



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
000	30.11.2022	Dokumentace pro územní řízení povolení k čístopisu	Bc. Michal Munzar

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	PROJEKT servis spol. s r.o.		PROJEKT servis
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Zhotovitel objektu:	PROJEKT servis spol. s r.o.		PROJEKT servis
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Koudelka	Specialista:	Ing. Miroslav Vala

Název stavby/akce:	Rekonstrukce žst. Turnov	Označení Investora:	S631700077
		Označení zhotovitele:	ZAK-2021-13
Název části:	Nástupiště	Označení části:	D.2.1.2
Název objektu/dílní části:	ŽST Turnov, rekonstrukce nástupiště	Označení objektu/komplexu:	S0 11-12-01
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy:	1 . 001
Název dílní části přílohy:	-		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	-
Ing. Martin Koudelka	Jiří Novosad DiS.	Formáty:	A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	
Liberecký	Turnov [771601]	1051	
			Smluvní datum zpracování: 30.11.2022

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 7 0 0 0 7 7	- D U R X	- D 2 1 0 2	- S 0 1 1 1 2 0 1	- X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

Obsah:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1	Údaje o stavbě	3
1.2	Údaje o žadateli	4
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	5
2.	VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ	5
3.	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	6
4.	POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	6
5.	SO 11-12-01.01_ŽST TURNOV, REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č.1	10
6.	SO 11-12-01.02_ŽST TURNOV, REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č.2	15
7.	SO 11-12-01.03_ŽST TURNOV, REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č.3	18
8.	SO 11-12-01.04_ŽST TURNOV, DEMOLICE STÁVAJÍCÍCH NÁSTUPIŠŤ	21
9.	SO 11-12-01.05_ŽST TURNOV, PROVIZORNÍ NÁSTUPIŠTĚ	24
10.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	25
11.	PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	26
12.	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	27
13.	POLOHOVÝ SYSTÉM	27

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Zakázkové číslo: ZAK-2021-13
ISPROFIN: 551 352 0013
ISPROFOND: 327 321 4901
S-kód: S631700077
Realizace stavby: 10/2024 - 03/2026
Číslo PS/SO: **SO 11-12-01 Nástupiště**

a) Název stavby: Rekonstrukce žst. Turnov

b) Místo stavby: trať **Jaroměř – Turnov – Liberec**
trať **Hradec Králové hl.n. – Turnov**
trať **Praha – Turnov**

Kraj: Liberecký

Okres: Liberec, Semily

Katastrální území: k.ú. Mašov u Turnova [771686]
k.ú. Ohrazenice u Turnova [709336]
k.ú. Přepeře u Turnova [7346863]
k.ú. Turnov [771601]
k.ú. Karlovice [663328]
k.ú. Příšovice [736309]
k.ú. Daliměřice [771627]

Parcelní číslo: viz. Majetkoprávní část (E.5 Geodetická dokumentace)

Číslo tratě:
(Prohlášení o dráze) **500 00 Jaroměř – Turnov - Liberec**
491 00 Hradec Králové hl. n. – Turnov

480 00 Praha - Turnov

Číslo tratě: **508 Jaroměř – Turnov - Liberec**

(NJŘ / TTP) **511A Hradec Králové hl. n. – Turnov**

537 Praha – Turnov

Číslo tratě: (KJŘ)	030 Jaroměř – Turnov - Liberec 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov 070 Praha - Turnov
Číslo traťového úseku:	1051 Stará Paka (mimo) - Liberec (včetně) 1071 Libuň (mimo) - Turnov (mimo) 0901 Praha hl.n. (mimo) - Turnov (mimo) (odb. Skály)
c) <u>Předmět dokumentace:</u>	Rekonstrukce
d) <u>Širší vztahy:</u>	
Kategorie dráhy: (z. č. 266/1994 Sb.)	celostátní - Jaroměř – Turnov - Liberec regionální - Hradec Králové hl. n. – Turnov celostátní - Praha – Turnov
Kategorie dráhy podle TSI INF:	P5/F3
Součást sítě TENT-T:	NE
Traťová třída zatížení:	C3 (20t / 7,2t)
Trakční soustava:	Nezávislá
Počet traťových kolejí:	1
Max. traťová rychlost:	
<u>Obvod stanice Turnov:</u>	40 km/hod
<u>Přílehlé trať. úseky:</u>	100 km/hod - 030 Jaroměř – Turnov - Liberec 60 km/hod - 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov 100 km/hod - 070 Praha - Turnov
e) <u>Stupeň dokumentace</u>	Dokumentace pro územní řízení (DUR)
1.2 Údaje o žadateli	
a) <u>Investor a objednatel:</u>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČO: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupen:	Stavební správa západ Diamond Point, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Jiří Záruba
Správce žel. dopravní infras.:	Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Zpracovatel projektové dokumentace:

Generální dodavatel dokumentace: **PROJEKT servis spol. s r.o.**

U Elektry 830/2b

198 00 Praha 9

IČO: 49 82 31 41

Subdodavatelé dokumentace: **STOSMOL, s.r.o.**

U Cukrovaru 509/4

400 07 Ústí nad Labem

IČO: 28 69 50 97

SUDOP Brno, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

IČO: 44 96 04 17

DIPONT s.r.o.

Libouchec č.p. 505,

403 35 Libouchec

IČO: 286 93 094

NDCON s.r.o.

Zlatnická 10/1582,

Praha 1, PSČ 110 00

IČO: 649 39 511

EMPLA AG spol. s r.o.

Za Škodovkou 305/5, Kukleny,

503 11 Hradec Králové

IČO: 259 96 240

KVINTING spol. s r.o.

Počernická 272/96, Malešice,

108 00 Praha 10

IČO: 41692748

- b) Hlavní inženýr projektu: Ing. Martin Koudelka (číslo ČKAIT: 0202207)
- c) Zástupce HIPa: Bc. Michal Munzar
- d) Specialista části: Ing. Miroslav Vala
- e) Zodpovědný projektant části: Ing. Martin Koudelka (číslo ČKAIT: 0202207)
- f) Zpracovatel části: Jiří Novosad DiS.
jiri.novosad@projekt-servis.cz
Tel. 724 969 041

2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ

ŽST Turnov leží v km 123,993 trati celostátní dráhy Jaroměř – Liberec (trať je v přilehlých úsecích jednokolejná), v km 104,061 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov (trať je v přilehlém úseku jednokolejná) a v km 29,222 trati regionální dráhy Hradec Králové hl.n. – Turnov (trať je v přilehlém úseku jednokolejná).

Hlavním cílem stavby je kompletní rekonstrukce ŽST v rámci, které je vyřešeno odstranění úvratových jízd ze směru Jičín.

V ŽST dochází ke zrychlení jízd vlaků v hlavních kolejích, a to na rychlost 65 km/h ve směru Malá Skála – Turnov a zpět, 100 km/h v traťovém úseku Turnov – Sychrov a zpět, 60 km/h ve směru Hrubá Skála – Turnov a zpět a 70 km/h ve směru Příšovice – Turnov a zpět. Rychlosti pro jízdy vlaků vedlejším směrem jsou pak ve většině případů umožněny alespoň pro rychlost 60 km/h do osobní části kolejiště a 50 km/h do nákladní části kolejiště.

Navržené řešení ŽST Turnov vyhovuje jak stávající organizaci dopravy dle dnešního konceptu provozu, tak i cílovému stavu po realizaci stavby dle SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec a dalších staveb na základě doložených podkladů od objednatelů dopravy. V rámci zpracování byly vyhotoveny výhledové GVD pro všechny přilehlé tratě a plány obsazení kolejí pro zpracované varianty. Dopravní technologie prokázala potřebu ideálně 6 kolejí s nástupní hranou, přičemž alespoň 4 nástupní hrany musí být průjezdné ve směru Malá Skála – Turnov – Sychrov / Příšovice.

Navržené řešení reflektuje potřeby nákladní dopravy pro tranzitní i obslužné vlaky. Proto jsou zde navrženy 4 dopravní koleje, které vyhoví odklonovým vlakům Nex přepravce Škoda-Auto (620 m) i běžným vlakům nákladní dopravy, přičemž 2 koleje umožní jízdy vlaků ve směru Malá Skála.

Navržené řešení umožňují napojení integrovaného pracoviště OŘ Hradec Králové dvojicí kolejí dle požadavků.

V ŽST jsou k dispozici vnější nástupiště od výpravní budovy, ostrovní nástupiště s jazykovou částí a další ostrovní nástupiště. Traťová kolej ze směru Hrubá Skála je přivedena k oběma kolejím nástupiště č. 3, což zvýší variabilitu provozu. 2 koleje pro nákladní dopravu jsou vloženy mezi nástupiště č. 2 a 3, aby bylo možno dosáhnout požadované délky bez nutnosti rušit přejezd P3182. Další dvojice nákladních kolejí je směřována ze sychrovského zhlaví směrem na Hrubou Skálu a končí před zmíněným přejezdem.

ŽST je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, které bude ovládáno z dopravní kanceláře ŽST Turnov. Realizací stavby dochází k významné úspoře cca 19 provozních zaměstnanců.

V traťovém úseku Hrubá Skála – Turnov je navrženo zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo bez oddílových návěstidel. V nákladišti zastávce Karlovice-Sedmihorky je zřízeno pomocné stavědlo pro obsluhu nedalekého přejezdu při posunu Mn vlaku v nákladišti.

Traťový úsek Malá Skála – Turnov bude řešen v rámci související stavby „**Rekonstrukce ŽST Malá Skála**“ včetně zřízení automatického hradla Dolánky.

Součástí jsou také fragmenty GVD na tratích Dvůr Králové nad Labem – Liberec, Železný Brod – Tanvald, Mladá Boleslav – Turnov a Jičín – Turnov, které podrobně mapují možnosti vedení jednotlivých linek po moderní infrastruktuře, tzn. po realizaci uvažovaných staveb v regionu.

3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Ve stanici ŽST Turnov se nachází dvě vnější nástupiště, výška nástupní hrany 550 mm nad TK. (typ SUDOP) - nástupiště č. 1a + 1b a dvě poloostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. (typ SUDOP) - nástupiště č.2 + č.3. Pochozí plochy nástupišť typu SUDOP jsou tvořeny z nástupištních desek š. 2,3m uložených na tvárnících Tischer + zámková dlažba tl.80 mm. Ukončení nástupišť je provedeno šikmou rampou nebo kombinací bet. panelů a služebního schodiště. Přístup na nástupiště je proveden centrálním přechodem, který výškově navazuje na zpevněné plochy před výpravní budovou ŽST Turnov.

4. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

V rámci SO 11-12-01 budou v ŽST Turnov nově zřízena 3 nástupiště č. I., II. a III..

- Nástupiště I. – vnější
- Nástupiště II. – ostrovní a jazykové
- Nástupiště III. – ostrovní

Nástupiště budou odpovídat TSI PRM, ČSN 73 4959, vzorové listy Ž8 a vyhlášku č. 398/2009 Sb. Počet nástupišť a délka jejich nástupních hran vyplynula z navržené dopravní technologie. Dle SŽ SM122 je Turnov zařazen do kategorie stanice „C“ v návaznosti na SŽ PO-25/2020-GŘ čl. 8, odst. 4:

Nástupní hrana:

Nástupní hrana bude tvořena u všech nástupišť prefabrikátem typu L s předsazenou nástupní hranou „H130“. Výška nástupní hrany 550 mm nad TK.

Ukončení nástupišť:

Nástupní hrany u všech nástupišť budou na koncích ukončeny prefabrikovanými svahovými bloky „H130“ (svahový dílec ve sklonu 1:2), které budou plynule navazovat na nástupní hranu a drážní stezku. Svahová plocha ukončení nástupiště bude provedena z betonové dlažby, která bude shodná s dlažbou tvořící pochozí plochu na nástupišti. Na koncích nástupiště nebude osazeno zábradlí, ukončení veřejné části nástupišť na jejich koncích bude dle VL Ž8 7 varovným pásem.

Dlažba na nástupišti:

Pochozí plocha dlažby na nástupišti bude po domluvě se zástupcem investora tvořena z dlažebních prvků z betonu třídy C (C 55/67) v provedení dvouvrstvém – lícni beton ze stálobarevné drtě z přírodního kamene a barevnými pigmenty odolnými vůči UV záření v souladu se VL Ž8 10. Uvažovaný rozměr velkoformátová dlaždice 400x400x80 mm (antracit / šedé uni). Mezi nástupištní hranu a vodící linii s funkcí varovného pásu šířky 400 mm bude použita betonová dlažba o rozměru 550x400x80 mm (antracit / šedé uni) ve stejné specifikaci jako výše uvedená betonová dlažba.

Vodící linie s funkcí varovného pásu v celkové šířce 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s drážkami ve tvaru sinusovky z kompozitního plně probarveného materiálu. Vizuální značení pruhem žluté barvy š. 150 mm bude provedeno z probarveného materiálu, který zajistí dlouhodobou barevnou stálost. Uvažovaný rozměr dlažby 250x400x80 mm (šedá) a 150x400x80 mm (žlutá – odstín RAL 1003 nebo RAL 1023).

Hmatová dlažba v podobě signálních pásů šířky 800 mm a varovných pásů šířky 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s výstupky o uvažovaném rozměru 100x200x80 mm (šedá).

- Zdrsněný hmatový pás v celkové šířce 400 mm umístěný nad schodišti bude tvořen z betonových dlaždic se speciálním zdrsněným povrchem. Zdrsněný pás je tvořen vymývanou dlažbou s povrchem z drceného kameniva fr. 3-7 mm, hloubka vymývání je maximálně 3 mm. Minimální vzdálenost okraje zdrsněného pásu od hrany výstupního stupně je 200 mm. Uvažovaný rozměr dlažby 200x200x80 mm (šedá).

Veškeré dlažební prvky budou splňovat požadavky protiskluznost dle vyhlášky 398/2009 Sb.

Speciální hmatové prvky budou splňovat TN TZÚS 12.03.04 / 12.03.06 určené pro exteriéry pro zrakově postižené.

Přístupy na nástupiště:

Šířka přístupových cest je navržena s ohledem na špičkovou frekvenci cestujících z roku 2019. Přístupy na nástupiště jsou navrženy jako mimoúrovňové.

Nástupiště I. – vnější – přístup na nástupiště bude z venkovního prostoru a z prostoru od výpravní budovy řešen pomocí přístupových chodníků ve sklonu max 1:12 = max 8,33% (z důvodů různých výškových úrovní pochozích plochy nástupiště a pochozí plochy pod nástupištěm a před výpravní budovou), kromě špičkové frekvence cestujících bude rozměr přístupových chodníků respektovat modul navržené dlažby. Na základě požadavku z porady ze dne 19.10.2021 a jsou u nástupiště I. navrženy jako pomocné přístupy na nástupiště 2x schodiště z bet. prefabrikátů o 3 stupních v bezbariérovém provedení

+ na základě projednání připomínek k DUR bylo totožné schodiště doplněno i u vstupu do podchodu.

Pro přestup na nástupiště II. a III. bude na nástupišti I. zřízeno 1x schodiště + 1x výtah s podchodem pro cestující.

Nástupiště II. – ostrovní a jazykové – přístup na nástupiště 2x schodiště + 1x výtah s podchodem pro cestující.

Nástupiště III. – ostrovní – přístup na nástupiště 2x schodiště + 1x výtah s podchodem pro cestující.

Nenástupní hrany, hrany zpevněných ploch:

Nenástupní hrany a hrany zpevněných ploch budou ukončeny za pomoci betonového obrubníku tl. 0,1 m, prefabrikátů typu „L“ nebo za pomoci ŽB monolitických zídek.

Odvodnění nástupiště:

Nástupiště I. – sklon pochozí plochy vnějšího nástupiště je navržen směrem od koleje, s odtokem do stávající dešťové kanalizace před výpravní budovou.

Nástupiště II. + III. - pochozí plocha obou nástupišť bude spádována od osy nástupiště směrem ke koleji.

Příčný sklon nástupiště je navržen max. 2 %.

V místě nástupiště I. podél zdi schodiště do podchodu bude v potřebném rozsahu zřízena soustava odvodňovacích žlábků. Před všechny vstupy do výtahů v úrovni pochozí plochy nástupišť jsou navrženy odvodňovací vany s porořostem šířky 1200 mm, délky 600 mm v souladu s předpisem S10. Odvodňovací prvky budou napojeny na soustavu dešťové kanalizace, která je předmětem SO 11-31-01 ŽST Turnov, dešťová kanalizace.

Vegetační úpravy:

Na zemním svahu u nástupiště I. a vybraných místech kolem výpravní budovy bude provedena vegetační úprava zemního tělesa v podobě separační geotextílie + mulčovací kůra s výsadbou okrasných stromů, keřů a půdo-kryvných rostlin. Podrobně bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Zpevněné plochy mimo nástupiště, odvodnění:

V prostoru pod venkovním zastřešením ponechávané části výpravní budovy bude zpevněná plocha ponechána ve stávajícím stavu až k odvodňovacímu žlábků z žulových kostek, který bude v potřebné délce také ponechán. V případě potřeby zásahu do této zpevněné plochy pod zastřešením bude dlažba rozebrána a následně zpětně položena.

V místě odbourané části výpravní budovy je navrženo zřízení přístupových chodníků podél ponechávané části výpravní budovy a od schodiště vedoucí z podchodu v návaznosti obou zpevněných ploch na stávající chodník v ulici „U nádraží“.

Veškeré zpevněné plochy kolem výpravní budovy budou zřízeny ze stejné dlažby jako plochy nástupiště.

Z hlediska odvodnění bude zpevněná plocha mezi nástupištěm I. a venkovním zastřešením výpravní budovy vyspádována směrem ke stávajícímu odvodňovacímu žlábků z žulových kostek. Zbylé plochy budou vyspádovány směrem do přilehlého terénu.

Provizorní nástupiště, přístupy:

Na základě požadavku POV budou u stávající koleji č. 13,15,17 zřízena provizorní nástupiště č. IV.,V,VI.. Všechny provizorní nástupiště budou zřízeny v rozsahu – délka nástupní hrany 150m, výška nástupní hrany 200mm, typ nástupiště – Tischer v souladu se VL Ž8, pochozí plocha mezi tvárnicemi Tischer – asfaltový povrch. Přístup na provizorní nástupiště bude proveden za pomoci přístupového chodníku z tvárnice Tischer + asfaltový povrch ve sklonu max. 8,33%. Provizorní přístup v totožném rozsahu bude zřízen i k nástupišti č. III. z důvodů zachování provozu na tomto nástupišti a zrušení centrálního přechodu při výstavbě. Přístup na provizorní nástupiště bude proveden v návaznosti na zpevněnou plochu před výpravní budovou, přístupová cesta je navržena š. 3m a je tvořena z betonových panelů a základových panelů uložených v úrovni temene kolejnice dotčených kolejí. Dle požadavku SŽ s.o., GŘ – O13 je u nástupišť č. IV. a V. navržen přístup tak, aby místo zastavení vlaku bylo alespoň 10 m před úrovnovým přístupem (bezpečnost a rozhledové poměry na přechodu) – tyto přístupy jsou navrženy v úrovni TK ve stejné skladbě jako konstrukce dotčených provizorních nástupišť. Vymezení tras pro cestující + veškeré konstrukce budou navrženy v souladu s pokynem SŽ PO-09/2021-GŘ.

Demontáž stávajících nástupišť:

V rámci stavby budou kompletně odstraněna nástupiště č. I.II. a II. z důvodů jejich kompletní rekonstrukce. Dále pak bude provedeno v daném rozsahu odstranění stávajících zpevněných ploch ze zámkové dlažby kolem výpravní budovy. Nástupištní desky, tvárnice Tischer, zámková dlažba a veškeré kovové prvky budou převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov. Zbylý zásypový materiál, betonové obrubníky a zídky a ostatní prvky a konstrukční vrstvy budou odbourány/odtěženy, roztříděny a odvezeny na skládku dle příslušné kategorie odpadu. Odtěžení konstrukčních vrstev nástupišť bude provedeno do hloubky 0,3m pod pražec přilehlé koleje.

Členění objektu SO 11-12-01:

Stavební objekt SO 11-12-01 Nástupiště je členěn na části:

SO	11-12-01.01	ŽST Turnov, rekonstrukce nástupiště č. 1
SO	11-12-01.02	ŽST Turnov, rekonstrukce nástupiště č. 2
SO	11-12-01.03	ŽST Turnov, rekonstrukce nástupiště č. 3
SO	11-12-01.04	ŽST Turnov, demolice stávajících nástupišť
SO	11-12-01.05	ŽST Turnov, provizorní nástupiště

5. SO 11-12-01.01_ŽST TURNOV, REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č.1

Nástupiště bude provedeno v souladu s VL SŽ Ž 8.

Typ nástupiště:

- Vnější.

Výška nástupní hrany:

- Kolej č. 2 – 550 mm nad TK.

Délka zřizovaných nástupních hran/ návrhová rychlost kolejí:

- Kolej č. 2 – 170 m/ V=65/100 km/h.

Poloha nástupní hrany:

- Kolej č. 2 – přímá.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje:

- Kolej č. 2 – 1,67 m.

Šířka nástupiště:

- Začátek nástupiště (v místě začátku nástupní hrany) – 3,0 m.
- Konec nástupiště (v místě konce nástupní hrany) – 3,0 m.

Podélný sklon nástupiště:

- 0,00 ‰ – vodorovná.

Konstrukce nástupní hrany:

- Prefabrikát typu L s předsazenou nástupní hranou, uložený do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl.150 mm.
- V oblasti nového podchodu budou prefabrikáty kotveny maximálně na tl. podkladního betonu, nebo nebudou kotveny vůbec.
- V místě konstrukce nástupní hrany bude provedeno v potřebném rozsahu odtěžení zeminy – zemina bude odvezena na zemní val zřizovaný v obvodu ŽST Turnov – viz. SO 11-94-01 – „Rekultivace, zemní val“. Základová spára bude zhutněna.

Konstrukce ukončení nástupiště:

- Nástupní hrany budou na koncích ukončeny prefabrikovaným svahovým blokem „H130“ (svahový dílec ve sklonu 1:2) délky 2,0m, který bude plynule navazovat na nástupní hranu a drážní stezku.
- Ukončovací prefabrikát typu L bude uložený do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl.150 mm.

Nenástupní hrany, hrany zpevněných ploch:

- Zadní hrana nástupiště (v místě mimo svah) - prefabrikát typu L, uložený do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl. 150 mm = celkem 14 m + 24 m.
- Zadní hrana nástupiště (v místě se svahem) + boční strany schodiště + ukloněná plocha ukončení nástupiště na spodní a horní hraně – bude ohraničeno chodníkovým obrubníkem tl. 0,1m uloženým do betonového lože C20/25nXF3 tl. 10 cm.

Přístup na nástupiště:

- Přístup na nástupiště pro přestup cestujících - 1x schodiště + 1x výtah s podchodem pro cestující – je součástí viz. SO 11-20-03.
- Přístup na nástupiště z prostoru před VB – CHODNÍKY – přístup je řešen přístupovými chodníky ve sklonu 8% šířky 2 x 2,4 m (označení A+B) + 1 x 1,95 m (označení C) + 1 x 2,6 m (označení D). Přístupové chodníky A+B budou ohraničeny prefabrikátem typu L (6 m ukloněný 8 % + 5 m vodorovný), uložený do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl. 150 mm = celkem 11 m + 11 m s ukončením monolitickou ŽB zídou tl. 0,3m. Přístupové chodníky C + D jsou ohraničeny obrubníkem tl. 10 cm s vysvahování přilehlého svahu. Monolitická ŽB zídka u vstupu do podchodu, která tvoří zadní hranu nástupiště, je součástí podchodu viz. SO 11-20-03. Součástí tohoto SO je pouze dodávka + montáž zábradlí na tuto monolitickou zídou.
- Přístup na nástupiště z prostoru před VB – SCHODIŠTĚ – Na základě požadavku z porady ze dne 19.10.2021 jsou u nástupiště I. navrženy jako pomocné přístupy na nástupiště 2x schodiště z bet. prefabrikátů (150/350/1000 MM) o 3 stupních 3x150/330 celkové délky schodiště 3,0m v bezbariérovém provedení. Na základě projednání připomínek k DUR bylo totožné schodiště doplněno i u vstupu do podchodu celkové délky 5,6m. Schodišťové prvky budou uloženy do betonového lože C20/25nXF3 tl. min. 200 mm, lože bude uloženo na podkladní vrstvu ze ŠD fr. 0-32 mm, tl. min. 200 mm. Výstupní stupeň schodiště bude proveden v atypickém provedení tak aby vzdálenost zdrsněného pásu byla od hrany výstupního stupně 200 mm = v souladu dle VL SŽ Ž8. Boční hrany schodiště budou olemovány obrubníkem tl. 0,1m osazeným do bet. lože C20/25nXF3 tl. 10 cm.

Izolace konstrukcí proti zemní vlhkosti:

- U prefabrikovaných nástupištních dílců nástupních i nenástupních hran, včetně ukončovacích dílců se izolace proti zemní vlhkosti bude skládat z asfaltového nátěru + PE fólii výšky 0,8 – 1,0m na svislé stěně dílců. Nátěr ve dvou vrstvách se nanáší na obě strany prefabrikátu ve styku se zeminou.

Monolitické zídky:

- Ohraničení plochy přístupových chodníků A+B bude částečně provedeno formou zřízení železobetonových opěrných zídek označení OZ 1 + OZ 2. Zídky jsou navrženy v tl. 0,3m a délky 2,76m. Opěrné zídky jsou realizovány z vyztuženého betonu třídy C30/37 XC4 XF2 XD1, s výztuží Kari sítěmi a výstužnými pruty oceli B500B s minimálním krytím výztuže 40 mm a

jmenovitým, krytím 50 mm. Horní povrch je navržen tak, že plynule navazuje na povrch nástupiště z dlažby a přístupového chodníku. Správná poloha výztuže je zaručena distančními vložkami a sponami. Kari sítě průměru 8 mm jsou stykovány přesahem min. 350 mm. Povrch zdi ve styku se zeminou je opatřen hydroizolačním nátěrem ALP + 2x SA12. Min. hloubka základu pod terén je 1,3 m.

Konstrukce zásypu nástupiště:

- Zhutněný ne namrzavý materiál, hutněný po vrstvách max. 300 mm.
- Sklon 3 % - jednostranný - směrem k prefabrikovaným nástupištním blokům.

Dlažba nástupiště:

- Dlažebních prvky z betonu třídy C (C 55/67) v provedení dvouvrstvém – lícni beton ze stálobarevné drtě z přírodního kamene a barevnými pigmenty odolnými vůči UV záření v souladu se VL Ž8 10. Uvažovaný rozměr velkoformátová dlaždice 400x400x80 mm (antracit / šedé uni). Mezi nástupištní hranu a vodící linii s funkcí varovného pásu šířky 400 mm bude použita betonová dlažba o rozměru 550x400x80 mm (antracit / šedé uni) ve stejné specifikaci jako výše uvedená betonová dlažba.
- Vodící linie s funkcí varovného pásu v celkové šířce 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s drážkami ve tvaru sinusovky z kompozitního plně probarveného materiálu. Vizualní značení pruhem žluté barvy š. 150 mm bude provedeno z probarveného materiálu, který zajistí dlouhodobou barevnou stálost. Uvažovaný rozměr dlažby 250x400x80 mm (šedá) a 150x400x80 mm (žlutá – odstín RAL 1003 nebo RAL 1023).
- Hmatová dlažba v podobě signálních pásů šířky 800 mm a varovných pásů šířky 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s výstupky o uvažovaném rozměru 100x200x80 mm (šedá).
- Zdrsněný hmatový pás v celkové šířce 400 mm umístěný nad schodišti bude tvořen z betonových dlaždic se speciálním zdrsněným povrchem. Uvažovaný rozměr 200x200x80 mm (šedá).
- Veškeré dlažební prvky budou splňovat požadavky protiskluznost dle vyhlášky 398/2009 Sb.
- Speciální hmatové prvky budou splňovat TN TZÚS 12.03.04 / 12.03.06 určené pro exteriéry pro zrakově postižené.
- Veškeré prvky dlažby budou osazeny do lože z drobného drceného kameniva fr. 2 – 5 mm, tl. 40 mm, pod kterým bude zřízena konstrukční vrstva z ŠD fr. 0 – 32 mm, tl. 200 mm. Pouze v místě přístupových schodišť do podchodu bude dlažba mezi odvodňovacím žlábkem a výstupním schodem + v potřebném prostoru před odvodňovacím žlábkem uložena do betonového lože tl. 40 mm.
- Příčný sklon pochozí plochy nástupiště je navržen ve klon max. 2 % směrem od nástupní hrany.
- Kontrastní označení nástupnice výstupního schodu u schodiště do podchodu je součástí viz. SO 11-20-03.

Zábradlí:

- V místě přístupových chodníků na nástupiště + zadní (nenástupní) hrana nástupiště – bude zřízeno zábradlí dle VL SŽ Ž12 – kategorie stanic A-C, typ – Z (ZÁCHYTNÉ), výška V = 1,1m kotvení do monolitických ŽB zídek a prefabrikovaných „L“ bloků.
- V místě přístupových schodišť na nástupiště – bude zřízeno zábradlí dle VL SŽ Ž12 – kategorie stanic A-C, typ – O (ODDĚLOVACÍ), výška V = 1,1m + typ M (MADLA), kotvení do betonových prefabrikovaných stupňů schodiště.

Odvodňovací prvky nástupiště:

- V prostoru zastřešení (podél schodiště do podchodu) jsou navrženy polymerbetonové odvodňovací žlábk DN 160 + žlábková vpust' uložených do betonového lože C20/25nXF3 tl. 10 cm.
- Před vstupy do výtahu v úrovni pochozí plochy nástupiště jsou navrženy odvodňovací vany (2ks) s porořostem šířky 1200 mm, délky 600 mm v souladu s předpisem S10.
- Odvodňovací prvky budou napojeny na soustavu dešťové kanalizace, která je předmětem SO 11-31-01 ŽST Turnov, dešťová kanalizace.

Dlažba a hrany zpevněných ploch kolem VB:

- Dlažebních prvky z betonu třídy C (C 55/67) v provedení dvouvrstvém – lícni beton ze stálobarevné drtě z přírodního kamene a barevnými pigmenty odolnými vůči UV záření v souladu se VL Ž8 10. Uvažovaný rozměr velkoformátová dlaždice 400x400x80 mm (antracit / šedé uni).
- Hmatová dlažba v podobě signálních pásů šířky 800 mm a varovných pásů šířky 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s výstupky o uvažovaném rozměru 100x200x80 mm (šedá).
- Veškeré dlažební prvky budou splňovat požadavky protiskluznost dle vyhlášky 398/2009 Sb.
- Speciální hmatové prvky budou splňovat TN TZÚS 12.03.04 / 12.03.06 určené pro exteriéry pro zrakově postižené.
- V potřebném prostoru před VB je navrženo předláždění stávající zpevněné plochy ze stávající dlažby z důvodů přeložky stávajících sítí, dále je pak stejné předláždění navrženo za koncem nástupiště I. před objektem „Česká pošta, s.p.“. Ve zbylém prostoru před VB (pod zastřešením) se předpokládá ponechání stávající dlažby (mimo zřízení signálních a varovných pásů) až ke stávajícímu odvodňovacímu žlábk z žulových kostek, včetně ponechání tohoto žlábk v daném rozsahu. Přebytečná dlažba (mimo odřezků) z těchto ploch bude napaletována a odvezena na deponii Správy železnic, s.o.
- Veškeré prvky dlažby budou osazeny do lože z drobného drceného kameniva fr. 2 – 5 mm, tl. 40 mm, pod kterým bude zřízena konstrukční vrstva z ŠD fr. 0 – 32 mm, tl. 200 mm. V místě přístupového schodiště do podchodu bude dlažba mezi odvodňovacím žlábkem a výstupním schodem uložena do betonového lože tl. 40 mm, v potřebném rozsahu pak bude toto uložení provedeno i v prostoru před žlábkem – nutná koordinace prací s SO 11-20-03.

- Příčný sklon pochozích ploch je navržen ve klonu max. 2 % směrem od budov a objektů se spádem ke stávajícímu terénu nebo odvodňovacímu žlábků z žulových kostek.
- Hrana pochozích ploch – bude tvořena chodníkovým obrubníkem tl. 0,1m uloženým do betonového lože C20/25nXF3 tl. 10 cm.

Odvodňovací prvky zpevněných ploch kolem VB:

- V prostoru začátku nástupiště (pochozí plocha pod nástupištěm) je navrženo prodloužení stávajícího odvodňovacího žlábků z žulových kostek délky 24m šířky 0,35-0,40 m. V prostoru před přístupovým chodníkem „C“ je z důvodů výstavby tohoto přístupu navrženo předláždění tohoto žlábků v délce cca 16 m. Žulové kostky budou osazeny do betonového lože C20/25nXF3 tl. 10 cm + vyspárování.
- Kanalizace ke všem žlábkům a vpustím včetně vpustí je součástí SO 11-31-01.

Vegetační úpravy:

- Na zemním svahu u nástupiště I. bude rozprostřena a upravena ornice v mocnosti 15cm a následně ukotvena vhodná geotextilie. Na tuto plochu bude provedeno vysazení listnatých půdo-kryvných dřevin v rastru cca 3ks/1m². Finální vrstva bude tvořena mulčovací kůrou v potřebné tl. tak, aby byla zakryla celou separační geotextilií.
- Na vybraných místech kolem výpravní budovy bude rozprostřena a upravena ornice v mocnosti 75 cm a následně ukotvena vhodná geotextilie. Na tuto plochu bude provedeno vysazení půdo-kryvných dřevin a okrasných dřevin v množství předpoklad cca 3ks/1m² + Vedle VB se předpokládá vysazení 2 ks stromů výšky 2,2m obvodu kmene min. 12 cm. Finální vrstva bude tvořena mulčovací kůrou v potřebné tl. tak, aby byla zakryla celou separační geotextilií.

Zastřešení nástupiště:

- Je součástí viz. SO 11-74-01.

Orientační systém:

- Piktogramy + prvky orientačního systému jsou součástí viz. SO 11-77-01.

Mobiliář:

- Prvky mobiliáře – koše, lavičky a atd. jsou součástí viz. SO 11-79-01.

6. SO 11-12-01.02_ŽST TURNOV, REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č.2

Nástupiště bude provedeno v souladu s VL SŽ Ž 8.

Typ nástupiště:

- Ostrovní a jazykové.

Výška nástupní hrany:

- Kolej č. 1 – 550 mm nad TK.
- Kolej č. 3 – 550 mm nad TK.
- Kolej č. 5 – 550 mm nad TK.

Délka zřizovaných nástupních hran/ návrhová rychlost kolejí:

- Kolej č. 1 – 150 m/ V=65/100 km/h.
- Kolej č. 3 – 120 m/ V=50 km/h.
- Kolej č. 5 – 290 m/ V=65/70 km/h.

Poloha nástupní hrany:

- Kolej č. 1 – přímá.
- Kolej č. 3 – přímá + oblouk R= 430 m.
- Kolej č. 5 – přímá + oblouk R= 755 m.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje:

- Kolej č. 1 – 1,67 m.
- Kolej č. 3 – 1,68 m.
- Kolej č. 5 – 1,68 m.

Šířka nástupiště:

- Začátek ostrovního nástupiště (v místě začátku nástupní hrany) – 10,65 m.
- Konec ostrovního nástupiště/ zač. jazykového nástupiště – 10,65 m / 5,89 m.
- Konec jazykového nástupiště (v místě konce nástupní hrany) – 5,67 m.

Podélný sklon nástupiště:

- 0,00 ‰ – vodorovná.

Konstrukce nástupní hrany:

- Prefabrikát typu L s předsazenou nástupní hranou, uložený do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl.150 mm.
- V oblasti nového podchodu budou prefabrikáty kotveny maximálně na tl. podkladního betonu, nebo nebudou kotveny vůbec.

- V místě konstrukce nástupní hrany bude provedeno v potřebném rozsahu odtěžení zeminy – zemina bude odvezena na zemní val zřizovaný v obvodu ŽST Turnov – viz. SO 11-94-01 – „Rekultivace, zemní val“. Základová spára bude zhutněna.

Konstrukce ukončení nástupiště:

- Nástupní hrany budou na koncích ukončeny prefabrikovaným svahovým blokem „H130“ (svahový dílec ve sklonu 1:2) délky 2,0m, který bude plynule navazovat na nástupní hranu a drážní stezku.
- V místě přechodu ostrovního nástupiště na jazykové nástupiště bude šířkový odskok proveden z ukončovacího bloku $H/L = 1ks + z$ prefabrikátů typu $L = 2 ks$ (z toho 1ks atypický – zkrácený na délku 1,94m).
- Veškeré prefabrikáty budou uloženy do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl.150 mm.

Nenástupní hrany, hrany zpevněných ploch:

- Kolej č.3 – v místě dynamického zarážedla - prefabrikát typu L s předsazenou nástupní hranou, uloženy do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl.150 mm.
- Ukloněná plocha ukončení nástupiště bude na spodní a horní hraně ohraničena chodníkovým obrubníkem tl. 0,1m uloženým do betonového lože C20/25nXF3 tl. 10 cm.

Monolitické zídky:

- Nejsou.

Přístup na nástupiště:

- Přístup na nástupiště 2x schodiště + 1x výtah s podchodem pro cestující – je součástí viz. SO 11-20-03.

Izolace konstrukcí proti zemní vlhkosti:

- U prefabrikovaných nástupištních dílců nástupních i nenástupních hran, včetně ukončovacích dílců se izolace proti zemní vlhkosti bude skládat z asfaltového nátěru + PE fólii výšky 0,8 – 1,0m na svislé stěně dílců. Nátěr ve dvou vrstvách se nanáší na obě strany prefabrikátu ve styku se zeminou.

Konstrukce zásypu nástupiště:

- Zhutněný ne namrzavý materiál, hutněný po vrstvách max. 300 mm.
- Sklon 3 % - oboustranný - od osy nástupiště směrem k prefabrikovaným nástupištním blokům.

Dlažba nástupiště:

- Dlažebních prvky z betonu třídy C (C 55/67) v provedení dvouvrstvém – lícni beton ze stálobarevné drtě z přírodního kamene a barevnými pigmenty odolnými vůči UV záření v souladu se VL Ž8 10. Uvažovaný rozměr velkoformátová dlaždice 400x400x80 mm (antracit / šedé uni). Mezi nástupištní hranu a vodící linii s funkcí varovného pásu šířky 400 mm bude použita betonová dlažba o rozměru 550x400x80 mm (antracit / šedé uni) ve stejné specifikaci jako výše uvedená betonová dlažba.
- Vodící linie s funkcí varovného pásu v celkové šířce 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s drážkami ve tvaru sinusovky z kompozitního plně probarveného materiálu. Vizuální značení pruhem žluté barvy š. 150 mm bude provedeno z probarveného materiálu, který zajistí dlouhodobou barevnou stálost. Uvažovaný rozměr dlažby 250x400x80 mm (šedá) a 150x400x80 mm (žlutá – odstín RAL 1003 nebo RAL 1023).
- Hmatová dlažba v podobě signálních pásů šířky 800 mm a varovných pásů šířky 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s výstupky o uvažovaném rozměru 100x200x80 mm (šedá).
- Zdrsněný hmatový pás v celkové šířce 400 mm umístěný nad schodišti bude tvořen z betonových dlaždic se speciálním zdrsněným povrchem. Uvažovaný rozměr 200x200x80 mm (šedá).
- Veškeré dlažební prvky budou splňovat požadavky protiskluznost dle vyhlášky 398/2009 Sb.
- Speciální hmatové prvky budou splňovat TN TZÚS 12.03.04 / 12.03.06 určené pro exteriéry pro zrakově postižené.
- Veškeré prvky dlažby budou osazeny do lože z drobného drceného kameniva fr. 2 – 5 mm, tl. 40 mm, pod kterým bude zřízena konstrukční vrstva z ŠD fr. 0 – 32 mm, tl. 200 mm. V místě přístupového schodiště do podchodu bude dlažba mezi odvodňovacím žlábkem a výstupním schodem uložena do betonového lože tl. 40 mm, v potřebném rozsahu pak bude toto uložení provedeno i v prostoru před žlábkem – nutná koordinace prací s SO 11-20-03.
- Příčný sklon pochozí plochy nástupiště je navržen ve klon max. 2 % od osy nástupiště směrem k nástupní hraně.
- Kontrastní označení nástupnice výstupního schodu u schodiště do podchodu je součástí viz. SO 11-20-03.

Zábradlí:

- V místě přechodu ostrovního nástupiště na jazykové nástupiště + v délce dynamického zarážedla u koleje č.3 bude zřízeno zábradlí v celkové délce 25,3m. Zábradlí bude provedeno dle VL SŽ Ž12 – kategorie stanic A-C, typ – Z (ZÁCHYTNÉ), výška V = 1,1m.

Odvodňovací prvky nástupiště:

- Před vstupem do výtahu v úrovni pochozí plochy nástupiště je navržena odvodňovací vana (1ks) s porořostem šířky 1200 mm, délky 600 mm v souladu s předpisem S10.
- Odvodňovací prvky budou napojeny na soustavu dešťové kanalizace, která je předmětem SO 11-31-01 ŽST Turnov, dešťová kanalizace.

Vegetační úpravy:

- Nejsou.

Zastřešení nástupiště:

- Je součástí viz. SO 11-74-01.

Orientační systém:

- Piktogramy + prvky orientačního systému jsou součástí viz. SO 11-77-01.

Mobiliář:

- Prvky mobiliáře – koše, lavičky a atd. jsou součástí viz. SO 11-79-01.

7. SO 11-12-01.03_ŽST TURNOV, REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ Č.3

Nástupiště bude provedeno v souladu s VL SŽ Ž 8.

Typ nástupiště:

- Ostrovní.

Výška nástupní hrany:

- Kolej č. 11 – 550 mm nad TK.
- Kolej č. 13 – 550 mm nad TK.

Délka zřizovaných nástupních hran/ návrhová rychlost kolejí:

- Kolej č. 11 – 220 m/ V=50/60 km/h.
- Kolej č. 13 – 220 m/ V=60/60 km/h.

Poloha nástupní hrany:

- Kolej č. 11 – přímá.
- Kolej č. 13 – přímá + oblouk R= 500 m.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje:

- Kolej č. 11 – 1,67 m.
- Kolej č. 13 – 1,68 m.

Šířka nástupiště:

- Začátek nástupiště (v místě začátku nástupní hrany) – 7,15m.
- Konec nástupiště (v místě konce nástupní hrany) – 6,45 m.

Podélný sklon nástupiště:

- 0,00 ‰ – vodorovná.

Konstrukce nástupní hrany:

- Prefabrikát typu L s předsazenou nástupní hranou, uložený do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl.150 mm.
- V oblasti nového podchodu budou prefabrikáty kotveny maximálně na tl. podkladního betonu, nebo nebudou kotveny vůbec.
- V místě konstrukce nástupní hrany bude provedeno v potřebném rozsahu odtěžení zeminy – zemina bude odvezena na zemní val zřizovaný v obvodu ŽST Turnov – viz. SO 11-94-01 – „Rekultivace, zemní val“. Základová spára bude zhutněna.

Konstrukce ukončení nástupiště:

- Nástupní hrany budou na koncích ukončeny prefabrikovaným svahovým blokem „H130“ (svahový dílec ve sklonu 1:2) délky 2,0m, který bude plynule navazovat na nástupní hranu a drážní stezku.
- Ukončovací prefabrikát typu L bude uložený do CM tl. 10 mm na podkladní beton C20/25nXF3 tl.150 mm.

Nenástupní hrany, hrany zpevněných ploch:

- Ukloněná plocha ukončení nástupiště bude na spodní a horní hraně ohraničena chodníkovým obrubníkem tl. 0,1m uloženým do betonového lože C20/25nXF3 tl. 10 cm.

Monolitické zídky:

- Nejsou.

Přístup na nástupiště:

- Přístup na nástupiště 2x schodiště + 1x výtah s podchodem pro cestující – je součástí viz. SO 11-20-03.

Izolace konstrukcí proti zemní vlhkosti:

- U prefabrikovaných nástupištních dílců včetně ukončovacích dílců se izolace proti zemní vlhkosti bude skládat z asfaltového nátěru + PE fólie výšky 0,8 – 1,0m na svislé stěně dílců. Nátěr ve dvou vrstvách se nanáší na obě strany prefabrikátu ve styku se zeminou.

Konstrukce záspy nástupiště:

- Zhutněný ne namrzavý materiál, hutněný po vrstvách max. 300 mm.
- Sklon 3 % - oboustranný - od osy nástupiště směrem k prefabrikovaným nástupištním blokům.

Dlažba nástupiště:

- Dlažebních prvky z betonu třídy C (C 55/67) v provedení dvouvrstvém – lícni beton ze stálobarevné drtě z přírodního kamene a barevnými pigmenty odolnými vůči UV záření v souladu se VL Ž8 10. Uvažovaný rozměr velkoformátová dlaždice 400x400x80 mm (antracit / šedé uni). Mezi nástupištní hranu a vodící linii s funkcí varovného pásu šířky 400 mm bude

použita betonová dlažba o rozměru 550x400x80 mm (antracit / šedé uni) ve stejné specifikaci jako výše uvedená betonová dlažba.

- Vodicí linie s funkcí varovného pásu v celkové šířce 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s drážkami ve tvaru sinusovky z kompozitního plně probarveného materiálu. Vizualní značení pruhem žluté barvy š. 150 mm bude provedeno z probarveného materiálu, který zajistí dlouhodobou barevnou stálost. Uvažovaný rozměr dlažby 250x400x80 mm (šedá) a 150x400x80 mm (žlutá – odstín RAL 1003 nebo RAL 1023).
- Hmatová dlažba v podobě signálních pásů šířky 800 mm a varovných pásů šířky 400 mm bude tvořena z betonové dlažby s výstupky o uvažovaném rozměru 100x200x80 mm (šedá).
- Zdrsněný hmatový pás v celkové šířce 400 mm umístěný nad schodiště bude tvořen z betonových dlaždic se speciálním zdrsněným povrchem. Uvažovaný rozměr 200x200x80 mm (šedá).
- Veškeré dlažební prvky budou splňovat požadavky protiskluznost dle vyhlášky 398/2009 Sb.
- Speciální hmatové prvky budou splňovat TN TZÚS 12.03.04 / 12.03.06 určené pro exteriéry pro zrakově postižené.
- Veškeré prvky dlažby budou osazeny do lože z drobného drceného kameniva fr. 2 – 5 mm, tl. 40 mm, pod kterým bude zřízena konstrukční vrstva z ŠD fr. 0 – 32 mm, tl. 200 mm. V místě přístupového schodiště do podchodu bude dlažba mezi odvodňovacím žlábkem a výstupním schodem uložena do betonového lože tl. 40 mm, v potřebném rozsahu pak bude toto uložení provedeno i v prostoru před žlábkem – nutná koordinace prací s SO 11-20-03.
- Příčný sklon pochozí plochy nástupiště je navržen ve klon max. 2 % od osy nástupiště směrem k nástupní hraně.
- Kontrastní označení nástupnice výstupního schodu u schodiště do podchodu je součástí viz. SO 11-20-03.

Zábradlí:

- Není.

Odvodňovací prvky nástupiště:

- Před vstupem do výtahu v úrovni pochozí plochy nástupiště je navržena odvodňovací vana (1ks) s porořostem šířky 1200 mm, délky 600 mm v souladu s předpisem S10.
- Odvodňovací prvky budou napojeny na soustavu dešťové kanalizace, která je předmětem SO 11-31-01 ŽST Turnov, dešťová kanalizace.

Vegetační úpravy:

- Nejsou.

Zastřešení nástupiště:

- Je součástí viz. SO 11-74-01.

Orientační systém:

- Piktogramy + prvky orientačního systému jsou součástí viz. SO 11-77-01.

Mobiliář:

- Prvky mobiliáře – koše, lavičky a atd. jsou součástí viz. SO 11-79-01.

8. SO 11-12-01.04_ŽST TURNOV, DEMOLICE STÁVAJÍCÍCH NÁSTUPIŠŤ**Demontáž nástupiště 1a + 1b (vnější)**

- Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, délka nástupiště 1a = 91m + 7m přístupová rampa, 1b = 97m + 7m přístupová rampa, pochozí plochy nástupišť typu SUDOP jsou tvořeny z nástupištních desek š. 2,3m uložených na tvárnících Tischer + zámková dlažba tl.80 mm. Ukončení nástupišť je provedeno rampou.
- Nástupištní desky, tvárnice Tischer, záchytné desky budou rozebrány a hrubě očištěny a převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Veškeré ocelové prvky budou odřezány a převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Zbylý zásypový materiál, betonové obrubníky a zídky, přístupové schody na nástupiště a ostatní prvky jako patky od zařízení atd. budou odbourány/odtěženy, roztříděny a odvezeny na skládku dle příslušné kategorie odpadu, v případě vhodnosti materiálu budou použity k recyklaci a zpětnému využití.
- Odtěžení konstrukčních vrstev nástupišť bude provedeno do hloubky 0,3m pod pražec přilehlé koleje.
- Betonová dlažba tl. 0,08m bude rozebrána napaletována včetně dodávky dřevěných palet a převezena na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Podrobný rozpis demontovaného materiálu nástupiště č.3 je uveden viz. příloha 3_Výpočty tabulka č.3 + č.4.
- Demontáž orientačního systému + piktogramů, informačního systému, demontáž vybavení nástupišť není součástí tohoto SO.

Demontáž nástupiště 2 (poloostrovní)

- Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, délka nástupiště 174m + 7m rampa, pochozí plochy nástupišť typu SUDOP jsou tvořeny z nástupištních desek š. 2,3m uložených na tvárnících Tischer + zámková dlažba tl.80 mm. Ukončení nástupišť je provedeno kombinací bet. panelů a služebního schodiště na konci nástupiště a přístupovou rampou na začátku nástupiště.
- Nástupištní desky, tvárnice Tischer, záchytné desky budou rozebrány a hrubě očištěny a převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Veškeré ocelové prvky budou odřezány a převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.

- Zbylý zásypový materiál, betonové obrubníky a zídky, přístupové schody na nástupiště a ostatní prvky jako patky od zařízení atd. budou odbourány/odtěženy, roztříděny a odvezeny na skládku dle příslušné kategorie odpadu, v případě vhodnosti materiálu budou použity k recyklaci a zpětnému využití.
- Odtěžení konstrukčních vrstev nástupišť bude provedeno do hloubky 0,3m pod pražec přilehlé koleje.
- Betonová dlažba tl. 0,08m bude rozebrána napaletována včetně dodávky dřevěných palet a převezena na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Podrobný rozpis demontovaného materiálu nástupiště č.3 je uveden viz. příloha 3_Výpočty tabulka č.5
- Demontáž orientačního systému + piktogramů, informačního systému, demontáž vybavení nástupišť není součástí tohoto SO.

Demontáž nástupiště 3 (poloostrovní)

- Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, délka nástupiště 220m, pochozí plochy nástupišť typu SUDOP jsou tvořeny z nástupištních desek š. 2,3m uložených na tvárnících Tischer + zámková dlažba tl.80 mm. Ukončení nástupišť je provedeno kombinací bet. panelů a služebního schodiště.
- Demontáž nástupiště bude etapizována dle POV – viz. SO 11-12-01.05
- Nástupištní desky, tvárnice Tischer, záchytné desky budou rozebrány a hrubě očištěny a převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Veškeré ocelové prvky budou odřezány a převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Zbylý zásypový materiál, betonové obrubníky a zídky, přístupové schody na nástupiště a ostatní prvky jako patky od zařízení atd. budou odbourány/odtěženy, roztříděny a odvezeny na skládku dle příslušné kategorie odpadu, v případě vhodnosti materiálu budou použity k recyklaci a zpětnému využití.
- Odtěžení konstrukčních vrstev nástupišť bude provedeno do hloubky 0,3m pod pražec přilehlé koleje.
- Betonová dlažba tl. 0,08m bude rozebrána napaletována včetně dodávky dřevěných palet a převezena na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Podrobný rozpis demontovaného materiálu nástupiště č.3 je uveden viz. příloha 3_Výpočty tabulka č.6
- Demontáž orientačního systému + piktogramů, informačního systému, demontáž vybavení nástupišť není součástí tohoto SO.

Demontáž centrální přechod

- Betonové zádlážbové panely – demontáž, očištění, prevoz na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- Betonová dlažba tl. 0,08m bude rozebrána napaletována včetně dodávky dřevěných palet a převezena na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.

- Zbylý zásypový materiál, betonové obrubníky, budou odbourány/odtěženy, roztrženy a odvezeny na skládku dle příslušné kategorie odpadu, v případě vhodnosti materiálu budou použity k recyklaci a zpětnému využití.
- Podrobný rozpis demontovaného materiálu nástupiště č.3 je uveden viz. příloha 3_Výpočty tabulka č.2

Demontáž zpevněných ploch kolem výpravní budovy

- Dle přílohy „Situace demontáže“ bude v daném rozsahu provedena demontáž stávající betonové dlažby a odtěžení jejich konstrukčních vrstev a zeminy.
- Betonová dlažba tl. 0,08m bude rozebrána napaletována včetně dodávky dřevěných palet a převezena na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov.
- V potřebném prostoru před VB je navrženo předláždění stávající zpevněné plochy ze stávající dlažby z důvodů přeložky stávajících sítí, dále je pak stejné předláždění navrženo na konci nástupiště lb. před objektem „Česká pošta, s.p.“. V těchto prostorách bude dlažba pouze rozebrána a vhodně uskladněna na staveništi pro zpětné využití. Přebytná dlažba (mimo odřezků) z těchto ploch bude napaletována a odvezena na deponii Správy železnic, s.o.
- Ve zbylém prostoru před VB (pod zastřešením) se předpokládá ponechání stávající dlažby (mimo zřízení signálních a varovných pásů) až ke stávajícímu odvodňovacímu žlábků z žulových kostek, včetně ponechání tohoto žlábků v daném rozsahu. Přebytná dlažba (mimo odřezků) z těchto ploch bude napaletována a odvezena na deponii Správy železnic, s.o.
- Zbylý zásypový materiál, betonové obrubníky budou odbourány/odtěženy, roztrženy a odvezeny na skládku dle příslušné kategorie odpadu, v případě vhodnosti materiálu budou použity k recyklaci a zpětnému využití.
- Demontážní práce je nutné koordinovat se související stavbou „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov“ která řeší kompletní odbourání části VB a zpevněných ploch kolem této odbourávané části VB.

9. SO 11-12-01.05_ŽST TURNOV, PROVIZORNÍ NÁSTUPIŠTĚ

Provizorní nástupiště - zřízení

- Na základě požadavku POV budou u stávající kolejí č. 13,15,17 zřízena provizorní nástupiště č. IV.,V,VI.. Všechny provizorní nástupiště budou zřízeny v rozsahu – délka nástupní hrany 150 m, výška nástupní hrany 200 mm, typ nástupiště – Tischer v souladu se VL Ž8, pochozí plocha mezi tvárnici Tischer – asfaltový povrch.
- Přístup na provizorní nástupiště bude proveden za pomoci přístupového chodníku z tvárnice Tischer + asfaltový povrch ve sklonu max. 8,33%. Provizorní přístup v totožném rozsahu bude zřízen i k nástupišti č. III. z důvodů zachování provozu na tomto nástupišti a zrušení centrálního přechodu při výstavbě.
- Dle požadavku SŽ s.o., GŘ – O13 je u nástupišť č. IV. a V. navržen přístup tak, aby místo zastavení vlaku bylo alespoň 10 m před úroňovým přístupem (bezpečnost a rozhledové poměry na přechodu) – tyto přístupy jsou navrženy v úrovni TK ve stejné skladbě jako konstrukce dotčených provizorních nástupišť.
- Z důvodů výstavby podchodu pro cestující bude provedeno částečné odbourání nástupiště č. 3. (provedeno v rámci SO 11-12-01.04) při zachování provozu. Ponechávaná část nástupiště bude provizorně zabezpečena zapažením ponechávaných konstrukcí + zřízeno provizorní oplocení.

Provizorní nástupiště – demontáž

- Asfaltová pochozí plocha nástupišť bude odbourána a odvezena na skládku dle příslušné kategorie odpadu
- Zásypový materiál – odtěžen a odvezen na skládku dle příslušné kategorie odpadu, v případě vhodnosti materiálu bude použit k recyklaci a zpětnému využití.
- Nástupištní tvárnice Tischer budou rozebrány a hrubě očištěny a převezeny na deponii SŽ s.o. v obvodu ŽST Turnov – převzetí SŽ s.o..

Provizorní přístupy k nástupišťům - zřízení

- Přístup na provizorní nástupiště bude proveden v návaznosti na zpevněnou plochu před výpravní budovou, přístupová cesta je navržena š. 3m a je tvořena z betonových panelů a nových zádlážkových panelů uložených v úrovni temene kolejnice dotčených kolejí.
- Betonové pochozí panely zajistí zhotovitel stavby
- Vymezení tras pro cestující + veškeré konstrukce budou navrženy v souladu s pokynem SŽ PO-09/2021-GŘ.
- Pro vymezení tras se předpokládá zřízení provizorního oplocení

Provizorní přístupy k nástupišťům - demontáž

- Betonové pochozí panely – demontáž + zpětné převzetí zhotovitel stavby
- Betonové zádlážkové panely – demontáž + odvoz na deponii SŽ s.o., převzetí ze strany SŽ.
- Demontáž provizorního oplocení

10. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby: „Rekonstrukce ŽST Turnov“ PRO1051KM115-127ML051-069REK_Turnov, zpracovatel SŽG Regionální pracoviště Ústí nad Labem, část dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“;
- Zápisy z profesních porad a místních šetření, část dokumentace E.7.3 „Zápisy z porad“;
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Liberecký kraj, a mapový podklad, část dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“;
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení, část dokumentace E.4. „Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“;
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál štěrkového lože a zeminy a odpady po rekonstrukci;
- Místní šetření;
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách;
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice atd.

11. PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Pro zpracování DUR bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele projektové dokumentace, kopie jsou obsahem části dokumentace E.4.“ Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce.

V ochranných pásmech vedení nesmí být (případně souhlas správců inženýrských sítí) skládky a deponie zemin, a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení, a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná a chráněná vedení inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v části dokumentace E.4.“ Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz Zákon č. 266/1994 „Zákon o drahách“).

12. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na příslušné skládky. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a dále vyhláška č. 8/2021 Sb. „Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)“, vyhláška č. 273/2021 Sb. „Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady“, směrnice SŽDC SM96 „Směrnice pro nakládání s odpady, změna č. 6“.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden ve výkazu výměr a materiálu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽ, s.o., ve správě OŘ Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice SŽDC č. 42 (Hospodaření s vyzískaným materiálem ze železniční dopravní cesty).

U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů:

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace. Odpady kategorie O i nebezpečný odpad kategorie N.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

13. POLOHOVÝ SYSTÉM

Projekt stavby je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání. Další podrobnosti o pevných bodech v části dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“.