

Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis: _____ Datum: _____	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Plzeň	
Adresa:	Sušická 1168/23, Plzeň 326 00	

Zhotovitel stavby:	SAGASTA s.r.o.			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Zhotovitel objektu:	SAGASTA s.r.o.			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Emil Špaček	Ing. Petr Burda	Ing. Emil Špaček	Ing. Petr Burda	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce nástupiště zast. Pernolec na trati Domažlice - Planá	Označení (S-kód): S632000081
		Označení zhotovitele: 120095
Název části:	Stavební výkresy	Označení části: D
Název objektu:	Pernolec, nástupiště	Označení objektu/komplexu: SO 201
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy: 1
Název dílčí části přílohy:		Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Plzeňský	Pernolec [618586]	
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:
DUSP	05/2021	A4
	Měřítko:	
	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:

[Prostor pro další informace]

„Rekonstrukce nástupiště zast. Pernolec na trati Domažlice – Planá“

ZAST. Pernolec

SO 201 nástupiště Pernolec

Technická zpráva

Obsah:

s1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Základní technické údaje o stavbě	4
3.	Seznam výchozích podkladů	5
4.	Související PS a SO.....	8
5.	Současný stav	9
6.	Navržené řešení	9
6.1.	Konstrukce nástupišť	9
6.2.	Ukončení nástupišť	11
6.3.	Přístřešek pro cestující s technologickým objektem	11
6.3.1.	Technické řešení	11
6.3.2.	Kotvení	12
6.3.3.	Odvodnění	12
6.3.4.	Střešní krytina.....	13
6.3.5.	Opláštění.....	13
6.3.6.	Ochrana proti korozi	13
6.3.7.	Barevné řešení	14
6.3.8.	Výpis prvků mobiliáře	15
6.4.	Zábradlí	17
6.5.	Odvodnění nástupiště.....	17
6.6.	Mobiliář.....	17
7.	Orientační systém.....	17
8.	Vytyčení	18
9.	Vliv na životní prostředí.....	19
10.	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	19
11.	Závěr.....	20



1. Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce nástupiště zast. Pernolec na trati Domažlice – Planá“
Stavební objekt	SO 201 nástupiště Pernolec
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného územního a stavebního povolení (DUSP)
Datum zpracování:	05/2021
Místo stavby:	Železniční zastávka Pernolec
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Tachov
Obce s rozšířenou působností:	Tachov
Pověřený obecní úřad:	Částkov
Katastrální území:	Pernolec
Charakter:	Dopravní liniová stavba pro železnici, rekonstrukce nástupiště
Zadavatel dokumentace:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 1168/23, Plzeň 326 00
Hlavní inženýr stavby:	Miroslav Úlovec
Zpracovatel dokumentace:	SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Praha 4, IČ: 45274517, DIČ CZ 45274517
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Emil Špaček, autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb
Projektant:	Ing. Petr Burda



2. Základní technické údaje o stavbě

Železniční zastávka Pernolec je umístěna na trati Domažlice – Planá. Rekonstrukce zahrnuje novou výstavbu nástupiště Pernolec a zřízení nového přístřešku pro cestující. Dále se zřídí přístupový chodník k nástupišti od stezky pro pěší na parcele č.1957/2 k.ú. Pernolec. V rekonstrukci bude zahrnuto i vystavění osvětlení. Nástupiště bude provedeno v délce 60 m.

Stavba přinese zvýšení komfortu pro cestující z/do této stanice.

Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní drážní pozemky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

Tato projektová dokumentace je navržena v souladu se zadávacími podmínkami. Po realizaci stavby bude řešený úsek vyhovovat průjezdnému průřezu Z-GC dle ČSN 73 6320 „Průjezdné průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu“ a směrnice SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“.



3. Seznam výchozích podkladů

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Smluvní podklady

- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- zadávací dokumentace (ZTP)

Právní dokumenty a technické předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhláška č. 173/95 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění
- ČSN 73 4959 – Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360 — 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha
- ČSN 73 6360 — 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- SŽ S3 železniční svršek



- SŽ S3/2 Bezstyková kolej
- SŽ S4 Železniční spodek
- SŽ Bp1, Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp 2, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp 3, Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽ M21 Předpis pro staničení železničních tratí
- SŽ D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
- vzorové listy železničního svršku
- služební rukověti
- vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb státních drah
- příslušné OTP
- směrnice GŘ SŽ č. 28/2005 — Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky
- směrnice GŘ SŽ č. 16/2013 - Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí, z 9. 9. 2013
- směrnice GŘ SŽ č. 11/2006 — Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních, z 30. 6. 2006
- směrnice SŽ č. 77 — Technické specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav UIC60 a S49 2. generace
- Směrnice SŽ č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách (platnost od 10.5.2021)
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii a kategorie dráhy

Ostatní dokumentace a podklady

- přehledy směrových, sklonových poměrů a svršku



- pasport železničního svršku
- místní šetření a rekognoskace terénu za účasti správců
- fotodokumentace
- pokyny investora v průběhu zpracování projektové dokumentace
- katalogy výrobců
- staniční a vlečkové řady
- stávající inženýrské sítě drážních správců
- stávající inženýrské sítě nedrážních správců

Archivní dokumentace

- neobsazeno

Průzkum

V rámci projektové přípravy byly provedeny pro projekt stavby nutné geotechnické a stavebně-technické průzkumy

Geodetické a mapové podklady

geodetické zaměření stávajícího stavu, geodetický průzkum pro žel. spodek

katastrální mapa digitalizovaná

ortofotomapa, WMS služba ČÚZK

Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí

Regulační plán je součástí územně plánovací dokumentace (ÚPD), kterou kromě něj tvoří ještě zásady územního rozvoje (ZÚR) a územní plán (ÚP). Zatímco zásady územního rozvoje se zpracovávají pro území kraje a územní plány se zpracovávají pro území obce, regulační plány se zpracovávají jen pro část obce.

Projekt řeší stavbu, která je v souladu s územně plánovací dokumentací.



4. Související PS a SO

D. 1. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

NEOBSAZENO

D. 2. STAVEBNÍ ČÁST

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 101 Železniční svršek a spodek

D.2.3 Silnoproud

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 401 – Přípojka NN

SO 701 – Veřejné osvětlení



5. Současný stav

Nástupiště na zastávce Pernolec leží v TUDU 0331 30 Staré Sedliště – Tachov zastávka. Jedná se o nástupiště úroňové, vnější, jednostranné o délce 51 m a výšce 300 mm nad temenem kolejnice, leží vpravo ve směru staničení a tvoří ho pevná nástupní hrana z betonových prefabrikátů typu SUDOP K150. Nástupiště je situováno z větší části v přechodnici (km 68,392 – km 68,432) levého oblouku $R = 200$ m s převýšením 100 mm. Nástupiště bylo zřízeno v roce 1910 a poslední významná oprava proběhla v roce 1975.



Obrázek 1 Pohled na nástupiště od kolejiště v ZAST. Pernolec

6. Navržené řešení

Nově bude po rekonstrukci ZAST Pernolec vybudováno jednostranné vnější nástupiště. Délka nástupní hrany u tohoto nástupiště bude 60 m. Přístup na nástupiště bude zajištěn šikmým chodníkem. Tento chodník se naváže na přístupovou stezku vedoucí z obce Pernolec a bude zpevněn od úrovně hranice pozemku SŽ k začátku nástupiště.

Nástupiště, je navrhnuo s výškou 550 mm nad TK a v normové vzdálenosti od koleje dle ČSN 734959. Šířka nástupiště je 3,00 m a v místě přístřešku je rozšířeno až na 7,18 m. Půdorys nástupiště je nakreslen v samostatném výkresu č.3.

Celé nástupiště včetně přístupové cesty je navrženo jako bezbariérové.

6.1. Konstrukce nástupišť

Nástupiště bude zřízeno z prefabrikovaných dílů typu H130 s protiskluznou úpravou bez konzolových desek s předsazenou hranou. Konstrukce vychází ze vzorového listu železničního



spodku Ž 8.42-N. Výška nástupní hrany činí 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1680 mm. Stavební délka nástupiště je 60 m. Nástupiště má v celé šíři 3000 mm a v místě pro přístřešek je rozšířeno na 7,18 m. Nástupiště bude ukončeno pomocí rohových prefabrikovaných dílců typu H130 a následně ukončeno pomocí rohových dílců typu L130. Část nástupiště dále bude tvořeno prefabrikovanými díly typu L130, především v místě přístřešku až do začátku šikmého chodníku. Šikmý chodník bude tvořen prefabrikáty typu L130/114, L114/98 a L98/82.

Km poloha nástupišť	
<u>Začátek nástupiště č. 1:</u>	68,410725
<u>Konec nástupiště č. 1:</u>	68,470687

Základová spára pod nástupištěm bude mít únosnost 20 Mpa, min. míra hutnění I_d je 0,80, resp. 100% PS. Nástupištní prefabrikáty typu „H130“ budou uloženy na vyrovnávací vrstvě z cementové malty tl. 10 mm, podkladního betonu C20/25nXF3 min. tl. 150mm dle VL Ž.8.4. a následně vyrovnávací vrstvy šterkopísku min tl. 50mm. Na podkladní vrstvě z betonu bude zřízena vyrovnávací vrstva z cementové malty o tloušťce 10 mm. Výplň nástupiště bude tvořit propustný, nenamrzavý materiál (min. tl. 500 mm) hutněný po 300 mm na $I_d = 0,7$. Přednostně bude použit výzisk z odkopu rámcí tohoto SO, pokud to dovolí fyzikální vlastnosti dané zeminy. Prefabrikáty typu „L“ budou na styku se zemínou opatřeny penetračním nátěrem proti zemní vlhkosti. Plocha nástupiště bude ukloněna od kolejiště sklonem 2%. Povrch nástupiště bude tvořit betonová dlažba 20x20 cm bez sražené hrany tloušťky 80 mm položená na podsypu z drobného kameniva frakce 2-5 mm tloušťky 40 mm a šterkodrti frakce 0/32 tloušťky 200 mm. Na betonovou dlažbu bude navazovat velkoformátová nástupištní deska 1000x950x80 mm (po celé délce nástupiště, u nástupní hrany, viz. výkres půdorysu).

Dlažební tvárnice bez zkosených hran, dlážděných s max. mezerou 3 mm, aby bylo zabráněno jejich záměně s drážkami umělé vodící linie. Povrch velkoformátové dlažby musí mít součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tan \alpha$.

Řešení pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu je patrné z výkresové části dokumentace. Umělá vodící linie podél nástupní hrany je tvořena dlaždicemi 400/400 mm s podélnými drážkami o celkové šířce 0,4m. Vizualní kontrast je zajištěn pruhem žluté barvy RAL 1003 v šířce 0,15m. Pruh žluté barvy bude z protiskluzového nátěru SAFE STEP 100. Signální pásy jsou navrženy šířky 0,8m a jsou provedeny z dlažby s výstupky stejné barvy jako dlažba nástupiště (přírodní, beton). Varovné pásy jsou navrženy šířky 0,4m a jsou provedeny z dlažby s výstupky v barvě dlažby nástupiště.

Na nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup a bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Po celé délce nástupní hrany bude vyznačena vodící linie s funkcí varovného pásu s podélným rýhováním ve tvaru trapéz šířky 0,4 m ve vzdálenosti 80 cm od hrany nástupiště. Na koncích nástupišť jsou navrženy varovné pásy v barvě dlažby.

Vodící linie s funkcí varovného pásu a varovné pásy musí mít kontrastní optické značení žluté barvy (odstín RAL 1003) v šířce 0,15 m. V místech vizuálního označení tzv. vodící linie s funkcí varovného pásu bude použit protiskluzový nátěr SAFE STEP 100 z důvodu zvýšení protiskluzových vlastností.



Za rozšířenou částí nástupiště, která končí prefabrikátem L130, bude umístěna gabionová zeď, složená ze tří částí (rozměr jedné části 1,0x1,0x1,0m). Gabionová zeď bude vyplněna skládaným kamenivem frakce 125-250 mm. Pod Gabionovou zdí bude vyrovnávací vrstva betonu C20/25n XF3 min tl. 150 mm. V části, kde bude dosypán prostor jemnozrnnou zeminou mezi gabionovou zdí a prefabrikátem L130 ve sklonu 1:2 bude umístěno separačně-filtrační geosyntetikum. Na nově zřízených svazích bude použita protierozivní síťovina, která následně bude zatravněna.

6.2. Ukončení nástupiště

Čelo nástupiště je navrženo z rohových prefabrikátů typu L130 a rohovým prefabrikátem H130, který zároveň ukončuje nástupištní hranu. Nástupištní prefabrikáty jsou uloženy do podkladní vrstvy z prostého betonu C20/25nXF3 tl. min 150mm.

Detailnější popis ukončení nástupiště je zakreslený v příloze číslo 3, půdorys nástupiště.

6.3. Přístřešek pro cestující s technologickým objektem

6.3.1. Technické řešení

Konstrukce přístřešku je tvořena sloupy HEB 200 v osové vzdálenosti 4 m (propřístřešek) a 3m (pro navazující technologický objekt) a mezilehlými sloupky TRHR 100/60/8, které slouží pro uchycení trapézového plechu tl. 35 mm.

Příčné vazby jsou z profilů HEB 200 a sloupy HEB budou obloženy pozinkovaným ocelovým lakovaným plechem tl. 4 mm.

Vnitřní podélník, který je uchycen ke krajním příčným vazbám, je z profilu HEB 140. Vnější podélník je z profilu UPE 200. Vnější podélník bude z čela opláštěn pomocí ohraňovaných pozinkovaných ocelových lakovaných plechů, které slouží pro vedení kabeláže a pro uchycení svítidla.

Střecha má sklon 8,7%. Konstrukce střechy bude přesahovat za okraj nástupiště tak, aby voda samovolným přepadem ztékala do terénu. Vnitřní podélník bude obložen obkladem z hliníkového kompozitu s povrchovou úpravou PVDF, který je ke konstrukci kotven lokálně pomocí hliníkové rektifikovatelné podkonstrukce a vodotěsných nýtů.

Zadní i boční stěny jsou z trapézového (pohledového) plechu.

Celkový rozměr přístřešku: 7,3 x 2,9 m

Výška jednoduchého přístřešku: 3,35 m, SV min. 2,5 m

Velikost přístřešku odpovídá maximální špičkové frekvenci v dané lokalitě. Zde je uvažována špičková frekvence 12 osob, přičemž minimální čekací plocha přístřešku je 0,5 m²/os.

Navržená plocha přístřešku je 11,2 m², tudíž splňuje výše uvedené požadavky na minimální čekací plochu dle maximální špičkové frekvence.

Součástí přístřešku bude integrovaná dřevěná lavička a samostatně stojící odpadkový koš na směsný odpad.

Dále bude součástí přístřešku uzamykatelná vitrína na jízdní řády, která bude uchycena k opláštění technologického objektu. Vitrína bude umístěn do výšky max. 1600 mm a musí být u ní dostatečný manipulační prostor.



Montážní spoje jsou uvažované jako šroubované, dílenské spoje jsou svařované. Všechny styky budou navrženy a provedeny jako skryté, nenarušující celkový vzhled konstrukce – šrouby budou umístěny vevnitř montážního styku, bez dodatečných styčnickových plechů.

Konstrukce je navržena z oceli S 235 JR, třída provedení EXC2 dle ČSN EN 1090-2. Jakost dle ČSN EN ISO 3834-1 je standartní. Dokument kontroly dle ČSN EN 1024 je 2.2.

Zhotovitel předloží před zahájením výroby a montáže technologické postupy a výrobní dokumentaci. Technologie svařování a provedení otvorů pro šroubované spoje budou zvoleny v souladu s příslušnou třídou EXC2.

Zastřešení musí dodat zhotovitel, který má s konstrukcemi tohoto typu dostatek zkušeností, které musí doložit referencemi. Všechny použité materiály pro stavbu zastřešení budou dopředu předloženy investorovi ve formě vzorků k odsouhlasení, stejně jako výrobní dokumentace.

Přístřešek má vlastní osvětlení, které je součástí SO 701

Konstrukci je nutno uzemnit. Zemnicí pásek FeZn 3/40 bude uložen do rostlého terénu 150 mm a bude kopírovat půdorysný tvar přístřešku. Svislá část uzemnění bude provedena páskem FeZn3/40 mm skrze hutněný násyp, podkladní beton, železobetonovou desku (pásek bude napojen na armovací výztuž), nástupištní pochozí dlažbu a napojen na jednotlivé paty ocelových sloupků přístřešku.

Vstupní dveře technologického domku budou plné a pevné plné konstrukce bez prosklení s uzamykacím systémem s kováním a cylindrickou zámkovou vložkou s odolností proti vloupání v bezpečnostní třídě RC 3.

Otevření dveří bude situováno tak, aby bylo vidět na přejezd P766.

Přístřešek, který bude zhotovitel realizovat, bude v souladu s Pokynem SŽ PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky.

Technická zpráva požární bezpečnosti je součástí STZ, jako její příloha.

6.3.2. Kotvení

Kotvení hlavních nosných sloupů bude realizováno přes patní desku P30-600x300. Pro kotvení se použijí chemické kotvy M20 (8.8), minimální kotevní hloubka je 250 mm.

Kotvení sloupů TRHR 100/60/8 tvořící zadní stěnu přístřešku bude realizováno přes patní desku P16-200x200. Pro kotvení se použijí chemické kotvy (5.8) M12, minimální kotevní hloubka je 120 mm.

Kotvení sloupů TRHR 100/60/8 tvořící boční stěnu přístřešku bude realizováno přes patní desku P16-200x200. Pro kotvení se použijí M12 (5.8), minimální kotevní hloubka je 120 mm.

Kotvení musí splňovat všechny požadavky předpisu SŽDC SR 5/7 (S), svislá únosnost 1 kotvy je požadována min. 15 kN.

6.3.3. Odvodnění

Střešní konstrukce je řešena v jednostranném příčném sklonu 8,7 %. Konstrukce střechy bude přesahovat tak, aby voda ztékala samovolně do terénu. Toto provedení zabraňuje.



6.3.4. Střešní krytina

Střešní krytina je navržena z tepelně izolačního souvrství: Je tvořeno jádrem z tepelné izolace na bázi PUR tl. 80 mm a nosnou spodní pohledovou vrstvou z hliníkových plechů. Horní nosná hydroizolační vrstva souvrství je tvořena profilovaným trapézovým plechem tl. 35 mm. Celé souvrství 80+35 mm je uloženo na nosné konstrukci zastřešení. Na krytinu bude pod lištou nalepený těsnící tvarový profil podle specifikace výrobce, proti hnanému dešti.

Veškeré spoje a přípoje na nosné konstrukci budou dotěsněny proti vodě.

Součástí střešních profilů je i pojistná vodní drážka zabraňující zatečení v bočním přeložení pásů

Provedení střešního pláště a jeho detailů musí být navrženo a provedeno zhotovitelem se zkušenostmi z podobných, dříve realizovaných staveb. Výrobní dokumentace střešního pláště i navazující ocelové konstrukce musí být odsouhlasena investorem.

6.3.5. Opláštění

Sloupy HEB a technologický objekt budou obloženy ocelovým pozinkovaným lakovaným plechem tl. 4 mm, který bude kotven na pomocnou rektifikovatelnou podkonstrukci.

Specifikace: opláštění sloupů a technologického objektu je provedeno z pozinkovaného lakovaného ocelového plechu tl. 4 mm, který je ke konstrukci kotven lokálně pomocí nosné žárově zinkované a hliníkové podkonstrukce.

Vnější obrys střechy bude oplechován pomocí ohraňového pozinkovaného ocelového lakovaného plechu tl. 3 mm, který zároveň slouží pro vedení kabeláže a pro uchycení svítidel. V linii svítidel, bude pod svítidly umístěno bezpečnostní sklo.

Vnitřní podélník a žlab bude obložen obkladem z hliníkového kompozitu s povrchovou úpravou PVDF, který je ke konstrukci kotven lokálně pomocí hliníkové rektifikovatelné podkonstrukce a vodotěsných nýtů.

Specifikace: jedná se o opláštění tvořící podhled, toto opláštění je provedeno z hliníkového kompozitu s povrchovou úpravou PVDF (obklad typu BOND AL 0,5 celková tl. 5 mm), který je ke konstrukci kotven lokálně pomocí nosné žárově zinkované a hliníkové podkonstrukce.

Hliníkové kompozitní desky musí splňovat požadavek na minimální reakci na oheň B-s1-d0.

Všechny prvky tvořící podkonstrukce budou nalakovány na černo

6.3.6. Ochrana proti korozi

Ocelové prvky budou opatřeny kombinovaným protikorozním systémem sestávajícím se ze žárového zinkování a nátěrového systému. Provedení protikorozní ochrany musí odpovídat TP84 pro korozní prostředí stupně C3. Minimální životnost nátěrového systému musí být 10–15 let bez nároku na údržbu. Nátěrový systém včetně technologického předpisu musí být před započítáním stavebních prací schválen stavebním dozorem investora. Součástí dodávky zhotovitele musí být protokoly o měření jednotlivých vrstev protikorozní ochrany.

Protikorozní ochrana je tvořena zinkovou vrstvou nanášenou stříkáním – metalizací nebo ponorem (dle vhodnosti pro jednotlivé díly) a dvouvrstvým nátěrem.

Požadované nominální tloušťky vrstev navrhovaného ochranného nátěru ONS 01:

- Základní nátěr (EP)	NDFT = 80 µm (1-2 vrstvy)
-----------------------	---------------------------



- Podkladový a vrchní nátěr (PUR) NDFT = 80 μm (1-2 vrstvy)
- Nátěrový systém EP+PUR celkem NDFT = 160 μm (2-4 vrstvy)

Všechny hliníkové prvky, budou opatřené ochrannou eloxovanou vrstvou a lakované v barvě konstrukce práškovým vypalovacím lakem.

6.3.7. Barevné řešení

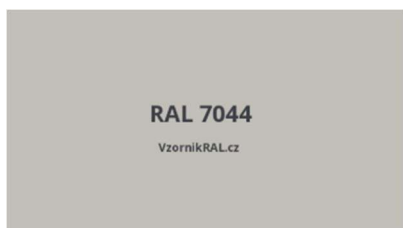
Konstrukce zastřešení je řešena v odstínu stupnice RAL:

RAL 7016 Antracitová šedá



hlavní nosná ocelová konstrukce + opláštění

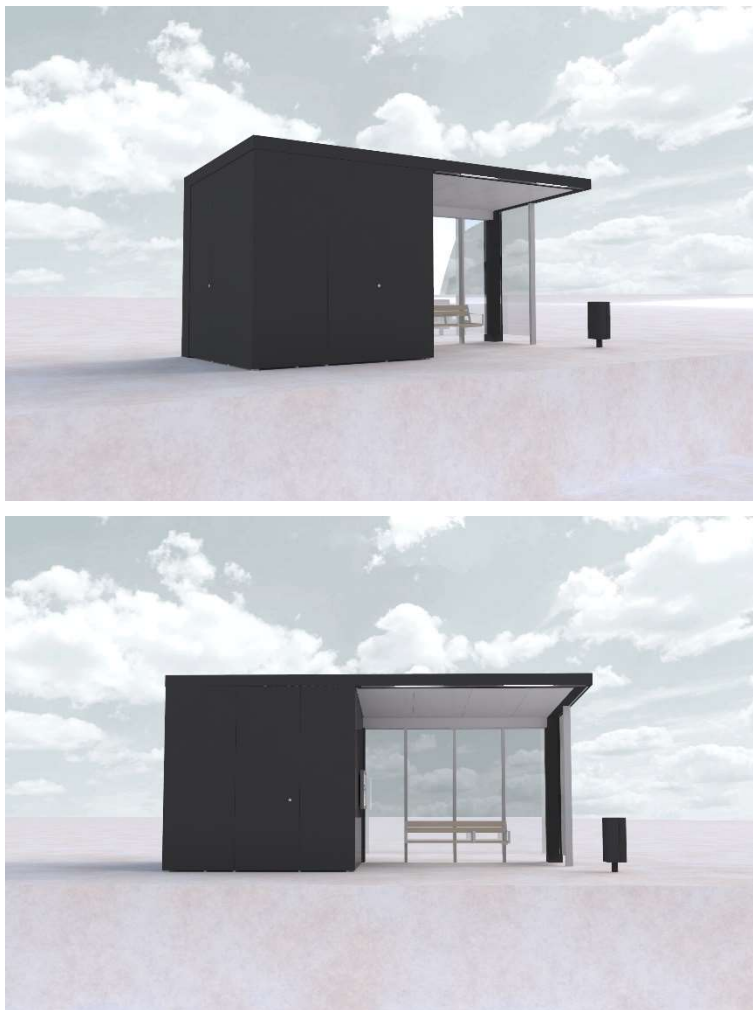
RAL 7044 Hedvábná šedá



sloupky skleněné zástěny + opláštění žlabu + mobiliář

Jednotlivé barevnosti jsou patrné z následujících vizualizací (obrázky jsou pouze ilustrativní):





6.3.8. Výpis prvků mobiliáře

Lavička - 1ks/přístřešek

- Charakter konstrukce: ocelové konzoly spojené dřevěnými deskami pomocí šroubových spojů z nerezů
- Povrchová úprava: ocelová konstrukce konzol je opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem
- Nosná kostra: svařence dvou samostatných bočnic ocelových profilů s výpalky z ocelového plechu tl. 6mm, výztuhy sedáku z ocelových ječků 20x20mm a područky z ocelového plechu tl. 6mm.
- Sedák: 3 desky z masivního dřeva obdélníkového průřezu 110x27mm délky 2050mm
- Opěradlo: 2 desky z masivního dřeva obdélníkového průřezu 110x27mm délky 1950mm



Odpadkový koš samostatně stojící na směsný odpad – 1 ks/přístřešek

Odpadkový koš čtvercového půdorysu opláštěný plechem, objem nádoby 60 l

- Charakter konstrukce: ocelová konstrukce z pozinkovaného plechu spojená pomocí šroubových spojů z nerezů
- Povrchová úprava: ocelová konstrukce je opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem
- Nosná kostra: svařenec z výpalků z ocelového plechu tloušťky 4 mm a trubky čtvercového průřezu 80/80/3
- Opláštění: 4 stěny tvořené ohýbaným pozinkovaným plechem tloušťky 2 mm
- Vnitřní nádoba: ohýbaný pozinkovaný plech tl. 0,8mm, objem 60 l
- Kotvení: kotvení pod dlažbu nebo ve ztuhlém terénu do betonového základu pomocí závitových tyčí M 12.

Všechny prvky městského mobiliáře musí být řádně ukotveny podle podkladů výrobce, v opačném případě hrozí při neopatrném užívání převrnutí výrobku, za jehož následky nenese výrobce žádnou odpovědnost.

Uzamykatelná vitrína na jízdní řády – 1 ks/přístřešek

- Charakter konstrukce: ocelová konstrukce vitríny je řešena jako dvoudílný výrobek, kde zadní část tvoří skříň vitríny s rámem pro uchycení na stěnu a přední otvíratelné okno
- Použití: vitrína slouží jako nosič informačních nebo i reklamních plakátů; je konstruována do venkovního prostředí, ale svým charakterem vyhovuje také požadavkům pro použití ve vnitřním prostředí. Sjedený klíč od dané tratě (Havlovice – Tachov)
- Povrchová úprava: ocelová konstrukce je opatřena ochrannou vrstvou zinku a také práškovým vypalovacím lakem
- Skříň: svařenec tvořený výpalky z plechu tloušťky 3 mm a tyče 40×5 mm; zajišťuje odvětrání vitríny pomocí diagonálně umístěných otvorů s krycí nerezovou mřížkou proti hmyzu; uvnitř vitríny je připevněna buď dřevěná cetris deska s nalepeným jekorem nebo plechový plát
- Okno: svařenec ocelových tyčí 55×5 mm a 70×5 mm, na němž je nalepeno sklo; rám okna nese zámek vitríny a těsnění; v otevřené poloze je okno drženo dvěma plynovými vzpěrami 450N
- Kotvení: kotvení pomocí matic M8 .



6.4. Zábradlí

Na čelech nástupiště a po stranách přístupového chodníku bude zřízeno ochranné zábradlí výšky 900 mm. Zábradlí bude navrženo se svislou výplní. Maximální vzdálenost jednotlivých prvků výplně činí 134 mm (dle ČSN 74 3305). Vzdálenost sloupků zábradlí bude maximálně 2000 mm. Ochranná zábradlí v čelech nástupiště jsou navržena do vzdálenosti 2,50 m od osy přilehlé koleje a v délce maximálně do 2500 mm. Zábradlí je navrženo s protikorozní úpravou dle předpisu SŽDC S5/4 a dalších aktuálních předpisů. Stupeň korozní agresivity je C3.

POVRCHOVÁ ÚPRAVA:

- otryskání povrchu na SA3 (dle ČSN ISO 8501-1)
- metalizace slitinou Zn 85% - Al 15% na min. tl. 120 µm (dle ČSN EN 22063)
- náterový systém dle SŽDC S5/4 ONS 02, vrchní barva RAL 7016

Před zahájením výroby, provede zhotovitel přesné zaměření koncových zídek a zapracuje skutečné rozměry a tvar jednotlivých dílů zábradlí.

Vzhledem k použitým profilům je nutné vytvořit v patních deskách a horních madlech otvory, aby bylo zajištění dostatečné. Požadovaná záruční doba činí 5 let, životnost min. 20 let.

6.5. Odvodnění nástupiště

Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným sklonem ploch 2% směrem od koleje. Voda je odváděna do terénu. V místě přístřešku pro cestující bude zřízen ACO DN100 v délce 12,0m, který je vyústěn do terénu. Plocha šikmého chodníku je pod spádem 8%, kde vodu odvádí přímo do terénu a přístupový chodník, je pod spádem 2% od koleje a je vyústěn do terénu a blízké vodoteče.

6.6. Mobiliář

V zimním období bude hlavní část nástupiště a přístupových komunikací ošetřeny posypovým materiálem, který se bude skladovat v nádobě na posypový materiál umístěné na nástupišti po jednom kuse. Nádobu bude vhodně ukotvena proti odcizení. Nádobu na posyp musí být bez ostrých hran a musí být vyrobena z odolného plastu. Nádobu na posypový materiál bude opatřena nátěrem v barvě odstínu blízkém RAL 1018.

7. Orientační systém

Informacemi pro orientaci byla označena místa spojená s přepravou cestujících a poskytováním služeb. Jedná se o místa, která se nacházejí ve veřejné části na nástupišti. Dále bylo provedeno označení názvu zastávky na obou koncích nástupiště.

Zrealizovaný OS se graficky i rozměrově řídí:

- TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“
- Nařízením Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- ČSN 73 4959 – Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách



- Směrnice SŽ č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách (platnost od 10.05.2021)

Prvky orientačního systému byly navrženy v násobcích 150 mm. To neplatí pro nápisy názvů železničních stanic a zastávek. Texty a piktogramy byly až na výjimky provedeny odstínem bílé RAL 9003 na modrém podkladě z odstínu RAL 5003. Na tabulích byly texty provedeny v jednojazyčném provedení, napsané fontem ARIAL BOLD s použitím malých a velkých písmen abecedy, není-li stanoveno jinak. Výška textů se na jednotlivých tabulích liší dle pohledové vzdálenosti.

Tabule jsou navrženy jako osvětlené – jejich osvětlení zajišťuje osvětlení zastávky. Tabule jsou provedeny z hliníkového plechu s polepem neretreflexní fólií tř. 1, po obvodě vyztužených hliníkovým rámečkem a ze zadní strany vyztužených „C“ profily, sloužícími i k upevnění na nosiče. Tabule jsou provedeny z neděleného plechu. Jako nosiče jsou použity sloupky FeZn TR 100x5,0 mm nebo TR 60x4,0 mm umístěné na zábradlí – tj. tyto cedule budou součástí zábradlí (viz příloha č.3).

Na nástupišti byly osazena jedna jednostranná tabule s názvem stanice opět instalované na konstrukci zábradlí. Na každou stranu ve vzdálenosti 100m před zastávkou bude vyměněna tabule s názvem zastávky za novou a umístěna na stávající stav. Na nástupiště byla dále umístěna jednostranná tabule s označením směrů trati.

V přístřešku pro cestující byla umístěna samolepka upozorňující na „Zákaz kouření“. Uprostřed nástupiště byla umístěna další tabulka upozorňující na zákaz kouření.

Na konci nástupiště je umístěn jeden kus značky „Zákaz vstupu“. Tato značka se umístí do středu za zábradlí na samostatný sloupek. Vedle zábradlí bude umístěna návěst „Konec nástupiště“ na samostatném sloupku.

Další značka „Zákaz vstupu“ na samostatném sloupku bude umístěna na služební stezku vedoucí od konce nástupiště k přejezdu P766 v km 68,490 a bude směřována pro případné příchozí ze silnice II/198.

Orientační systém byl na nástupišti instalován tak, aby spodní hrana tabulí byla vždy ve výšce minimálně 2,5 m nad pochozí plochou nástupiště.

Návrh rozmístění jednotlivých tabulí, jejich počet a rozměry jsou znázorněny a uvedeny v půdorysu – příloha č. 3.

8. Vytyčení

Výškový systém, užitý v dokumentaci je Balt po vyrovnání (Bpv). Souřadnicový systém je S-JTSK. Přesnost vytyčení se řídí dle ČSN 73 0422.

Zajištění prostorové polohy koleje je tvořeno souborem technických zařízení a měřických parametrů umožňujících kdykoliv vytyčit prostorovou polohu koleje (definovanou dokumentací zajištění prostorové polohy koleje) ve stanovené přesnosti a porovnat ji se stávající polohou. V charakteristických bodech koleje (ZP, ZO, KO, ZV, VZO) budou osazeny zajišťovací značky dle pokynu správce trati a s ohledem na polohu mostů a technických zařízení podél tratě.

Pro měření koleje bude, pro potřeby automatické strojní podbíječky před podbitím koleje, musí být provedeno kontinuální měření systémem APK (APK - absolutní prostorová poloha koleje),



výsledky měření budou součástí geodetické části dokumentace skutečného provedení a budou odevzdané správci prostorové polohy koleje po podbití.

9. Vliv na životní prostředí

Vliv objektů na životní prostředí je podrobně řešen v samostatné části projektové dokumentace v rámci části B. Vliv stavby na životní prostředí, kde je řešeno i nakládání s odpady.

Řešení z hlediska životního prostředí

Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiál použitý ke stavbě jako nezávadný. Není třeba uvažovat ani další škodlivé vlivy stavby na živ. prostředí mimo možného zvýšení emisí při realizaci.

Odpady:

Materiál, který bude vyzískán v rámci výkopových prací, bude odvezen a uložen do skládek. Bude se jednat zejména o znečištěné štěrkové lože, dřevěné pražce, kolejnice a drobné kolejivo.

10. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽ, s. o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP. Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi.



Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

11. Závěr

Materiály a konstrukce navržené v projektu vycházejí z nabídek výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. V dokumentaci nejsou uvedené konkrétní názvy výrobků a výrobců. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Vybrané výrobky musí být pro použití do kolejí Správy železnic, státní organizace schváleny a musí mít platné „Osvědčení Správy železnic, státní organizace“.

Technickou zprávu zpracoval:

Ing. Petr Burda

E-mail: petr.burda@sagasta.cz

Tel.: +420 722 075 683

