


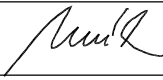


05 – Jinočany
06 – Rudná zastávka

HIP	VYPRACOVAL	KRESLIL	KONTROLOVAL	 <small>SPOL. S R.O.</small> Důlce 39 400 01 Ústí nad Labem projekce@h-pro.cz IČO: 25 02 98 35 tel.: 475 210 726 fax: 475 210 154	
Ing. M. NOVÁK	M. ČERNÝ, DiS.	M. ČERNÝ, DiS.	Ing. M. NOVÁK		
					
ZADAVATEL: SŽDC, s.o., STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD					
Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany				DATUM	06 / 2013
				STUPEŇ PD	PS
				Č. ZAKÁZKY	010 / 2013
				MĚŘÍTKO	
PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÁST. DOKUM.	Č. VÝKRESU
				A,B	

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1. Identifikační údaje stavby:

Název stavby : Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany

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

Nadřízený orgán staveb. : MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ

Místo stavby : Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun

Typ stavby : LINIOVÁ STAVBA

Charakter stavby : NOVOSTAVBA

K.ú., parcela : K.ú. Jinočany,: p.p.č. 584 , 476/1, 452/9, 452/8, 475/15, 574/1
K.ú. Dušníky u Rudné: p.p.č. 512/2, 512/1, 520, 526, 516, 508, 491/1

Trat'ový úsek : 122

Správa dopravní cesty : PRAHA

Termín realizace stavby : 2013

Stupeň dokumentace : PS

Termín odevzdání : červen 2013

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

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

A.2. Základní údaje o stavbě**a) umístění stavby:**

Zastávka Jinočany

úsek žst. Praha-Smíchov – Rudná u Prahy v km 13,900

Označení trati: A741021 1

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

Dovolená traťová třída zatížení:

Od km 0,289- km 1,139 C3 (20t / 7,2t)

Od km 1,139- km 15,600 B2 (18t / 6,4t)

Od km 15,600- km 16,482 C3 (20t / 7,2t)

Řád koleje: 6

Obec: Jinočany

Zastávka Rudná zastávka

úsek žst. Beroun-Závodí – Rudná u Prahy v km 16,300

Označení trati: A721021 1

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

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

Řád koleje: 6

Město: Rudná

b) stručný popis stavby:

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nových železničních zastávek s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu. Stavebně budou zastávky rozděleny do etap.

c) projektované kapacity stavby:

Zastávka Jinočany

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| • Přístřešek na nástupišti | 1ks |
| • Nástupiště dl. | 90m |
| • Zábradlí dl. | 107,35m |
| • Přípojka NN | 130m kabelových tras |
| • Osvětlení zastávky | 6ks lamp 175m kabelových tras |

Zastávka Rudná zastávka

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| • odvodnění | |
| zatrubnění příkopu | 91,27 m |
| rekonstrukce příkopu TZZ4 | 22,6 m |
| • Přístřešek na nástupišti | 1ks |
| • Nástupiště dl. | 90m |
| • Zábradlí dl. | 105,97m |
| • Osvětlení zastávky | 6ks lamp/125m kabelových tras |
| • Přípojka NN | 35m kabelových tras |

d) Charakteristika území dotčeného stavbou:

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nových železničních zastávek s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu. Vybudováním nových železničních zastávek se nemění současné železniční spojení na tratích č. 122 (Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy) a č. 173 (Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun).

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

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

Jednotlivé návrhy, tj. umístění železničních zastávek potom byly konzultovány jak se zástupci investora (SŽDC s.o. + Krajský úřad Středočeského kraje), tak s pověřenými zástupci jednotlivých obcí a měst.

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

Jednotlivé, nově navržené nástupiště budou kompletně osvětleny a vybaveny nástupištěm přístřeškem. U železničních přejezdů, které se nacházejí v těsné blízkosti navržených železničních zastávek bude upraveno zabezpečovací zařízení.

Jednotlivé návrhy byly konzultovány na výrobních poradách projektanta, návrhy byly připomínkovány a zapracovány do této definitivní podoby.

e) Požadavky na realizaci stavby:

Před realizací stavby je nutné veškeré drážní i mimodrážní sítě nacházející se v prostoru stavby vytyčit. Na základě osvědčení VUŽ je nutné při realizaci provést Soubor technické dokumentace, který bude vydán v rámci posouzení ve fázi realizace a závěrečného zkoušení. Dále je nutné provést při realizaci doložit podklady pro registr infrastruktury ve fázi provedení subsystému. Podklady pro registr infrastruktury musí být v shodě s požadavky prováděcího rozhodnutí Komise 2011/633/EU o společných specifikacích registru železniční infrastruktury.

A.3. Přehled výchozích podkladů

A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty:

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

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

Doplňující číslování

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

Označení zastávek

05-xx-xx	Jinočany
06-xx-xx	Rudná zastávka

Rozlišení PS

xx-11-xx.1	Zabezpečovací zařízení
xx-25-xx.1	Kabelové přeložky

Rozlišení SO

	E.1 Inženýrské objekty
xx-30-0x.1	Železniční svršek
xx-30-1x.1	Železniční spodek
xx-30-2x.1	Nástupiště
xx-30-8x.2	Přístupové komunikace

E.2 Pozemní stavební objekty

- xx-32-2x.1 Přístřešek na nástupišti
- xx-32-4x.1 Orientační systém

E.3 Trakční a energetická zařízení

- xx-33-60.1 Osvětlení nástupiště
- xx-33-60.2 Osvětlení přístupových komunikací
- xx-33-61.1 Přípojka NN pro osvětlení nástupiště
- xx-33-61.2 Přípojka NN pro osvětlení přístupových komunikací

Stavba byla rozdělena na:

05 - Jinočany

06 - Rudná – zastávka

05 – Jinočany

- PS 05-11-01.1 PZS 13,848 Jinočany
- PS 05-23-01.1 Informační systém Jinočany
- SO 05-30-01.1 Železniční svršek
- SO 05-30-11.1 Železniční spodek
- SO 05-30-21.1 Nástupiště
- SO 05-32-21.1 Přístřešek na nástupišti
- SO 05-32-41.1 Orientační systém
- SO 05-33-60.1 Osvětlení zastávky
- SO 05-33-61.1 Přípojka NN

Neželezniční část

- SO 05-30-81.2 Cyklostezka se smíšeným provozem
- SO 05-30-82.2 Přístřešek na kola
- SO 05-30-83.2 Autobusové zastávky
- SO 05-30-84.2 Přístup k autobusovým zastávkám
- SO 05-33-60.2 Veřejné osvětlení

06 - Rudná - zastávka

- PS 06-11-01.1 PZS 16,410 Rudná město
- PS 06-23-01.1 Informační systém Rudná zastávka
- SO 06-30-01.1 Železniční svršek
- SO 06-30-11.1 Železniční spodek
- SO 06-30-21.1 Nástupiště
- SO 06-30-31.1 Železniční přejezd
- SO 06-32-21.1 Přístřešek na nástupišti
- SO 06-32-41.1 Orientační systém
- SO 06-33-60.1 Osvětlení zastávky
- SO 06-33-61.1 Přípojka NN

Neželezniční část

- SO 06-30-81.2 Cyklostezka se smíšeným provozem

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

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

Oproti PD došlo ke změnám:

1) Stavební objekty

SO 05-30-01.1 Železniční svršek

SO 05-30-11.1 Železniční spodek

SO 06-30-01.1 Železniční svršek

SO 06-30-11.1 Železniční spodek

SO 06-30-31.1 Železniční přejezd

Byly převzaty stavbou „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, která již byla realizována. Vzhledem k tomu, že stavba „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ byla vypracována na celý traťový úsek (a byla již realizována v červenci 2013), byly výše uvedené stavební objekty zahrnuty do této stavby.

2) Provozní soubory

PS 05-23-01.1 Informační systém Jinočany

PS 06-23-01.1 Informační systém Rudná zastávka

Byly převzaty ze stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“

Z důvodů minimálních zásahů do nových nástupišť, byly z projektu „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“ převzaty výše uvedené provozní soubory.

V neželezniční části došlo ke změnám v těchto SO:

SO 05-30-84.2 Přístup k autobusovým zastávkám

Vzhledem k informaci (sdělené na poradě v závěru června 2013 zástupcem kraje) krajského úřadu o tom, že lze žádat na ROP pouze jeden stavební objekt (včetně osvětlení) bylo nutné vyřadit tento SO z dokumentace.

SO 05-30-83.2 Autobusové zastávky

Vzhledem k informaci (sdělené na poradě v závěru června 2013 zástupcem kraje) krajského úřadu o tom, že lze žádat na ROP pouze jeden stavební objekt řeší tento SO obec Jinočany.

A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.4.1 zdůvodnění stavby a jejího umístění :

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nových železničních zastávek s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu.

Vybudování nových železničních zastávek se nemění současné železniční spojení na tratích č. 122 (Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy) a 173 (Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun),

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

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

Umístění stavby vychází z přípravné dokumentace „Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany“ zpracované v roce 2011. Na stavbu byly vydány územní rozhodnutí:

- Územní rozhodnutí o umístění stavby „Železniční zastávka Rudná“
- Územní rozhodnutí o umístění stavby „železniční zastávka 05 Jinočany“

Vlastní rozsah stavby a její umístění bylo zpřesněno v záměru projektu „Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany“.

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

Vzhledem k tomu, že v místech nejsou žádné nové zastávky, přístřešky pro cestující atd., využije se pouze minimum dosavadního majetku. Traťový úsek je po celkové rekonstrukci, která proběhla v červenci 2013.

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

Dokumentace byla posouzena Výzkumným ústavem železničním číslo certifikátu VUZ/8/SG/13/INS/CS/1151, který je doložen v dokladové části.

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

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko-bezpečnostních zkoušek a zároveň určuje jeho délku. Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců. Technické řešení stavby je navrženo tak, aby nevyžadovalo provizorní stavy a provizorní stavební objekty.

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

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

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

Technicko-bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

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

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

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

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

SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Praha

1. stavební objekty nástupišť
2. stavební objekty přístřešků pro cestující
3. stavební objekty osvětlení
4. stavební objekty NN kabelů a rozvodů
5. provozní soubory zabezpečovacího zařízení
6. provozní soubory informačních zařízení

Krajský úřad středočeského kraje

1. stavební objekty cyklostezek
2. stavební objekty přístřešků pro kola
3. stavební objekty veřejného osvětlení

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

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

A.9 Členění projektové dokumentace

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

- A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA
- B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
- B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE
- B.5 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI
- C.1 PŘEHLEDNÁ SITUACE
- C.2 KOORDINAČNÍ SITUACE STAVBY
- D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST
 - Zastávka 05 - Jinočany
 - Zastávka 06 - Rudná – zastávka
- E. STAVEBNÍ ČÁST
 - Zastávka 05 - Jinočany
 - Zastávka 06 - Rudná – zastávka
- F. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY
- G. NÁKLADY
- H. DOKLADY
- I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

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

Subsystém Řízení a zabezpečení

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 05-11-01.1 PZS 13,848 Jinočany

PS 06-11-01.1 PZS 16,410 Rudná město

D.2.7 Informační systém pro cestující

PS 05-23-01.1 Informační systém Jinočany

PS 06-23-01.1 Informační systém Rudná zastávka

Subsystém Infrastruktura

E.1.1 Kolejový (železniční) svršek a spodek

SO 01-30-01.1 Železniční svršek

SO 01-30-11.1 Železniční spodek

SO 02-30-01.1 Železniční svršek

SO 02-30-11.1 Železniční spodek

SO 04-30-01.1 Železniční svršek

SO 04-30-11.1 Železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 05-30-21.1 Nástupiště

SO 06-30-21.1 Nástupiště

E.2.2 Přístřešky na nástupištích

SO 05-32-21.1 Přístřešek na nástupišti

SO 06-32-21.1 Přístřešek na nástupišti

E.2.4 Orientační systém

SO 05-32-41.1 Orientační systém

SO 06-32-41.1 Orientační systém

Subsystém Energie**E.3.6 Rozvody nn, osvětlení**

SO 05-33-60.1 Osvětlení zastávky

SO 05-33-61.1 Přípojka NN

SO 06-33-60.1 Osvětlení zastávky

SO 06-33-61.1 Přípojka NN

A.11 Koordinace se souběžnými, navazujícími nebo předcházejícími stavbami

- Studie dopravní obsluhy oblasti "Hostivice - Chýně - Rudná" kolejovou dopravou (DIPRO)
- Přípravná dokumentace stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“ (H-PRO)
- Dokumentace pro realizaci stavby „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ (METROPROJEKT Praha a.s.)
- přípravná dokumentace „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“ (METROPROJEKT Praha a.s.)
- Projekt stavby „Rekonstrukce PZS v km 16,410 a 16,832 trati Praha Smíchov - Rudná - Beroun Závodí“ (TMS s.r.o.)
- DSP "Obytný soubor Jinočany - západ" (Atelier Šesták, PPU s.r.o.)

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

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

zahájení stavby: 12/2013**konec stavby: 12/2013**

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

B. SOUHRNNÁ ČÁST

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba má charakter výstavby nových zastávek a rekonstrukce stávajících staveb a zařízení a tím je i předurčeno její staveniště. Stavba bude realizována na pozemcích ve vlastnictví SŽDC i mimodrážních. K trvalým záborům zde nedochází. Dojde pouze k věcným břemenům pro kabelové přípojky.

B.2.1. Průzkumy a podklady

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

B.2.2. použité geodetické a mapové podklady

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

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

Další mapové podklady :

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

B.3 Ochranná pásma

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

Ochranné pásmo elektrického vedení

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

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

U napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m

U napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m

U napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m

U napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

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

Ochranné pásmo plynovodů

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

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

U ostatních plynovodů a zařízení 4 m

Bezpečnostní pásma plynovodů

U vysokotlakých plynovodů nad DN700 65 m

U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500 160 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

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

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

U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

Ochranné pásmo silnic

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

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

Ochranné pásmo dráhy

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

Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbližší CHKO Křivoklátsko se nachází cca 12 km od zastávky Rudná zastávka a CHKO Český kras, který se nachází cca 4,8km od zastávky Rudná zastávka cca 3,7km od zastávky Jinočany.

Přírodní památky

V širším zájmovém okolí železniční trati se nenalézá žádná přírodní památka.

Natura 2000

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

Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

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

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

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

Významné krajinné prvky

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

Ochrana vod

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

B.3.2 Nová ochranná pásma

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

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

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

Chráněná ložiska se v prostoru stavby nevyskytují. Stará důlní činnost v zájmovém území v minulosti probíhala v místě budoucí zastávky Jinočany. Dle informací je traťová kolej v místě stavby stabilizovaná bez výraznějších změn GPK. Materiály a technologie použité při výstavbě zastávky Jinočany jsou v souladu s ČSN 700039 navrhování objektů na poddolovaném území.

B.3.4 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Pozemky PUPFL ani ZPF se v prostoru stavby nevyskytují. Není tedy nutné provádět zábory ZPF ani PUPFL.

B.4 Koncepce stavby

B.4.1 Účel stavby

Účelová funkce stavby spočívá ve zřízení nových železničních zastávek s bezbariérovým přístupem na nástupiště a s napojením na stávající dopravní infrastrukturu. Stavebně budou zastávky rozděleny do etap. Vybudováním nových železničních zastávek se nemění současné železniční spojení na trati č. 173 (Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun).

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

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

Jednotlivé, nově navržené nástupiště budou kompletně osvětleny a vybaveny nástupištním přístřeškem. U železničních přejezdů, které se nacházejí v těsné blízkosti navržených železničních zastávek bude upraveno zabezpečovací zařízení.

Jednotlivé návrhy, tj. umístění železničních zastávek potom byly konzultovány jak se zástupci investora (SŽDC s.o. + Krajský úřad Středočeského kraje), tak s pověřenými zástupci jednotlivých obcí a měst.

Stavba „Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany“ je prostorově vymezena úpravou kolejí v rozsahu :

Začátek úseku	zastávka Jinočany	km 13,860
Konec úseku	zastávka Jinočany	km 13,950
Začátek úseku	zastávka Rudná zastávka	km 16,297
Konec úseku	zastávka Rudná zastávka	km 16,387

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

Cílem navrhovaných úprav je :

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

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

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

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

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

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

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

B.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO

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

Zastávka Jinočany je umístěna vpravo trati č. 173 Praha Smíchov-Rudná u Prahy-Beroun, v km 13,860 - 13,950 na okraji obce Jinočany v těsné blízkosti křížení žel. trati se silniční komunikací III/0057. Je zde navrženo nástupiště s použitím prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v délce 90m. Pro ochranu před povětrnostními vlivy je na nástupišti navrženo

umístění zastávkového přístřešku. Přístřešek na nástupišti je navržen betonový „antivandal“, tvaru „U“. Součástí stavby je i provedení orientačního systému. Dále bude provedeno Osvětlení zastávky a přípojka NN. Bude rovněž provedena úprava PZS Žkm 19,163 a proveden Informační systém. U neželezniční části se jedná o výstavbu veřejného osvětlení a cyklostezky se smíšeným provozem.

Zastávka Rudná zastávka je umístěna vpravo trati č. 173 Praha Smíchov-Rudná u Prahy-Beroun v km 16,297 - 16,387 v centru města Rudná u Prahy v těsné blízkosti křížení žel. trati se silniční komunikací II/605. Je zde navrženo nástupiště s použitím prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v délce 90m. Pro ochranu před povětrnostními vlivy je na nástupišti navrženo umístění zastávkového přístřešku. Přístřešek na nástupišti je navržen betonový „antivandal“, tvaru „U“. Součástí stavby je i provedení orientačního systému. Dále bude provedeno Osvětlení zastávky a přípojka NN. Bude rovněž provedena úprava PZS 16,410 a proveden Informační systém. U neželezniční části se jedná o výstavbu cyklostezky se smíšeným provozem.

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

Předpokládaná doba výstavby je 10 dní u zastávek Jinočany i Rudná zastávka, že se předpokládá realizace stavby v roce 2013. Přesné stanovení zahájení a ukončení stavební činnosti patří do kompetence zadavatele projektu stavby, což je SŽDC s.o. – Stavební správa Praha.

Stavba bude prováděna částečně při výlukách a částečně při nepřetržitém provozu. V rámci tohoto projektu byl vypracován harmonogram prací který je v grafické podobě doložen v části F. zásady organizace výstavby. Vzhledem k tomu, že je rekonstruována jednokolejná traťová kolej je nutné zajištění náhradní autobusové dopravy pod dobu 10N.

Rozsah prováděných prací:

Jinočany - délka trvání max. 10 dní :

- 1-2. Odtěžení terénu v místě nástupiště
 - 2-9. Zřízení nástupiště 90m
 - 5-10. Zídky na konci a začátku nástupiště
 - 7- 8. Přístřešek na nástupišti
 - 9. Poštěrkování
 - 6-10. PZS 13,848 Jinočany + PS 05-23-01.1
 - 10. Dokončující práce a zprovoznění traťové koleje
- Práce nezávislé na N výluce - Osvětlení, přípojka NN, Výstroj trati, Orientační systém, Zámková dlažba, Zábradlí, Veřejné osvětlení, Přístřešek na kola, cyklostezka se smíšeným provozem.

Rudná zastávka- délka trvání max. 10 dní :

- 1-2. Odtěžení terénu v místě nástupiště
 - 2-9. Zřízení nástupiště 90m
 - 5-10. Zídky na konci a začátku nástupiště
 - 7- 8. Přístřešek na nástupišti
 - 9. Poštěrkování
 - 6-10. PZS 16,410 Rudná + PS 06-23-01.1
 - 10. Dokončující práce a zprovoznění traťové koleje
- Práce nezávislé na N výluce - Osvětlení, přípojka NN, Výstroj trati, Orientační systém, Zámková dlažba, Zábradlí, cyklostezka se smíšeným provozem.

B.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Na základě navrhovaných změn v rámci stavby „Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany“, zejména výstavby nového osvětlení na zastávkách dochází ke změně spotřeby elektrické energie. Dnešní spotřeba je nulová jelikož zde žádné osvětlení není. Z toho vyplývá, že po realizaci osvětlení nástupiště dojde

k nárůstu spotřeby energie. Detaily jsou řešeny v SO osvětlení zastávky. Při realizaci nedojde k žádným přípojkám plynu, vody a kanalizace.

B.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Při realizaci nedojde k žádným přípojkám kanalizace ani napojení na kanalizaci. Dešťové vody z nástupiště budou svedeny na stávající terén nebo do nových zpevněných příkopů.

B.4.8 Napojení na dopravní systém

Dopravní napojení zastávky Jinočany je řešeno napojením přístupového chodníku na cyklostezku se smíšeným provozem, která je součástí neželezniční části spadající pod Krajský úřad středočeského kraje. Dopravní napojení zastávky Rudná zastávka je řešeno napojením přístupového chodníku na cyklostezku se smíšeným provozem, která je součástí neželezniční části spadající pod Krajský úřad středočeského kraje.

B.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Při realizaci dojde ke kácení mimolesní zeleně. Ve všech případech je obvod kmenů menší než 80cm měřený ve výšce 130cm. Jedná se především o nálety javorů a akátů podél trati. Ozelenění hydroosevem bude provedeno na upravených svazích a v místě upraveného terénu za zastávkami.

B.4.10 Bezpečnost práce

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

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

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

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

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

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

- . Odkryté sítě je nutno zajišťovat proti poškození.

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

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

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

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

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

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena :

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

B.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádná podmiňující investice.

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

Stavba je koordinována s:

- Dokumentace pro realizaci stavby „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ (METROPROJEKT Praha a.s.)
- přípravná dokumentace „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“ (METROPROJEKT Praha a.s.)
- Projekt stavby „Rekonstrukce PZS v km 16,410 a 16,832 trati Praha Smíchov - Rudná - Beroun Závodí“ (TMS s.r.o.)
- DSP "Obytný soubor Jinočany - západ" (Atelier Šesták, PPU s.r.o.)

B.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu

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

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Umístění stavby vychází z přípravné dokumentace „Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany“ zpracované v roce 2011 a investičního záměru. Na stavbu byly vydány územní rozhodnutí:

- Územní rozhodnutí o umístění stavby „Železniční zastávka Rudná“
- Územní rozhodnutí o umístění stavby „železniční zastávka 05 Jinočany“

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

B.5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí

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

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

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

Podmínky pro fázi realizace jsou závazné pro budoucího zhotovitele díla:

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

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

Kapacitní údaje a hlavní technické parametry stavby stanovené v Přípravné dokumentaci a Investičním záměru jsou uvedeny v části A.Průvodní zpráva.

Oproti PD došlo ke změnám:

- 2) Stavební objekty
 - SO 05-30-01.1 Železniční svršek
 - SO 05-30-11.1 Železniční spodek
 - SO 06-30-01.1 Železniční svršek

SO 06-30-11.1 Železniční spodek

SO 06-30-31.1 Železniční přejezd

Byly převzaty stavbou „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, která již byla realizována. Vzhledem k tomu, že stavba „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ byla vypracována na celý traťový úsek (a byla již realizována v červenci 2013), byly výše uvedené stavební objekty zahrnuty do této stavby.

2) Provozní soubory

PS 05-23-01.1 Informační systém Jinočany

PS 06-23-01.1 Informační systém Rudná zastávka

Byly převzaty ze stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“

Z důvodů minimálních zásahů do nových nástupišť, byly z projektu „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“ převzaty výše uvedené provozní soubory.

V neželezniční části došlo ke změnám v těchto SO:

SO 05-30-84.2 Přístup k autobusovým zastávkám

Vzhledem k informaci (sdělené na poradě v závěru června 2013 zástupcem kraje) krajského úřadu o tom, že lze žádat na ROP pouze jeden stavební objekt (včetně osvětlení) bylo nutné vyřadit tento SO z dokumentace.

SO 05-30-83.2 Autobusové zastávky

Vzhledem k informaci (sdělené na poradě v závěru června 2013 zástupcem kraje) krajského úřadu o tom, že lze žádat na ROP pouze jeden stavební objekt řeší tento SO obec Jinočany.

B.6 Příprava pro výstavbu

B.6.1 Uvolnění staveniště

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

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

- SŽDC s.o.
- České dráhy, a.s.
- ČD – Telematika, a.s.
- VAK a.s.
- Telefónica a.s.
- RWE Distribuční služby s.r.o.

B.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

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

B.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Z důvodu charakteru stavby a krátkodobé výstavby zastávek, nejsou v tomto projektu řešeny zařízení staveniště. Pokud to bude potřeba, je možné zřídit plochy zařízení staveniště v blízkosti zastávek na pozemcích SŽDC. Při místních šetřeních nebyly v prostoru staveniště nalezeny vhodné budovy využitelné při realizaci stavby.

B.6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci realizace stavby není navržena žádná demolice budov. Pouze v místě výstavby nástupiště a odvodnění bude provedeno odtěžení zemin. Výtěžek bude roztříděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (skládky) v závislosti na

druzích odhadů. S výziskem – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č.185/2001 Sb. V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů. Dále nevyužitelný materiál (odpad) bude rozkategorizován a na základě jeho zatřídění do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou skládku. O uložení na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad. Využitelný materiál bude odvezen k recyklaci nebo k regeneraci. Po jeho následné kategorizaci může být zpětně využit přímo v rámci předmětné stavby nebo nabídnut k odprodeji k dalšímu využití.

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

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

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v odstavci 2 §8 uvádí: Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les za předpokladu, že tyto nejsou významným krajinným prvkem a jsou splněny ostatní podmínky stanovené zákonem a jinými právními předpisy, se podle § 8 odst. 3 zákona nevyžaduje pro stromy o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí nebo souvislé keřové porosty do celkové plochy 40 m².

B.6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů

Problematika odpadového hospodářství bude řešena podle právních předpisů, platných v době výstavby. Dokumentace je zpracována podle níže uvedených právních předpisů. Jedná se o zákon č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 376/2001Sb., č. 381/2001Sb., č. 382/2001Sb., č. 383/2001Sb. a č. 384/2001Sb. č. 237/2002 Sb., č. 197/2003 Sb., č. 294/2005 Sb., č. 352/2005 Sb., č. 341/2008 Sb., č. 352/2008 Sb., č. 374/2008 Sb.. Povinnosti původců odpadů stanovuje § 16 výše uvedeného zákona o odpadech:

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 11,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- h) umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- i) zpracovat plán odpadového hospodářství v souladu s tímto zákonem a prováděcím právním předpisem a zajišťovat jeho plnění,
- j) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- k) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15

Poznámka:

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

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

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

Množství odpadů za jednotlivé zastávky:

05 - Jinočany

17 05 04 Výkopová zemina 355,3t

06 – Rudná zastávka

17 05 04 Výkopová zemina 305,5t

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

- Skládka

- B&P spol. s r.o. - Skládka Chýně, Skládka Ořech
- KD Waste, s.r.o.
- Purum s.r.o. - Areál ÚVR Mníšek pod Brdy

- Recyklace asfaltu, betonu, zeminy

- B&P spol. s r.o. - recyklační středisko Hájek
- KARE Praha, s.r.o.

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

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

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

Před zahájením a v průběhu hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících kříženích a u souběhů podzemních inženýrských sítí. Součástí stavby nejsou přeložky

nadzemních sítí. Navržené stavební úpravy si nevyžadají trvalou změnu dopravních tras na silničních komunikacích. Navržené stavební úpravy si nevyžadají trvalou úpravu vodních toků.

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

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

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

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

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

B.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

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

B.6.11 Omezení v dodávce energií

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

B.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

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

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

Rozsah dotčených pozemků :

Zábor pozemků neželezniční část:

- trvalý celkem 494 m²

z toho v majetku města Rudná 494m²

B.8 Výjimky z předpisů a norem

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z norem a předpisů.

B.9 Provozní a dopravní technologie

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

B.10 Vliv stavby na životní prostředí

Řipský bioregion

Bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech, zabírá převážnou část Dolnooharské tabule a západní část Pražské plošiny; má protáhlý tvar ve směru SZ-JV a plochu 1585 km². Bioregion tvoří opuková tabule s pauperizovanou teplomilnou biotou 2. bukovo-dubového vegetačního stupně, ve vyšších polohách s přechody do 3. dubovo-bukového vegetačního stupně. V kaňonech Vltavy a jejích přítoků, podobně jako na ojedinělých neovulkanitových elevacích, se nachází pestrá biota se zbytky teplomilné lesní a stepní vegetace. Je zde zastoupeno několik mezních a exklávních prvků i české endemity flóry a hmyzu. Netypickými částmi jsou terasy s acidofilními doubravami, které tvoří přechod do Polabského bioregionu (1.7) a neovulkanické suky, tvořící přechod do Milešovského bioregionu (1.14). Netypickou zónou jsou i přechody do Džbánského bioregionu (1.17) a dále Pražská kotlina, tvořící přechod k bioregionům Českobrodskému (1.5) a Slapskému (1.20).

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

Poloha

Stavba se nalézá v Pražské plošině podcelku Kladenská tabule okrsku Hostivická tabule. Pražská plošina je geomorfologický celek, která se rozkládá ve středních Čechách, zhruba na území hlavního města Prahy a v jeho západním a jihovýchodním okolí. Rozloha celku činí 1 128 km² její nadmořská výška se pohybuje od 170 metrů (údolí Vltavy před Kralupami u Chvatěrub) po 435 metrů (lesnatá planina *Na rovinách* asi ½ km severovýchodně od Srb na západním Kladensku). Základ reliéfu představuje tabule, protnutá úzkým a hlubokým údolím řeky Vltavy, které se v jejím středu otevírá v Pražskou kotlinu. Zatímco okrajové části Pražské plošiny jsou charakteristické malou členitostí s výškovými rozdíly nejvýše desítek metrů, směrem k Vltavě drobné potoky vytvořily síť výrazně se zahlubujících úzkých údolí s převýšeními přesahujícími 100 m. Na území celku leží převážná část Prahy (vyjma okrajových severovýchodních čtvrtí a Zbraslavi), z dalších významnějších sídel pak např. Kladno, Slaný, Roztoky, Hostivice, Říčany a Úvaly. Z velkoplošných chráněných území zasahuje na jihozápad Pražské plošiny CHKO Český kras.

Horniny a reliéf

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

Reliéf je tvořen mírně zvlněnou plošinou ukloněnou od jihozápadu k severovýchodu, rozčleněnou systémem údolních zářezů, které jsou v křídové části většinou měkce modelované a poměrně mělké, zatímco tam, kde vystupuje proterozoikum, jsou svahy strmé a skalnaté a údolí mají ráz kantonů (např. údolí Vltavy od Prahy po Kralupy). V severní části zpestřují reliéf vulkanické vrchy (Říp, Házmburk), jejichž úpatí pokrývají mocné svahoviny. Nápadné jsou zlomové svahy na jižním břehu Ohře, především Šebín u Libochovic. Ohře má širokou nivu, v níž se vine ve volných meandrech, které jsou místy dodnes živé, neboť reka nebyla zcela zregulována.

Reliéf má charakter členité pahorkatiny s výškovou členitostí 75 - 100 m, výjimečně až přes 150 m (Šebín, západní břeh Vltavy v Praze). Plošiny jižně od Řípu a západně od Prahy mají charakter ploché

pahorkatiny s členitostí 30 - 70 m. Nejnižší bod s kótou asi 140 m je v korytě Labe u Lovosic, nejvyšší je vrchol Řípu - 456 m. Typická výška bioregionu je 170 - 330 m, jižně od Prahy pak až 400 m.

Podnebí

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

Půdy

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

Biota

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

Vegetační stupně (Skalický): kolinní.

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

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

Vodstvo

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

Zvláště chráněná území přírody

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbližší CHKO Křivoklátsko se nachází cca 12 km od zastávky Rudná zastávka a CHKO Český kras, který se nachází cca 4,8 km od zastávky Rudná zastávka cca 3,7 km od zastávky Jinočany.

Přírodní památky

V širším zájmovém okolí železniční trati se nenalézá žádná přírodní památka.

Natura 2000

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

Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

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

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

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

Významné krajinné prvky

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

Ochrana vod

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

B.11 BOZP, požární ochrana

BOZP:

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

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

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

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně a technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd stavenišť ap.).

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

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

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

Požárně bezpečnostní řešení:

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

B.13 Protikorozivní ochrana

Vzhledem k tomu, že zastávky jsou umístěny na neelektrifikované trati nepředpokládají se účinky bludných proudů.

Nejbližší elektrifikovaná trať leží od zastávky Jinočany 8km.

Nejbližší elektrifikovaná trať leží od zastávky Rudná 10km.

B.14 Graf dynamického průběhu rychlostí

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

B.15 Dopravní opatření

Předpokládáme realizaci stavby v roce 2013. V současné době je na trati Praha Smíchov – Hostivice osobní i nákladní doprava.

Počet dní nepřetržité výluky odhadujeme v zastávkách:

05 - Jinočany – 10N

06 – Rudná zastávka - 10N

Pro realizaci zastávek nejsou potřebné žádné další dopravní omezení.

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

Pozemky určené pro plnění funkcí lesa a ZPF se v prostoru stavby nevyskytují.

Veškerá věcná břemena a trvalé zábory jsou řešena v části I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE podčásti I.2 - MAJETKOPRÁVNÍ ČÁST. Z důvodu koordinace s neželezniční částí jsou zde uvedeny i zábory pro Krajský úřad střeďočeského kraje.

B.17 Úspora energie a ochrana tepla

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

B.18 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

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

V provedeném geotechnickém průzkumu, který byl proveden v rámci jiné stavby, nebyla ani v jedné sondě zastižena podzemní voda. Není tedy nutná ochrana proti agresivní spodní vody.

Zastávka Jinočany dle geofondu leží v poddolovaném území. Materiály a technologie použité při výstavbě zastávky Jinočany jsou v souladu s ČSN 700039 navrhování objektů na poddolovaném území.

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

B.19 Ochrana obyvatelstva

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

B.20 Bezbariérové užívání

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

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

05 – Jinočany

PS 05-11-01.1 PZS 13,848 Jinočany

Stávající stav

Přejezd v km 13,848 IČ P2228 se nachází na trati Praha Smíchov - Beroun Závodí, křižující silnici III. tř. č.0057. Traťová rychlost je 60km/h, zábrzdna vzdálenost 700m. Přejezd je vybaven dvěma stojany závor s celými břevny. Přejezd je reléového typu AŽD 71 3.kategorie s překlenutými počítačícími úseky. Počítače jsou typu Frauscher. Zařízení je umístěno v laminátovém domku typu „televize“.

Technické řešení

Na základě místního šetření a měření bylo projektantem zjištěno, že pozice stávajících výstražníků na tomto žel.přejezdu, neodpovídají platným normám ČSN, a to vzdáleností výstražníků od osy koleje – na místě bylo naměřeno následující : výstražník „A“ – 3,30m od osy koleje a výstražník „B“ – 3,40m od osy koleje. Z tohoto důvodu bylo navrženo v rámci výstavby nové železniční zastávky v dané lokalitě, provést i posunutí těchto výstražníků a úprava stávající kabelizace, související s těmito zabezpečovacími prvky. Jelikož se jedná o přístupovou cestu na zastávku, bude nutné přejezd doplnit zvukovou signalizací pro nevidomé a vydat změnu průkazu UTZ.

Posunutí výstražníků

Vlastní přemístění bude provedeno následovně – na zmíněném železničním přejezdu v km 13,848 budou zhotoveny dvě nové jámy pro betonové základy pro již zmiňované dva výstražníky. Do těchto jam budou usazeny dva nové betonové základy pro výstražníky. Poté bude provedena montáž dvou nových světelných výstražníků jednoduchých se závorou. Tento žel. přejezd bude zabezpečen dvěma celými závorami, každou pro jeden směr. Po dokončení těchto montážních prací bude provedena kompletní demontáž obou stávajících výstražníků, neodpovídajících svojí vzdáleností od osy koleje. S tímto je spojena i nutná nová kabeláž, tzn. že v místech demontovaných stávajících výstražníků, bude provedeno naspojování nových kabelů (jak zabezpečovacích tak i napájecích) na stávající kabely, původně obsluhující stávající výstražníky. Nové kabelové trasy pro nové kabely budou vedeny od místa původních výstražníků, co nejkratším směrem k novým pozicím nových výstražníků. Stávající výstražníky včetně závor a základů budou následně kompletně demontovány. Dále bude na základě výsledků výpočtu přejezdu, provedeno posunutí spínacích bodů pro dotčený železniční přejezd. První spínací bod se bude instalován v km 12,945 – spínací bod pro směr od Prahy-Řeporyje na zmíněný žel. přejezd. V daném km 12,945 se v současné době nachází i stávající spínací bod pro ovládání žel. přejezdu v km 12,395 (zast.

Zbuzany). Druhý spínací bod bude instalován v km 14,740 – spínací bod pro směr od Rudné u Prahy směrem na zmíněný přejezd. Toto vyplynulo z nových výpočtů přibližovacích úseků na základě posunutí již zmiňovaných výstražníků. Daný spínací bod bude tedy v rámci této stavby posunut do zmíněného km a následně k němu bude zhotovena nová kabelová trasa v délce cca 40m. Do této kabelové trasy bude následně uložen nový metalický kabel TCEKPFLEY 3P1,0, který bude na jedné straně ukončen v posunutém spínacím bodu a na straně druhé bude pomocí nové metalické spojky naspojován na stávající metalický kabel v km 14,700 (původní pozice spínacího bodu 2J-2).

Kabelizace

V rámci provozního souboru bude kabelizace provedena k novým výstražníkům. Pro napojení nových výstražníků bude provedena pokládka nových metalických kabelů TCEKPFLEY 3P1,0 pro ovládání výstražníků a pokládka nových silových kabelů CYKY 4x4 pro napájení pohonů závor. Dále bude pro napojení nového, respektive posunutého spínacího bodu 2J-2 z km 14,700 do km 14,740 provedena pokládka nového metalického kabelu TCEKPFLEY 3P1,0 pro napájení tohoto bodu. Zároveň upozorňujeme, že při zemních pracích v prostoru přejezdu se nachází kabelové trasy ve správě SŽDC, s.o. a ostatních organizací, viz. dokladová část. Tyto kabelové trasy musí být ochráněny před poškozením těžkou technikou např. obráceným betonovým žlabem. V blízkosti kabelů je nutné provádět práce ručně s maximální opatrností. Před zahájením zemních prací je nutné požádat o jejich vytýčení. Kabely budou uloženy ve volném terénu ve výkopu 35 x 80 s minimálním krytím 70 cm. Kabely uložené pod pozemní komunikací musí být uloženy v chráničkách s minimálním krytím 100cm. Kabely uložené pod železniční tratí musí být uloženy v chráničkách s vrchním krytím 150 cm pod plání. V místech křížení s příkopy bude kabelové vedení uloženo v chráničce s minimální hloubkou krytí pode dnem 1,0 m. V místech křížení s koryty toků u propustků bude kabelové vedení uloženo v chráničce s minimální hloubkou krytí pode dnem pročištěného toku 1,0 m. Při souběhu a křížení s inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy dle ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52. Kabelizace je vedena po pozemku SŽDC, s.o.

Napojení TO

V tomto PS není uvažováno ani se zřízením nového telefonního objektu a ani s úpravami či manipulací stávajícího telefonního objektu – ten se nachází na stávajícím laminátovém objektu v km 13,850.

Demontáže

V rámci stavby dojde k demontáži obou stávajících výstražníků včetně pohonů závor a břeven. Dále bude provedena demontáž stávajících základů výstražníků.

PS 05-23-01.1. Informační systém Jinočany

V současné době se v dané lokalitě nenachází žádný el. informační systém pro cestující.

Účelem tohoto projektu je

- instalace nových informačních tabulí s transreflexními LCD displeji s LED podsvícením na novém nástupišti včetně kabeláže a napájení
 - připojení nového informačního systému ke stávajícímu řídicímu PC, včetně úpravy stávajícího software
- Nově navržená nástupištní tabule bude oboustranná s hodinami v provedení samostatně stojící na vlastním nástupišti nové zastávky v Jinočanech. Tato informační tabule bude mít svůj samostatně jištěný přívod. Pro tento přívod bude zhotovena nová kabelová trasa, vedená od této tabule při hraně nástupiště směrem k novému přístřešku, umístěném na zmíněné zastávce.
- Dále bude kabelová trasa pokračovat okolo tohoto přístřešku směrem k nově navrženému přístupu na nástupiště.
- Následně bude tento přístup křížit a poté pokračovat v prostoru mezi hranou tohoto přístupu a hranou vlastního nástupiště směrem ke stávajícímu železničnímu přejezdu km 13,848.
- Tento přejezd, respektive místní komunikaci, bude následně křížit kolmo na osu komunikace.
- Vlastní křížení bude provedeno protlakem pod tímto silničním tělesem, kdy do protlaku bude následně zatažena jedna nová plastová chránička PE 160.

Od konce protlaku bude kabelová trasa dovedena k hraně nového RD, umístěného vpravo před železničním přejezdem.

Zde bude kabelová trasa ukončena.

Poté bude provedena pokládka dvou nových plastových trubek PE50, které budou vedeny právě touto kabelovou trasou.

Tyto trubky budou tedy vedeny od vlastní informační tabule, nacházející se na nástupišti, směrem k již zmíněnému RD, kdy budou v trase zataženy do již připravené chráničky v protlaku pod komunikací.

Obě tyto trubky budou následně dovedeny hraně nového RD, kde budou novým průvrtem zataženy dovnitř a ukončeny v místě, kde se bude nacházet zařízení, zajišťující přenos informací na informační panely a kde bude umístěn rozvaděč pro napájení zmíněné informační tabule (řešeno v rámci investiční akce spol. METROPROJEKT).

Po ukončení trubek bude provedeno zatažení dvou nových kabelů a to silového kabelu CYKY-J 3Cx2,5 do jedné z trubek – napájení informační tabule a datového kabelu FTP 4x2x0,5 do druhé trubky – datový přenos informací na informační tabuli.

Bude využito stávajícího řídicího PC v DK Beroun, ve kterém bude v rámci investiční akce spol.

METROPROJEKT upraven software. Bude využito stávající ovládací pracoviště v DK Beroun.

Vzhledem k tomu, že informační tabule jsou prvkem interoperability, je nutné zajistit splnění požadavků směrnice TSI 2008/164/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (TSI PRM). Displeje musí mít takovou velikost, aby zobrazovaly celé názvy jednotlivých stanic nebo slova hlášení. Každý název stanice nebo slova hlášení musí být zobrazeny po dobu nejméně 2 sekund. Bude-li použitý rolovací displej (buď horizontální, nebo vertikální), každé úplné slovo se musí zobrazit po dobu nejméně 2 sekund a rychlost horizontálního posouvání nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu. Jako zobrazovací jednotky informačních tabulí budou použity transreflexní LCD displeje s LED podsvícením. Velikost znaků musí být minimálně 40 mm.

Nástupiště

Na nástupišti bude instalována na volném prostranství ve vzdálenosti cca 5m od hrany přístřešku jedna dvoustranná informační tabule s hodinami. Tabule bude se zobrazením:

- Aktuální čas
- Druh vlaku
- Číslo vlaku
- Dopravce
- IDS
- Cílová stanice
- Směr jízdy
- Pravidelný odjezd
- Zpoždění

Informační tabule bude instalována pomocí samostatně stojící konstrukce, instalované na nástupišti.

Spodní hrana informačních tabulí bude ve výšce min 2 800 mm.

Komunikace mezi nově instalovanou informační tabulí a stávajícím PC bude řešena následně v rámci navazující investiční akce, kterou zpracovává společnost METROPROJEKT.

Informační zařízení bude automaticky ovládat i rozhlasovou ústřednu pro spouštění zvukových hlášení – řešeno v investiční akci, zpracovávané spol. METROPROJEKT.

Kabely budou uloženy v trubkách uložených v zemi. Kabel pro informační tabuli – datový kabel, bude veden odděleně od napájecího kabelu = každý kabel zatažen do samostatné trubky.

Napájení 3x230V pro informační systém bude provedeno z jednoho napájecího bodu z rozvaděče pro informační systém.

Ochrana před úrazem elektrickým proudem bude provedena automatickým odpojením od zdroje a proudovým chráničem dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 a ČSN 33 2000-4-41 ed.2/Z1 – prostory zvlášť nebezpečné.

06 - Rudná – zastávka

PS 06-11-01.1 PZS 16,410 Rudná město

Stávající stav

Přejezd v km 16,410 IČ P2220 se nachází na trati Praha Smíchov – Beroun Závodí, křižující silnici II. tř. č.605.

Traťová rychlost je 60km/h, zábrzdna vzdálenost 700m. Přejezd je v současné době vybaven čtyřmi stojany závor s celými břevely, překrývacími chodníky a dvěma stojany závor s polovičními závorami, překrývacími jednotlivé jízdní pruhy v daném směru. Přejezd je typu PZZ-K 3.kategorie se závorami polovičními. Zařízení je umístěno ve stávajícím reléovém domku vlevo před přejezdem ve směru staničení. Přejezd se nachází mezi vjezdovým návěstidlem NS (km16,240) a krajní výhybkou č. 20 v ŽST. Rudná u Prahy.

Technické řešení

Přejezd v km 16,410 IČ P2220 se nachází na trati Praha Smíchov – Beroun Závodí, křižující silnici II. tř. č.605.

Traťová rychlost je 60km/h, zábrzdna vzdálenost 700m. Přejezd je v současné době vybaven čtyřmi stojany závor s celými břevely, překrývacími chodníky a dvěma stojany závor s polovičními závorami, překrývacími jednotlivé jízdní pruhy v daném směru. Přejezd je typu PZZ-K 3.kategorie se závorami polovičními. Zařízení je umístěno ve stávajícím reléovém domku vlevo před přejezdem ve směru staničení. Přejezd se nachází mezi vjezdovým návěstidlem NS (km16,240) a krajní výhybkou č. 20 v ŽST. Rudná u Prahy.

Přemístění vjezdového návěstidla NS

Vlastní přemístění bude provedeno následovně – v navrženém km 16,240 bude zhotovena nová jáma pro betonový základ pro zmiňované návěstidlo. Poté bude provedeno umístění nového betonového základu pro návěstidlo. Následně bude provedena montáž nového návěstidla. Po dokončení těchto montážních prací bude provedena kompletní demontáž stávajícího návěstidla NS v km 16,290.

Kabelizace

V rámci tohoto provozního souboru nebude prováděna žádná nová kabelizace, bude případně provedena doplňující mechanická ochrana stávajících zabezpečovacích kabelů, položených v rámci předchozí stavby : „**Oprava SZZ a PZZ v úseku Čerčany – Praha Vršovice – Rudná u Prahy – Beroun; Kompletní údržba přejezdové zařízení světelné v km 16,410 trati Praha Smíchov – Beroun Závodí – výměna logiky ovládání a kabelizace**“ Upozorňujeme, že při zemních pracích v prostoru přejezdu se nachází kabelové trasy ve správě SŽDC, s.o. a ostatních organizací, viz. dokladová část. Tyto kabelové trasy musí být ochráněny před poškozením těžkou technikou např. obráceným betonovým žlabem. V blízkosti kabelů je nutné provádět práce ručně s maximální opatrností. Před zahájením zemních prací je nutné požádat o jejich vytyčení. Kabely jsou uloženy ve volném terénu ve výkopu 35 x 80 s minimálním krytím 70 cm. Kabely uložené pod pozemní komunikací jsou uloženy v chráničkách s minimálním krytím 100cm. Kabely uložené pod železniční tratí jsou uloženy v chráničkách s vrchním krytím 150 cm pod plání. V místech křížení s příkopy je kabelové vedení uloženo v chráničce z minimální hloubkou krytí pode dnem 1,0 m. V místech křížení s koryty toků u propustků je kabelové vedení uloženo v chráničce z minimální hloubkou krytí pode dnem pročištěného toku 1,0 m. Při souběhu a křížení s inženýrskými sítěmi musí být kabely uloženy dle ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52. Kabelizace je vedena po pozemku SŽDC, s.o..

Napojení TO

V tomto PS není uvažováno ani se zřízením nového telefonního objektu a ani s úpravami či manipulací stávajícího telefonního objektu – ten se nachází na stávajícím reléovém domku.

Demontáže

V rámci tohoto provozního souboru není uvažováno s demontážemi jakéhokoli stávajícího zařízení či kabelizace.

PS 06-23-01.1. Informační systém Rudná zastávka

Účelem tohoto projektu je

- instalace nových informačních tabulí s transreflexními LCD displeji s LED podsvícením na novém nástupišti včetně kabeláže a napájení
- připojení nového informačního systému ke stávajícímu řídicímu PC, včetně úpravy stávajícího software

4. Koncepce technického řešení informačního systému

Nově navržená nástupištní tabule bude oboustranná s hodinami v provedení samostatně stojící na vlastním nástupišti nové zastávky v Rudné. Tato informační tabule bude mít svůj samostatně jištěný přívod.

Pro tento přívod bude zhotovena nová kabelová trasa, vedená od této tabule při hraně nástupiště směrem k novému přístřešku, umístěném na zmíněné zastávce.

Dále bude kabelová trasa pokračovat okolo tohoto přístřešku směrem k nově navrženému přístupu na nástupiště.

Následně bude tento přístup křížit a poté pokračovat v prostoru mezi hranou tohoto přístupu a hranou vlastního nástupiště směrem ke stávajícímu železničnímu přejezdu až do km 16,394.

Zde bude kabelová trasa následně vedena přímo ke koleji, kterou bude následně křížit kolmo na osu koleje.

Vlastní křížení bude provedeno protlakem pod tímto drážním tělesem, kdy do protlaku bude následně zatažena jedna nová plastová chránička PE 160.

Od konce protlaku bude kabelová trasa dovedena k hraně nového RD, umístěného vlevo před železničním přejezdem.

Zde bude kabelová trasa ukončena.

Poté bude provedena pokládka dvou nových plastových trubek PE50, které budou vedeny právě touto kabelovou trasou.

Tyto trubky budou tedy vedeny od vlastní informační tabule, nacházející se na nástupišti, směrem k již zmíněnému RD, kdy budou v trase zataženy do již připravené chráničky v protlaku pod komunikací.

Obě tyto trubky budou následně dovedeny hraně nového RD, kde budou novým průvrtem zataženy dovnitř a ukončeny v místě, kde se bude nacházet zařízení, zajišťující přenos informací na informační panely a kde bude umístěn rozvaděč pro napájení zmíněné informační tabule (řešeno v rámci investiční akce spol. METROPROJEKT).

Po ukončení trubek bude provedeno zatažení dvou nových kabelů a to silového kabelu CYKY-J 3Cx2,5 do jedné z trubek – napájení informační tabule a datového kabelu FTP 4x2x0,5 do druhé trubky – datový přenos informací na informační tabuli.

Bude využito stávajícího řídicího PC v DK Beroun, ve kterém bude v rámci investiční akce spol.

METROPROJEKT upraven software. Bude využito stávající ovládací pracoviště v DK Beroun.

Vzhledem k tomu, že informační tabule jsou prvkem interoperability, je nutné zajistit splnění požadavků směrnice TSI 2008/164/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (TSI PRM). Displeje musí mít takovou velikost, aby zobrazovaly celé názvy jednotlivých stanic nebo slova hlášení. Každý název stanice nebo slova hlášení musí být zobrazeny po dobu nejméně 2 sekund.

Bude-li použitý rotovací displej (buď horizontální, nebo vertikální), každé úplné slovo se musí zobrazit po dobu nejméně 2 sekund a rychlost horizontálního posouvání nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu. Jako zobrazovací jednotky informačních tabulí budou použity transreflexní LCD displeje s LED podsvícením.

Velikost znaků musí být minimálně 40 mm.

Nástupiště

Na nástupišti bude instalována na volném prostranství ve vzdálenosti cca 5m od hrany přístřešku jedna dvoustranná informační tabule s hodinami. Tabule bude se zobrazením:

- Aktuální čas
- Druh vlaku
- Číslo vlaku
- Dopravce
- IDS
- Cílová stanice
- Směr jízdy
- Pravidelný odjezd
- Zpoždění

Informační tabule bude instalována pomocí samostatně stojící konstrukce, instalované na nástupišti. Spodní hrana informačních tabulí bude ve výšce min 2 800 mm.

Komunikace mezi nově instalovanou informační tabulí a stávajícím PC bude řešena následně v rámci navazující investiční akce, kterou zpracovává společnost METROPROJEKT.

Informační zařízení bude automaticky ovládat i rozhlasovou ústřednu pro spouštění zvukových hlášení – řešeno v investiční akci, zpracovávané spol. METROPROJEKT.

Kabely budou uloženy v trubkách uložených v zemi. Kabel pro informační tabuli – datový kabel, bude veden odděleně od napájecího kabelu = každý kabel zatažen do samostatné trubky.

Napájení 3x230V pro informační systém bude provedeno z jednoho napájecího bodu z rozvaděče pro informační systém.

Ochrana před úrazem elektrickým proudem bude provedena automatickým odpojením od zdroje a proudovým chráničem dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 a ČSN 33 2000-4-41 ed.2/Z1 – prostory zvlášť nebezpečné.

D. STAVEBNÍ ČÁST

Zásady návrhu všeobecně :

Na základě stanovených předběžných poloh zastávek bylo provedeno geodetické zaměření dotčené koleje a přilehlého okolí. Nástupiště byla umístěna na základě požadavků SŽDC a přilehlých měst a obcí. Zároveň byly navrženy přístupové komunikace k těmto nástupišťům. Byla navržena rekonstrukce koleje přilehlé k umístění zastávky, pokud byla zastávka umístěna v oblouku, tak dojde k rekonstrukci celého oblouku včetně přejezdů dotčených rekonstrukcí.

05 – Jinočany

Umístění zastávky

Dle přiložené situace je zřejmé umístění zastávky vpravo trati č. 173 Praha Smíchov-Rudná u Prahy-Beroun, v km 13,860 - 13,950 na okraji obce Jinočany v těsné blízkosti křížení žel. trati se silniční komunikací III/0057. V dotčené lokalitě se začalo s rozsáhlou výstavbou rodinných domů.

SO 05-30-01.1 Železniční svršek

Bude provedena rekonstrukce traťové koleje materiálem užitým S49 na betonových pražcích v délce 175m. Rozdělení pražců „d“. Součástí stavebního objektu je konečná úprava šterkového lože do profilu a zřízení bezстыkové koleje v souladu s předpisem ČD S3/2. Kolejové lože je navrženo šterkové, v min. tl. 0,35 m pod ložnou plochou bet. pražce. Rekonstrukce žel. svršku je navržena částečně v přímé a částečně v přechodnici s přilehlým obloukem $r=366\text{m}$ s plynulým napojením na stávající oblouk s převýšením. Směrové a výškové řešení bylo navrženo na rychlost 70km/h.

Tento SO byl převzat stavbou „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, která již byla realizována v červenci 2013.

SO 05-30-11.1 Železniční spodek

V místě zastávky na druhé straně koleje, bylo navrženo vsakovací žebro dl. 102m o rozměrech 1,4m/0,6m. Vsakovací žebro je navrženo z důvodu zlepšení odtokových poměrů v místě zastávky.

Výplň vsakovacího žebra:

ZÁSYP ŽEBRA Z DRCENÉHO KAMENIVA

GEOTEXTILIE NA STĚNÁCH A DNU ŽEBRA

Pro odvodnění místa za nástupištěm a vsakovacím žebrem je zde navržen levostranný příkop TZZ4 v dl. 46m. Zpevněný příkop se napojuje do prostoru stávajícího propustku v km 14,004. V místě propustku na vtoku, výtoku a uvnitř bude provedeno odstranění nánosů a přeprofilování svahů v objemu cca 50m³. Pro odvodnění pravé strany je navrženo vsakovací žebro dl.52m o rozměrech 0,5m-1,2m/0,6m. Tento SO byl převzat stavbou „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, která již byla realizována v červenci 2013.

SO 05-30-21.1 Nástupiště

Je navrženo nástupiště s použitím prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v délce 90m, plocha 237m². Šíře nástupiště je navržena 2,5 m s konstrukcí povrchu ze zámkové dlažby tl. 60mm. Zakončení tohoto povrchu je potom betonovým obrubníkem ABO 004 - 19. Spád nástupiště je jednostranný 2% se směrem vyspádování od koleje. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je v celé délce jednotná 1670 mm. Přístup na nástupiště je navržen pomocí přístupového chodníku se spádem 8% o ploše 55m², který se plynule napojuje na cyklostezku se smíšeným provozem. GPK koleje byla převzata z projektu "Oprava trati Rudná u Prahy - Beroun-Závodí, která již byla realizována. Vzdálenost nástupiště od osy koleje je 1,67m až do km 13,938, kde v přílehlé přechodnici je oblouk o poloměru menším než 1500m. Změna vzdálenosti z 1,67m na 1,68m bude provedena po 5mm na 4m. Hrana nástupiště bude tvořena nástupištěm prefabrikátem typu H, které budou ukládány do maltového lože na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 12/15, minimální tloušťky 100 mm. Podkladní beton bude uložen na šterkodrt' fr. 0-32 tl. 100mm. Prefabrikáty mají na rubové straně zabudovány úchyty pro manipulaci a pokládku. Jednotlivé bloky jsou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které jsou zašroubovány do ocelových vložek (hmoždinek) s vnitřním závitem M 16. Tyto vložky jsou zabetonovány na rubové straně v horní části svislé rubové plochy. Prefabrikáty nástupiště zídky je nutné zasypat propustnou, nenamrzavou zeminou. Je také nutné provést opatření k zabránění vyplavování drobných zrn ložné vrstvy zpevněné plochy tvořené z dlažebních bloků nebo desek a to překrytím svislé styčné spáry (natavením asfaltového pásu nebo překrytím plastovou fólií apod.), nebo jejím utěsněním pružným tmelem. Zabrání se tím případnému poklesu dlažebních bloků nebo desek v místě styků prefabrikátů. Z důvodu zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátu nástupiště zídky při provádění hutnění zásypu je vhodné provést ukotvení prefabrikátu s podkladním betonem pomocí kotevních hřebíků z betonářské výztuže ø 16mm délky 750mm, procházející přes podkladní beton do podloží v místě vytvořených 2ks otvorů v prefabrikátu nástupiště zídky.

Skladba nástupiště a přístupu na nástupiště:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m

KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m

ŠTĚRKODRT' FR. 0-32 tl. 0,15m

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

Boční hrana nástupiště na jeho začátku i konci bude tvořena zídka z palisády o ø200/1500 mm s vnitřní dutinou 0,075m pro osazení zábradlí. Palisáda bude osazena do 1/3 své výšky opěrkami z betonu C 30/37. Délka palisády je 2x 2,6m. Za rubem palisády bude osazena izolační fólie (plocha 4m²) s perforovanou drenážní trubicí délky 3m ve spodní části, která bude vyvedena na terén.

Do palisády bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m třímadlové (zábradlí kolmé na osu koleje bude městského typu - se svislou výplní). Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přílehlé plochy, neboť tvoří záložku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Sloupky zábradlí budou ukotveny do palisády s vnitřní dutinou vyplněnou

plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do palisády bude 2x1,7m. Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje je 2,5m za předpokladu dodržení ustanovení odstavce (7) vyhlášky č.177/1995 Sb.

Zábradlí bude rovněž po celé délce nástupiště s přerušením v místě přístupu a přístřešku. Je zde navrženo ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m třímadlové. Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří zarážku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Zábradlí bude osazeno do bet. patek \varnothing 0,3m C30/37-XC4, XF3. Celková délka tohoto zábradlí na nástupišti a přístupu na nástupiště je 103,95m.

Služební schůdky nebudou na konci a začátku nástupiště osazeny dle požadavku vzneseném na poradě. Lavičky, infotabule a 1kš je součástí SO přístřešku na nástupišti.

Úprava terénu za nástupištěm bude ve sklonu 1:1,5 a opatří se hydroosevem na ploše 75m².

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

Zábradlí

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

Požadovaná životnost vysoká

Zábradlí bude opatřeno protikorozní ochranou:

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

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

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

Protihlukové tvárnice na nástupištním prefabrikátu H130

Použití protihlukových tvárnice na prefabrikátech H tvořících hranu nástupiště je vzhledem k výsledkům akustické studie provedené v PD nutné. Dosažené výsledky jsou těsně pod hygienickými limity. V této hlukové studii není zahrnut vliv rozhlasu, který nebyl a není součástí této stavby (rozhlas je obsahem stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“). V dokladové části je vyjádření KHS středočeského kraje, která požaduje nejpozději ke kolaudaci předložení výsledků měření skutečných hladin akustického tlaku.

Chráničky

Z důvodu koordinace s projektem "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov (mimo) - Rudná u Prahy - Beroun (mimo)", který bude realizován později než tato dokumentace, budou v nástupišti umístěny korugované chráničky DN150 k osvětlovacím stožárkům na kterých bude umístěn budoucí rozhlas, dále korugované chráničky DN150 pro napojení informační LCD tabule a korugované chráničky DN150 v místě přechodu kabelových tras pod nástupištěm a přístupovým chodníkem, celkem se jedná o 3x5m + 1x5m +3x10m.

Signální pásy, varovné pásy, vodící linie

Varovný pás šíře 0,4m bude umístěn před vstupem na vozovku ve vzdálenosti 0,5m od kraje vozovky. Budou tvořeny dlažbou betonovou s výstupky barevně odlišenou (červená). Povrch musí být vnímavý bílou holí a nášlapem.

Varovný pás opticky a hmatově vnímavý šíře 0,4m bude umístěn 0,8m od hrany nástupiště v celé jeho délce. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu bude tvořen podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo tvaru trapézu. Vizuální kontrast bude proveden žlutým pruhem RAL 6200 šířky 0,15m (vyznačí se část vodící linie blíže k nástupní hraně).

Signální pásy šíře 0,8m budou umístěny tak, aby označovali odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu. Budou tvořeny dlažbou betonovou s výstupky barevně odlišenou. Povrch musí být vnímavý bílou holí a nášlapem. Signální pás u přístřešku pro cestující bude umístěn ve vzdálenosti 0,8m od tohoto přístřešku.

Přesné umístění signálních pásů, varovných pásů a vodících linií je obsaženo ve výkresové části dokumentace.

Výstroj trati

V místě nástupiště budou osazeny tyto návěsti dle příslušných předpisů

Návěst konec nástupiště NA SAMOSTATNÉ TABULY do bet. patky 2x (umístění na začátku nástupiště v km 13,860 a na konci nástupiště v km 13,950)

Návěst vlak se blíží k zastávce NA OCELOVÉ KONSTRUKCI DO BET. PATEK 2x (umístění vpravo trati v km 13,160 a umístění vlevo trati -ve směru staničení- v km 14,650)

SO 05-32-21.1 Přístřešek na nástupišti

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

SO 05-32-41.1 Orientační systém

Návrh stavebního objektu zahrnuje prvky orientačního systému na nástupišti. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Prvky umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu (ne lamely!!!) budou mít text i piktogramy bílé na modré podkladové fólii. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupiště. Ocelové konstrukce (dále jen OK) pro prvky informačního zařízení budou pozinkované. Betonové základy budou zhotoveny z betonu C 30/37- XC4, XF3 (C2,F.2) C1 1,0 – D_{max} . 32-S1 a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK. Spodní hrana základových patek bude uložena v nezámrazné hloubce. Horní úroveň základových patek, je nutno upravit dle místních podmínek, tak aby vyčnívala 50mm nad terén resp. povrch svahu. Povrch bude u stojek OK střechovitě vyspádován plastbetonem pro odtok vody. Vzhledem k výskytu inženýrských sítí je nutno před zahájením výkopových prací vytýčit jejich trasu.

SO 05-33-60.1 Osvětlení zastávky

Na nezastřešené části nástupiště budou osazeny sklopné osvětlovací stožárky 5,5 m (6x) osazené na typizované betonové základy se svítidly 1x70W. Napájení a ovládání osvětlení zastávky se předpokládá z nového rozvaděče RE + RO1, který bude součástí pilíře s přípojkovou (HDS osazené pojistkami 3 x 40A) a elektroměrovou skříní. Z rozvaděče bude zároveň kabelem CYKY-J 3x6 napájen přejezd (samostatně odměřen SSŽE). Ovládání VO bude umožňovat začleněno do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude plně automatické – soumrakový spínač, spínací hodiny, s možností dálkového dohledu a ovládání z pracoviště dálkové obsluhy. Za nástupištěm a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40x80 v chrániče Kopoflex pr.50mm v pískovém lóži a s výstražnou fólií. Napájení stožárků bude kabelem CYKY-J 5x4 mm² se současně položeným zemnicím drátem FeZn 10 mm². Z nového rozvaděče bude zároveň napájeno osvětlení přístřešku, vývod pro označovač jízdenek (měřeno SSŽE) a vývod pro LCD panel dle výkresové části dokumentace.

Osvětlovací stožárky:

Provedení osvětlovacích stožárků musí odpovídat TKP (ocelový s protikorozní ochranou žárovým zinkováním), bez dvírek (z důvodu neoprávněného vstupu), přístup ke svorkovnici umožněn až po sklopení stožárku. Bude provedeno očíslování stožárků samolepkami ve směru staničení v provedení dle Předpisu SŽDC E11 v platném znění. Základy musí být provedeny v souladu s požadavky výrobce s ohledem na únosnost zeminy. Pro základy je nutné použít beton, pro jehož kvalitu platí kapitola 17 TKP.

SO 05-33-61.1 Přípojka NN

Pro napájení zastávky bude vybudována nová přípojka NN kabelem CYKY-J 4x25 mm² ze stávající stávající kabelové skříně ČEZ na pozemku 587/3 kterou bude třeba nahradit větší skříní pro možnost nového připojení. Přípojka bude ukončena v pilíři v přípojkové skříní (HDS) osazené pojistkami 40A v blízkosti zastávky spolu s měřením pro odběr SŽDC. V chodníku a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40x80 v chrániče pr.50mm v pískovém lóži a s výstražnou fólií. Pod komunikací budou kabely uloženy v hloubce 1,2m v pevné chrániče o pr. 100 mm.

Neželezniční část

SO 05-30-81.2 Cyklostezka se smíšeným provozem

Na základě požadavků středočeského kraje bude k zastávce navržena cyklostezka se smíšeným provozem v délce 25m, která propojí budoucí cyklostezku „Obytného souboru Jinočany – západ“ s novou zastávkou. Šíře cyklostezky se smíšeným provozem je navržena 2,35 m. Cyklostezka se smíšeným provozem bude osvětlena nově navrženými osvětlovacími stožáry.

Skladba cyklostezky:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m

KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m

ŠTĚRKODRŤ FR. 0-32 tl. 0,15m

SO 05-30-82.2 Přístřešek na kola

Na základě požadavků středočeského kraje je u zastávky umístěn přístřešek na kola v souvislosti s plánovanou cyklostezkou, která povede v blízkosti nově navržené zastávky. Přístřešek na kola bude mít kapacitu 10 míst. Konstrukce přístřešku bude z ocelových jaklových profilů, oblouková střecha z trapézového plechu. Pod přístřeškem bude umístěno pět oboustranných stojanů na kola výšky 0,885m/ délky 0,965m/ šířky 0,05m lichoběžníkového tvaru s gumovým opěrníkem.

SO 05-30-83.2 Autobusové zastávky

Komunikace přilehlá k nástupní hraně zastávky bude mít šířku 2,50 m příčný sklon 2 % směrem k zálivu. Zastávkový záliv je ve sklonu 2,5% směrem k silnici. Výškové řešení vychází a respektuje stávající pozemní komunikaci. Podélný sklon respektuje požadavky na maximální podélný sklon komunikací pro pěší a je navržen 4,2% a 2%. Podrobně viz výkresová část této dokumentace.

Zastávka bude ohraničena obrubníky. Silniční obrubník H25 bude plynule navazovat na stávající komunikaci a dále bude plynule navazovat na obrubník HK 400/290/1000. Bezbariérový obrubník bude v celé délce nástupní hrany 13m. Na druhé straně bude obrubník ABO 004-19 a bude uložen do betonového lože C 16/20.

Skladba komunikace přilehlá k nástupní hraně zastávky :

Dlažba zámková (barva šedá) tl. 0,06 m

Kladelcí vrstva fr. 4-8 tl. 0,04 m

Štěrkodrt' fr. 0-32 tl. 0,15 m

Skladba zastávkového zálivu:

CB III tl. 0,22 m

OKJ II tl. 0,03 m

MZK tl. 0,18 m

ŠD tl. 0,18 m

Vybavení autobusové zastávky :

Autobusová zastávka bude vybavena dopravními značkami. Autobusová zastávka bude vybavena signálním pásem umístěným 0,8m od dopravní značky IJ04c. Dále bude po celé délce nástupní hrany kontrastní pás 0,3m (barvy červené) od vnitřního kraje obrubníku (bezpečnostní odstup 0,5m od nástupní hrany). Autobusová zastávka bude dále vybavena zastávkovým přístřeškem a odpadkovým košem.

Dopravní značka IJ04c bude umístěna na začátku autobusové zastávky 0,6m od nástupní hrany. Vodorovná dopravní značka V11a bude umístěna v celé délce nástupní hrany 17m.

Odvodnění :

Odvodnění zastávky bude zajištěno příčným spádem komunikace 2 % a spádem zálivu 2,5 % směrem ke stávající pozemní komunikaci. Rovněž bylo pod zálivem vybudováno převedení příkopů před zastávkou pomocí trubky DN 400. Trubka bude na výtoku a vtoku seříznuta dle sklonu svahu a přilehlý svah bude odlážděn kamennou dlažbou. Trubka bude v celé délce uložena na pokladní beton C12/15 tl.100mm, který bude uložen na podsyp ze štěrkodrti tl.50mm a bude obetonována bet. C16/20 tl 100mm. Na vtoku i výtoku budou upraveny stávající příkopy. Tento stavební objekt řeší kompletně obec Jinočany.

SO 05-30-84.2 Přístup k autobusovým zastávkám

Pro přístup k nově navrženým autobusovým zastávkám jsou navrženy přístupové chodníky o ploše 135m². Šíře chodníku bude 2m, spád chodníku 2% do vozovky. Chodníky, zastávky a zálivy jsou koordinovány s rekonstrukcí silnice III/0057, která je řešena v projektu „Obytný soubor Jinočany – západ“. V místě přechodu se sníží výška obrubníku vůči silnici na 2cm (bezbariérový přechod) a zároveň se provede signální pás šíře 0,8m kolmý na varovný pás šíře 0,4m. Okraj nájezdu a signální pás musí být vyznačen výrazně odlišnou strukturou a charakterem povrchu.

Skladba chodníků:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m

KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m

ŠTĚRKODRT' FR. 0-32 tl. 0,15m

V místě nově navrženého přechodu pro chodce budou umístěny svislé dopravní značky:

IJ04c Zastávka autobusu 2x

IP06 Přechod pro chodce 2x

a vodorovná dopravní značka:

V07 Přechod pro chodce

Tento stavební objekt řeší byl zrušen, jelikož nemohl být financován z ROP.

SO 05-33-60.2 Veřejné osvětlení

Podél části cyklostezky (před budovanou zastávkou) budou osazeny bezpaticové pozinkované osvětlovací stožáry 11 m (2x) s výložníky osazené na typizované betonové základy se svítidly SHC 1x150W. Napájení veřejného osvětlení se předpokládá z rozvodů SŽDC (rozvaděč R01 na zastávce s podružným měřením SŽE) přes nově vybudovaný rozvaděč RVO (jeho část), vedle R01. Kabel je navržen s výkonovou rezervou pro případné další doplnění osvětlení cyklostezky Ovládání VO bude automatické s fotobuňkou a časovým spínáním v rozvaděči RVO, případně po projednání se SŽDC s.o. možno dálkově ze systému DD TS ŽDC. Kabely k osvětlovacím stožárům budou uloženy ve výkopu 40x80 v pískovém loži a s výstražnou fólií. Pod komunikací budou kabely uloženy v hloubce 1,2m v pevné chrániče. Napájení stožárků bude kabelem CYKY-J 4x10 mm² se současně položeným zemnicím drátem FeZn 10 mm².

06 - Rudná – zastávka**Umístění zastávky**

Dle přiložené situace je zřejmé umístění zastávky vpravo trati č. 173 Praha Smíchov-Rudná u Prahy-Beroun v km 16,297 - 16,387 v centru města Rudná u Prahy. Situování zastávky je v těsné blízkosti stávajícího žel. přejezdu (křížení komunikace II/605 s železniční tratí).

SO 06-30-01.1 Železniční svršek

Bude provedena rekonstrukce traťové koleje materiálem užitým S49 na betonových pražcích v délce 275m. Rozdělení pražců „d“.

Součástí stavebního objektu je konečná úprava šterkového lože do profilu a zřízení bezстыkové koleje v souladu s předpisem ČD S3/2. Pražcové kotvy na každém 3 pražci. Kolejové lože je navrženo šterkové, v min. tl. 0,35 m pod ložnou plochou bet. pražce.

Stávající oblouk $r=270m$ neumožňoval výstavbu nástupiště. Proto byl navržen oblouk o $r=303m$, $n=8,01V$, $L_k=51m$. Zároveň bylo i sníženo převýšení z 118 na 91mm. Směrové a výškové řešení bylo navrženo na rychlost 70km/h. Z důvodu výškového řešení bylo nutné rekonstruovat i přilehlý přejezd. Tento SO byl převzat stavbou „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, která již byla realizována v červenci 2013.

SO 06-30-11.1 Železniční spodek

Z důvodu rekonstrukce koleje bude zasáhnuo do konstrukce stávajícího přejezdu. Přejezd bude rekonstruován. V místě přejezdu bude provedeno ZKPP 5m+5m na obě strany. ZKPP je navrženo na $E_{pl}=60MPa$. Celková plocha ZKPP je 210m².

Skladba ZKPP:

ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0.20 m

VÁPENNÁ STABILIZACE tl. 0.30 m

V místě zastávky na druhé straně koleje, byl navržen trativod dl. 133m DN 150na začátku a DN 200 na konci. Trativod zároveň odvodňuje i ZKPP přejezdu. Trativod je vyústěn monolitickou betonovou výústí do stávající vodoteče. Šachty (5ks) jsou navrženy plastové DN 400.

Trativod je navržen z důvodu zlepšení odtokových poměrů v místě zastávky.

Na straně nástupiště byl potom stávající příkop zatrubněn v dl. 95,1m, trubka DN 400. Trubka bude uložena na podkladní beton C12/15- $XC1, XF1$ min. tl. 100mm uložený na podsyp ze šterkodrti min. tl. 50mm a obetonována C16/20- $XC1, XF1$ min. tl.100mm. Vtok a výtok trubky bude seříznut dle sklonu svahu a bude osazen dlažbou z lomového kamene do bet. lože. V současné době je příkop zaústěn do stávajícího propustku pod silnicí, který ale nemá žádný odtok. Proto navrhujeme zatrubnění příkopu pod silnicí v dl. 34m, trubka DN 400. Výtok bude do stávající vodoteče a bude osazen dlažbou z lomového kamene do bet. lože. Úsek mezi zatrubněnými příkopy bude zpevněn pomocí příkopových tvárnic TZZ4 v dl. 8,7m. Tvárnicemi TZZ4 se zpevní i příkop na začátku nástupiště v dl. 9m a zároveň se plynule napojí nezpevněným příkopem dl. 76m na stávající příkop.

Tento SO byl převzat stavbou „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, která již byla realizována v červenci 2013.

SO 06-30-31.1 Železniční přejezd

Stávající přejezd je šikmý s úhlem křížení cca 62g, konstrukce je tvořena ocelopryžovou konstrukcí. Nově navrženou konstrukcí je přejezdová celopryžová konstrukce včetně závěrných zídek. Celková šířka železničního přejezdu v ose koleje je 22.8m. Za vnějšími přejezdovými panely je navržena rekonstrukce komunikace ještě cca 17 m od osy koleje na obě strany.

Skladba vozovky:

AKM I 40mm
ABVH I. 80mm
OK I. 110mm
MZK 200mm
ŠD 150mm

Plocha úpravy vozovky je 445m². Napojení nové konstrukce se provede plynule. Stávající chodníky na obou stranách přejezdu budou rekonstruovány. Plocha chodníků k rekonstrukci je 76m².

Skladba chodníku:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m
KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m
ŠTĚRKODRŤ FR. 0-32 tl. 0,15m

Tento SO byl převzat stavbou „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, která již byla realizována v červenci 2013.

SO 06-30-21.1 Nástupiště

Je navrženo nástupiště s použitím prefabrikátů typu H s protihlukovou tvárnici s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v délce 90m, plocha 243m². Šíře nástupiště je navržena 2,5 m s konstrukcí povrchu ze zámkové dlažby tl. 60mm. Zakončení tohoto povrchu je potom betonovým obrubníkem ABO 004 - 19. Spád nástupiště je jednostranný 2% se směrem vyspádování od koleje. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je v celé délce jednotná 1680 mm. Přístup na nástupiště je navržen pomocí přístupového chodníku se spádem 8% o ploše 36m², který se plynule napojuje na cyklostezku se smíšeným provozem. GPK koleje byla převzata z projektu "Oprava trati Rudná u Prahy - Beroun-Závodí", která již byla realizována.

Vzdálenost nástupiště od osy koleje je 1,68m v celé délce nástupiště. Hrana nástupiště bude tvořena nástupištěním prefabrikátem typu H, které budou ukládány do maltového lože na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 12/15, minimální tloušťky 100 mm. Prefabrikáty mají na rubové straně zabudovány úchyty pro manipulaci a pokládku. Jednotlivé bloky jsou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které jsou zašroubovány do ocelových vložek (hmoždinek) s vnitřním závitem M 16. Tyto vložky jsou zabetonovány na rubové straně v horní části svislé rubové plochy. Prefabrikáty nástupištěních zídek je nutné zasypat propustnou, nenamrzavou zeminou. Je také nutné provést opatření k zabránění vyplavování drobných zrn ložné vrstvy zpevněné plochy tvořené z dlažebních bloků nebo desek a to překrytím svislé styčné spáry (natavením asfaltového pásu nebo překrytím plastovou fólií apod.), nebo jejím utěsněním pružným tmelem. Zabráni se tím případnému poklesu dlažebních bloků nebo desek v místě styků prefabrikátů. Z důvodu zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátu nástupištěních zídek při provádění hutnění zásypu je vhodné provést ukotvení prefabrikátu s podkladním betonem pomocí kotevních hřebíků z betonářské výztuže \varnothing 16mm délky 750mm, procházející přes podkladní beton do podloží v místě vytvořených 2ks otvorů v prefabrikátu nástupištěních zídek.

Skladba nástupiště a přístupu na nástupiště:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m
KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m
ŠTĚRKODRŤ FR. 0-32 tl. 0,15m
ZHUTNĚNÝ NENAMRZAVÝ MATERIÁL $I_d=0.80$ 100%PS, HUTNIT PO MAX 0.25m

Boční hrana nástupiště na začátku bude tvořena zídka o rozměrech 3,07m/2,5m/0,4m (d./v./š. v hlavě) a na konci bude rovněž tvořena zídka o rozměrech 5,2m/2,5m/0,4m (rozvinutá d./v./š. v hlavě). Obě zídky budou z konstrukčního betonu třídy C30/37-XC4, XF2, který bude vyztužený konstrukčně pruty betonářské výztuže z ocele B500 (ocel zn. 10 505 a síť KARI). Rub zídek se navrhuje natřít 1x penetračním asfaltovým nátěrem a 2x asfaltovým izolačním nátěrem. Vnější líc zídky bude proveden ve sklonu cca 20:1. Minimální hloubka základové spáry je 0,80 m pod upraveným terénem. Ve spodní části zídek bude výtok zatrubněného příkopu. Geologický průzkum nebyl proveden. Předpokládá se prostředí ulehklých až středně ulehklých štěrků zahliněných třídy G4, předpokládá se, že podzemní voda neovlivňuje základovou spáru. Zídky jsou zatíženy zemním tlakem a tlakem od přitížení na povrchu plochy nástupiště za rubem zídky. Toto přitížení je uvažováno podle EC1 (kategorie plochy C5) charakteristickou hodnotou celoplošného zatížení $q_k = 5,00 \text{ kN/m}^2$ (koresponduje se zatížením podle ČSN 73 6203). Charakteristické zatížení na zábradlí je uvažováno hodnotou 1,0 kN/m. V případě požadavku na vodorovné zatížení zábradlí podle kategorie C5 – tabulka 6.12(CZ) v EC1, bude tato případná změna řešena v rámci realizační dokumentace. Zídky jsou posouzeny podle EN 1997-1 (EC7), a to podle Návrhového přístupu 3. Dimenzování betonového průřezu zídek je provedeno podle EN 1992-1-1 (EC2), zídky vyhovují jako konstrukce z prostého betonu.

Do zídek bude osazeno ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m třímadlové (zábradlí kolmé na osu koleje bude městského typu- se svislou výplní). Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří zarážku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Sloupky zábradlí budou ukotveny do kapes vyplněné plastbetonem. Celková délka zábradlí osazeného do zídek bude 1x2,26m a 1x4,15m. Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje je 2,5m za předpokladu dodržení ustanovení odstavce (7) vyhlášky č.177/1995 Sb.

Zábradlí bude rovněž po celé délce nástupiště s přerušením v místě přístupu a přístřešku. Je zde navrženo ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1m třímadlové. Spodní podélná trubka bude umístěna maximálně ve výšce 0,10 až 0,25 m nad povrchem přilehlé plochy, neboť tvoří zarážku pro bílou hůl podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Zábradlí bude osazeno do bet. patek $\varnothing 0,3\text{m}$ C30/37-XC4, XF3. Celková délka tohoto zábradlí na nástupišti a přístupu na nástupiště je 99,56m.

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

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

Úprava terénu za nástupišťem bude ve sklonu 1:1,5 a opatří se hydroosevem na ploše 170m².

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

Na začátku nástupiště jsou navrženy schody pro připojení na nový chodník. Schodiště je tvořeno čtyřmi stupni. Schodišťový stupeň má šířku 0,32m a výšku 0,16m. Šíře schodiště je 1,6m. Schodiště bude tvořeno palisádou osazenou do betonového lože. Nášlapná část schodu bude opatřena protiskluzovou mrazuvzdornou dlažbou dle ČSN 73 4130. Nášlapná vrstva pochozí plochy schodiště musí mít součinitel smykového tření nejméně 0,5. Při předním okraji schodišťového stupně do vzdálenosti 40mm od hrany musí protiskluzová úprava splňovat součinitel smykového tření nejméně 0,6. Schodiště je opatřeno třímadlovým zábradlím z obou stran s přesahem min.0,15m (více viz. výkres zábradlí a příčné řezy).

Zábradlí

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

Požadovaná životnost vysoká

Zábradlí bude opatřeno protikorozi ochranou:

- otryskání povrchu na SA 3 (dle ČSN ISO 8501 – 1)
- metalizace slitinou Zn 85% - AL 15% (např. – Zinacor 850)
- na min. tl. 120 μm (dle ČSN EN 22063)
- penetrační nátěr tl. 40 μm na bázi epoxidové pryskyřice
- mezivrstva tl 100 μm na bázi vysokosušivých nátěrových hmot

- vrchní polyuretanový nátěr tl. 280 μm – bude proveden v jednotném odstínu RAL 7033
- ocel zn. 10 505
- materiál tr. 60/3mm a 22/2,6mm
- Maximální délka dilatačního bloku zábradlí je 6000mm
- sváry tr. budou o mocnosti 3mm
- zábradlí bude vsazováno do bet. patek z betonu C30/37-XC4, XF3

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

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

Zábradelní zarážka není požadována.

Protihlukové tvárnice na nástupištním prefabrikátu H130

Použití protihlukových tvárnice na prefabrikátech H tvořících hranu nástupiště je vzhledem k výsledkům akustické studie provedené v PD nutné. Dosažené výsledky jsou těsně pod hygienickými limity. V této hlukové studii není zahrnut vliv rozhlasu, který nebyl a není součástí této stavby (rozhlas je obsahem stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“). V dokladové části je vyjádření KHS středočeského kraje, která požaduje nejpozději ke kolaudaci předložení výsledků měření skutečných hladin akustického tlaku.

Chráničky

Z důvodu koordinace s projektem "Rekonstrukce trati Praha-Smíchov (mimo) - Rudná u Prahy - Beroun (mimo)", který bude realizován později než tato dokumentace, budou v nástupišti umístěny korugované chráničky DN150 k osvětlovacím stožárkům na kterých bude umístěn budoucí rozhlas, dále korugované chráničky DN150 pro napojení informační LCD tabule, korugované chráničky DN150 pro napojení na kamerový systém a korugované chráničky DN150 v místě přechodu kabelových tras pod nástupištěm a přístupovým chodníkem, celkem se jedná o 2x5m + 1x3m + 2x3m + 3x9m.

Signální pásy, varovné pásy, vodící linie

Nástupní a výstupní schod bude kontrastně označen žlutou barvou šířky 0,1m po celé délce schodu ve vzdálenosti 0,05m od hrany schodu.

Varovný pás opticky a hmatově vnímatelný šíře 0,4m bude umístěn 0,8m od hrany nástupiště v celé jeho délce. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu bude tvořen podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo tvaru trapézu. Vizuální kontrast bude proveden žlutým pruhem RAL 6200 šířky 0,15m (vyznačí se část vodící linie blíže k nástupní hraně).

Signální pásy šíře 0,8m budou umístěny tak, aby označovali odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu. Budou tvořeny dlažbou betonovou s výstupky barevně odlišenou. Povrch musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem.

Přesné umístění signálních pasů, varovných pasů a vodících linií je obsaženo ve výkresové části dokumentace.

Odvodnění

Na začátku příkopu bude provedeno plynulé napojení na stávající příkop v délce 17m (nezpevněným příkopem) + 10m zpevněného příkopu TZZ4. Na straně nástupiště bude stávající příkop zatrubněn v dl. 91,27m, trubka DN 400. Trubka bude uložena na podkladní beton C12/15-XC1, XF1 min. tl. 50mm uložený na podsyp ze šterkodrti min. tl. 50mm a obetonována C16/20-XC1, XF1 min. tl. 100mm. Za vyústěním zatrubněného příkopu je potom navržen příkop zpevněný pomocí příkopových tvárnice TZZ4 v dl. 12,6m. Na konci příkopu je provedena koordinace s "Oprava trati Rudná u Prahy - Beroun-Závodí" a bude zde napojen náš návrh odvodnění na odvodnění řešené ve stavbě "Oprava trati Rudná u Prahy - Beroun-Závodí".

Výstroj trati

V místě nástupiště budou osazeny tyto návěsti dle příslušných předpisů

Návěst konec nástupiště NA SAMOSTATNÉ TABULY do bet. patky 2x (umístění na začátku nástupiště v km 16,297 a na konci nástupiště v km 16,387)

Návěst vlak se blíží k zastávce NA OCELOVÉ KONSTRUKCI DO BET. PATEK 2x (umístění vpravo trati v km 15,597 a umístění vlevo trati -ve směru staničení- v km 17,087)

SO 06-32-21.1 Přístřešek na nástupišti

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

SO 06-32-41.1 Orientační systém

Návrh stavebního objektu zahrnuje prvky orientačního systému na nástupišti. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Prvky umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu (ne lamely!!!) budou mít text i piktogramy bílé na modré podkladové fólii. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce (dále jen OK) pro prvky informačního zařízení budou pozinkované. Betonové základy budou zhotoveny z betonu C 30/37-XC4, XF3 (C2,F.2) Cl 1,0 – D_{max}. 32-S1 a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK. Spodní hrana základových patek bude uložena v nezámrazné hloubce. Horní úroveň základových patek, je nutno upravit dle místních podmínek, tak aby vyčnívala 50mm nad terén resp. povrch svahu. Povrch bude u stojek OK střechovitě vypádován plastbetonem pro odtok vody. Vzhledem k výskytu inženýrských sítí je nutno před zahájením výkopových prací vytýčit jejich trasu.

SO 06-33-60.1 Osvětlení zastávky

Na nezastřešené části nástupiště budou osazeny sklopné osvětlovací stožárky 5,5 m (6x) osazené na typizované betonové základy se svítidly 1x70W. Napájení a ovládání osvětlení zastávky se předpokládá z nového rozvaděče RE + RO1. Ovládání VO bude umožňovat začleněno do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude plně automatické – soumrakový spínač, spínací hodiny, s možností dálkového dohledu a ovládání z pracoviště dálkové obsluhy. Za nástupišťem a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40x80 v chrániče Kopoflex pr.50mm v pískovém lóži a s výstražnou fólií. Napájení stožárků bude kabelem CYKY-J 5x4 mm² se současně položeným zemnicím drátem FeZn 10 mm². Z nového rozvaděče bude zároveň napájeno osvětlení přístřešku, vývod pro označovač jízdenek (měřeno SSŽE) a vývod pro LCD panel dle výkresové části dokumentace.

Osvětlovací stožárky:

Provedení osvětlovacích stožárků musí odpovídat TKP (ocelový s protikorozií ochranou žárovým zinkováním), bez dvírek (z důvodu neoprávněného vstupu), přístup ke svorkovnici umožněn až po sklopení stožárku. Bude provedeno očíslování stožárků samolepkami ve směru staničení v provedení dle

Předpisu SŽDC E11 v platném znění. Základy musí být provedeny v souladu s požadavky výrobce s ohledem na únosnost zeminy. Pro základy je nutné použít beton, pro jehož kvalitu platí kapitola 17 TKP.

SO 06-33-61.1 Přípojka NN

Pro napájení zastávky bude vybudována nová přípojka NN kabelem CYKY-J 4x16 mm² na komunikaci pozemku 516 ul. Husova. Jde o realizovaný svod ze vzdušného vedení. Z důvodu obsazenosti bude třeba realizovat nový pilíř s novou přípojkovou skříní (HDS) osazené pojistkami 40A, a v místě odběru novou elektroměrovou skřín pro nové odběrné místo SŽDC. Přípojka bude ukončena rozvaděči RE+RO1 v blízkosti zastávky spolu s měřením pro odběr SŽDC. V chodníku a v terénu budou kabely uloženy ve výkopu 40x80 v chrániče pr.50mm v pískovém lóži a s výstražnou fólií.

Neželezniční část

SO 06-30-81.2 Cyklostezka se smíšeným provozem

Na základě požadavků středočeského kraje bude k zastávce navržena cyklostezka se smíšeným provozem v délce 144,15m. Šíře cyklostezky se smíšeným provozem je navržena 2 m.

Skladba cyklostezky:

DLAŽBA ZÁMKOVÁ tl. 0,06m

KLADECÍ VRSTVA tl. 0,04m

ŠTĚRKODRŤ FR. 0-32 tl. 0,15m

Ústí nad Labem, červen 2013

Vypracoval: Michal Černý