranná - samostatně postavit (nebo 4 jednostranné sešroubované "zády k sobě" jako na nást. č. 3.); na jedné straně pro "příjezdy" - formát A1 + "odjezdy" - formát A1 - pověšeny vedle sebe a na druhé straně pro "řazení rychlíků". Veškerý mobiliář musí splňovat požadavky TSI v aktuálním znění a bude provedení antivandal, vzhled mobiliáře bude shodný jako mobiliář na již zrekonstruovaných nástupištích č. 2 a 3. Veškerý mobiliář musí být barevně kontrastní vůči okolí – barevná kombinace bude, celková vzhled nového mobiliáře bude stejný nebo velice podobný jako na nástupištích č. 2 a 3. Mobiliář bude schválen investorem a správcem.

Budou zde dodány a osazeny 2ks nádob na posypový materiál o velikosti min. 500l každé z nich.

Na nástupiště bude přístup cestujících pomocí ramene výstupového schodiště, které se na základě níže uvedeného výpočtu intenzit zúží na cca 2,0m (mezi madli min. 1,8m) . Dále zde bude přístup imobilů a cestujících pomocí nově vybudovaného výtahu v rámci nástupišť č. 2 a 3

Výpočet propustnosti schodiště:

1. Vstupní údaje

Pro výpočet pro 4. nástupiště byla použita špičková frekvence z akce 2. a 3. nástupiště, jelikož projektant nezískal špičkovou frekvenci pro 4. Nástupiště. Projektant předpokládá, že špičková frekvence na 4. Nástupišti nebude vyšší než nejvyšší frekvence na nástupišti č. 3 a výpočet lze použít i pro případ mimořádnosti.



2. nástupiště				
14. hodina		nástup	výstup	obrat
R 678	13:56 / 13:58	110	40	150
18. hodina		nástup	výstup	obrat
R 678	17:56 / 17:58	113	56	169
3. nástupiště				
14. hodina		nástup	výstup	obrat
R 681	14:00 / 14:03	95	64	159
Os 14865	14:05	114	0	114
Celkem		209	64	273
16. hodina		nástup	výstup	obrat
R 683	16:00 / 16:03	23	123	146
Os 8367	16:05	93	0	93
Celkem		116	123	239
18. hodina		nástup	výstup	obrat
R 687	18:00 / 18:03	80	105	185
Os 8369	18:05	69	0	69
Celkem		149	105	254

2. Výpočet průchodné šířky schodiště dle ČSN 73 4959

A) Nástupiště č.3

1. max. nástup – 209cest.
výstup – 64cest.

$$\check{S} = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}f_0}{Q_3} + \frac{1}{5} * \frac{Sfp}{Q_2}$$

$$\check{S} = \frac{1}{5} * \frac{209}{36,4} + \frac{1}{5} * \frac{64}{41,0}$$

$$\check{S}_{op} = 1,46m$$

2. nástup – 116cest.
max. výstup – 123cest.

$$\check{S} = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}f_0}{Q_3} + \frac{1}{5} * \frac{Sfp}{Q_2}$$

$$\check{S} = \frac{1}{5} * \frac{116}{36,4} + \frac{1}{5} * \frac{123}{41,0}$$

$$\check{S}_{op} = 1,24m$$

Největší potřebná průchodná šířka schodiště je 1,46m.



3. Výpočet propustnosti schodišťového ramene dle ÚNP 73 6310

$$Q_{1m} = \frac{v \cdot a}{b} \cdot 60$$

v ... rychlost proudu cestujících

- 0,4-0,5m/s – při stoupání

- 0,45-0,8m/s – při sestupu

a ... počet cestujících na 1m šířky (1,33-1,43 cest./1m)

b ... prům. odstup cestujících ve směru proudu (0,6-1,2m)

Propustnost 1m šířky schodiště při **stoupání**

$$\min Q_{1m} = \frac{0,4 \cdot 1,33}{1,2} \cdot 60 = 27 \text{ cest./min.}$$

$$\max Q_{1m} = \frac{0,5 \cdot 1,43}{0,6} \cdot 60 = 72 \text{ cest./min.}$$

$$\varnothing Q_{1m} = 49 \text{ cest./min.}$$

Propustnost 1m šířky schodiště při **sestupu**

$$\min Q_{1m} = \frac{0,45 \cdot 1,33}{1,2} \cdot 60 = 30 \text{ cest./min.}$$

$$\max Q_{1m} = \frac{0,8 \cdot 1,43}{0,6} \cdot 60 = 115 \text{ cest./min.}$$

$$\varnothing Q_{1m} = 72 \text{ cest./min.}$$

Propustnost jednoho schodišťového ramene šířky 2,0m

A) nástup – 209 cest. = 77%, zaplní schodišťové rameno šířky 1,54m (77%)

výstup – 64 cest. = 23%, zaplní schodišťové rameno šířky 0,46m (23%)

Stoupání: $Q_{1,54m} = 1,54 \cdot \varnothing Q_{1m} = 1,54 \cdot 49 = 75 \text{ cest./min.}$

Sestup: $Q_{0,46m} = 0,46 \cdot \varnothing Q_{1m} = 0,46 \cdot 72 = 33 \text{ cest./min.}$

Celkem: $Q_{2,0m} = Q_{1,54m} + Q_{0,46m} = 75 + 33 = 108 \text{ cest./min.}$

Závěr:

Požadovaný počet 273 cestujících (209+64) projde jedním schodišťovým ramenem šířky 2,0m za 2:53 minuty.

Na nástupišti nebudou umístěny reklamní tabule firmy RailReklam.



Kapacitní údaje:

- nástupištní hrana u koleje č.5 229m (222+7)
- nástupištní hrana u koleje č.7 229m (222+7)

Pítka:

Na nástupišti se nachází zděné nefunkční a odpojené pítko. Toto pítko bude na základě žádosti správce zdemolováno a nebude zde vystavěno nové.

Odvodnění nástupištních přístřešků (v konstrukci nástupišť)

V rámci stavby bude provedena náhrada stávajícího nefunkčního odvodnění nástupištních přístřešků. Rekonstrukce odvodnění bude provedeno ve stávající trase se stávajícím zaústěním do stávajících šachet na hlavních svodech odvodnění celé železniční stanice.

SO 104 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ Č. 1

STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU – HLAVNÍ NÁSTUPIŠTNÍ PŘÍSTŘEŠEK

Jedná se o konstrukce stávajícího přístřešku na 1. Zastřešení překrývá prakticky celou šířku nástupišť a je dlouhé 105,7m Zastřešení je tvořeno svařovanými sloupy obdélníkového proměnného průřezu (tl. stěny 8mm) v rozteči 15,00m a (v prostoru okolo výstupu z podchodu jsou rozteče atypické) a průběžným svařovaným krabicovým průvlakem v ose zastřešení (tl. stěny 10mm). Na průvlaku jsou navařeny v rozteči 3,00m konzoly průřezu T pro připevnění příčných příhradových vazníků a pro uložení mezistřešního žlabu. Na obou bočních stěnách průvlaku jsou přes T konzoly navařeny po celé délce zastřešení rámy kabelovodů z L profilů opláštěné pozinkovaným plechem. Na příhradových vaznících jsou připevněny na každé straně čtyři podélné vaznice tvořené válcovaným ocelovým profilem U 50, ke kterým jsou pomocí háků připevněny trapézové plechy tvořící střešní krytinu. Mezistřešní žlab je z pozinkovaného plechu tl. 8mm se spádem 0,50%. Svod vody z mezistřešního žlabu je řešen trubkou vedenou uvnitř každého druhého sloupu, v prostoru okolo výstupu z podchodu až každého třetí sloupu. Příčné vazníky a podélné vaznice na rozdíl od sloupů a průvlaků již nevyhoví namáhání vypočtenému dle současných norem a budou rekonstruovány. Svody vedoucí uvnitř sloupů budou z důvodu složité údržby zrušeny a nově umístěny mimo sloupy.

Základní údaje:

- Počet nástupištních přístřešků: 1
- Délka nástupištních přístřešků: 105,7m
- Předpokládaný rok výstavby : 1968

NOVÝ STAV OBJEKTU- HLAVNÍ NÁSTUPIŠTNÍ PŘÍSTŘEŠEK

Jedná se o rekonstrukci stávajícího zastřešení 1. nástupišť v žst. Havlíčkův Brod. Nástupištní přístřešky jsou navrženy pro nástupišť výšky 550mm nad temenem kolejnic. Tvar přístřešků bude umožňovat průjezd všech vlaků daných průjezdným profilem Z-GC. Konstrukce budou zastřešovat celou šířku nástupišť v délkách 105,7m

Ze stávající konstrukce budou demontovány příhradové vazníky, vaznice, trapézový plech a klempířské díly. Vzhledem k prorezavění patě sloupů a nutnosti zvětšeného jízdního profilu bude



nutné stávající ocelovou konstrukci demontovat opravit a zvýšit stávající základy. Stávající základ se očistí a pomocí navrtaných trnů se nadbetonuje betonem C 30/40, XCIII. Sloupy a průvlaky budou demontovány odvezeny. V montážní dílně budou sloupy na potřebnou délku. Na spodní hranu sloupů budou navařeny platle tl. 25 mm s otvory pro chemické kotvy Ø27 mm. Hlavní průvlaky budou rozděleny. Díly budou v dílně zbaveny starého nátěru obroušeny a natřeny. Spojení na stavbě bude provedeno pomocí šroubů přes čelní desky. Staré konzoly pro navaření pro připojení vazníků budou nahrazeny plechy tl. 6 mm s otvory Ø 18 mm pro šrouby vazníku. Původní vazníky včetně konzol budou odstraněny Na nových konzolách jsou přišroubovány nové vazníky (TRHR 120x60x4mm) se vzpěrami (TRHR 80x60x3mm). Vaznicový rošt (TRHR 100x50x4) bude montován postupně pomocí samořezných šroubů. Na příčných vaznicích je osazen trapézový plech TR40x160x0,88mm pomocí samořezných šroubů s pryžovým těsněním ve spodní vlně. Okraj trapézových plechů je překryt lištou z ohýbaného U profilu 50x50x3mm.

Pro vedení kabelizace jsou použity nové konstrukce kabelovodů po obou bočních stěnách průvlaku nad horním koncem sloupu. Kabelovody jsou nově opatřeny kryty z alucobondy t. 4mm. Odvodnění přístřešku (svody) budou z důvodu složité údržby přemístěny z prostoru uvnitř sloupů mimo tyto sloupy. Do stávajících žlabových konzol budou osazeny nové žlaby z pozinkovaného plechu.

Bude provedeno opatření proti sedání ptactva.

Nebude zde provedeno zakrytí výstupu z podchodu.

NOVÝ STAV OBJEKTU- PŘÍSTŘEŠEK U DOPRAVNÍHO PAVILONU

U dopravního pavilonu se nachází po roce 2000 přidělaný ocelový přístřešek s krytinou z polykarbonátu. Tento přístřešek je kotvený do dopravního pavilonu a zakrývá hlavně jeho vstup. Tento přístřešek nebude v rámci stavby demontován. Budou zde odstraněny staré nátěry a krytina. Přístřešek bude následně opatřen novým nátěrovým systémem odpovídající předpisům SŽDC. Bude zde dodána nová skleněná krytina.

SO 404 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ Č. 4

STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU – HLAVNÍ NÁSTUPIŠTNÍ PŘÍSTŘEŠEK

Jedná se o konstrukce stávajícího přístřešku na 1. Zastřešení překrývá celou šířku nástupiště a je dlouhé 117,37m Zastřešení je tvořeno svařovanými sloupy obdélníkového proměnného průřezu (tl. stěny 8mm) v rozteči 15,00m a (v prostoru okolo výstupu z podchodu jsou rozteče atypické) a průběžným svařovaným krabicovým průvlakem v ose zastřešení (tl. stěny 10mm). Na průvlaků jsou navařeny v rozteči 3,00m konzoly průřezu T pro připevnění příčných příhradových vazníků a pro uložení mezistřešního žlabu. Na obou bočních stěnách průvlaku jsou přes T konzoly navařeny po celé délce zastřešení rámy kabelovodů z L profilů opláštěné pozinkovaným plechem. Na příhradových vaznicích jsou připevněny na každé straně čtyři podélné vaznice tvořené válcovaným ocelovým profilem U 50, ke kterým jsou pomocí háků připevněny trapézové plechy tvořící střešní krytinu. Mezistřešní žlab je z pozinkovaného plechu tl. 8mm se spádem 0,50%. Svod vody z mezistřešního žlabu je řešen trubicí vedenou uvnitř každého druhého sloupu, v prostoru okolo výstupu z podchodu až každého třetí sloupu. Příčné vazníky a podélné vaznice na rozdíl od sloupů a průvlaků již nevyhoví namáhání vypočtenému dle současných norem a budou rekonstruovány.



Svody vedoucí uvnitř sloupů budou z důvodu složité údržby zrušeny a nově umístěny mimo sloupy.

Základní údaje:

- Počet nástupištních přístřešků: 1
- Délka nástupištních přístřešků: 117,37m
- Předpokládaný rok výstavby : 1968

NOVÝ STAV OBJEKTU- HLAVNÍ NÁSTUPIŠTNÍ PŘÍSTŘEŠEK

Jedná se o rekonstrukci stávajícího zastřešení 4 ostrovního nástupiště v žst. Havlíčkův Brod. Nástupištní přístřešky jsou navrženy pro ostrovní nástupiště výšky 550mm nad temenem kolejnice a šířky 6140mm. Tvar přístřešků bude umožňovat průjezd všech vlaků daných průjezdným profilem Z-GC. Konstrukce budou zastřešovat celou šířku nástupišť v délce 117,37.

Ze stávající konstrukce budou demontovány příhradové vazníky, vaznice, trapézový plech a klempířské díly. Vzhledem k prorezavění patě sloupů a nutnosti zvětšeného jízdního profilu bude nutné stávající ocelovou konstrukci demontovat opravit a zvýšit stávající základy. Stávající základ se očistí a pomocí navrtaných trnů se nadbetonuje betonem C 30/40, XCIII. Sloupy a průvlaky budou demontovány odvezeny. V montážní dílně budou sloupy na potřebnou délku. Na spodní hranu sloupů budou navařeny platle tl. 25 mm s otvory pro chemické kotvy Ø27 mm. Hlavní průvlaky budou rozděleny. Díly budou v dílně zbaveny starého nátěru obroušeny a natřeny. Spojení na stavbě bude provedeno pomocí šroubů přes čelní desky. Staré konzoly pro navaření pro připojení vazníků budou nahrazeny plechy tl. 6 mm s otvory Ø 18 mm pro šrouby vazníku. Původní vazníky včetně konzol budou odstraněny Na nových konzolách jsou přišroubovány nové vazníky (TRHR 120x60x4mm) se vzpěrami (TRHR 80x60x3mm). Vaznicový rošt (TRHR 100x50x4) bude montován postupně pomocí samořezných šroubů. Na příčných vaznicích je osazen trapézový plech TR40x160x0,88mm pomocí samořezných šroubů s pryžovým těsněním ve spodní vlně. Okraj trapézových plechů je překryt lištou z ohýbaného U profilu 50x50x3mm.

Pro vedení kabelizace jsou použity nové konstrukce kabelovodů po obou bočních stěnách průvlaku nad horním koncem sloupu. Kabelovody jsou nově opatřeny kryty z alucobondu t. 4mm. Odvodnění přístřešku (svody) budou z důvodu složité údržby přemístěny z prostoru uvnitř sloupů mimo tyto sloupy. Do stávajících žlabových konzol budou osazeny nové žlaby z pozinkovaného plechu.

Bude provedeno opatření proti sedání ptactva.

Zakrytí vstupu z podchodu

Jedná se o opláštění výstupu na peron 4. nástupiště žel. stanice Havlíčkův Brod. Opláštění je celoprosklené ze tří stran výstupu i s proskleným zastřešením. Nosná podkonstrukce opláštění je provedena z ocelových prvků, které jsou ukotveny místně na průběžném betonovém soklu, pomocí průvlakových kotev.

Samotné prosklené opláštění je uchyceno pomocí nerezových terčů a strukturálního zasklení mezi jednotlivými díly skle a ocelové podkonstrukci. Strukturální zasklení je provedeno po obvodě jednotlivých tabulí skel a ve spodní části je sklo uchyceno mezi dvě ocelové průběžné plechy. Horní spára mezi vodorovným a svislým zasklením je provedena bez zatmelení pro možnost větrání výstupů.



Kolem opláštění vstupů obíhá ve třech řadách madlová konstrukce, která navazuje na dvě řady madel od schodiště. Madla na rozích spojena ve svislé prvky proti poškození.

Střecha je provedena pultová i pro lepší čištění nečistot od vlakových souprav a provozu nádraží. Délka zastřešení je do 10m.

SO 105 REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ Č. 1.

V současné době je nástupiště č. 1 v žst Havlíčkův Brod osvětleno již nevyhovujícími osvětlovacími zářivkovými tělesy. Napájení tohoto osvětlení, včetně stykačů je provedeno z rozvodny HR-03 z dopravního pavilónu. Ovládání osvětlení je umístěno v dopravní kanceláři. Účelem SO 105 je demontáž stávajícího osvětlení na nástupišti č. 1, včetně rozvaděčů a kabeláže, instalace nového přírodního napájecího a ovládacího kabelu z rozvodny HR-03 v dopravním pavilónu k nástupišti č. 1 a instalace nového osvětlení na nástupišti č. 1 v zastřešené části, včetně nového rozvaděče, ovládání osvětlení a kabeláže. Je požadováno vybudování nového osvětlení vyhovující nyní platným a normám a v obdobném provedení jako je osvětlení na již rekonstruovaných nástupištích č. 2 a č. 3. Dle výše popsaného, bude proto nové osvětlení na nástupišti č. 1 provedeno s intenzitou osvětlení 50 luxů v zastřešené části nástupiště.

S ohledem na tyto skutečnosti je proveden výpočet i návrh osvětlení. Všechna nově instalovaná svítidla budou v provedení LED. Osvětlení je navrženo dle normy ČSN EN 12464-2, jejíž platnost je od 1.7.2008. Přívod napájení pro nástupiště č. I bude proveden kabelem CYKY 4J x 16 z rozvodny HR-03 do nástupištního rozvaděče, který bude umístěn na začátku nástupiště (směr Praha). Trasa přívodu povede ve stávající kabelové trase. Nový napájecí kabel, včetně nového ovládacího kabelu osvětlení pro nástupiště č. I budou v rámci tohoto SO zataženy k nástupištnímu rozvaděči na nástupišti č. I. V rozvodně HR-03 bude umístěn hlavní jistič přírodního kabelu. Bude provedeno samostatné měření odběru osvětlení pro rekonstruované nástupiště č. I. Osvětlení bude napojeno na stávající měřený odběr celého osvětlení v žst Havlíčkův Brod.

V rozvaděči osvětlení bude osazen hlavní jistič na přívodu, jističe pro jednotlivé vývody osvětlovacích větví, proudové chrániče, stykače, soumrakový spínač a další prvky nutné pro správnou funkci osvětlení. Z rozvaděče budou vyvedeny tři jednofázové větve pro osvětlení zastřešené části nástupiště kabely CYKY 3J x 4. Osvětlovací tělesa budou připojena střídavě na jednotlivé fáze tak, aby při výpadku některé z fází bylo osvětlení nástupiště nadále funkční, i když se sníženou intenzitou osvětlení. V rozvaděči bude 10kW výkonová rezerva pro možnost budoucího připojení dalších elektrických zařízení na nástupištích.

Spínání osvětlení bude zajištěno pomocí stykačů (v rozvaděči osvětlení), které budou ovládány z dopravní kanceláře, popř. ze soumrakového čidla. Pro manuální ovládání bude z dopravního pavilónu přiveden k nástupištnímu rozvaděči ovládací kabel CYKY-O-12 x 1,5. V rozvaděči osvětlení bude prostorová rezerva pro případné umístění dalších prvků.

SO 405 REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ Č. 4

V současné době je nástupiště č. 4 v žst Havlíčkův Brod osvětleno již nevyhovujícími osvětlovacími zářivkovými tělesy. V nezastřešené části je nástupiště osvětleno pomocí osvětlovacích stožárů JŽ. Napájení tohoto osvětlení, včetně stykačů je provedeno z rozvodny HR-



03 z dopravního pavilónu. Ovládání osvětlení je umístěno v dopravní kanceláři. Účelem SO 405 je demontáž stávajícího osvětlení na nástupišti č. 4 v zastřešené i nezastřešené části, včetně rozvaděčů, kabeláže a osvětlovacích stožárů, instalace nového přívodního napájecího a ovládacího kabelu z rozvodny HR-03 v dopravním pavilónu k nástupišti č. 4, instalace nových osvětlovacích stožárů v nezastřešené části nástupiště a instalace nového osvětlení na nástupišti č. 4 v zastřešené i nezastřešené části, včetně nového rozvaděče, ovládání osvětlení a kabeláže. Je požadováno vybudování nového osvětlení vyhovující nyní platným a normám a v obdobném provedení jako je osvětlení na již rekonstruovaných nástupištech č. 2 a č. 3. Dle výše popsaného, bude proto nové osvětlení na nástupišti č. 4 provedeno s intenzitou osvětlení 50 luxů v zastřešené části a 20 luxů v nezastřešené části nástupiště.

S ohledem na tyto skutečnosti je proveden výpočet i návrh osvětlení. Všechna nově instalovaná svítidla budou v provedení LED. V nezastřešené části nástupiště budou stávající stožáry osvětlení demontovány. Tyto stožáry budou vyměněny za nové sklopné stožáry s výškou 6m nad úrovní terénu a doplněny o další stožáry s tím, že prostorové uspořádání nově instalovaných stožárů je upraveno podle výpočtu osvětlení. Stožáry budou v provedení pro umístění reproduktorů – je nutné specifikovat v objednávce. Osvětlení je navrženo dle normy ČSN EN 12464-2, jejíž platnost je od 1.7.2008. Přívod napájení pro nástupiště č. 4 bude proveden kabelem CYKY 4J x 16 z rozvodny HR-03 do nástupištního rozvaděče, který bude umístěn na začátku nástupiště (směr Praha). Trasa přívodu povede ve stávající kabelové trase. V rámci předcházející stavby „Rekonstrukce nástupišť“ č. 1, č. 4, č. 5 v žst. Havlíčkův Brod“ byl nový napájecí kabel, včetně nového ovládacího kabelu osvětlení pro nástupiště č. 4 zatažen již k nástupišti č. 3. Zde byly ponechány dostatečné kabelové rezervy pro budoucí připojení nástupiště č. 4. Tyto rezervy jsou provizorně uloženy v kabelovodu v zavazadlovém tunelu. Napájecí kabel, včetně ovládacího kabelu osvětlení pro nástupiště č. 4 budou v rámci tohoto SO zataženy až k nástupištnímu rozvaděči na nástupišti č. 4. V rozvodně HR-03 bude umístěn hlavní jistič přívodního kabelu. Bude provedeno samostatné měření odběru osvětlení pro rekonstruované nástupiště č. 4. Osvětlení bude napojeno na stávající měřený odběr celého osvětlení v žst. Havlíčkův Brod.

V rozvaděči osvětlení bude osazen hlavní jistič na přívodu, jističe pro jednotlivé vývody osvětlovacích větví, proudové chrániče, stykače, soumrakový spínač a další prvky nutné pro správnou funkci osvětlení. Z rozvaděče bude vyvedena jedna třífázová větev pro osvětlení nezastřešené části nástupišť kabelem CYKY 5J x 6 a tři jednofázové větve pro osvětlení zastřešené části nástupiště kabely CYKY 3J x 4. Osvětlovací tělesa budou připojena střídavě na jednotlivé fáze tak, aby při výpadku některé z fází bylo osvětlení nástupiště nadále funkční, i když se sníženou intenzitou osvětlení. V rozvaděči bude 10kW výkonová rezerva pro možnost budoucího připojení dalších elektrických zařízení na nástupištech.

Spínání osvětlení bude zajištěno pomocí stykačů (v rozvaděči osvětlení), které budou ovládány z dopravní kanceláře, popř. ze soumrakového čidla. Pro manuální ovládání bude z dopravního pavilónu přiveden k nástupištnímu rozvaděči ovládací kabel CYKY-O-12 x 1,5. V rozvaděči osvětlení bude prostorová rezerva pro případné umístění dalších prvků.

SO 106 ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 6

Stávající trakční vedení bylo vybudováno v letech 1965-1966. Při výstavbě bylo využito vzorové sestavy typu S pro elektrifikaci tratí jednofázovou trakční soustavou 25kV, 50 Hz. Od doby svého provozu trakční vedení tohoto traťového úseku prošlo několika dílčími úpravami. V současné době je použito trolejového drátu 100 mm² Cu a NL 70 mm² Bz se stálým tahem v troleji a nosném lanu



10kN

V rámci stavby, kdy bude rekonstruováno 1. nástupiště a přístřešek, budou nutné úpravy TV.

Aby bylo možné provádět práce na rekonstrukci nástupiště a koleje 4 musí být vyloučeno TV koleje 4 a sousední koleje 6 z důvodu práce mechanismů, dojde po dobu výstavby k provizornímu elektrickému oddělení části koleje 4, 6 a 8 od koleje 10, 12 a 14, která zůstane pod napětím. Oddělení bude provedeno děliči. Bude instalován dělič č. P4, P5, P6 do trolejového vedení koleje č. 4 a 6. Tím vzniknou samostatné beznapěťové sekce TV pro 4 a 6 kolej. Odpojovač č. 6 bude vypnut a dělič č. 7 bude překlenut, aby bylo zajištěno napájení ostatních kolejí č. 8, 10, 12 a 14. Pro sekci TV 4, 6 a 8 bude vložen dělič č. P7 a P8 do trolejového vedení koleje č. 6 a 8, aby byl zajištěn beznapěťový stav a možná práce na výhybce č. 37. Po vložení děliče č. P7 bude dělič č. P6 překlenut. Dále bude vložena izolace do odtahu č. 46C a směrového lana brány č. 47-48A, aby bylo zajištěno oddělení koleje č. 8 od kolejí č. 10, 12 a 14. Stanice bude rozdělena po dobu stavby na sekce TV: 4 ; 6; 4, 6 a 8. Děliče budou dle potřeby výstavby případně překlenuty, nebo opět aktivovány. Překlenování a aktivování děličů, stejně jako zajišťování pracoviště bude prováděno podle postupu výstavby a potřeb dopravy.

Části trolejového vedení v oblasti stavby, které budou v beznapěťovém stavu musí být zabezpečeny proti zavlečení napětí průjezdem lokomotivy se zdviženým sběračem. Toto zabezpečení bude provedeno pomocí zkratování vedení se zpětnou cestou, což znamená s kolejištěm. Toto zabezpečení bude prováděno pracovníky SŽDC na objednávku zhotovitele stavby. U dotčených vypnutých úsekových odpojovačů budou odpojována táhla od el. pohonů a tím zamezeno náhodnému elektrickému zapnutí.

Po ukončení rekonstrukce budou děliče opět vyjmuty a vedení uvedeno do původního stavu. V definitivním stavu budou překlenuty izolátory v odtahu č. 46C a ve směrovém laně 47- 48A. Odpojovač č. 6 bude zapnut a u děliče č. 7 bude demontováno překlenutí. V nezbytném rozsahu dojde v oblasti vyjmutých děličů k výměně troleje a nosného lana.

V rámci úpravy TV dojde k výškové a směrové regulaci trolejového vedení u všech kolejí, kde bude prováděno směrování a podbití kolejí a výhybek.

Nebudou zpracovány tyto požadavky:

- 3.1** Výměnu ručních odpojovačů č. 23B, 19, 25 na elektricky ovládané - z důvodu, že se netýká rekonstruované části.
- 3.2** Stožár č. 93 na 5. nástupišti přesunout od těsné blízkosti budovy České pošty směrem ke koleji - z důvodu, že se 5. nástupiště nebude rekonstruovat.

Stožáry a základy TV

U všech stávajících stožárů a základů v rekonstruovaných nástupištech budou provedeny úpravy. Budou odstraněny rezavé povrchy stožárů a nesoudržné části základů. Budou provedeny antikorozi nátery, úprava povrchu betonu, dobetonování a zadláždění dle povrchu nástupiště.

Vodiče TV

Po odstranění provizorních děličů bude v koleji č. 6 provedena rekonstrukce trolejového drátu a nosného lana od vnějších krajů vyjmutých děličů P7 a P6. V celém úseku rekonstrukce trolejového drátu a nosného lana budou zrekonstruovány i věšáky trolejového drátu včetně laničkových svorek.



SO 406 ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 5 A 7

Stávající trakční vedení bylo vybudováno v letech 1965-1966. Při výstavbě bylo využito vzorové sestavy typu S pro elektrifikaci tratí jednofázovou trakční soustavou 25kV, 50 Hz. Od doby svého provozu trakční vedení tohoto traťového úseku prošlo několika dílčími úpravami. V současné době je použito trolejového drátu 100 mm² Cu a NL 70 mm² Bz se stálým tahem v troleji a nosném lanu 10kN

Navrhované úpravy TV

V rámci stavby, kdy bude zrekonstruováno 4. nástupiště a přístřešek, budou nutné úpravy TV.

Nad rekonstruovaným přístřeškem jsou na bránách 49-49L závěsy na směrových lanech. Vzhledem k tomu, že dochází ke zvýšení rekonstruovaného přístřešku na 4. nástupišti, budou směrová lana nahrazena závěsy SIK (tj. 5 ks) dříve, než budou provedeny jakékoliv práce na rekonstruovaném nástupišti.

Aby bylo možné provádět práce na rekonstrukci nástupiště a kolejí musí být vyloučeno TV některých kolejí a to případně i sousedních, dojde po dobu výstavby k provizornímu elektrickému oddělení části koleje 22 od koleje 23 až 25, která zůstane pod napětím. Oddělení bude provedeno děliči a vypnou se odpojovače č. 7 a 9. Ve směrových lanech bran č. 47D-47C, 45F-45E, 45B-45A budou vloženy izolátory. Dále bude instalován dělič č. P1 a demontuje se překlenutí stávajícího děliče C. Ze stejných důvodů budou vloženy děliče P2 a P3 do trolejového vedení koleje č. 3, aby byl zajištěn beznapěťový stav. Stanice bude rozdělena po dobu stavby na sekce TV: 3; 5 a 7; 22; 23 až 25. Aby bylo možné vyloučit kolej 22, musí být přepojen svod z napájecího převěsu od odpojovače 15 z TV koleje 22 na TV koleje 23.

Děliče budou dle potřeby výstavby případně překlenuty nebo aktivovány. Překlenování a aktivování děličů, stejně jako zajišťování pracoviště bude prováděno podle postupu výstavby a potřeb dopravy.

Části trolejového vedení v oblasti stavby, které budou v beznapěťovém stavu musí být zabezpečeny proti zavlečení napětí průjezdem lokomotivy se zdviženým sběračem. Toto zabezpečení bude provedeno pomocí zkratování vedení se zpětnou cestou, což znamená s kolejíštěm. Toto zabezpečení bude prováděno pracovníky SŽDC na objednávku zhotovitele stavby. U dotčených vypnutých úsekových odpojovačů budou odpojována táhla od el. pohonů a tím zamezeno náhodnému elektrickému zapnutí.

Po ukončení rekonstrukce budou děliče č. P1, P2, P3 opět vyjmuty, dělič č. C bude překlenut, odpojovače č. 7 a 9 budou sepnuty a vedení bude uvedeno do původního stavu.

V definitivním stavu budou překlenuty izolátory ve směrových lanech 47D-47C, 45F-45E, 45B-45A. V nezbytném rozsahu dojde v oblasti vyjmutých děličů k rekonstrukci troleje a nosného lana.

V rámci úpravy TV dojde k výškové a směrové regulaci trolejového vedení u všech kolejí, kde bude prováděno směrování a podbití kolejí a výhybek.

Nebudou zapracovány tyto požadavky:

Nahradit směrová lana konzolami SIK mezi stožáry 49G-49E, 47D-47C - z důvodu, že nejsou splněny podmínky pro jejich zapracování (prodloužení přístřešku „vlaštovky“)

Na stožáru č. 47C bude navíc převěšena 5. kolej na SIK - dnes je konzola, není důvod stavět krakorec

Výměnu ručních odpojovačů č. 23B, 19, 25 na elektricky ovládané - z důvodu, že se



netýká rekonstruované části.

Stožáry a základy TV

U všech stávajících stožárů a základů v rekonstruovaných nástupištích budou provedeny úpravy. Budou odstraněny rezavé povrchy stožárů a nesoudržné části základů. Budou provedeny antikoroční nátěry, úprava povrchu betonu, dobetonování a zadláždění dle povrchu nástupiště..

SO 107 UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 6 A NÁSTUPIŠTĚ Č.1

Stávající stožáry TV a ocelové konstrukce, nacházející se v POTV, jsou ukolejňeny přímo na kolejový pás nebo na střed stykového transformátoru.

Na všech trakčních podpěrách a přístřešku (vlaštovky) nástupišť dotčených rekonstrukcí bude provedena rekonstrukce ukolejnění tak, že na veřejně přístupných místech bude provedeno přes průrazku UPO 250 V, na ostatních stávajících nebo nových zařízení přes průrazku UPO 500 V. Případně bude provedeno přímo u kolejí bez kolejových obvodů. Ukolejnění přístřešku nad kol č. 1 je nyní provedeno jako skupinové se stožáry TV napájecího převěsu a bude zachováno. Ukolejnění bude prováděno v souladu se stávajícím schváleným KSU.

SO 407 UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 5 A 7, NÁSTUPIŠTĚ Č.4

Stávající stožáry TV a ocelové konstrukce, nacházející se v POTV, jsou ukolejňeny přímo na kolejový pás nebo na střed stykového transformátoru.

Na všech trakčních podpěrách a přístřešku (vlaštovky) nástupišť dotčených rekonstrukcí bude provedena rekonstrukce ukolejnění tak, že na veřejně přístupných místech bude provedeno přes průrazku UPO 250 V, na ostatních stávajících nebo nových zařízení přes průrazku UPO 500 V. Případně bude provedeno přímo u kolejí bez kolejových obvodů. Ukolejnění bude prováděno v souladu se stávajícím schváleným KSU.

SO 408 REKONSTRUKCE PŘECHODU V KM 224,172 - NÁSTUPIŠTĚ Č.4

V rámci tohoto SO bude zrekonstruován stávající služební přechod km 224,170 716 tak, aby navazoval na zrekonstruované ostrovní nástupiště č.4. Přechod je navržen šířky 4,8m pouze a v místě napojení na stávající přechody (přes kol.3) bude šířky cca 3,6m. Rekonstruovaný přechod bude přes koleje č.5. Přes ostatní koleje byl již přechod zrekonstruován v rámci předcházející stavby.

Zrekonstruovaný přechod bude tvořen rozebíratelnou železobetonovou konstrukcí se schválenými TPD. Plocha mezi konstrukcí bude zadlážděna ze zámkové dlažby, obrys zámk.dlažby bude vymezen beton.obrubami 10/25/100 cm osazenými do beton.lože.

- rekonstrukce stáv.slужebního přechodu š.4,8m 1KS



SO 605 SLUŽEBNÍ PŘECHOD KOLEJ Č. 8, 10, 12 A 14

V rámci tohoto SO bude upraven stávající služební přechod v km cca 224,037 tak aby bylo možné navázat na nástupiště č.5, které se na jeho začátku upravuje z důvodu rekonstrukce nástupiště č.1. Stávající železobetonové panely (vnější i vnitřní) š.3,5m v kolejích č. 8,10,12 budou přesunuty do km 224,039 a zásyp mezi nimi bude proveden ze šterkodrti. Nebudou zde dodávány žádné nové přejezdové panely.

Přechod se bude plynule napojovat na nástupiště č.1 a na druhé straně na stávající přejezdové panely v kolejišti DKV Brno.

- prava stáv.slужebního přechodu š.3,5m 3KS

SO 108 REKONSTRUKCE NÁKLADNÍHO VÝTAHU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1 - ELEKTROINSTALACE

V současné době se nachází v žst. Havlíčkův Brod na nástupišti č. 1 nákladní výtah, který je napájen z rozvodny R-4 (pod výpravní budovou). V rámci této stavby má být výtah rekonstruován. Účelem tohoto SO 110 je zřízení nové elektroinstalace, včetně elektrické přípojky pro nově rekonstruovaný nákladní výtah na nástupišti č. 1. Pro nákladní výtah je uvažován nový samostatně jištěný přívod z rozvodny HR-03 (pod dopravním pavilónem). V rozvodně dojde k úpravě rozvaděče tak, aby zde byla prostorová rezerva pro osazení hlavního jističe, proudového chrániče, přepětíové ochrany a podružného elektroměru pro nákladní výtah. Tyto prvky budou v rámci tohoto SO 110 do rozvaděče osazeny. Odběr elektrické energie pro nákladní výtah bude měřen samostatně podružným elektroměrem. Kabelová přípojka bude provedena třífázově, kabelem 1-CYKY 40x25 a bude jím zcela nahrazen stávající přívod. Místním šetřením byla jako nejpřístupnější varianta určena trasa nového vedení z rozvodny HR-03 (dopravní pavilón) do rozvodny R-4 (pod chodníkem před výpravní budovou), kde bude dále navázáno na stávající kabelovou trasu vedenou zavazadlovým tunelem až k nákladnímu výtahu. Napájecí kabel bude veden do prostoru strojovny nákladního výtahu, kde bude ukončen v el. rozvaděči. K výtahu bude také ze sdělovací místnosti přiveden telekomunikační kabel, pro zajištění komunikace v případě nouze. Telekomunikační kabel bude v prostoru strojovny ukončen v el. krabici. U kabelů bude ponechána na koncích kabelová rezerva pro případné přemístění.

SO 109 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,166 (PODCHOD PRO CESTUJÍCÍ)

Stávající stav:

Podchod v obvodu žst. Havlíčkův Brod sloužící pro mimoúrovňový přístup cestujících od výpravní budovy na 3 ostrovní nástupiště. Navazuje na podchod u výpravní budovy. Podchod převádí 6 kolejí.

Nosná konstrukce podchodu z roku 1964 je tvořena železobetonovými deskami pod každou kolejí. Celkem je podchod tvořen 6 dilatačními celky. Tloušťka nosné konstrukce je 520 mm uprostřed rozpětí. Podchodná výška je min. 2,52 m, v místě nástupišť je zvýšena na cca 3,7 m. V tomto prostoru je nosná deska tvořena nosnými prefabrikáty PZD. Kolmá světlost otvoru je 4,95 m.



Spodní stavbu tvoří železobetonové masivní opěry. Založení opěr je plošné pomocí základového pasu.

Schodišťová ramena jsou tvořena masivními betonovými opěrami proměnné tloušťky, mezi které je vestavěna nosná železobetonová deska. Schodišťové stupně jsou žulové.

Zatížitelnost nosné konstrukce $Z_{UIC} = 2,01$ (dle předchozích dokumentací).

V rámci nedávno dokončené stavby „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“ byla provedena kompletní rekonstrukce vnitřních ploch podchodu. Na 2. a 3. nástupišti bylo provedeno prodloužení vždy jednoho schodišťového ramene a výstavba výtahových šachet v prostoru druhého schodišťového ramene. Na 4. nástupišti byla provedena výstavba výtahové šachty. Na nástupišti u VB byla provedena rekonstrukce schodiště a výstavby výtahové šachty. Rekonstrukce izolace podchodu byla provedena v celém rozsahu, vyjma částí pod koleji č.6 a pod plochami nástupiště u VB.

Návrh úprav:

Je navržena rekonstrukce podchodu spočívající v provedení nové izolace v prostoru prodlouženého schodiště na 4.nástupišti, dále pod koleji č.6 a pod zpevněnými plochami u výpravní budovy.

V prostoru 4.nástupiště se provede prodloužení schodiště z důvodu zvýšení nástupištní hrany, vč. rekonstrukce madel a přizvednutí výtahové šachty s dojezdem do nové polohy nástupiště.

V prostoru 1.nástupiště dojde k prodloužení výstupního schodiště a rekonstrukci zábradlí a madel.

ČÁST VE SPRÁVĚ OŘ BRNO - SMT

Stávající stav:

Podchod v obvodu žst. Havlíčkův Brod sloužící pro mimoúrovňový přístup cestujících od výpravní budovy na 3 ostrovní nástupiště. Navazuje na podchod u výpravní budovy. Na 2., 3. a 4 nástupišti je situováno vždy 1 schodišťové rameno a jeden výtah. Podchod převádí 6 kolejí.

Nosná konstrukce podchodu z roku 1964 je tvořena železobetonovými deskami pod každou kolejí, oddělenými dilatační spárou. Celkem je podchod tvořen 6 dilatačními celky. Tloušťka nosné konstrukce je 520 mm uprostřed rozpětí, se střechovitým sklonem za opěry. Podchodná výška je min. 2,52 m, v místě nástupišť je zvýšena na cca 3,7 m. V tomto prostoru je nosná deska tvořena nosnými prefabrikáty PZD. NK je uložena na opěry pomocí vrubových kloubů. Kolmá světlost otvoru je 4,95 m.

Spodní stavbu tvoří železobetonové masivní opěry. Opěry mají tloušťku 900 mm. Založení opěr je plošné pomocí základového pasu tloušťky 800 mm a šířky 1300 mm.

Schodišťová ramena jsou tvořena masivními betonovými opěrami proměnné tloušťky 600-1200 mm, mezi které je vestavěna nosná železobetonová deska tloušťky cca. 90 mm. Schodišťové stupně jsou žulové. Schodišťová ramena jsou od tubusu podchodu oddílována.

Stěny podchodu včetně schodišťových ramen jsou obloženy keramickým obkladem. Podlaha je tvořena dlažbou s protiskluzovou úpravou.

Osou podchodu prochází středová stoka, do které je svedeno odvodnění rubu opěr. V podlaze jsou umístěny 3 revizní poklopy. U opěry 02 jsou umístěny 3 vpusti odvodnění, do kterých je vyspádována podlaha podchodu.

Zatížitelnost nosné konstrukce $Z_{UIC} = 2,01$ (dle přípravné dokumentace).

Účel stavby:

Účelem stavby je rekonstrukce nástupišť č.1 a č.4, s tím spojená úprava kolejí č. 5 a 6 a také zajištění bezbariérového přístupu od výpravní budovy na jednotlivá nástupiště dle vyhlášky č.398/2009 Sb a TSI PRM.



Návrh úprav:

Vzhledem k tomu, že je nutno zajistit mimoúrovňový přístup cestujících na ostrovní nástupiště č.4 se navrhuje rekonstrukce stávajícího podchodu,

která zahrnuje:

- novou izolaci rubových částí podchodu pod kolejí č.6
- obnovu rubového odvodnění pod kolejí č.6
- výměnu a obkladů na schodišti nástupiště č.4
- prodloužení schodišťového ramene na nástupišti č.4
- přizvednutí výtahové šachty na nástupišti č.4

Celková koncepce:

Vzhledem k tomu, že v žst. Havlíčkův Brod je nutno zajistit přístup na ostrovní nástupiště č.4 a sanovat část podchodu pod kolejí č.6 se navrhuje prodloužení schodišťového ramen na nástupišti č.4 a izolace podchodu pod kolejí č.6.

ČÁST VE SPRÁVĚ OŘ BRNO - SBBH

Stávající stav:

Podchod v obvodu žst. Havlíčkův Brod sloužící pro mimoúrovňový přístup cestujících od výpravní budovy na 3 ostrovní nástupiště. K přístupu do výpravní budovy slouží schodiště oddělené od podchodu automatickými dveřmi. Bezbariérový přístup jak do výpravní budovy tak na 1.a 5. nástupiště je zajištěn výtahem u výpravní budovy. Dále z podchodu vede schodiště na nástupiště č.5.

Nosná konstrukce podchodu z roku 1964 je PZD deskami. Tloušťka nosné konstrukce je 215 mm. Podchodná výška je proměnná, min. však 2,5 m. PZD desky jsou uloženy na stěny výpravní budovy a dopravního pavilonu. Šířka uložení je 150mm. Kolmá světlost otvoru je 4,95 m.

Schodišťové rameno na 5. nástupiště je tvořeno nosnou železobetonovou deskou, na které jsou umístěny žulové stupně (2x11 schodů).

Stěny podchodu včetně schodišťového ramene jsou obloženy keramickým obkladem. Podlaha je tvořena dlažbou s protiskluzovou úpravou.

Osou podchodu prochází středová stoka, do které je svedeno odvodnění rubu opěr. V podlaze jsou umístěny 2 šachty s revizními poklopy.

Účel stavby:

Účelem stavby je rekonstrukce nástupišť č.1 a č.4, s tím spojená úprava kolejí č. 5 a 6 .

Návrh úprav:

Vzhledem k tomu, že je nutno zajistit přístup cestujících na nástupiště č.5 se navrhuje rekonstrukce stávajícího podchodu,

která zahrne:

- Odstranění pochozích ploch nad nosnou konstrukcí
- Odstranění stropu od hrany nástupiště po cca hranu dopravního pavilonu
- Zřízení monolitického stropu od hrany nástupiště po cca hranu dopravního pavilonu
- Odstranění stávajícího zábradlí u schodiště



- Izolace nosné konstrukce a přilehlých částí spodní stavby

Celková koncepce:

Úpravami výšek na nástupišti č.4 dojde k přetížení stávající nosné konstrukce podchodu a ke zvýšení pochozí plochy mezi výpravní budovou a dopravním pavilonem. Z těchto důvodů dojde k zesílení stropní konstrukce v dané části podchodu a její izolaci.

SO 409 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 (ZAVAZADLOVÝ TUNEL)

Stávající stav:

Nosná konstrukce podchodu z roku 1964 je tvořena železobetonovými deskami pod každou kolejí, oddělenými dilatační spárou. Celkem je podchod tvořen 6 dilatačními celky. Tloušťka nosné konstrukce je 330 mm uprostřed rozpětí, se střechovitým sklonem za opěry. Podchodná výška je min. 2,70 m. NK je uložena na opěry pomocí vrubových kloubů. Kolmá světlost otvoru je 3,00 m. Spodní stavbu tvoří železobetonové masivní opěry. Opěry mají tloušťku 800 mm.

Osou podchodu prochází středová stoka, do které je svedeno odvodnění rubu opěr. V podlaze jsou umístěny 3 revizní poklopy.

V roce 2015 proběhla stavba s názvem „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“, v rámci které byly zrekonstruovány nástupiště č. 2. a 3. Součástí stavby byla také rekonstrukce podchodu, která zahrnovala:

- odstranění výtahů a zaslepení výtahových šachet na 2. a 3. nástupišti
 - náhradu izolací rubových částí podchodu a výtahových šachet (vyjma prostoru nástupištní hrany 4. nástupiště, pod kolejí č.6 a 5 a pod plochami nástupiště u VB č.1)
 - náhradu rubového odvodnění
 - novou omítku vnitřních prostor včetně nátěru až po hranu I.nástupiště
- Zatížitelnost nosné konstrukce ZUIC = 1,30 (dle předcházející stavby).

Účel stavby:

Účelem stavby je izolace podchodu pod kolejí č.5 a č.6, zafoukání stávajících výtahových šachet včetně strojoven na všech ostrovních nástupištech a izolace podchodu pod 1. nástupištem.

Návrh úprav:

Vzhledem k tomu, že v žst. Havlíčkův Brod dojde k rekonstrukci nástupiště č.1 a č.4 navrhuje se rekonstrukce podchodu která zahrne:

- náhradu izolace v prostoru nástupištní hrany č.4, pod kolejí č.6 a pod zpevněnými plochami u výpravní budovy
- odstranění výtahu a zaslepení výtahové šachty na nástupišti č.4
- zaslepení a zafoukání výtahových šachet na ostrovních nástupištech
- sanace vnitřních prostor podchodu pod 1. a 4. nástupištem
- úprava zastropení strojovny výtahu na 1. Nástupišti



SO 110 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1.

V prostoru nástupiště č. 1 se nachází cca 14 funkčních kabelů. Přesné trasy těchto kabelů, jejich využití, typ, průřezy nebyly správcem specifikovány. Je požadováno, aby do nové kabelové trasy v nástupišti č. 1 v rámci této stavby bylo přemístěno dalších 11 kabelů. Tyto kabely jsou v současnosti uloženy v kolejišti v kabelové trase, která je souběžná s nástupištěm č. 1. Dle vyjádření správce je možné jednotlivé kabely SEE pro účely stavby ve vhodném místě přerušit, znovu naspojovat, nahradit novým kabelem, popř. změnit kabelovou trasu. Pokud bude stávající úsek kabelu nahrazován novým kabelem, je požadována pouze jedna spojka v místě přerušení a celistvý úsek kabelu až do místa původního připojení. Při realizaci budou se správcem kabelů SEE vždy předem domluveny podmínky za jakých lze přepojování kabelů uskutečnit. Přerušení těchto kabelů umožní jejich vypletení ze současné směti kabelů v kabelovodu pod nástupištěm č. 1, což příznivě ovlivní i možnost vhodnějšího uspořádání stávajících kabelů SSZT a ČD Telematika u kterých je požadováno, aby nebyly přerušovány.

V prostoru nástupiště č. 1 se dále nachází stávající 6 kV kabel 6ANKOPY 3 x 35, který bude v rámci stavby odkrytý. Kabel je v tomto úseku zastaralý a několikrát spojován. Úsek kabelu v délce cca 230 m bude vyměněn za nový a to od spojky VN kabelu v cca km 224,3 (směr Praha) až do rozvodny 6 kV v dopravním pavilonu. Z důvodu zásahu do plochy průchodu mezi nástupištěm č. 1 a č. 5 (blíže k tzv. parčíku) bude také vyměněn VN kabel 6 kV délky cca 60 m mezi rozvodnou 6 kV v dopravním pavilonu a první nejbližší kabelovou šachtou na nástupišti č. 5 (směr Brno), kde bude VN kabel naspojován na stávající kabel. Uplatnění požadavku O14 na postupnou náhradu kabelů 6 kV za kabely s izolační hladinou pro rozvody 22 kV není vyžadováno. Manipulace se 6 kV kabely musí být provedena vždy ve vypnutém stavu. Při realizaci budou se správcem kabelů SEE vždy předem domluveny podmínky za jakých lze přepojení VN kabelů uskutečnit.

Původní kabely k úsekovým odpojovačům č. 17, 15, 7, 5, 9, 4, 6, 3B, 23A, 3A, 421, 33A, 422, 33B, je požadováno vyměnit za nové tak, aby každý odpojovač měl vlastní kabel - jedná se o 14 kabelů typu CYKY 7x4. Do budoucna je uvažována změna ručních odpojovačů č. 23B, 19 na elektricky ovládané. Je tedy zapracováno i uložení dalších 2 kabelů typu CYKY 7x4.

Provozní soubor SO 111 je koordinován i se související stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice“, která bude předcházet stavbě „Rekonstrukce nástupišť č. 1, č. 4, č. 5 v žst. Havlíčkův Brod“. Z důvodu nedostatečných prostor v kabelové trase v nástupišti č. 1 je v této předcházející stavbě uvažováno se zřízením venkovní kabelové skříně (resp. kabelových spojek) před nástupištěm, ve které budou ukončeny všechny kabely vedoucí z tratě. Dále budou kabely z této stavby provizorně uloženy v kabelových žlabech pod přístřeškem nástupiště č. 1 do doby, než bude provedena jeho rekonstrukce. Dle dostupných informací jde celkem o 15 kabelů ukončených ve venkovní kabelové skříně: 11 x kabel TCEKPFLEZE 3 P 1,0, 2 x kabel TCEKPFLEZE 4 P 1,0, 2 x kabel TCEKPFLEZE 48 P 1,0 a dále o dva kabely ukončené v kabelových spojkách: 1 x místní kabel TCEKPFLEZE 3 XN 0,8, 1 x traťový kabel TCEKPFLEZE 15 XN 0,8. Z důvodu minimalizace výluk budou při rekonstrukci nástupiště č. 1 nové kabely stejného typu a počtu položeny do rekonstruované kabelové trasy v nástupišti č. 1 a ukončeny u svorkovnic kabelů z předcházející stavby. Následně bude provedeno posupné přepojování jednotlivých kabelů.

Vzhledem k velmi omezeným prostorům na nástupišti č. 1 v místě nákladního výtahu a v místě přechodu nad podchodem nebude možné uvažovat s další budoucí prostorovou rezervou v této kabelové trase. Při místním šetření byla zvažovaná změna kabelové trasy pro kabely SEE, která by byla částečně vedena v podzemních prostorech výpravní budovy. Z těchto důvodů byl zde proveden průzkum možností vybudování nové kabelové trasy. Bylo zjištěno, že vybudování



kabelové trasy (s omezenou kapacitou) v podzemních prostorech výpravní budovy je možné až k přechodu nad stropem podchodu. Nad pochodem pak budou uloženy kabelové chráničky. Zde však nebude dodržen požadavek předpisu SŽDC S4 na minimální hloubku uložení kabelu v chráničce, tj. 0,35 m od povrchu nástupiště. Jiné řešení přechodu nad podchodem však není možné bez stavebního zásahu do stropu podchodu. Průzkumem bylo zjištěno, že pod podchodem se sice nachází 6 neobsazených kabelových prostupů, ale ty jsou v současné době neprůchozí.

SO 410 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1.

V prostoru stavby se nachází stávající kabelové trasy SEE. Rekonstrukcí dotčené kabely budou po odkrytí a očištění uloženy do nových ochráněných tras (popř. naspojovány), řádně označeny a uloženy zpět do rekonstruované trasy popř. do kabelovodu. Při manipulaci s kabely se musí počínat zvláště opatrně. Ke stávajícím kabelovým trasám budou položeny nové chráničky pro budoucí využití. Kabelizace k osvětlení nástupiště č. 4 bude kompletně demontovaná a nahrazena novou.

SO 111 REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č.1

SO 411 REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4

Vzhledem k tomu, že stavba rekonstrukce nástupišť č. 1. a č. 4 navazuje na předchozí rekonstrukci nástupišť č. 2 a č. 3, je nutné z důvodu jednotnosti navázat na orientační systém předchozí stavby – tzn., že v této stavbě není možné aplikovat Směrnici SŽDC č. 118 a Grafický manuál.

Orientační systém (dále jen OS) na nástupištech č. 1 a 4 je tedy navržen, s ohledem na jednotné řešení jeho vzhledu v celé ŽST, shodně s OS na již rekonstruovaných nástupištech. Pro prvky OS budou proto použity barvy RAL 9003 pro symboly a texty, RAL 5003 pro pozadí.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů orientačního systému bude odpovídat SŽDC (ČD) TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994), typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989) a TSI PRM (Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému). Grafické symboly - piktogramy budou navrženy podle Katalogu informačních piktogramů pro objekty veřejných doprav ČSSR (1989). Specifické piktogramy určené pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být zhotoveny podle ISO 7000 – symbol 0100.

Stavební objekty řeší umístění prvků OS na 1. a 4. nástupišti a náhradu nezbytných tabulí s označením příchodu k nim. V rámci OS budou navíc, podle §16 novely vyhlášky č. 177/1995 Sb., na nástupištech vyznačeny sektory. Sektorizace se ovšem týká žst. jako celku, a proto bude doplněna i na rekonstruovaná nástupišť 2 a 3. Obdobně budou, podle nových požadavků na vybavení nástupišť prvky pro orientaci nevidomých, i na rekonstruovaná nástupišť doplněny orientační hlasové majáčky (OHM). Umístěny budou pod zastřešení nástupišť, ve vzdálenosti cca 75 m od vstupu do podchodu pro cestující. Fráze stávajících OHM budou muset být změněny. Na zábradlí u výstupů z podchodu na nově i dříve rekonstruovaná nástupišť budou připevněny hmatné štítky (HM) s číslem nástupiště a čísly kolejí. Na stěny nad HM budou umístěny hmatné štítky v Brailově i prismatickém písmu s informacemi o přilehlých sektorech. Konce nástupišť u služebních schůdků a ploch na zakončení nástupišť ve směru na Prahu, které budou nepřístupné veřejnosti, budou označeny piktogramem podle ČSN ISO 3864 a materiálu VÚŽ. Čísla kolejí



budou znázorněna na panelech informačních zařízení

Prosvětlené budou butony s názvem žst. Ostatní tabule a piktogramy budou osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupišť. Prvky orientačního systému neomezí viditelnost návštěvníků.

Text názvu žst. bude proveden písmem ARIAL tučný, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je 360mm. Doplňující texty ostatních tabulí budou provedeny rovněž fontem ARIAL.

SO 112 ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR VÝPRAVNÍ BUDOVY - NÁSTUPIŠTĚ Č.1

Sklepní prostory výpravní budovy budou dotčeny pouze vně budovy, to je budou dotčeny stávající anglické dvorky různých rozměrů a to tím, že se to zvyšuje nástupištní hrana o 250-350mm. Stávající zděné anglické dvorky budou nadezděny a v místech kde jsou tzv. luxfery budou tyto luxfery nahrazeny za nové, v místech kde se nachází kovový rošt bude dodán nový kovový pozinkovaný rošt. Bude zde i protažena hydroizolace.

SO 113 ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR DOPRAVNÍHO PAVILONU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1

Sklepní prostory dopravního pavilonu budou dotčeny pouze vně budovy, to je budou dotčeny stávající anglické dvorky různých rozměrů a to tím, že se to zvyšuje nástupištní hrana o 250-350mm. Stávající zděné anglické dvorky budou nadezděny a v místech kde jsou tzv. luxfery budou tyto luxfery nahrazeny za nové. Jelikož sklepní prostory zasahují až po hranu nástupiště a stropní konstrukce je ve velice špatném technickém stavu bude zde zrekonstruována a nově, bude na železobetonové stropní konstrukci provedena hydroizolace a pevná ochrana této hydroizolace z betonu tl. 0,1m. Hydroizolace bude zatažena 1m pod stropní konstrukci, kde se napojí na stávající izolaci. Stěny se izolovat nebudou, jelikož to není předmětem akce.

PS 101 ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1

Na dobu potřebnou pro rekonstrukci zastřešení dojde k demontáži stávajícího světelného návěstidla L6 na nástupišti č. 1. Po dokončení zastřešení bude nové návěstidlo namontováno zpět na původní pozici, tentokrát již na novou střešní konstrukci a na novou konzoli. Vlivem rekonstrukce nástupiště dojde k zvýšení jak pochozí plochy, tak i vlastní střechy přístřešku o cca 200 mm. Tím dojde i k prodloužení kabelu pro návěstidlo. Stávající napojení je vedeno z návěstidla L6 do L4 a následně do kabelové místnosti. Stávající kabel z návěstidla L6 do L4 bude demontován. Kabel z návěstidla L4 do kabelové místnosti zůstane zachován. Z nového návěstidla L6 bude veden nový zabezpečovací kabel přímo do kabelové místnosti v budově dopravního pavilonu.

PS 401 ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4

Na dobu potřebnou pro rekonstrukci zastřešení dojde k demontáži stávajícího světelného návěstidla L7 na nástupišti č. 4. Po dokončení zastřešení bude nové návěstidlo namontováno zpět na původní pozici, tentokrát již na novou střešní konstrukci a na novou konzoli. Vlivem rekonstrukce nástupiště dojde k zvýšení jak pochozí plochy, tak i vlastní střechy přístřešku o cca 200 mm. Tím dojde i k prodloužení kabelu pro návěstidlo. Pro nové návěstidlo bude použitý původní zabezpečovací kabel, který bude prodloužen pomocí spojky a nového kabelu stejného typu. Náhrada celého kabelu za nový je problematická z důvodu obtížného ukončení ve starém zemním



kabelovém rozvaděči (typu „mina“).

PS 102 ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.1.

V předcházející stavbě „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“ byla v žst Havlíčkův Brod provedena demontáž všech původních informačních tabulí s listovými jednotkami včetně kabeláže. Všechny tabule byly nahrazeny novými informačními tabulemi s transreflexními LCD displeji s LED podsvícením. Byla instalovaná nová kabeláž a nový napájecí rozvaděč pro informační tabule. Nová část informačního systému byla připojena ke stávajícímu řídicímu PC a byl upraven původní software. Na nástupišti č. 1 jsou instalovány z předcházející stavby „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“ dvě informační tabule - jedna dvojice nástupištních jednostranných informačních tabulí. Účelem tohoto PS 102 je demontáž těchto tabulí před rekonstrukcí nástupiště č. 1, jejich uskladnění po dobu rekonstrukce a zpětná instalace na nový přístřešek. Demontáž stávajících tabulí a zpětná instalace po rekonstrukci nástupiště č. 1 bude provedena pod dozorem ČD – Telematiky. TÚDC požaduje, aby informační tabule, které bude nutno dočasně demontovat, byly po dobu rekonstrukce nástupiště řádně uskladněny realizační firmou ve vnitřním prostředí. Tabule jsou určeny pro montáž pod přístřešek a nemají dostatečné krytí pro provoz, resp. uskladnění do venkovního (volného) prostoru. Tato dvojice tabulí je napájena samostatně jištěným přívodem. Přívodní kabel napájení 230 V bude před demontáží tabulí odpojen ze svorkovnice v napájecím rozvaděči informačního systému. Na straně tabule bude kabel odpojen, zaizolován, demontován z přístřešku, stočen a provizorně zavěšen po dobu rekonstrukce na budově dopravního pavilonu. Příchozí a odchozí datový kabel pro komunikační linku RS 485 budou odpojeny ze svorkovnic tabulí, demontovány z přístřešku a propojeny v provizorní elektroinstalační krabici (průchozí linka) tak, aby byla funkční zbývající část informačního systému. Datové kabely budou stočeny a provizorně zavěšeny společně s propojovací krabicí po dobu rekonstrukce na budově dopravního pavilonu. Při zpětné montáži budou datové kabely v případě nutnosti nahrazeny novými, napájecí kabel 230 V bude použitý stávající a v případě potřeby prodloužen pomocí spojky a nového kabelu stejného typu.

PS 402 ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.4

V předcházející stavbě „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“ byla v žst Havlíčkův Brod provedena demontáž všech původních informačních tabulí s listovými jednotkami včetně kabeláže. Všechny tabule byly nahrazeny novými informačními tabulemi s transreflexními LCD displeji s LED podsvícením. Byla instalovaná nová kabeláž a nový napájecí rozvaděč pro informační tabule. Nová část informačního systému byla připojena ke stávajícímu řídicímu PC a byl upraven původní software. Na nástupišti č. 4 jsou instalovány z předcházející stavby „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“ čtyři informační tabule - dvě dvojice nástupištních dvoustranných informačních tabulí. Účelem tohoto PS 402 je demontáž těchto tabulí před rekonstrukcí nástupiště č. 4, jejich uskladnění po dobu rekonstrukce a zpětná instalace na nový přístřešek. Demontáž stávajících tabulí a zpětná instalace po rekonstrukci nástupiště č. 4 bude provedena pod dozorem ČD – Telematiky. TÚDC požaduje, aby informační tabule, které bude nutno dočasně demontovat, byly po dobu rekonstrukce nástupiště řádně uskladněny realizační firmou ve vnitřním prostředí. Tabule jsou určeny pro montáž pod přístřešek a nemají dostatečné krytí pro provoz, resp. uskladnění do venkovního (volného) prostoru. Každá z dvojic tabulí je napájena samostatně jištěným přívodem. Oba přívodní kabely napájení 230 V budou před demontáží tabulí odpojeny ze svorkovnic v napájecím rozvaděči informačního systému. Na straně tabulí budou kabely odpojeny,



zaizolovány, demontovány z přístřešku, stočeny a provizorně zavěšeny po dobu rekonstrukce u schodiště podchodu. Datový kabel pro komunikační linku RS 485 bude odpojen ze svorkovnice v poslední předcházející tabuli. (Dle předchozího projektu jde o podchodovou tabuli umístěnou v podchodu u schodiště na nástupiště č. 4.) Datové kabely mezi dvojicí nástupištních tabulí a mezi nástupištěm a podchodem budou demontovány. Při zpětné montáži budou datové kabely nahrazeny novými, napájecí kabely 230 V budou použity stávající a v případě potřeby prodlouženy pomocí spojky a nového kabelu stejného typu.

PS 103 REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 1

V současné době se nachází v žst Havlíčkův Brod rozhlasový systém pro informování cestujících ve veřejných vnitřních prostorech a na stávajících nástupištích. Manuální ovládání rozhlasu je umístěno v dopravní kanceláři. V předcházející stavbě „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“ byla provedena rekonstrukce rozhlasového systému pro informování cestujících v rámci nástupišť č. 2 a č. 3 v jejich zastřešených i nezastřešených částech a dále rekonstrukce rozhlasové ústředny pro cestující za novou, která byla výkonově dimenzovaná pro provoz celého rozhlasového systému pro cestující v žst Havlíčkův Brod. Účelem PS 103 je rekonstrukce rozhlasového systému pro informování cestujících v rámci nástupišť č. 1. Všechny stávající reproduktory na nástupišti č. 1 budou demontovány, včetně kabeláže a nahrazeny novými reproduktory a novou kabeláží, včetně nového přívodu od rozhlasové ústředny. Dělení do reproduktorových větví zůstane zachováno stávající. Budou zde instalovány venkovní reproduktory s nastavitelným výkonem 2 – 7,5 - 10 – 15 W. Reproktory budou připevněny na konstrukci zastřešení nástupišť. Reproktory budou natočeny jedním směrem a vzdálenost mezi nimi nebude přesahovat 17 m. Z důvodu dosažení požadované úrovně srozumitelnosti řeči jsou navrženy reproduktory s volitelnou úrovní hlasitosti ve čtyřech stupních, navíc v případě venkovního provedení jsou reproduktory polohovatelné. To umožní patřičné přenastavení při realizaci. Podle požadavků směrnice TSI 1300/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (TSI PRM) musí být výsledný index přenosu řeči metodikou RASTI minimálně 0,5. Dokladem o splnění tohoto požadavku bude protokol o zkoušce stanovení srozumitelnosti řeči pomocí indexu přenosu řeči, vyhotovený příslušnou akreditovanou laboratoří. Stávající nástupištní podružné hodiny na nástupišti č. 1 budou demontovány bez náhrady. Čas bude zobrazen na informačních panelech. Kabely pro reproduktory na zastřešeném nástupišti povedou odděleně v kabelových kanálech, které jsou součástí kovové konstrukce zastřešení. Svod od zastřešení nástupišť pod nástupiště bude proveden v pancéřové trubce.

PS 403 REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 4

V současné době se nachází v žst Havlíčkův Brod rozhlasový systém pro informování cestujících ve veřejných vnitřních prostorech a na stávajících nástupištích. Manuální ovládání rozhlasu je umístěno v dopravní kanceláři. V předcházející stavbě „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“ byla provedena rekonstrukce rozhlasového systému pro informování cestujících v rámci nástupišť č. 2 a č. 3 v jejich zastřešených i nezastřešených částech a dále rekonstrukce rozhlasové ústředny pro cestující za novou, která byla výkonově dimenzovaná pro provoz celého rozhlasového systému pro cestující v žst Havlíčkův Brod. Účelem PS 403 je rekonstrukce rozhlasového systému pro informování cestujících v rámci nástupišť č. 4. Všechny stávající reproduktory na nástupišti č. 4 budou demontovány, včetně kabeláže a nahrazeny novými reproduktory a novou kabeláží, včetně nového přívodu od rozhlasové ústředny. Dělení do reproduktorových větví zůstane zachováno



stávající. Budou zde instalovány venkovní reproduktory s nastavitelným výkonem 2 – 7,5 - 10 – 15 W. Reproktory budou připevněny na konstrukci zastřešení nástupiště. Reproktory budou natočeny jedním směrem a vzdálenost mezi nimi nebude přesahovat 17 m. Z důvodu dosažení požadované úrovně srozumitelnosti řeči jsou navrženy reproduktory s volitelnou úrovní hlasitosti ve čtyřech stupních, navíc v případě venkovního provedení jsou reproduktory polohovatelné. To umožní patřičné přenastavení při realizaci. Podle požadavků směrnice TSI 1300/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (TSI PRM) musí být výsledný index přenosu řeči metodikou RASTI minimálně 0,5. Dokladem o splnění tohoto požadavku bude protokol o zkoušce stanovení srozumitelnosti řeči pomocí indexu přenosu řeči, vyhotovený příslušnou akreditovanou laboratoří. Stávající nástupištní podružné hodiny na nástupišti č. 4 budou demontovány bez náhrady. Čas bude zobrazen na informačních panelech. Kabely pro reproduktory na zastřešeném nástupišti povedou odděleně v kabelových kanálech, které jsou součástí kovové konstrukce zastřešení. Svod od zastřešení nástupiště pod nástupiště bude proveden v pancéřové trubce.

PS 104 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1

V prostoru stavby se nachází stávající kabelové trasy SSZT, TÚDC, ČD Telematika. Rekonstrukcí dotčené kabely budou po odkrytí a očištění uloženy do nových ochráněných tras, řádně označeny a uloženy zpět do rekonstruované trasy. Při manipulaci s kabely se musí počínat zvlášť opatrně.

Je požadováno, aby kabely ČD-Telematika a TÚDC zůstaly stávající, nebyly spojovány a nahrazovány novými. Dle zjištěných informací od správce jsou v kabelové trase pod nástupištěm č. I uloženy tyto kabely: 5 x HDPE trubky pr. 40, ve kterých je uložen optický kabel, 1 x kabel TCEKPFLEZE 3XN 0,8, 1 x kabel TCEKPFLEZE 50XN 0,8, 1 x MOK 6 vláken (pr. cca 10 mm).

Dále je požadováno, aby kabely SSZT zůstaly také stávající, nebyly spojovány a nahrazovány novými. Dle dodané digitální dokumentace jsou v kabelové trase pod nástupištěm č. I uloženy tyto kabely: 4 x kabel TCEKPFLEZE 12 P 1,0, 2 x kabel TCEKPFLEZE 24 P 1,0, 1 x kabel TCEKPFLEZE 30 P 1,0, 1 x kabel TCEKPFLEZE 48 P 1,0. Správcem kabelů SSZT však bylo konstatováno, že v prostoru nástupiště č. I se nachází cca 40 kabelů. Přesné trasy těchto kabelů, jejich využití, typ nebyly specifikovány. Bylo dohodnuto, že po odkrytí stávajících kabelových tras a detailním prozkoumáním využití jednotlivých kabelů, bude možné některé kabely zrušit.

Provozní soubor PS 104 je koordinován i se související stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice“, která bude předcházet stavbě „Rekonstrukce nástupišť č. 1, č. 4, č. 5 v žst. Havlíčkův Brod“. Z důvodu nedostatečných prostor v kabelové trase v nástupišti č. I je v této předcházející stavbě uvažováno se zřízením venkovní kabelové skříně (resp. kabelových spojek) před nástupištěm, ve které budou ukončeny všechny kabely vedoucí z tratě. Dále budou kabely z této stavby provizorně uloženy v kabelových žlabech pod přístřeškem nástupiště č. 1 do doby, než bude provedena jeho rekonstrukce. Dle dostupných informací jde celkem o 15 kabelů ukončených ve venkovní kabelové skříně: 11 x kabel TCEKPFLEZE 3 P 1,0, 2 x kabel TCEKPFLEZE 4 P 1,0, 2 x kabel TCEKPFLEZE 48 P 1,0 a dále o dva kabely ukončené v kabelových spojkách: 1 x místní kabel TCEKPFLEZE 3 XN 0,8, 1 x traťový kabel TCEKPFLEZE 15 XN 0,8. Z důvodu minimalizace výluk budou při rekonstrukci nástupiště č. I nové kabely stejného typu a počtu položeny do rekonstruované kabelové trasy v nástupišti č. I a ukončeny u svorkovnic kabelů z předcházející stavby. Následně bude provedeno posupné přepojování jednotlivých kabelů.



Vzhledem k velmi omezeným prostorům na nástupišti č. 1 v místě nákladního výtahu a v místě přechodu nad podchodem nebude možné uvažovat s další budoucí prostorovou rezervou v této kabelové trase. Při místním šetření byla zvažovaná změna kabelové trasy pro kabely SEE, která by byla částečně vedena v podzemních prostorech výpravní budovy. Z těchto důvodů byl zde proveden průzkum možností vybudování nové kabelové trasy. Bylo zjištěno, že vybudování kabelové trasy (s omezenou kapacitou) v podzemních prostorech výpravní budovy je možné až k přechodu nad stropem podchodu. Nad pochodem pak budou uloženy kabelové chráničky. Zde však nebude dodržen požadavek předpisu SŽDC S4 na minimální hloubku uložení kabelu v chráničce, tj. 0,35 m od povrchu nástupiště. Jiné řešení přechodu nad podchodem však není možné bez stavebního zásahu do stropu podchodu. Průzkumem bylo zjištěno, že pod podchodem se sice nachází 6 neobsazených kabelových průstupů, ale ty jsou v současné době neprůchozí.

PS 404 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4

V prostoru stavby se nachází stávající kabelové trasy SSZT, TÚDC, ČD Telematika. Rekonstrukcí dotčené kabely budou po odkrytí a očištění uloženy do nových ochráněných tras (popř. naspojovány), řádně označeny a uloženy zpět do rekonstruované trasy popř. do kabelovodu. Při manipulaci s kabely se musí počínat zvláště opatrně. Ke stávajícím kabelovým trasám budou položeny nové chráničky pro budoucí využití.

PS 105 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 - TECHNOLOGIE VÝTAHŮ

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena demontáž stávajících nákladních výtahů na 1. a 4. nástupišti. V rámci stavby bude dodána nová technologie nákladního výtahu v prostoru nástupiště č.1. Tento nákladní výtah je prakticky jediným přístupem pro rozměrnější zařízení do sklepení výpravní budovy a dále to je jediný přístup služebních vozíků do akumulátorovny (nabíjecí místnosti), proto výtah musí být zrekonstruován. Technologie výtahu na základě požadavku správce bude volena jako lanový výtah.

A.2.4 Dotčené území stavbou

Předmětná stavba bude prováděna v rámci drážních pozemků v intravilánu města Havlíčkův Brod – přímo v uzlové železniční stanici Havlíčkův Brod. Stavba se nachází zhruba uprostřed UŽST Havlíčkův Brod v prostoru 1. a 4. nástupiště a částečně V. nástupiště a přilehlých kolejí č. 5, 6, 7 a částečně č. 8, 10, 12, 14, 22 a 23. Stavba se nenachází v ochranném pásmu místních komunikací či silnic. Celá stavba je situována na drážní pozemky ve vlastnictví SŽDC s.o., a ČD a.s. a většinou je umístěna na pozemek č.2457/1 v k.ú.z.Havlíčkův Brod (ČD, a.s.).

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů, zaústění rekonstruovaných drenáží je provedeno na stávající komplexní systém odvodnění v prostoru ŽST. Stavba není situována do blízkosti chráněné oblasti nebo přírodní rezervace. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky.



A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Pro danou stavbu platí výčet předpisů a nařízení, který je uveden jako příloha č.j. 530/1999–O7 “Směrnice k organizaci přípravy a realizaci investiční výstavby u DDC”, která vstoupila v platnost dnem 15. dubna 1999.

Dokumentace je vypracována dle směrnice generálního ředitele SŽDC č.11/2006 “Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (č.j. 13 511/06 OP ze dne 30.6.2007)

Při stanovení nákladů stavby bylo postupováno v podle „směrnice generálního ředitele č.20/2004“.

Před zahájením prací je nutno provést vytýčení všech inženýrských sítí ve stavbu dotčeném prostoru. Zejména pak je třeba provést vytyčení a vykopání sond příčných přechodů všech inženýrských sítí v dotčeném prostoru, aby při provádění prací nedošlo k jejich poškození. Provozem rekonstruované části kolejí nevzniknou žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady, případně jiné vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí. Během prací dojde k dočasnému zvýšení hlučnosti a prašnosti v dané oblasti.

Vyzískaný materiál železničního svršku bude protokolárně předán objednateli. Vyzískaná část šterkové lože bude recyklována a použita do konstrukčních vrstev, vytěžené zeminy a zbylá část šterkového lože, betony a živičné konstrukce budou v souladu s se zákony odvezena k likvidaci (oprávněnou osobou) s příslušným zajištěním dle nebezpečnosti odpadu (zneškodnění musí být provedeno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. v platném znění).

Požadavek:

OŽP MĚSTSKÝ ÚŘAD HAVLÍČKŮV BROD – Odbor životního prostředí k dokumentaci pro stavební řízení č.j. MHB_OZP/772018/km ze dne 29.2018

Vyjádření orgánu ochrany přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákona):

V blízkosti stavby se nacházejí dřeviny. Dle § 7 odst. 1 zákona jsou všechny dřeviny chráněny před poškozováním a ničením. Dřeviny rostoucí v blízkosti stavby budou ochráněny před poškozením dle normy ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích (zejm. článku 4.6 Ochrana stromů před mechanickým poškozením, 4.8 Ochrana kořenové zóny při navážce a 4.10 Ochrana kořenového prostoru při výkopech rýh nebo stavebních jam).

V případě kácení dřevin je třeba postupovat v souladu s ust. § 8 zákona a související vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení a podat žádost o závazné stanovisko ke kácení dřevin u místně příslušného úřadu (v tomto případě Městského úřadu Havlíčkův Brod).

Nutno tento požadavek dodržet.

OŽP MĚSTSKÝ ÚŘAD HAVLÍČKŮV BROD – Odbor životního prostředí – Odbor životního prostředí z hlediska zákona o odpadech č.j. MHB_OZP/373/2018/HO ze dne 7.2.2018.

V tomto stanovisku je stanovena následující podmínka, kterou je nutno splnit: Po dokončení stavby budou odboru ŽP doloženy kopie dokladů o zákonném využití nebo odstranění odpadů vzniklých při stavbě. Z dokladů musí být patrné, jaký odpad a v jakém množství byl předán oprávněné osobě, identifikační údaje této osoby (název, sídlo, IČO oprávněné osoby) a datum předání odpadu. Čestné prohlášení nebude bráno jako doklad prokazující zákonné nakládání s odpady.

Nutno tento požadavek dodržet.

Stanovisko KHS č.j. KHSV/28660/2016/HB/HOK/Vel ze dne 4.1.2017. Je nutno respektovat toto



stanovisko, zejména hygienické limity pro hluk.

Stanovisko NIPI č.j 062180013 (13/2018to) ze dne 20.3.2018

K předložené dokumentaci máme následující připomínky: 1. Použité stavební prvky pro bezbariérové řešení musí být na daný typ užití certifikovány.

Nutno tento požadavek dodržet.

V části H. doklady jsou umístěna veškerá stanoviska a je nutno je v rámci realizace respektovat. V tomto článku jsou vytaženy základní požadavky zejména z hlediska životního prostředí.

A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Zadávací dokumentace
 - I. Výzva k podání nabídky a smlouva o dílo č. objednatele E-617-S-40817/2017.
 - II. Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb.
- Provedené průzkumy :
 - místním šetřením, fotodokumentace pořízená při vstupní prohlídce staveniště
 - v rámci zpracování PD byl proveden předběžný geotechnický průzkum a geotechnice průzkum pro přípravnou dokumentaci (firma WALTEC v.o.s.). Zpráva o výsledcích průzkumu je součástí dokladové části.
 - v rámci zpracování této dokumentace byl doplňující geotechnický průzkum a geotechnice průzkum pro přípravnou dokumentaci (firma WALTEC v.o.s.). Zpráva o výsledcích průzkumu je součástí dokladové části.
 -

Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému).

- Geodetické a mapové podklady
 - geodetické zaměření stávajícího stavu (Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a.s., rok 2016)
 - geodetické zaměření stávajícího stavu (Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a.s., rok 2017)
 - Zájmový prostor kolejíště, nástupiště – hlavní prvky - bylo geodeticky zaměřeno v S-JTSK a Balt p.v.
 - snímky katastrálních map
 - mapy JŽM M 1:1000
 - mapy správců inženýrských sítí ve správě SŽDC s.o., ČD, a.s. (ČD telematika, SSZT Jihlava, SEE Jihlava, SBBH Jihlava, SMT Jihlava)
 - mapy správců inženýrských sítí mimodrážních
- Další podklady
 - Projekt stavby na akci: Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod z roku 2014
 - Přípravná dokumentace na akci: Rekonstrukce nástupišť č. 1, č. 4, č. 5 v žst. Havlíčkův Brod z roku 2017



A.3.1.a členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba je členěna na stavební objekty a provozní soubory :

SO 101 REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 6
SO 401 REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 5 a 7
SO 102 REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 6
SO 402 REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 5 a 7
SO 103 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ č. 1
SO 403 REKONSTRUKCE OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ č. 4
SO 104 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 1
SO 404 REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 4
SO 105 REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 1.
SO 405 REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 4
SO 106 ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 6
SO 406 ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 5 a 7
SO 107 UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 6 a NÁSTUPIŠTĚ Č.1
SO 407 UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 5 a 7, NÁSTUPIŠTĚ Č.4
SO 408 REKONSTRUKCE PŘECHODU V KM 224,172 - NÁSTUPIŠTĚ Č.4
SO 605 SLUŽEBNÍ PŘECHOD KOLEJ Č. 8, 10,12 a 14
SO 108 REKONSTRUKCE NÁKLADNÍHO VÝTAHU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1 -
ELEKTROINSTALACE
SO 109 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,166 (PODCHOD PRO CESTUJÍCÍ)
SO 409 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 (ZAVAZADLOVÝ TUNEL)
SO 110 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1.
SO 410 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1.
SO 111 REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1
SO 411 REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4
SO 112 ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR VÝPRAVNÍ BUDOVY - NÁSTUPIŠTĚ Č.1
SO 113 ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR DOPRAVNÍHO PAVILONU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1

PS 101 ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1
PS 401 ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4
PS 102 ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.1
PS 402 ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.4
PS 103 REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 1
PS 403 REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 4
PS 104 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA -
NÁSTUPIŠTĚ Č. 1
PS 404 PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA -
NÁSTUPIŠTĚ Č. 4
PS 105 REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 - technologie výtahů

Celá stavba – provozní soubory a stavební objekty bude ve vlastnictví SŽDC s.o., Stavební objekty ve vlastnictví ČD a.s. se ve stavbě nevyskytují.

A.3.1.b Změny v objektové skladbě

Oproti prvnímu schválenému stupni dokumentace nebyly provedeny změny v objektové skladbě.



A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

Stávající nástupiště č.1 a 4. v současnosti nesplňuje např. požadavky vyhlášky 177/1995 Sb. a požadavky ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. Jedná se především o zajištění bezbariérovosti (dle TSI PRM) a zvýšení nástupní hrany na hodnotu 550 mm nad TK, nový tvar nástupištních přístřešků z hlediska průjezdných profilů, přístřešky jsou z technického hlediska v havarijním stavu modernizace orientačního systému a elektronického informačního zařízení. Nedílnou součástí jsou i navrhované rekonstrukce železničního svršku a spodku dotčených kolejí v prostoru nástupišť a vybudování kvalitního a dostatečného odvodnění nástupištních přístřešků a přilehlých kolejí. Další důvody jsou zmíněny v kapitole A.2.2 - Zhodnocení dosavadního technického stavu. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení kultury cestování. Navrhované stavebně rekonstrukční práce zajistí mimo jiné i celkové zlepšení parametrů železničního spodku a především prodloužení životnosti a zjednodušení údržby kolejí.

Účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATIMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY

A.5.1.a Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.

Požadavky na postupné provádění stavby.

S ohledem na rozsah uvažovaných prací je nezbytné realizaci jednotlivých stavebních objektů provádět v zákrytu s maximálním nasazením strojů a materiálů v době výluk.

Stavba se nachází v intravilánu Havlíčkova Brodu. Na stavenišť se mechanizace a materiál bude dopravovat z velké části pouze po drážním tělese nebo z veřejně přístupných komunikací.

Po provedení prací budou veškerá odpojená zařízení vrácena zpět a uvedena do původního stavu.

Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 1. 01. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze "stavby dráhy". U těchto objektů musí být způsobilost "stavby dráhy" k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Jedná se především o postupné předávání přeložek dotčených inženýrských sítí ihned po jejich dokončení. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu je nezbytně bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad v Praze.

V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (např. železniční spodek a svršek, úprava TV, ukolejnění, úpravy zabezpečovací zařízení, přeložka kabelu TÚDC, ČD Telematika) uvažovat jak s technicko bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Některé z těchto objektů budou navíc podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými



technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad, sekce stavební, Olomouc. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení :

§ zařízení elektrická (odstavec 3)

a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah

k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC a ČD, jak v rámci provozních souborů (PS) tak v rámci stavebních objektů (SO) ihned po jejich dokončení (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Všeobecně - stejným způsobem je nezbytně postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technickou bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby.

A.5.1.b Seznam dočasných objektů

Stavba neobsahuje dočasné objekty jako např. kolejová propojení či zatímní mosty.

A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE ČI UTZ

SO	401	REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	402	REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	101	REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	102	REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	403	REKONSTRUKCE OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	103	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	404	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	104	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH



SO	405	REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	105	REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	406	ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	106	ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	407	UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 5 a 7, NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	107	UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 6 a NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	408	REKONSTRUKCE PŘECHODU V KM 224,172 - NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	605	SLUŽEBNÍ PŘECHOD KOLEJ Č. 8, 10,12 a 14	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	108	REKONSTRUKCE NÁKLADNÍHO VÝTAHU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1 - ELEKTROINSTALACE	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	409	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 (ZAVAZADLOVÝ TUNEL)	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SMT
SO	109	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,166 (PODCHOD PRO CESTUJÍCÍ)	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SMT, SŽDC, s.o., SON Brno
SO	110	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	410	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	411	REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	111	REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	112	ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR VÝPRAVNÍ BUDOVY - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SON Brno
SO	113	ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR DOPRAVNÍHO PAVILONU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SON Brno

PS	401	ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	101	ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	402	ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., TUDC
PS	102	ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., TUDC
PS	403	REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	103	REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	404	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TUDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	104	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TUDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	105	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 - technologie výtahů	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH



A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ

SO	401	REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	402	REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	101	REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	102	REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	403	REKONSTRUKCE OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	103	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	404	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	104	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	405	REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	105	REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	406	ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	106	ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	407	UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 5 a 7, NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	107	UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 6 a NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	408	REKONSTRUKCE PŘECHODU V KM 224,172 - NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	605	SLUŽEBNÍ PŘECHOD KOLEJ Č. 8, 10,12 a 14	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	108	REKONSTRUKCE NÁKLADNÍHO VÝTAHU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1 - ELEKTROINSTALACE	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	409	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 (ZAVAZADLOVÝ TUNEL)	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SMT
SO	109	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,166 (PODCHOD PRO CESTUJÍCÍ)	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SMT, SŽDC, s.o., SBBH Brno
SO	110	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	410	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	411	REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	111	REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	112	ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR VÝPRAVNÍ BUDOVY - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SON Brno
SO	113	ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR DOPRAVNÍHO PAVILONU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SON Brno



PS	401	ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	101	ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	402	ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., TUDC
PS	102	ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., TUDC
PS	403	REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	103	REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	404	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TUDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	104	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TUDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	105	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 - technologie výtahů	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH

A.8 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVEB

Stavba je v souladu s NAŘÍZENÍ KOMISE EU 1299/2014 – TSI. Parametry železničního svršku, stejně jako směrový a výškový návrh koleje odpovídá požadavkům tohoto nařízení a podrobně je popsáno v TZ pro SO 101 a SO 401. Vzdálenost a výška nástupištních hran též odpovídá tomuto požadavku – viz TZ.

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

Stavba je v souladu s NAŘÍZENÍ KOMISE EU 1300/2014 – TSI PRM.

Na nástupiště je bezbariérový přístup a i další technické požadavky jsou v souladu s výše uvedenými předpisy. Na nástupiště je přístup pomocí výtahů a nástupiště jsou vybaveny prvky pro nevidomé či slabozraké jako např. hlasové majáčky, vodící linie, varovné a signální pásy, hmatové prvky, výška nástupní hrany 550mm.

A.9 ČLENĚNÍ DOKUMENTACE

Dokumentace má tyto části:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
 - B.01 Souhrnná technická zpráva
 - B.02 Provozní a dopravní technologie
 - B.03 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.03.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (neobsazeno) viz B.01



- B.03.2 Ochrana proti hluku (neobsazeno) viz B.01
- B.03.3 Biologický průzkum - Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy (neobsazeno) viz B.01
- B.03.4 Odpadové hospodářství
- B.03.5 Dendrologický průzkum (neobsazeno) viz B.01
- B.04 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.04.1 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
 - B.04.2 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska p. o
- B.05 Energetické výpočty - neobsazeno
- B.06 Protikoroze ochrana - neobsazeno
- B.07 Graf dynamického průběhu rychlosti (neobsazeno)
- B.08 Dopravní opatření
- B.09 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL (neobsazeno) – viz B.01
- B.10 Geotechnický a stavebně technický průzkum
- C. Situace stavby
 - C.1 Přehledná situace – situace stavby
 - C.2 Koordinační situace stavby
- D. Technologická část
 - D.1.1 Provozní soubory PS 101, 401
 - D.2.1. Provozní soubory PS 104, 404
 - D.2.3. Provozní soubory PS 102, 103, 402, 403
 - D.4.1. Provozní soubor PS 105
- E. Stavební část
 - E.1.1 Stavební objekty SO 101, 102, 401, 402
 - E.1.2 Stavební objekty SO 103, 403, 408, 605
 - E.1.2 Stavební objekty SO 109, 409
 - E.2.1 Stavební objekty SO 104, 404
 - E.2.2 Stavební objekty SO 111, 411
 - E.2.3 Stavební objekty SO 112, 113
 - E.3.1 Stavební objekty SO 106, 406
 - E.3.6 Stavební objekty SO 105, 108, 110, 405, 410
 - E.3.7 Stavební objekty SO 107, 407
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Náklady (soupis prací)
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace
 - I.1 Technická zpráva
 - I.2 Majetkoprávní část
 - I.3 Návrh vytyčovací sítě
 - I.4 Koordinační vytyčovací výkres (neobsazeno – viz jednotlivé SO a PS)
 - I.5 Obvod stavby
 - I.6 Geodetické a mapové podklady

Jedná se o dokumentaci ve stupni pro stavební řízení (DSP) tzv. PROJEKT



A.10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUPORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

Stavba se nachází na vybrané celostátní trati zařazené do TEN.

SO	401	REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	402	REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	101	REKONSTRUKCE ŽEL.SVRŠKU KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	102	REKONSTRUKCE ŽEL.SPODKU KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	403	REKONSTRUKCE OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	103	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	404	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	104	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍHO PŘÍSTŘEŠKU NÁSTUPIŠTĚ č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	405	REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	105	REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ č. 1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	406	ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 5 a 7	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	106	ÚPRAVA TV KOLEJ Č. 6	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	407	UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 5 a 7, NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	107	UKOLEJNĚNÍ KOLEJ Č. 6 a NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	408	REKONSTRUKCE PŘECHODU V KM 224,172 - NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	605	SLUŽEBNÍ PŘECHOD KOLEJ Č. 8, 10, 12 a 14	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO	108	REKONSTRUKCE NÁKLADNÍHO VÝTAHU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1 - ELEKTROINSTALACE	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	409	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 (ZAVAZADLOVÝ TUNEL)	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SMT
SO	109	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,166 (PODCHOD PRO CESTUJÍCÍ)	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SMT
SO	110	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.1.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	410	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SEE - NÁSTUPIŠTĚ Č.4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO	411	REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	111	REKONSTRUKCE ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU PRO CESTUJÍCÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SBBH
SO	112	ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR VÝPRAVNÍ BUDOVY - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SON Brno
SO	113	ÚPRAVA SKLEPNÍCH PROSTOR DOPRAVNÍHO PAVILONU - NÁSTUPIŠTĚ Č.1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SON Brno



PS	401	ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	101	ÚPRAVA ZAB ZAŘÍZENÍ - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	402	ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.4	SŽDC, s.o.	ČD Telematika
PS	102	ÚPRAVA EL.INFORM.ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ NA NÁSTUPIŠTI Č.1.	SŽDC, s.o.	ČD Telematika
PS	403	REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	103	REKONSTRUKCE ROZHLASOVÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁSTUPIŠTI Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	404	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 4	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	104	PŘELOŽKY A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS SSZT, TÚDC, ČD TELEMATIKA - NÁSTUPIŠTĚ Č. 1	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS	105	REKONSTRUKCE MOSTU V KM 224,121 - technologie výtahů	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SMT

A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAŽUJÍCÍMI STAVBAMI

V zájmovém prostoru probíhala v roce 2009 realizace staveb na rekonstrukci výhybek - spojek č.27-32 a spojky 28-33. V roce 2015 proběhla rekonstrukce 2. a 3. ostrovního nástupiště. Dále zde proběhlo několik staveb z opravné činnosti OŘ Brno. Dále zde proběhla stavba GSM-R Kolín-H.Brod-Křižanov-Brno

Po této stavbě by měla následovat stavba průjezdu železničním uzlem Havlíčkův Brod.

Stavbu je dále nutno koordinovat se stavbami, které by též stavbě měly předcházet a jsou to následující stavby:

Stavba „Předtápěcí stojany v žst. Havlíčkův Brod“

Stavba „Oprava osvětlení železniční stanice Havlíčkův Brod“

Stavba „Zvýšení tratové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“

Při zpracování PROJEKTU v roce 2017 není projektantovi známo, že by v souběhu s touto stavbou měly být prováděny další stavební práce v dotčeném území. V případě, že by došlo ke změně, bude nutno tuto skutečnost koordinovat operativně dle skutečnosti.

A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaná doba výstavby :

Termín zahájení stavby : 7/ 2018

Realizace 1.etapa (4.nástupiště) – předpoklad : rok 2018

Realizace 2.etapa (1.nástupiště) – předpoklad: rok 2019

Termín dokončení stavby : 4/2020

Předpokládané počty výlukových dnů:

1.etapa (4. Nástupiště): 83 dnů (nepřetržitá)

2.etapa (1. Nástupiště): 103 dnů (nepřetržitá)

Podobně viz. F-POV



A.13 SOUPIS POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ A SEZNAM ZKRATEK

SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

Obecně platné právní předpisy v platném znění

Označení	Název
Zákon č. 266/1994 Sb.	O drahách
Vyhláška č. 177/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
Zákon č. 17/1992 Sb.	O životním prostředí
Zákon č. 185/2001 Sb.	O odpadech
Vyhláška č. 337/1997 Sb.	kterou se vydává Katalog odpadů a stanoví další seznamy odpadů (Katalog odpadů)
Zákon č. 114/1992 Sb.	O ochraně přírody a krajiny ve znění zákona č. 347/1992 Sb., o provádění vyhlášky č. 395/1992 Sb.
Vyhláška č. 395/1992 Sb.	kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
Vyhláška č. 6/1977 Sb.	O ochraně jakosti podzemních a povrchových vod
NV č. 272/2011 Sb.	O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
Zákon č. 14/1998 Sb.	kterým se mění a doplňuje zákon č. 138/1973 Sb., o vodách (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 48/1982 Sb.	Základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
Vyhláška č. 50/1976 Sb.	Stavební zákon
Vyhláška č. 132/1998 Sb.	kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona
Vyhláška č. 243/1996 Sb.	kterou se mění a doplňuje Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

Předpisy

Označení	Název
SŽDC D1	Dopravní a návěsní předpis
SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC M21	Předpis pro staničení železničních tratí
SŽDC Bp1	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC (ČD) S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC S3/2	Bezстыková kolej
SŽDC S3/5	Předpis pro sváření součástí železničního svršku v traťovém hospodářství
SŽDC SR 103/1(S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3(S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC SR 103/6(S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC SR 103/7(S)	Pasport železničního svršku dle číselníku traťových a definičních úseků
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení



SŽDC Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽDC (ČD) T100	Provoz zabezpečovacích zařízení
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
SŽDC SR 70	Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC Ob1 díl II.	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
Směrnice SŽDC č.56	Směrnice č.56 o požární bezpečnosti při svařování
Směrnice SŽDC č. 118	Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
SŽDC	Grafický manuál jednotného orientačního s informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
Směrnice SŽDC č. 100	pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy
Směrnice SŽDC č. 108	o postupu při užívání kamerových systémů“.

Technické normy

Označení	Název
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420	Přesnost vytyčování stavebních objektů. Základní ustanovení
ČSN 73 0421	Přesnost vytyčování stavebních objektů s prostorovou skladbou
ČSN 73 0422	Přesnost vytyčování liniových a plošných stavebních objektů
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic. Základní ustanovení.
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 73 6058	Jednotlivé řadové a hromadné garáže
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
SŽDC (ČD) TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
SŽDC (ČD) TNŽ 73 6311	Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
SŽDC (ČD) TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky ČD. Tvary, rozměry a umístění.



TSI

Označení	Název
2008/57/ES	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
2016/797	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU)
1299/2014	NAŘÍZENÍ KOMISE (EU)
1300/2014	NAŘÍZENÍ KOMISE (EU)
1301/2014	NAŘÍZENÍ KOMISE (EU)

Seznam použitých zkratk

Bpv	Balt po vyrovnání
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DI PČR	Dopravní inspektorát Policie České republiky
DK	Dopravní kancelář
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DÚ	Definiční úsek
GPK	Geometrické parametry koleje
GTP	Geotechnický průzkum
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JŽM	Jednotná železniční mapa
KJŘ	Knižní jízdní řád
KL	Kolejové lože
LPP	Ložná plocha pražce
NN	Nízké napětí
OŘ	Oblastní ředitelství
OTP	Obecné technické podmínky
PP	Pražcové podloží
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RD	Reléový domek
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSK	Systém - Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SS	Stavební správa
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	Temeno kolejnice
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TNŽ	Technická norma železnice
TPD	Technické podmínky dodací
TSI	Technická specifikace interoperability
TTP	Tabulka traťových poměrů



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



TÚ	Traťový úsek
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
TV	Trakční vedení
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ŽST	Železniční stanice

V Havlíčkově Brodě: 2/ 2018

Vypracoval : Radek Kverek, DiS