



OBSAH

B.1.	Popis území stavby	3
B.2.	Celkový popis stavby	4
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	4
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	6
B.2.3	Celkové technické řešení	6
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	7
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	7
B.2.6	Základní popis technologických objektů	7
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	8
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	16
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	16
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	17
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	17
B.3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	18
B.4.	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	18
B.5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	18
B.6.	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana	18
B.7.	Ochrana obyvatelstva	19
B.8.	Zásady organizace výstavby	19
B.9.	Celkové vodohospodářské řešení	19



B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika území

Stavba se nachází na drážních i mimodrážních pozemcích.

Zařízení staveniště a dočasné staveništní komunikace se nachází na mimodrážních pozemcích.

S mimodrážními vlastníky pozemků dotčených stavbou bude stavba projednána.

Stavba se nachází katastrálním území: Leděčky.

Stavba se nachází na dráze regionální, trati: Jičín – Nymburk město.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a územně plánovací dokumentací.

c) Výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimky z obecných požadavků na využívání území.

d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů byly do projektové dokumentace zpracovány.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Zastávka Leděčky (část obce Rožďalovice, okr. Nymburk) navazuje na úrovněvé křížení železniční trati se silnicí III/27525. Okolní rovinnatý terén má nadmořskou výšku v rozmezí 200 - 202 m n. m.

Geomorfologicky náleží zájmové území do oblasti Středočeská tabule a celku Středolabská tabule. V ní je vymezeno okrskem Rožďalovická tabule (kód IVB - 3D - c), s plochým reliéfem, oživeným vystupujícími zaoblenými pahorky hornin křídového stáří.

Podrobný popis geologické, geomorfologické a hydrogeologické charakteristiky je uveden v závěrečné zprávě z GTP.

f) Závěry provedených průzkumů

Prohlídka dané lokality potvrdila možnost, řešenou stavbu realizovat.

g) Údaje o zvláštní ochraně území

Stavba se nachází v Ochranném pásmu dráhy regionální.

h) Poloha vzhledem k záplavovému a poddolovanému území

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nemění stávající využití a celkové kapacity dotčeného území a je v souladu s obecnými požadavky na využití území. Na okolní pozemky bude mít stavba vliv pouze v době jejího provádění z důvodů příjezdu a odjezdu stavební mechanizace a dopravy (skladování) stavebního materiálu. Po dokončení nebude stavba okolní pozemky a stavby ovlivňovat. Negativní vliv na okolní stavby a pozemky vlivem dokončené stavby se tedy nepředpokládá.

Odtokové poměry se realizací stavby nezmění.

j) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Nepředpokládá se demolice stavebních objektů, pouze rekonstrukce stávajících konstrukcí (nástupiště, kolej, schodiště).



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Leděčky

Stávající nástupiště je částečně osázeno tůjemi, svah náspu nástupiště je částečně zarostlý náletovými křovinami. V nejnutnějším rozsahu (předpoklad 270m²) bude provedeno mýcení náletových křovin a tůjí.

k) Požadavky na zábory ZPF a PUPFL

K záborům zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa v rámci realizace stavby nedojde.

l) Územně technické podmínky

Nepředpokládá nutnosti výstavby dodatečných kapacit.

Bezbariérové užívání stavby vzhledem k charakteru stavby nebude řešeno.

m) Seznam souvisejících, podmiňujících a vyvolaných investic

Stavba: Rekonstrukce nástupiště na zastávce Leděčky bude probíhat v koordinaci se stavbou: Odbočka Obora - oprava přípojky pro výhybkářské stanoviště.

Na stavbu přímo navazují údržbové práce týkající se opravy koleje v místě žel. přejezdu ev km 16,131. Předpokládá se, že v rámci údržbových prací bude provedena oprava koleje od km 16,115 – 16,140, oprava PPK v km 16,115–16,240 (je předpoklad, že oprava bude PPK bude dle řešení navrženého v akci: Rekonstrukce nástupiště na zastávce Leděčky) a nejnutnější vyvolaná oprava přejezdové konstrukce žel. přejezdu ev km 16,131.

n) Seznam dotčených pozemků a staveb

Stavba leží na pozemku:

KÚ	p.č.	Využití pozemku	Druh pozemku	Vlastnické právo	Způsob ochrany nemovitosti	Právo hospodařit
Leděčky	810/2	Dráha	Ostatní plocha	Česká republika	Nejsou evidována žádná omezení	Správa železnic, státní organizace
Leděčky	489/31	Ostatní komunikace	Ostatní plocha	Město Rožďalovice, Náměstí 93, 28934 Rožďalovice	Nejsou evidována žádná omezení	
Leděčky	807/2	Silnice	Ostatní plocha	Město Rožďalovice, Náměstí 93, 28934 Rožďalovice	Nejsou evidována žádná omezení	

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Novostavba nebo změna dokončené stavby

Stavba (rekonstrukce) bude prováděna na stávající jednokolejné trati ve správě: Správa železnic, státní organizace, v traťovém úseku 1421, definičním úseku 18. Celá stavba leží v mezistaničním úseku.

Začátek stavby je v km 15,900 000; konec stavby je v km 16,136 600.

b) Účel užívání stavby

Účelem stavby (rekonstrukce stávající stavby) je provedení takových opatření, které zajistí zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu, zajistí zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících a spolehlivé provozování železniční dopravy v daném úseku.



R e k o n s t r u k c e n á s t u p í š ť ě n a z a s t á v c e L e d e č k y

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) Základní parametry stavby

Stavební činnost bude zahrnovat:

- Snesení stávajícího žel. svršku vč. kol. lože (dl. 75m)
- Zřízení nového žel. svršku vč. kol. lože (dl. 75m)
- Snesení stáv. nást. hrany z tvárnic Tischer v dl. 148m
- Zřízení nást. hrany výšky 550mm nad TK, dl. 60m (nást. typu L s předsazenou nást. hranou)
- Zřízení přístupového chodníku (dl. 23,3m)
- Snesení stávajícího schodiště v km 16,070 70
- Zřízení nového schodiště v km 16,070 70
- Zřízení nového přístřešku
- Zřízení osvětlení nástupiště a přípojky osvětlení přístřešku

e) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a s územně plánovací dokumentací.

f) Seznam výjimek a úlevových řešení

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů a norem, ani výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlas provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlas provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.

g) Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Jsou v dokumentaci zohledněny a zapracovány.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba nevyvolá žádná nová ochranná pásma a chráněná území.

i) Základní bilance stavby

Vlivem stavby po dokončení stavby dojde ke snížení nároků na spotřebu elektrické energie.

j) Základní předpoklady výstavby

DUSP+PDPS 6/2021

Stavební povolení 6/2021

Provedení stavby 1-4/2022

Celková doba výstavby cca 1 měsíc. Podrobněji řešeno v části dokumentace B.8 Zásady organizace výstavby.

k) Základní požadavky na předčasné užívání staveb

Neobsazeno

l) Orientační náklady stavby

cca 10.000 000,- Kč



B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanistické řešení

Stavbou se nemění urbanistické řešení území.

b) Architektonické řešení

Stavba svým řešením odpovídá nárokům a požadavkům investora.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) Popis koncepce tech. řešení po skupinách objektů

Viz. popis stavebního objektu v částech B.2.7.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií

Vlivem stavby po dokončení stavby nedojde ke zvýšení nároků na energie.

S ohledem na použití svítidel s LED zdroji a zkrácení nástupiště dojde ke snížení nároků na spotřebu elektrické energie. Stávající osvětlení bude nahrazeno úspornějším.

c) Celková spotřeba vody

Vlivem stavby po dokončení stavby nedojde ke zvýšení nároků na spotřebu vody.

d) Celkové produkované množství odpadů a emisí

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. ve znění změn a doplňků.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina, štěrky). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.

S případnými kontaminovanými materiály bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, na příslušnou skládku.

Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma.

Následným provozem opravených objektů a zařízení nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

Kolejnice, upevňovač, zdemontované podkladnice a tvárnice Tischer – předat do správy VPS TO Jičín p. Nováku R. – 724 960 593.

Úložné bloky, pokud budou 450mm a vyšší, předat VPS TO Jičín, pokud budou nižší, zlikvidovat.

Mobiliář nástupiště bude snesen, po dokončení rekonstrukce nástupiště bude instalován zpět.



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

Tab. odpadů:

Popis	Množství	Kategorie	Předpokládané místo uložení
17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI	751t	O	na drážní pozemek, na skládku
17 01 01 BETON Z DEMOLIC OBJEKTŮ	34t	O	na skládku
17 01 01 ŽELEZNIČNÍ PRAŽCE BETONOVÉ	31t	O	na skládku
17 02 03 POLYETYLENOVÉ PODLOŽKY	0,02t		na skládku
07 02 99 PRYŽOVÉ PODLOŽKY	0,04t		na skládku
17 05 07* LOKÁLNĚ ZNEČIŠTĚNÝ ŠTĚRK A ZEMINA Z KOLEJIŠTĚ	265	NO	na skládku NO
02 01 03 SMÝCENÉ STROMY A KEŘE	3,5t	O	

Zhotovitel stavby zpracuje, a objednateli předá, dokumentaci o nakládání s odpady - „Prohlášení o nakládání s odpady“ (CIN do 20 mil Kč). A to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 a současně ve VTP na zhotovení stavby.

e) Požadavky na kapacity komunikačních sítí a vedení

Stavba nemá zvláštní požadavky na kapacity komunikačních sítí a vedení.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Realizací stavby dojde ke zlepšení užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Přesné řešení signálních a varovných pásů na nástupišti je v části dokumentace: D.2.1.2_Nástupiště.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) Popis ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Ochrana před vlivy bludných proudů vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

b) Popis ochrany před vlivy bludných proudů

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.2.6 Základní popis technologických objektů

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.



B.2.7 Základní popis stavebních objektů

SO 11-10-01 Železniční svršek

Stávající stav

Železniční svršek v řešeném úseku tvoří kolejnice tv. S49 (rok výroby 1969), v km 15,970 – 16,125 na betonových pražcích SB3 (rok výroby 1969) a v km 16,125 – 16,150 dřevěných pražcích (rok výroby 1961) s rozdělením „d“. Kolej je bezстыková.

V km 16,115 je snímač počítače náprav (PB3) včetně souvisejícího uzemnění.

Navržený stav

Stávající žel. svršek bude od km 16,040 do km 16,115 snesen, kol. lože bude odtěženo. Stávající pláň žel. spodku bude reprofilována ve sklonu 5% vpravo, pražcové podloží bude stávající, banketové stezky budou reprofilovány. Banketové stezky budou dále reprofilovány i v km 15,969 – 16,040.

Po zřízení nást. hrany bude zřízeno nové kol. lože ze šterku fr. 31,5-63mm, v tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců. Kolejové lože bude zřízeno dle předpisu SŽDC S3 a SŽDC S3/2.

Bude zřízen nový kol. rošt tv.: 49E1, betonové pražce min. dl. 2,4m, upevnění KS (svěrky Skl 24), rozdělení pražců „d“. Kolej bude svařena do BK a napojena do stávající BK.

Snímač počítače náprav (PB3) v km 16,115 včetně souvisejícího uzemnění (ochrana proti atmosférickým vlivům) bude demontován a vrácen zpět do původní polohy.

Po dokončení rekonstrukce žel. svršku bude provedena pokládka sorpční textilie (fibroil) tak, aby nedocházelo ke znečišťování zrekonstruovaného kolejového lože. Pokládka bude provedena v celé délce nástupiště, tzn. v dl. 60m.

Návrh PPK

Rekonstrukce PPK(GPK) bude provedena v km 15,900 – 16,115. V navazujícím úseku v km 16,115 – 16,240 bude provedena rekonstrukce PPK(GPK) v rámci údržbových prací týkajících se opravy koleje v místě žel. přejezdu ev km 16,131.

Návrh PPK je koordinován s projektem PPK-projekt: Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha ve správě OŘ Hradec Králové; TÚ 1421 Veleliby–Jičín; 1. kolej v km 0,3– km 41,1.

Směrové řešení a výškové řešení je optimalizováno s ohledem na rozsah oprav žel. svršku, napojení na stáv. konstrukce a snížení nákladů stavby.

Směrové a výškové vedení koleje odpovídá přibližně stávajícímu stavu a je bez větších změn a bez vlivu na rychlost.

Prostorové uspořádání

V úseku je dodržen volný a schůdný manipulační prostor a průjezdný průřez Z-GC.

Zajišťovací značky

Stávající zajišťovací značky budou demontovány a budou osazeny nové zajišťovací značky dle SŽDC S3, díl III. Viz příloha: D.2.1.1_1.0.0.2 Návrh zajišťovacích značek.

Před realizací stavby je třeba návrh umístění značek upřesnit pochůzkou v terénu a schválit zástupcem ST OŘ HK a SPPK.

Výstroj dráhy

Stávající návěsti Konec nástupiště (čl. 1161 předpisu SŽDC D1) budou sneseny, po dokončení stavebních prací budou zřízeny nové. Umístění návěsti pro směr od Křince: km 16,112 vpravo od osy koleje, pro směr od Rožďálovic km 16,052 vpravo od osy koleje.

Stávající návěsti Kilometrická poloha (čl. 1173 předpisu SŽDC D1) ve formě kamenného nebo železobetonového znaku budou před započítáním prací na železničním svršku sneseny. Po dokončení prací budou stávající návěsti osazeny a stabilizovány do polohy přesně odpovídající jejich hodnotě staničení. Návěstidla budou umístěna v souladu s platnou legislativou, technickými normami a předpisy a pokyny investora. Příklad umístění je uveden v předpisu SŽDC M21, Příloha B, Obrázek B.11 – B.13.



SO 11-12-01 Nástupiště

Stávající stav

Na zastávce Ledečky se nachází nástupiště typu Tischer s nástupištní plochou z drti, délky 146 m (km 15,970 – 16,116), výška hrany 200 mm nad TK.

Nástupiště je situováno vlevo od osy koleje, v přímé, zřízeno je na náspu výšky cca 1,5-2m nad úrovní přilehlého terénu. Přístup na nástupiště je vyveden do oblasti žel. přejezdu ev km 16,131.

Na nástupišti není funkční nástupištní přístřešek. Cca v km 16,065 je původní nástupištní přístřešek, který v současné době není využíván k účelům souvisejícím s provozováním drážní dopravy. Z nástupiště je schodištěm v km 16,070 70 umožněn přístup ke vchodu do suterénu stáv. nást. přístřešku.

Na nástupišti je instalováno výbojkové osvětlení umístěné na betonových stožárech.

Navržený stav

Nástupištní hrana

Stávající nástupiště bude v celé délce sneseno. Nástupiště je navrženo v přímé. Nástupištní hrana bude ve vzdálenosti 1670 mm od osy koleje a ve výšce 550mm nad temenem přilehlé kolejnice. Začátek nástupiště bude v km 16,052, konec nástupiště v km 16,112.

Pro zhotovení nástupiště bude použita konstrukce typu L s předsazenou nástupištní hranou bez konzolových desek (dle vzorového listu žel. spodku SŽ Ž 8.42). U vzdálenosti nástupištní hrany od osy koleje musí být za provozu dodržena jmenovitá hodnota dle ČSN 73 4959 (tzn. 1670 mm) s odchylkou +50 mm, -0 mm! Dle TKP staveb státních drah musí být dodržena při přejímce prací jmenovitá hodnota dle ČSN 73 4959 (tzn. 1670 mm) s odchylkou +20 mm, -0 mm!

Na začátku nástupiště bude čelo nástupiště ukončeno betonovou monolitickou zídou (beton C30/37 XC4+XF3, vyztužený KARI sítí) se služebními schody (šířka schodiště 1,0m). Zídka a schodiště budou opatřeny zábradlím. Bude instalován piktogram „Průchod pro pěší zakázán“. Řešení zakončení nástupiště je dle vzorového listu žel. spodku SŽ Ž 8.5.

Na konci nástupiště bude čelo nástupiště ukončeno rohovým nástupištním prefabrikátem typu L a krátkou betonovou monolitickou zídou (beton C30/37 XC4+XF3, vyztužený KARI sítí) Čelo nástupiště bude dále napojeno na přístupový chodník.

Zpevněné plochy na nástupišti

Plocha nástupiště bude vydlážděna betonovou vibrolisovanou dlažbou s protiskluzovým povrchem. Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby je třeba 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 maximálně 0,004m;
- 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 5ks - tj. minimální vzdálenost spár může být 0,200 m;
- klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru - tj. takzvaně na stříh (nikoliv na vazbu) - to znamená, že spára mezi prvky nemění směr a probíhá v přímce;
- jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.
- Případný dořez dlažby v prostoru mezi vodicí linií s funkcí varovného pásu a hranou nástupiště musí být umístěn u hrany nástupiště

Výše uvedené požadavky splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 0,200 x 0,200m bez sražené hrany. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Skladba dlážděné plochy viz tab. 1. Příčný spád nástupiště bude jednostranně 2 % od nástupištní hrany. Na pochozích plochách nesmí vzniknout výškový rozdíl větší než 20mm. Podrobněji viz vzorové listy žel. spodku SŽ Ž 8.8).



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

Plocha v nástupištním přístřešku a plocha před původním nástupištním přístřeškem bude shodné konstrukce jako plocha nástupiště, příčný sklon bude jednostranně 0,5% směrem k odv. žlábků.

Podélně, na straně odvrácené od koleje, bude nástupiště zakončeno prefabrikovanými ŽB opěrnými L zídками. Výška prefabrikátu 800mm, základna 500mm, tl. stěny 100mm, dl. 990mm.

V místě základů VO a nosných prvků OS budou použity bet. prefabrikované L zídky (dl. 990mm, v. 1050mm, š. paty min 800mm, tloušťka stěny min. 100mm).

Skladba dlážděné plochy nástupiště:

Dlažba	60mm
Drcené kamenivo fr. 2-5	40mm
Zhutněná šterkodrt' ŠDA fr. 0-32	200mm
Zhutněný nenamrzavý materiál	

Odvodnění

Odvodnění nástupiště bude zajištěno příčným sklonem nástupiště (2%) ve směru od koleje. V místě navrženého nástupištního přístřešku, schodiště u původního nástupištního přístřešku a zpevněné plochy u původního nástupištního přístřešku bude zřízen odvodňovací polymer-bet. žlab se spádem dna a ocel. pozink. roštem. Dno bude spádováno k dílci s odvodem vody ve dně dílce DN100. Odvod vody bude svodným potrubím DN 100. Vyústění svodného potrubí bude odlážděno dlažbou z lomového kamene tl. 150mm, vyspárovaného cem. maltou a loženého do bet. C16/20 tl. 150mm.

Přístupový chodník

Na konci nástupiště bude zřízen přístupových chodník min š. 1655mm mezi nejbližšími prvky zábradlí. Ve směru od nástupiště bude chodník v délce 8m klesat podélným sklonem 8%. Dále bude směrově vyveden vně výstražníku a výškově napojen na stávající komunikaci: 27525 / III. – silnici III. třídy, přibližně v místě stávajícího přístupu na nástupiště.

Podélně na straně přilehlé ke koleji bude chodník v délce 8m ohraničen nástupištním prefabrikátem typu L pro vytváření nástupištních ramp se sklonem 8%. Na straně od koleje bude chodník v délce 8m ohraničen prefabrikovanými ŽB opěrnými L zídками s horní hranou ve sklonu 8%. Tyto prvky budou u výrobce objednány jako atypické.

Dále směrem k vyústění na stávající komunikaci bude chodník ohraničen chodníkovou obrubou š. 80mm, v. 250mm, loženou do betonu C16/20nXF1.

Plocha chodníku bude vydlážděna betonovou vibrolisovanou dlažbou s protiskluzovým povrchem shodných konstrukčních parametrů jako plocha nástupiště.

Schodiště

Stávající schodiště podél původního nástupištního přístřešku neslouží jako přístup pro cestující na nástupiště. Slouží jako obslužné nástupiště původního přístřešku, který již neplní funkci přístřešku pro cestující. Přístup na nástupiště bude zajištěn přístupovým chodníkem zřízeným na konci nástupiště.

Stávající schodiště podél původního nástupištního přístřešku bude vybouráno včetně základových prvků. Na jeho místě je navrženo nové železobetonové monolitické terénní schodiště. Schodiště jednou stranou přiléhá ke stěně původního nástupištního přístřešku. Zde bude provedena separace tl. cca 10mm. Deska schodiště je navržena tl. 150mm. Na výstupu a nástupu jsou navrženy základové pasy tl. 300mm. Dále je ztužující pas včetně soklu tl. 300mm navržen na volném konci schodiště. Schodiště bude provedeno z betonu C30/37-XC4-XF2-XD1. Deska schodiště bude vyztužena vrstvou Kari sítě a stupně pak dovyztuženy vázanou výztuží B500. Pasy a sokl budou též vyztuženy vázanou výztuží B500. Krytí výztuže je stanoveno na 40mm.

Ostré rohy schodiště a soklu budou zkoseny v poměru 10/10mm. Horní povrch stupňů bude proveden v protiskluzné úpravě (zdrsněný), pokud neurčí objednatel jinak.

Pod schodiště bude provedeno hutnění pláně standartním způsobem. Pro hutnění zemin dodržet technologické podmínky hutnění vycházející z použitých zemin (soudržná, nesoudržná). V souladu s



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

ČSN 72 1006-Kontrola hutnění zemin a sypanin musí být dodržena podmínka $E_{def2}/E_{def1}=2$, přičemž $E_{def2}>20\text{MPa}$.

Nejnižší schodišťový stupeň bude ve výškové úrovni stávajícího vstupu do přízemní místnosti původního nást. přístřešku. Podrobněji viz D.2.1.2_2.0.0.8 Schodiště.

Úpravy pro osoby se omezenou schopností orientace

Na nástupišti bude zřízen bezpečnostní pás š. 0,8m. Od ostatní plochy bude oddělen vodící linií s funkcí varovného pásu.

Na nástupišti bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu, která odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Její šířka je 0,400 m. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu musí být tvořen podélnými drážkami (např.: bet. dlaždice s funkcí varovného pásu typ A, bet. dlaždice VLsVP apod.). Vizuální kontrast vodící linie s funkcí varovného pásu se provádí žlutým pruhem (odstín RAL 1026) šířky 0,150m (vyznačí se část vodící linie blíže k nástupní hraně). Vodící linie s funkcí varovného pásu se provádí po celé délce nástupní hrany. Na začátku a na konci bude vodící linie s funkcí varovného pásu zakončena dle vzorových listů železničního spodku VL Ž8.7.

Varovný pás šíře 400mm bude zřízen na začátku nástupiště a na konci přístupového chodníku, před místem napojení na stávající komunikaci (27525 / III. – silnici III. třídy). Vzdálenost varovného pásu na začátku nástupiště od vodící linie s funkcí varovného pásu v kolmém směru bude maximálně 0,3m. Varovný pás na konci nástupiště bude nahrazen přirozenou vodící linií, kterou tvoří zábradlí výšky 1,100m se zarážkou pro bílou hůl ve výši 0,100 až 0,250m.

Signální pás bude zřízen v místě nového nástupiště přístřešku. Signální pás bude mít šířku 0,800 až 1,000m s ohledem na různé skladebné rozměry prvků dlažby. Povrch signálního pásu budou tvořit výstupky tvaru kulových úsečí nebo komolých kuželů nebo válců. Signální pás na nástupišti se provede v barvě dlažby. Signální pás na nástupišti je veden od vodící linie s funkcí varovného pásu (vzdálenost od této linie v kolmém směru je maximálně 0,300 m) a bude ukončen u zábradlí se zarážkou pro bílou hůl. Vzdálenost okraje signálního pásu (u okraje nového nástupiště přístřešku) od konce přirozené vodící linie (zábradlí se zarážkou pro bílou hůl) bude minimálně 0,800 m (maximální vzdálenost nesmí překročit 2,200m). V místě návaznosti signálního pásu a vodící linie s fcí varovného pásu bude vodící linie s funkcí varovného pásu přerušena na délku 0,400m.

Stupnice nástupního a výstupního schodišťového stupně každého schodiště bude výrazně kontrastně rozeznatelná od okolí. Tato stupnice bude označena pruhem žluté barvy šířky 0,100m na délku schodu, ve vzdálenosti nejvýše 0,050m od hrany schodu. Kontrastní označení podstupnice je nepřípustné! Před prvním schodem směrem dolů bude proveden varovný pás po celé šířce schodu. Tento pás bude mít šířku nejméně 0,400 m, vzdálenost bližšího okraje hmatného pásu od hrany první stupnice bude 0,200 m. Varovný pás nebude barevně kontrastní oproti povrchu nástupiště. Povrch varovného pásu bude tvořen dlažbou s výstupky. Dlažba bude ložena do betonového potěru třídy C12 (v „kapse“ vytvořené v ž-b monolitickém schodišti). Stupnice schodišťových stupňů u služebních schodů na začátku nástupiště, výše uvedené úpravy nebudou mít.

Zábradlí

Poloha a rozměry zábradlí jsou viditelné ve výkresové části dokumentace. Konstrukční uspořádání zábradlí a zábradelních madel musí odpovídat platné legislativě a normám, zvláště ČSN 73 4959 a ČSN 74 3305 v platném znění. Na nástupišti budou zřízeny 2 základní typy zábradlí:

Zábradlí se svislou výplní. (Umístění a dispozice zábradlí viz výkresová dokumentace.)

Popis a parametry zábradlí:

- ocel S235
- sloupek – tr. 60x3mm; horní madlo – tr. 60x3mm (horní okraj 1100mm nad povrchem pochůzné plochy); zarážka pro bílou hůl – tr. 60x3mm (spodní okraj ve výšce nejméně 110mm nad povrchem poch. plochy), svislá výplň – tr. 20x3 (světla vzdálenost svislé výplně max 120mm)
- svařováno v ochranné atm. CO, drát 744.13 (C 113) dle ČSN 021721.



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

- svary zabrousit, zaoblení hran 2mm
- duté prvky zábradlí opatřit odvětrávacími otvory

Třítrubkové zábradlí (Umístění a dispozice zábradlí viz výkresová dokumentace.)

Popis a parametry zábradlí:

- ocel S235
- sloupek – tr. 60x3mm; horní madlo – tr. 60x3mm (horní okraj 1100mm nad povrchem poch. plochy); záložka pro bílou hůl – tr. 60x3mm (spodní okraj ve výšce 110mm nad povrchem poch. plochy), trubka střední – tr. 60x3mm (ve středu mezi horním madlem a záložkou pro bílou hůl)
- svařováno v ochranné atm. CO, drát 744.13 (C 113) dle ČSN 021721.
- svary zabrousit, zaoblení hran 2mm
- duté prvky zábradlí opatřit odvětrávacími otvory

Zábradlí na přístupovém chodníku sklonu 8% bude jednostranně opatřeno madly kruhového průřezu TR 44,5x3,2mm ve výšce 900mm a přesahem 350mm před a za část přístupového chodníku ve sklonu 8%

Zábradlí budou opatřena kombinovaným protikorozním nátěrem:

- povrchová ochrana ocelové konstrukce se provede ve výrobě ve schválené skladbě pro použití na síti ve správě Správa železnic, s.o. – dle předpisu S5/4 – ONS21
- otryskání povrchu na Sa 2 1/2 (dle ČSN ISO 8501-1)
- podklad ze žárově stříkaného povlaku ZnAl15 tl. 80 µm
- základní nátěr tl. 80 µm ve dvou vrstvách (první vrstva provedena jako napouštěcí tl. cca 40 µm), pojivo EP (epoxidová nát. hmota), protikorozní pigmenty Zn
- podkladové a vrchní nátěry 2-vrstvé, pojivo EP, celk. tl. 120 µm
- celkový nátěrový systém je 4-vrstvý, celkové tl. 240 µm
- vrchní odstín RAL 7016
- zhotovitel zpracuje dílenskou dokumentaci zábradlí

Konstrukce zábradlí bude zřízena s ohledem na zajištění dilatačních úseků.

Sloupky jsou ukotveny do:

Monolitických zídek přes patní plech P10x200x200 a P10x160x160 chemickými kotvami M12x100.

Prefabrikovaných ŽB opěrných L zídek přes platni z plechu P10x180x180, P10x180x220 chemickými kotvami M12x80

Nástupištního prefabrikátu typu L pro vytváření nástupištních ramp se sklonem 8% přes asymetrickou platni z plechu P10 chemickými kotvami M12x80.

Bet. základu s vloženou trubkou a po instalaci zalitý polymermaltou. Horní hrana základu bude v případě umístění v nástupišti skryta pod dlažbou, resp. spodní hranou obruby. Pro základy bude použit beton třídy min. C25/30.

Je nutné dodržet technologický postup výrobce chemické kotvy. Před prováděním je nutné zkontrolovat umístění kotevních ocelových desek s předpokládaným průběhem vedení výztuže v prefabrikátech a případně provést korekci umístění tak, aby nedošlo ke kolizi vrtání s výztuží. Zábradlí je nutné montovat tak, aby bylo možné provést podlití kotvících desek vhodnou závlivkovou hmotou!

Podrobněji viz výkresová dokumentace.

Orientační a informační systém (vzhledem k malému rozsahu není OS dané stavby řešen jako samostatný SO)

Tabule s názvem zastávky budou plechové, jednostranné, umístěna na zvláštní konstrukci. Tabule s názvem zastávky musí být vyhotoveny s aktuálně platným názvem zastávky, který je: **Ledečky**. 1ks bude umístěn v km 16,082 u zábradlí nástupiště, rovnoběžně s vnější hranou nástupiště. 2ks tabule budou umístěny před zastávkou – 1ks pro směr od Křince v km 15,952, 1ks pro směr od Rožďalovic v km 16,212. Líc tabule s názvem zastávky bude svírat s osou koleje úhel 45°. Musí být umístěny mimo průjezdný průřez, neměly by tvořit překážku ve volném schůdném a manipulačním prostoru. Počet



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

sloupků určí výrobce tabulí podle použité technologie. Součástí položky jsou veškeré nutné práce a materiály pro umístění těchto tabulí.

Tabule s vyznačením směru jízdy bude plechová, jednostranná, umístěná na zvláštní konstrukci. Tabule bude vyhotovena s názvy zastávky, který je: **Nymburk Jičín**. 1ks bude umístěn v km 16,106 u zábradlí nástupiště, rovnoběžně s vnější hranou nástupiště.

Piktogram 86 „Průchod pro pěší zakázán“ bude na samostatné plechové tabuli vložený do modrého pole, jednostranný, umístěný na zábradlí na začátku nástupiště.

Piktogram 85 "Zákaz kouření" bude pomocí upevňovacích prvků upevněn v přístřešku v bodech pro šrouby pro uchycení IS.

Tabule budou v provedení FeZn nebo hliníkový plech min. tloušťky 1,0 mm ± 0,1 mm. Ocelový pozinkovaný plech musí mít tloušťku zinkové vrstvy min. 20 µm z každé strany, tj. 200 g zinku na 1 m² plochy. Tabule jsou po obvodu vyztuženy dvojitém zahnutím plechu a ze zadní strany zpevněny min. dvěma „C“ profily, sloužícími zároveň k upevnění tabule na objímky. Ze spodní strany ohybu jsou otvory pro odvod dešťové vody. Tabule jsou vyztuženy hliníkovým celoobvodovým rámečkem otevřeného „C“ profilu nebo ocelovým uzavřeným čtvercovým profilem rozměru min. 12 x 12 mm. Střední část nosného rastru slouží k upevnění tabule na objímky nebo v případě hliníkového rámečku jsou k tabuli přinýtovány „C“ profily. Rohy tabule musí být zaobleny - poloměr zaoblení rohů tabule je 50 mm. Použitý rámeček zasahuje do činné plochy 12 mm. V případě technického provedení okraje tabule dvojitém ohybem (bezrámečkové), musí být na činné ploše zachován volný prostor šířky 12 mm mezi vnějším okrajem fólie a tabule, po celém obvodu tabule. V obou případech musí zůstat zachována velikost činné plochy 600 mm. Na tabulích OS budou barvy RAL 9003, RAL 5003 a RAL 3020 dle GM OS/IS SŽ z 01/2021

Nosné prvky OS - sloupky samostatně stojící - bezešvé trubky FeZn rozměru 70/3mm, ze shora utěsněné proti vnikání dešťové vody. Ocelové trubky budou žárově pozinkované ponorem, ostré hrany a nálitky zabroušeny. Finální povlak dle ČSN EN ISO 1461, tloušťka povlaku min. 55 µm. Na sloupky se nemusí nanášet nátěr. Pro každou tabuli se použijí s ohledem na dynamické zatížení větrem 2 samostatné sloupky. Nejmenší dovolená výška spodní hrany tabulí nad okolním terénem je 2,5 m.

Nosné prvky budou kotveny betonový základů s vloženou trubkou a po instalaci zality polymermaltou. Horní hrana základu bude v případě umístění v nástupišti skryta pod dlažbou. Pro základy bude použit beton třídy min. C25/30.

Upevňovací prvky musí vyhovovat požadavkům dle ČSN EN 12 899-1 a specifikacím níže. K upevnění tabulí jsou použity objímky, svorky, šroubové spoje, montážní pásy, případně speciální přípravky na historické sloupky ze slitiny hliníku nebo oceli s příslušnou protikorozi ochranou. Vlastní spojovací materiál musí být v provedení nerez. Tabule musí být upevněny tak, aby vlivem provozu a povětrnostních podmínek nedocházelo k jejich uvolňování, deformacím, pootočení nebo i pádu. Objímky a svorky mohou být jedno nebo oboustranné, z vnitřní strany drážkované.

Realizace OS bude v souladu s těmito předpisy, směrnici, manuály a normami:

- Směrnice č. 118, „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace,
- SŽDC SR 70 Služební rukověť „Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“
- Předpis SŽDC E11 „osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC“
- TS1/2015-E „Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků, prosvětlené informační tabule“
- ČSN EN 12899-1 Stálé dopravní značky
- ČSN 64 0770 Plasty. Přirozené a umělé stárnutí plastů
- ČSN 1993-1-1 Navrhování a provádění ocelových konstrukcí, část 1.1.: Obecná pravidla



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

- ČSN 01 8500 Základní názvosloví v dopravě
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6320 Průjezdové průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

Izolace zdi původního nástupištního přístřešku v místě zvýšené nástupištní plochy

Z důvodu nadvýšení pochozí plochy nástupiště a nové výškové úrovně zpevněné plochy u původního nást. přístřešku, bude provedena hydroizolační úprava proti zatékání vody do spáry mezi povrchem nástupiště/zpevněné plochy před původním nást. přístřeškem a stěnou tohoto přístřešku. Bude provedeno očištění stávajícího soklového zdiva, vyrovnaní zdiva cementovou stěrkou, stěrková hydroizolace, soklového zdiva, profilovaná nopová folie zakončená zakončovací lištou.

Nadezdění zídky z tvárnic ztraceného bed. u původního nást. přístřešku + povrchová úprava

Nadezdění bude provedeno z tvárnic ztraceného bednění (rozměry 500 x 200 x 200 mm), konstrukčně vyztužených vodorovnou výztuží v ložné spáře 2xR10 a svislou výztuží 2xR12 á 250mm. Svislou výztuž navázat na trny 2xR12 á 250mm kotveny do stávající zídky (rychle tvrdnoucí kotvici malta a zálivková hmota pro exteriér na bázi cementu).

Opláštění na celou výšku zídek z obou stran bude provedeno povrchově upravenou cementotřískovou deskou. Minimální tloušťky desky je 10mm. Rastr pod obklad ploché nosníky speciálního průřezu omega svisle po cca 600 mm a přes stavitelné podložky se kotví přímo k podkladu. Umísťují se v místě spár obkladu a jako mezilehlé. Rošt a obkladové desky tvoří obklad tl. od 28mm. Vertikálně průběžná ventilační vzduchová mezera za deskami je vždy zachována.

Oplechování horní hrany zídky z titanzinkového předzvětralého plechu min. RŠ 500 mm.

Kácení náletových křovin

Stávající nástupiště je částečně osázeno tůjemi, svah náspu nástupiště je částečně zarostlý náletovými křovinami. Před zahájením zemních prací bude nejnutnějším rozsahu (předpoklad 270m2) provedeno mycení náletových křovin a tůjí.

Zemní práce

Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o jejich vytyčení. Pro zjištění hloubky uložení budou provedeny kopané sondy. Vrchní vedení inženýrských sítí jsou zřejmá. Pro přejezd stavební techniky bude provedeno zajištění ochrany inženýrských sítí (např. ocelovými plechy či panely). Zemní práce prováděné v ochranných pásmech těchto vedení musí být prováděny ručně bez použití mechanismů a musí být dodrženy podmínky správců těchto zařízení obsažených v jejich vyjádření

Při dokončení stavby bude na závěr zemních prací provedeno ohumusování o osetí (travním semenem) nezpevněných a nezašterkovaných ploch.

V místě stávajícího výstražníku bude provedeno zašterkování – vyplnění prostoru mezi šterkovým ložem, přístupovým chodníkem a krajnicí přejezdové komunikace. Zašterkování bude provedeno šterkem frakce 31,5-63mm do úrovně kol. lože.

Mobiliář

Mobiliář na nástupišti bude převážně stávající (odpadkový koš 60l). Před zahájením prací bude snesen. Po dokončení nástupiště bude instalován na zrekonstruované nástupiště do nové polohy.

Stávající mobiliář bude doplněn o nádobu na posypový materiál.

Mobiliář přístřešku je řešen v rámci SO 11-75-01 Přístřešek



SO 11-75-01 Přístřešek

Stávající stav

Cca v km 16,065 je původní nástupištní přístřešek, který v současné době není využíván k účelům souvisejícím s provozováním drážní dopravy. Z nástupiště je schodištěm v km 16,070 70 umožněn přístup ke vchodu do suterénu stáv. nást. přístřešku. . Není v majetku organizace: Správy železnic, státní organizace ani společnosti: České dráhy, a.s.

Z nástupiště je schodištěm v km 16,070 70 umožněn přístup ke vchodu do suterénu původního nástupištního přístřešku.

Stávající schodiště podél původního nástupištního přístřešku neslouží jako přístup pro cestující na nástupiště. Slouží jako obslužné nástupiště původního přístřešku, který již neplní funkci přístřešku pro cestující. Přístup na nástupiště bude zajištěn přístupovým chodníkem zřízeným na konci nástupiště.

Navržený stav

Přístřešek pro cestující

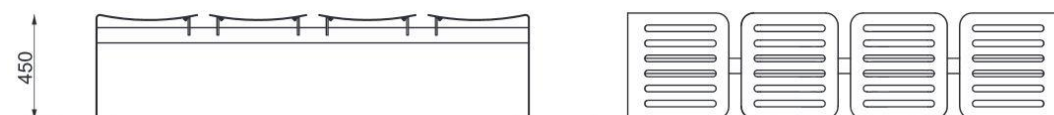
Bude typový betonový, provedení antivandal – tvar „U“, rozměry 1,8m x 4,0m, typový výrobek, boční a zadní stěny jsou oboustranně opatřeny vlys, vytvářející reliéf s hlubokým drsným dezénem tzv. antivandal. Objekt přístřešku bude zastřešen plochou střechou, kterou tvoří železobetonový prefabrikát.

Přístřešek je situován do km 16,091 (střed přístřešku).

Vybavení přístřešku

Osvětlení - svítidla musí být v provedení antivandal a osazena LED světelným zdrojem. Přívodní kabel bude veden uvnitř konstrukce (boční stěna přístřešku) ke svítidlům. Svítidla budou zavěšena na stropě přístřešku. Osvětlení bude součástí dodávky přístřešku. Kabelový vývod pro osvětlení přístřešku pro cestující bude ukončen v připojovacím bodě přístřešku (krabicová rozvodnice - součást stavební části). Napájení bude provedeno ze stávajícího rozvaděče – napájení je součástí SO 11-86-01 Rozvody NN, osvětlení.

Ocelová lavice s dělenými sedáky ze silného ocelového plechu; trubková kostra; žárově zinkované; práškový vypalovací lak.; celková délka 2,7m; sedák ve výšce 450mm; antivandal. Sedáky musí být pevně přikotveny k podlaze (či stěně) přístřešku.



Odpadkový koš bude stávající (min objem 60l) umístěný do nové polohy.

Vitrína pro jízdní řád uzamykatelná; 800/400mm; hliníkový rám, provedení antivandal.

V přístřešku bude umístěna tabulka s piktogramem zákaz kouření. Pomocí upevňovacích prvků bude upevněna v přístřešku v bodech pro šrouby pro uchycení IS (v souladu s Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace)

Založení přístřešku

Založení prefabrikovaného přístřešku je navrženo plošné na dvoustupňových základových pasech. Spodní pasy jsou navrženy šířky 600mm a 800mm. Výška spodních pasů bude 1000mm. Základová spára se předpokládá vždy min. 1m pod upraveným terénem. Spodní část pasů bude provedeno z betonu C20/25-XC2 a bude konstrukčně vyztužena vázanou výztuží B500 s uvažovaným krytím 50mm. Na spodní stupeň pasů budou navazovat tvárnice ztraceného bednění (5 řad) tl. 250mm. Výškový modul se předpokládá 250mm. Tvárnice ZB budou zality betonem C25/30-XC3-XF1 a budou vyztuženy vázanou výztuží B500 svisle 2x ϕ 12 a vodorovně ϕ 10 do každé spáry.



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

Hutnění kolem vnitřní strany tvárnic ztraceného bednění provádět po nabití předepsané pevnosti betonu. Hutnění provádět standardním způsobem po vrstvách.

Podrobněji je založení řešeno v části D.2.2.2_3.001 Statické posouzení.

SO 11-86-01 Rozvody NN, osvětlení

Stávající stav

Na zastávce Ledečky se nachází 6ks perónních stožárků.

Navržený stav

Stávající osvětlení) bude odpojeno a demontováno. Osvětlení nástupiště a přístupové komunikace bude provedeno nově - svítidly se zdroji LED, instalovanými na sklápěcích stožarcích – viz světelně-technický návrh.

Nové osvětlení je navrženo dle platných norem a předpisů, zejména ČSN EN 12464-2 a předpisu E11 – tab. 5.12:

nástupiště - referenční číslo 5.12.11: $E_m = 20 \text{ lx}$, $U_0 = 0.4$, $U_d \geq 1/5$, $GRL = 50$, $RA = 20$

přístupová komunikace - referenční číslo 5.12.7: $E_m = 10 \text{ lx}$, $U_0 = 0.25$, $GRL = 50$, $RA = 20$

Osvětlení bude provedeno svítidly se zdroji LED, instalovanými na sklopných, žárově zinkovaných stožárech (ve výši 6m nad zemí) ukotvených na betonových základech. Technické řešení stožárů musí umožňovat přístup ke stožárové svorkovnici i bez nutnosti sklopení stožáru. Osv. body (svítidla, stožárové svorkovnice) budou provedeny ve tř.II.

Svítidla a stožáry musí mít schválené technické podmínky (směrnice SŽDC č.34 a předpis SŽDC E11). Zhotovitel musí prokázat (výpočtem) vhodnost skutečně dodaných svítidel.

Provedení základů bude přizpůsobeno skutečnému průběhu terénu v místě instalace a požadavkům skutečného dodavatele stožáru.

Napájení VO bude provedeno ze stávajícího rozvaděče – vývod pro VO bude dozbrojen o proudový chránič (4p, 400V, 25A, 100mA), vývod pro osvětlení přístřešku bude dozbrojen o proudový chránič s nadproudovou ochranou (2p, 230V, 6A, 30mA).

Připojení osvětlovacích bodů bude provedeno kabely CYKY-J 5x4 (CYKY-J 3x4).

Kabelový vývod pro osvětlení přístřešku pro cestující bude ukončen v připojovacím bodě přístřešku (krabicová rozvodnice - součást stavební části).

Jednotlivé osv. body (stožárky) budou vzájemně propojeny zemnicím vodičem FeZn $\varnothing 10$ – spoje v zemi budou provedeny jako dvojité a chráněny před korozi.

Kabelové vedení bude uloženo podle platných norem a předpisů (zejména ČSN 33 2000-5-52 ed.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

S ohledem na charakter stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vlivem stavby po dokončení stavby nedojde ke zvýšení nároků na energie.

S ohledem na použití svítidel s LED zdroji a zkrácení nástupiště dojde ke snížení nároků na spotřebu elektrické energie. Stávající osvětlení bude nahrazeno úspornějším.



B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Při realizaci stavby bude zajištěna bezpečnost a plynulost železničního provozu, bezpečnost pracovníků provádějící stavební práce v blízkosti železniční trati a dodržování platných právních předpisů, zejména:

- vyhlášky č. 177/1995 Sb. stavební a technický řád drah v platném znění,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- předpisu SŽ Bp1 – Předpis o ochraně zdraví při práci,
- Dále budou respektována ustanovení obecně platných zákonů a vyhlášek:
- zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí v platném znění,
- zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů,
- zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně.
- Při provádění veškerých stavebních prací je třeba se řídit závaznými ustanoveními platných norem a podmínkami bezpečnosti práce obsažené v Zákoníku práce a vyhláškách Státního úřadu inspekce práce, zejména pak:
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Bezpečností práce na provozované železniční dopravní cestě se zabývají předpisy:

- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace

Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností. Vedení stavby bude prováděno v souladu se Stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací. Veškeré práce budou prováděny v souladu s platnými ČSN.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

b) Ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

c) Ochrana před technikou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

d) Ochrana před hlukem



Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

e) Protipovodňová opatření

Stavbou nevznikají nová protipovodňová opatření.

B.3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Napájení osvětlení bude zajištěno ze stávajícího rozvaděče RO-RZZ (řešen v PD "PS 912 238 - Odbočka Obora - oprava přípojky pro výhybkářské stanoviště").

B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Stávající parametry trati:

nejvyšší traťová rychlost:	V=70 km/hod
nejvyšší rychlost v řešeném úseku:	V=70 km/hod
traťová třída zatížení:	C4
trakční soustava	Nezávislá
počet traťových kolejí	1
délka nástupiště na zastávce Leděčky	148m

Cílový stav:

nejvyšší traťová rychlost:	V=70 km/hod	(beze změn)
nejvyšší rychlost v řešeném úseku:	V=70 km/hod	(beze změn)
traťová třída zatížení:	C4	(beze změn)
trakční soustava	Nezávislá	(beze změn)
počet traťových kolejí	1	(beze změn)
délka nástupiště na zastávce Leděčky	60m	

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Stávající nástupiště je částečně osázeno tůjemi, svah náspu nástupiště je částečně zarostlý náletovými křovinami. V nejnútnejším rozsahu (předpoklad 270m²) bude provedeno mýcení náletových křovin a tůjí.

Při dokončení stavby bude na závěr zemních prací provedeno ohumusování o osetí (travním semenem) nezpevněných a nezašterkovaných ploch.

B.6. Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti stavby může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hlučnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Leděčky

povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízeních stavenišť nebo případně při vlastních pracích na železničním spodku a svršku. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

- Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
- Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy záchytné nádoby.
- Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že nebudou ohroženy povrchové ani podzemní vody.

Po dokončení stavby dojde k opětovnému zlepšení životního prostředí. Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven. Celkový vliv provozu na životní prostředí nebude v žádném případě negativní.

b) Vliv na přírodu

Stavba po dokončení nebude mít negativní vliv na přírodu.

c) Vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000

Stavba nemá vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000.

d) Podmínky ze stanoviska EIA

Není

e) Ochranná a bezpečnostní pásma

Bude zachováno stávající ochranné pásmo dráhy.

B.7. Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby nebude provozována žádná činnost mající negativní vliv na obyvatelstvo a vyžadující jeho ochranu. Zároveň stavba není určena pro ochranu obyvatelstva. Obyvatelé v případě ohrožení budou využívat stávající místní systém ochrany obyvatelstva.

B.8. Zásady organizace výstavby

Přístup na staveniště bude možný ze silnice 27525 / III. - silnice III. třídy a po traťové koleji.

Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., dále k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Organizace výstavby je zpracována v samostatných přílohách: B.8.1 Technická zpráva ZOV, B.8.2 Harmonogram výstavby.



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované stavební činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

B.9. Bezbariérové užívání stavby

Realizací stavby dojde ke zlepšení užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

*vypracoval: Ing. Petr Prchal
PRODIN a.s.
tel.724 020 138*