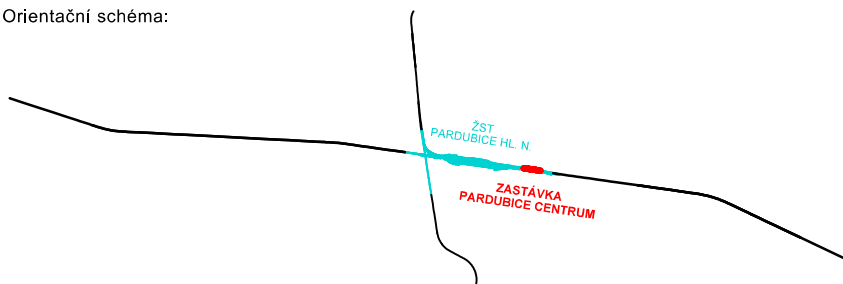


Paré:

Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:





Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	21.03.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	-

<b>Stavebník / investor:</b>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

<b>Zhotovitel díla:</b>	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
<b>Zhotovitel části / objektu:</b>	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	ING. DANIEL FILIP	<b>Specialista:</b>	ING. VLADIMÍR FIŠAR

<b>Název stavby / akce:</b>		<b>VÝSTAVBA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY PARDUBICE CENTRUM</b>				<b>Označení (S-kód):</b>		<b>S622000607</b>					
						<b>Zakázka:</b>		<b>21-180.250</b>					
<b>Název části:</b>		<b>Nástupiště</b>				<b>Označení části:</b>		<b>D.2.1.2</b>					
<b>Název objektu / dílčí části:</b>		<b>Zastávka Pardubice centrum, nové ostrovní nástupiště</b>				<b>Číslo objektu / komplexu:</b>		<b>SO 07-32-01</b>					
<b>Název přílohy:</b>		<b>Technická zpráva</b>				<b>Číslo přílohy:</b>		<b>1 . 001</b>					
<b>Název dílčí části přílohy:</b>													
<b>Odpovědný projektant:</b>		<b>Zpracovatel přílohy:</b>		<b>Měřítko:</b>		<b>Stupeň dokumentace:</b>							
ING. MICHAL CHLUBNA		ING. MICHAL CHLUBNA		-		DUSP + PDPS							
<b>Kraj:</b>		<b>Katastrální území:</b>		<b>TUDU:</b>		<b>Smluvní datum zpracování:</b>							
Pardubický		Pardubice [717657]		viz textová část		21/07/2022							
<b>S-kód:</b>		<b>Stupeň dokumentace:</b>		<b>Část:</b>		<b>Objekt:</b>		<b>Podobjekt:</b>		<b>Příloha:</b>		<b>Revize:</b>	
S 6 2 2 0 0 0 6 0 7		P D P S		Část: D 2 1 0 2		Objekt: S O 0 7 3 2 0 1		Podobjekt: X X		Příloha: 1 0 1 1		Revize: 0 0 0	



**Obsah:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>2</b>
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	2
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	2
1.3	ZHOTOVITEL DUSP	2
1.4	DALŠÍ ÚDAJE	3
<b>2</b>	<b>ROZSAH ŘEŠENÍ</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>PODKLADY</b>	<b>4</b>
3.1	PRÁVNÍ PODKLADY	4
3.1.1	Směrnice Evropského parlamentu a rady, rozhodnutí Komise	4
3.1.2	Národní zákony a vyhlášky	4
3.1.3	Technické normy	5
3.1.4	Interní směrnice SŽ	5
3.2	PRŮZKUMY	6
3.3	GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY	6
3.4	OSTATNÍ DOKUMENTACE A PODKLADY	6
3.5	OVĚŘENÍ INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	6
<b>4</b>	<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ</b>	<b>7</b>
5.1	DEMOLICE	7
5.2	PROVIZORVNÍ NÁSTUPIŠTĚ	7
5.3	KONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ	8
5.4	KONSTRUKCE VOZOVKY NÁSTUPIŠTĚ	8
5.5	POKLOPY NA NÁSTUPIŠTI	8
5.5.1	Poklopy kabelovodu	8
5.5.2	Poklopy kanalizace	9
5.6	KONSTRUKCE STEZKY	9
5.6.1	Odvodnění stezky k podchodu (začátek nástupiště)	10
5.6.2	Odvodnění stezky k podjezdu (konec nástupiště)	10
5.7	KONSTRUKCE VOZOVKY STEZKY	10
5.8	MONOLITICKÉ ZÍDKY	10
5.9	ZÁBRADLÍ	11
5.10	HMATOVÉ ÚPRAVY	11
5.11	ORIENTAČNÍ SYSTÉM	12
5.12	INFORMAČNÍ SYSTÉM	13
<b>6</b>	<b>VYTYČENÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI</b>	<b>13</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum
ISPROFIN/ISPROFOND:	5003520139
Druh stavby:	Stavba dopravní infrastruktury – železnice
Místo stavby:	Pardubický kraj
Okres:	Pardubice
Obec s rozšířenou působností (ORP):	Pardubice
Obec s pověřeným obecním úřadem (POU):	Pardubice
Obec:	Pardubice
Městský obvod – Pardubice:	Pardubice I
Katastrální území:	Pardubice
Předmět dokumentace:	DUSP (dokumentace pro společné povolení)
Část dokumentace:	<b>D.2.1.2 Nástupiště</b>
Objekt:	<b>SO 07-32-01 Zastávka Pardubice centrum, nové ostrovní nástupiště</b>

### 1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ

Objednatel:	<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Jednající:	Bc. Jiří Svoboda, MBA, generální ředitel
IČ:	70994234
DIČ:	CZ70994234
Organizační jednotka:	<b>Stavební správa východ</b> Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Kontaktní osoba pro věci smluvní:	nebyla určena, ředitel SSV
Kontaktní osoba ve věcech technických:	Ing. Lenka Szabóová
Úředně oprávněný zeměměřický inženýr:	Ing. Petr Očenáš

### 1.3 ZHOTOVITEL DUSP

Zhotovitel:	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b> Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
Zastoupený:	Ing. Tomášem Slavičkem, předsedou představenstva, Ing. Ivanem Pomykáčkem, místopředsedou představenstva, Mgr. Ing. Evou Kudynovou Klimtovou, místopředsedkyní představenstva Ing. Martinem Chrastilem, členem představenstva
IČ:	25793349
DIČ:	CZ25793349
Zpracovatelský útvar:	SUDOP PRAHA a.s., Projektové středisko Hradec Králové Horova 1767/26, 500 02 Hradec Králové

Vedoucí týmu (HIP):	Ing. Daniel Filip E: <a href="mailto:daniel.filip@sudop.cz">daniel.filip@sudop.cz</a> M: +420 605 229 078
Asistent vedoucího týmu:	Ing. Monika Pospíchalová E: <a href="mailto:monika.pospichalova@sudop.cz">monika.pospichalova@sudop.cz</a> M: +420 605 926 937
Autorizovaný inženýr SO:	Ing. Vladimír Fišar
Odpovědný projektant SO:	Ing. Michal Chlubna

## 1.4 DALŠÍ ÚDAJE

Zkratka stavby	PceCe
Předpokládaná realizace:	11/2022 - 06/2023
Orientace výkresů:	Staničení stoupá zleva doprava
Závazné značení směrů:	← Česká Třebová – Praha → – Hradec Králové / Chrudim →
Knižní jízdní řád:	031: Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř
Nákresný jízdní řád:	505C: Pardubice – Jaroměř

## 2 ROZSAH ŘEŠENÍ

Stavební objekt 07-32-01 se zabývá vlastní výstavbou nového ostrovního nástupiště zastávky Pardubice centrum. Nová železniční zastávka Pardubice centrum bude umístěna na území města Pardubice. Řešení přístřešků na nástupišti, přístupů z podchodů, osvětlení, informačního/orientačního systému, mobiliáře apod. není obsahem tohoto stavebního objektu. Součástí objektu nejsou žádné demolice.

Celá zpracovaná dokumentace je navržena v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální a ve výškovém systému Baltském po vyrovnání.

Všechny údaje týkající se staničení jsou vztaženy k hlavní koleji č. 1 trati 501 Česká Třebová – Praha. Jedná se o trať napájenou stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3kV. Traťová třída zatížení je D4. Po realizaci stavby budou na zastávku prodlouženy vlaky osobní dopravy ze směrů Hradec Králové a Chrudim.

Stavba výstavby železniční zastávky Pardubice centrum svým rozsahem navazuje na již probíhající stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ a je s ní je plně provázána. Při výstavbě nového nástupiště je třeba respektovat umístění již vybudovaných stavebních objektů.

## 3 PODKLADY

### 3.1 PRÁVNÍ PODKLADY

Při zpracování byly respektovány jako výchozí podklady zejména:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady a rozhodnutí Komise
- národní zákony a vyhlášky
- technické normy
- vyhlášky UIC
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro Správu železnic, státní organizaci

#### 3.1.1 Směrnice Evropského parlamentu a rady, rozhodnutí Komise

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. 6. 2008 o interoperabilitě železničního systému, v platném znění
- nařízením Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. 11. 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 s účinností od 1. 1. 2015
- nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o zařazení do sítě TEN-T jako součástí hlavní sítě nákladní dopravy a globální sítě osobní dopravy

#### 3.1.2 Národní zákony a vyhlášky

- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění,
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících

- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 100/1995, která stanovuje podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení (UTZ) a jejich konkretizaci (Řád určených technických zařízení), v platném znění
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících, v platném znění
- vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, v platném znění
- metodický pokyn odboru odpadů Ministerstva životního prostředí k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb

### 3.1.3 Technické normy

- ČSN 73 4959 Nástupišť a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy. Základní ustanovení
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí
- ČSN 74 4505 Podlahy - Společná ustanovení
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6390 Nápisů názvů železničních stanic a zastávek
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na celostátních drahách a vlečkách
- Vzorové listy železničního spodku
- Vyhláška č. 369/2001 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Technické kvalitativní podmínky státních drah
- Obecné technické podmínky SŽ

### 3.1.4 Interní směrnice SŽ

- směrnice GŘ SŽDC, s. o. č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění změny č. 1

- směrnice SŽDC, s. o. č. 30, Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému
- směrnice SŽDC, s. o. č. 34, Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty
- směrnice SŽDC, s. o. č. 42, Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění
- směrnice SŽDC č. 20, Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty
- směrnice GŘ SŽDC, s. o. č. 96, Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění

### 3.2 PRŮZKUMY

- Geotechnický a stavebně technický průzkum, SUDOP PRAHA a.s., 05/2016
- Pyrotechnický průzkum, SUDOP PRAHA a.s., 08/2016

### 3.3 GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

- Geodetické zaměření stávajícího stavu, SUDOP PRAHA a.s., 06/2016 a doměření
- Katastrální mapy

### 3.4 OSTATNÍ DOKUMENTACE A PODKLADY

- Zadávací dokumentace DUSP stavby „Výstavba železniční zastávky Pardubice – centrum“
- Dokumentace pro stavební povolení „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, SUDOP PRAHA a.s., 07/2019
- Aktualizace studie proveditelnosti Uzel Pardubice, SUDOP PRAHA a.s., 09/2020
- Výrobní porady
- Katalogy výrobců

### 3.5 OVĚŘENÍ INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V oblasti staveniště se nachází řada inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do koordinační situace na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. Protože poloha sítí uvedená ve výkresech je pouze orientační a přibližná, musí být veškeré inženýrské sítě před započítím stavebních prací vytyčeny a ověřeny jejich správci.

## 4 STÁVAJÍCÍ STAV

V místě realizace nového nástupiště se v současné době žádná zastávka nenachází. Jedná se o stavbu nového ostrovního nástupiště. V rámci probíhající stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ bude před realizací nástupiště zastávky Pardubice centrum položena kolej 12a, která bude před stavbou nové zastávky snesena. Během výstavby nástupiště bude umožněn přístup z ulice Hlaváčova.



## 5 POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

Nástupiště zastávky Pardubice centrum bude umístěno mezi koleje č. 10a a 12a. Délka nástupních hran bude 140 m (od km 304,549 327 do km 304,689 327). Koleje č. 10a a 12a jsou v prostoru nástupiště v přímé a vodorovné ve výšce 222,070 m n. m. Nástupní hrana bude od osy koleje příčně vzdálena 1670 mm. Nástupní hrana bude 550 mm nad temenem kolejnice v konstantní výšce 222,620 m n. m.

Do obou konců nástupiště jsou zapojeny přístupové stezky, kterými je zajištěn přístup od podchodu v ul. Sladkovského/Rokycanova a podjezdu v ul. 17. listopadu/Jana Palacha. Součástí stavebního objektu nového ostrovního nástupiště (SO 07-32-01) jsou nezastřešené části přístupů na nástupiště. Rozhraní SO 07-32-01 a přístupů z podchodu a podjezdu je na obou stranách tvořeno odvodňovacími žlábkami, které už nejsou součástí tohoto stavebního objektu. Do čela začátku ostrovního nástupiště je zaústěna stezka o délce 10,8 m ve směru od podchodu v ul. Sladkovského/Rokycanova. Z konce nástupiště pokračuje stezka o délce 20,8 m ve směru staničení k podjezdu v ul. 17. listopadu/Jana Palacha.

Na základě požadavku investora bude výstavba nového ostrovního nástupiště a příchoďů na něj umožňovat výhledové prodloužení délky nástupiště na 170 m. Případné prodloužení o 30 m je rozděleno na 10 m ve směru proti staničení z čela začátku nástupiště a 20 m ve směru staničení z čela konce nástupiště. Tato rezerva je vytvořena pomocí nezastřešených částí přístupů na nástupiště. Posunutí začátku nástupiště o 10 m ve směru proti staničení by se z části nacházelo u směrového oblouku v koleji č. 12a o poloměru 800,000 m. Začátek nástupištní hrany prodlouženého nástupiště u koleje č. 12a by tak musel být vzdálen od osy koleje č. 12a o 1680 mm dle ČSN 73 4959 a v přilehlém úseku by byl vytvořen přechod na již zrealizovanou část se vzdáleností nástupištní hrany od osy koleje o hodnotě 1670 mm. Posunutí konce nástupiště o 20 m ve směru staničení by bylo umístěno u směrového oblouku o poloměru 9009,500 m v koleji 10a a vzdálenost nástupní hrany od osy koleje by zůstala na konstantní hodnotě 1670 mm.

Čela nástupiště, do kterých budou zaústěny stezky, budou tvořeny dvojicí monolitických zídek. Nástupní hrany budou tvořeny prefabrikáty tvaru „L“ s předsazenou hranou. Odvodnění nástupiště bude řešeno příčným střechovitým sklonem o hodnotě 2 %. Stezky budou široké 3,2 m a odvodněny budou jednostranným sklonem ve směru ke koleji č. 10a. Ve směru od nástupiště bude provedeno klopení povrchu stezky ze střechovitého sklonu na jednostranný. Na straně k zastřešené části přístupu z podchodů bude jednostranný sklon srovnán do vodorovného a srážková voda z této části svedena do odvodňovacího žlábků, který je součástí stavebního objektu 07-34-61, resp. SO 07-34-62. Obě stezky jsou ve směru ke koleji 12a ukončeny betonovou obrubou uloženou do podkladního betonu a svahováním. Směrem ke koleji 10a je těleso stezky uzavřeno prefabrikáty tvaru „L“ bez předsazené hrany. Přístupy na nástupiště v místech bez zastřešení a čela nástupiště lemuje zábradlí.

V rámci stavby Uzlu Pardubice byla navržena příprava pro výstavbu zastávky Pardubice centrum. S předstihem je vybudován stavební objekt kabelovodu, u kterého budou v době realizace zastávky Pardubice centrum zvýšeny výstupy ze šachet na úroveň povrchu nástupiště. Před zahájením realizace zastávky Pardubice centrum bude zrealizována kolej č. 12a, která bude před stavbou zastávky ostrovního nástupiště snesena, bude rozšířena konstrukce pražcového podloží i do prostoru pod nástupištními prefabrikáty a následně znovu položena. Realizace koleje č. 10a proběhne současně s realizací nového ostrovního nástupiště.

### 5.1 DEMOLICE

V rámci stavebního objektu 07-32-01 není navržena žádná demolice, jelikož se jedná o stavbu nového ostrovního nástupiště a zřízení nové zastávky Pardubice centrum.

### 5.2 PROVIZORVNÍ NÁSTUPIŠTĚ

Během výstavby nebude zřízeno provizorní nástupiště.

### 5.3 KONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ

Obě nástupní hrany nového ostrovního nástupiště SO 07-32-01 musí splňovat výšku 550 mm nad temenem kolejnice a vzdálenost 1670 mm od osy přilehlé koleje. Nástupní hrana je tvořena prefabrikáty tvaru „L“ s předsazenou hranou. Prefabrikáty budou uloženy na vrstvu cementové malty MC10 tloušťky 10 mm a vyrovnávací vrstvu podkladního betonu C20/25 XF3 o minimální tloušťce 50 mm, která bude vytvořena na skloněné vrstvě zeminy zlepšené cementem o tloušťce 40 cm (součástí konstrukce pražcového podloží objektu železničního spodku). Stavba SO-07-32-01 bude navazovat na rozšíření konstrukce pražcového podloží pod koleji č. 12a a realizaci konstrukce pražcového podloží koleje č. 10a. Hranice výkopových prací těchto stavebních objektů je umístěna do nástupních hran.

Všechny nástupištní prefabrikáty budou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného žárově zinkovanou pásovinou a šrouby s podložkami, které budou zašroubovány do ocelových vložek s vnitřním závitem M16. Tyto vložky jsou zabetonovány na rubové straně v horní části svislé rubové plochy. Dále budou prefabrikáty kotveny do podkladního betonu pomocí prutů betonářské výztuže délky cca 500 – 600 mm, procházející přes podkladní beton do podloží v místě vytvořených dvou otvorů v prefabrikátu. Pruty budou zality zálivkou z betonu C25/30. Pro zabránění případnému poklesu dlažby v místě styků prefabrikátů budou těsněny styčné spáry jednotlivých prefabrikátů. Těsnění může být provedeno vyplněním spáry pružným tmelem, nebo překrytí spáry natavením asfaltového pásu či plastovou fólií. Další podrobnosti jsou uvedeny v TPD – „Nástupištní prefabrikáty typu „L“.

Prostor mezi prefabrikáty tvořící nástupištní hrany bude vyplněn z násypového nenamrzavého materiálu, který bude hutněn po vrstvách o maximální tloušťce 300 mm. Tento zásyp bude proveden z vhodného materiálu. O vhodnosti materiálu rozhodne geotechnik stavby. Hutnění tohoto zásypu bude až na hodnotu čísla ulehlosti  $I_d = 0,95$ , resp. na 100 % Proctor Standart. Kontrola míry hutnění bude provedena na základě zkoušky LDD v souladu s předpisem SŽ S4. Maximální hodnota sednutí desky bude na základové spáře 0,8 mm, v zásypu nástupiště 0,7 mm a v podkladní vrstvě dlažby 0,6 mm. Zemní práce a založení budou provedeny v soulasu s TKP a předpisu SŽ S4.

Odvodnění nástupiště bude řešeno příčným střechovitým sklonem o hodnotě 2 % do kolejiště, odkud srážková voda poteče do odvodnění železničního spodku – trativodů.

### 5.4 KONSTRUKCE VOZOVKY NÁSTUPIŠTĚ

Návrh konstrukce byl proveden na základě předpokládaného zatížení nástupiště. Nástupiště je navrženo tak, aby konstrukce vozovky vyhověla na občasný pojezd lehkým motorovým vozidlem za účelem např. úklidu. Vlastní návrh konstrukce byl proveden podle TP 170 Navrhování vozovek na pozemních komunikacích a byla navržena tato konstrukce:

D2-D-1:

- |   |            |    |        |
|---|------------|----|--------|
| - | Dlažba     | DL | 80 mm  |
| - | Lože       | L  | 40 mm  |
| - | Štěrkodrt' | ŠD | 200 mm |

Dlažba bude použita nová velkoformátová s půdorysným rozměrem 400x400 mm. Protiskluznost povrchů bude R13. Spárování bude provedeno podle technologického předpisu dlažby. Únosnosti jednotlivých vrstev vozovky jsou specifikované ve výkresu *Vzorové řezy*.

### 5.5 POKLOPY NA NÁSTUPIŠTI

#### 5.5.1 Poklopy kabelovodu

V prostoru nástupiště je situován kabelovod, který je součástí stavebního objektu 02-39-01 již probíhající stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“. Šachty kabelovodu jsou v místech nového ostrovního nástupiště zastávky Pardubice centrum už usazeny. Přílohy *podélný řez* a *příčné řezy* jsou upraveny dle zaměření skutečného provedení. Výstupy ze šachet Š10 až Š15 budou v prostoru

nástupiště. Součástí stavebního objektu nástupiště bude zadláždění poklopů. Konstrukce zadlažďovacího poklopu je součástí stavebního objektu kabelovodu.

Všechny poklopy na nástupišti budou zadlážděny velkoformátovou dlažbou rozměru 400x400 mm s tloušťkou 50 mm. Poklopy šachet Š11 až Š15 budou rovnoběžně zarovnané s nástupní hranou a budou umístěny do prostoru s jednotným sklonem povrchu nástupiště. Poklop šachty Š10 protíná osa nástupiště, která je spjata s vrcholovou linií střešovitého příčného sklonu nástupiště. Dlažba bude umístěna do lože z betonu C25/30 XF3 o minimální tloušťce 20 mm, v případě šachty Š10 bude pomocí malty řešeno zarovnání dlažby do příčného střešovitého sklonu. Dlažba bude nařezána do požadovaných rozměrů tak, aby rastr povrchu nástupiště nebyl narušen a bylo dosaženo co nejkvalitnějšího estetického výsledku.

### 5.5.2 Poklopy kanalizace

V prostoru nástupiště a stezky z konce nástupiště je situována kanalizace odvádějící vodu ze zastřešení přístřešků na nástupišti, která je součástí stavebního objektu 07-36-01. V prostoru nového ostrovního nástupiště budou umístěny 4 šachty kanalizace DN 600, jejich poloha je znázorněna v části *Půdorys*. V rámci SO 07-32-01 bude provedena konstrukce zadlažďovacích poklopů i jejich zadláždění.

Konstrukci zadlažďovacího poklopu bude tvořit ocelový rám B 125 (ocel S235JR) s vnějšími rozměry 990 x 1190 x 100 mm, dvou-segmentový, uzavíratelný s vyjímatelnou podpěrou. Ocelový rám bude uložen na vrstvu polymermalty a na monolitickou konstrukci (drátkobeton) o minimální tloušťce 200 mm. K monolitické konstrukci bude rám přikotven chemickou kotvou M12 s hloubkou závitů min. 125 mm. Všechny poklopy šachet kanalizace budou zadlážděny velkoformátovou dlažbou rozměru 400x400 mm s tloušťkou 50 mm, která bude nařezána do požadovaných rozměrů tak, aby rastr povrchu nástupiště nebyl narušen a bylo dosaženo co nejkvalitnějšího estetického výsledku. Dlažba bude umístěna do lože z betonu C25/30 XF3 o minimální tloušťce 20 mm. Specifikace použitých materiálů a protikorozeční úprava budou splňovat vlastnosti uvedené ve vzorovém listu železničního spodku ŽS 10.1.205. Všechny poklopy budou umístěny do prostoru s jednostranným příčným sklonem povrchu 2 %.

## 5.6 KONSTRUKCE STEZKY

Konstrukce obou stezek navazují na konstrukci nástupiště, respektují možnost výhledového prodloužení nástupiště a zároveň propojují objekty zastřešených přístupů na nástupiště se samotným nástupištěm. Hrana stezky blíže ke koleji č. 10a je tvořena nástupištními prefabrikáty tvaru „L“ bez předsazené hrany, které navazují na monolitické zídky ukončující čelo nástupiště a stavební objekty přístupu na nástupiště z podchodu v ul. Sladkovského/Rokycanova a podjezdu v ul. 17. listopadu/Jana Palacha. Prefabrikáty budou uloženy na vrstvu cementové malty MC10 tloušťky 10 mm a vrstvu podkladního betonu C20/25 XF3 minimální tloušťky 150 mm, která bude vytvořena na vyrovnávací vrstvě ze štěrkodrti 0/16 třídy B tloušťky 50 mm. Vyrovnávací vrstva ze štěrkodrti a podkladní beton budou zřízeny v malé výkopové rýze.

Všechny nástupištní prefabrikáty budou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného žárově zinkovanou pásovinou a šrouby s podložkami, které budou zašroubovány do ocelových vložek s vnitřním závitěm M16. Tyto vložky jsou zabetonovány na rubové straně v horní části svislé rubové plochy. Dále budou prefabrikáty kotveny do podkladního betonu pomocí prutů betonářské výztuže délky cca 500 – 600 mm, procházející přes podkladní beton do podloží v místě vytvořených dvou otvorů v prefabrikátu. Pruty budou zality zálivkou z betonu C25/30. Pro zabránění případnému poklesu dlažby v místě styků prefabrikátů budou těsněny styčné spáry jednotlivých prefabrikátů. Těsnění může být provedeno vyplněním spáry pružným tmelem, nebo překrytí spáry natavením asfaltového pásu či plastovou fólií. Další podrobnosti jsou uvedeny v TPD – „Nástupištní prefabrikáty typu „L“.

Hrana stezky blíže ke koleji č. 12a bude tvořena obrubníkem bez nadvýšení, který bude osazen do betonového lože C20/25 XF3 s boční opěrou. Za obrubou bude v příčném směru sklon násypového tělesa o hodnotě 8 % v délce 0,5 m a výškové dorovnání na úroveň drážní stezky se provede ve sklonu 1:1,75.

Zemní těleso stezky bude vytvořeno z násypového nenamrzavého materiálu, který bude hutněn po vrstvách o maximální tloušťce 300 mm. Tento zásyp bude proveden z vhodného materiálu. O vhodnosti materiálu rozhodne geotechnik stavby. Hutnění tohoto zásypu bude až na hodnotu čísla ulehlosti  $I_d = 0,95$ , resp. na 100 % Proctor Standart. Kontrola míry hutnění bude provedena na základě zkoušky LDD v souladu

s předpisem SŽ S4. Maximální hodnota sednutí desky bude na základové spáře 0,8 mm, v zásypu stezky 0,7 mm a v podkladní vrstvě dlažby 0,6 mm. Zemní práce a založení budou provedeny v soulasu s TKP a předpisu SŽ S4.

### 5.6.1 Odvodnění stezky k podchodu (začátek nástupiště)

Konstrukce vozovky stezky k podchodu v ul. Sladkovského/Rokycanova navazuje na konstrukci nástupiště. Celková délka stezky bude 10,800 m. V navazujícím úseku na nástupiště v prostoru mezi monolitickými zídками o délce 0,800 m bude povrch stezky navazovat na střechovitý sklon nástupiště. Ve směru k podchodu bude následovat překlopení kratší strany střechy (příčně 0,6 m) do jednostranného sklonu o hodnotě 2 % ve směru ke koleji č. 10a. Překlopení střechovitého příčného sklonu na jednostranný sklon bude provedeno na délce 1,2 m. Jednostranný příčný sklon stezky bude ukončen překlopením do vodorovné v příčném směru na délce 3,2 m. Překlopení bude provedeno podle osy probíhající okrajem dlažby stezky při prefabrikátu typu L. Voda z těchto míst bude svedena do odvodňovacího žlábků, který je součástí stavebního objektu přístupu na nástupiště z podchodu v ul. Sladkovského/ Rokycanova. Odvodňovací žlábek bude ve výšce 222,650 m n. m.

### 5.6.2 Odvodnění stezky k podjezdu (konec nástupiště)

Konstrukce vozovky stezky k podjezdu v ul. 17. listopadu/Jana Palacha navazuje na konstrukci nástupiště. Celková délka stezky bude 20,800 m. V navazujícím úseku na nástupiště v prostoru mezi monolitickými zídками o délce 0,800 m bude povrch stezky navazovat na střechovitý sklon nástupiště. Ve směru k podchodu bude následovat překlopení kratší strany střechy (příčně 0,8 m) do jednostranného sklonu o hodnotě 2 % ve směru ke koleji č. 10a. Překlopení střechovitého příčného sklonu do jednostranného sklonu bude provedeno na délce 1,6 m. Jednostranný příčný sklon stezky bude přerušen překlopením do vodorovné v příčném směru o délce 3,2 m. Překlopení bude provedeno podle osy probíhající okrajem dlažby stezky při prefabrikátu typu L. Voda z těchto míst bude svedena do odvodňovacího žlábků, který je součástí stavebního objektu přístupu na nástupiště z podjezdu v ul. 17. listopadu/Jana Palacha. Odvodňovací žlábek bude ve výšce 222,655 m n. m.

V podélném řezu jsou obě stezky ve vodorovné. Výška odvodňovacího žlábků je shodná s výškou povrchu nástupištěního prefabrikátu tvaru L stezky. V případě prodloužení délky nástupiště budou stezky odstraněny, čelní monolitické zídky zdemolovány a vystaveny nové navazující na stavební objekty přístupů z ul. Sladkovského/Rokycanova a podjezdu v ul. 17. listopadu/Jana Palacha.

## 5.7 KONSTRUKCE VOZOVKY STEZKY

Návrh konstrukce obou vozovek stezky navazuje na konstrukci vozovky nástupiště. Stezky jsou navrženy tak, aby konstrukce vozovky vyhověla na občasný pojezd lehkým motorovým vozidlem za účelem např. úklidu. Vlastní návrh konstrukce byl proveden podle TP 170 Navrhování vozovek na pozemních komunikacích a byla navržena tato konstrukce:

D2-D-1:

- Dlažba DL 80 mm
- Lože L 40 mm
- Štěrkodrt' ŠD 200 mm

Dlažba bude použita nová velkoformátová s půdorysným rozměrem 400x400 mm. Protiskluznost povrchů bude R13. Spárování bude provedeno podle technologického předpisu dlažby. Únosnosti jednotlivých vrstev vozovky jsou specifikované ve výkresu *Vzorové řezy*.

## 5.8 MONOLITICKÉ ZÍDKY

Nástupiště bude na obou koncích ukončeno dvojicí monolitických zídek, mezi kterými bude do nástupiště zaústěna stezka. Ve směru od České Třebové se jedná o zídky označené písmeny „A“ a „B“, ve směru od Prahy pak písmeny „C“ a „D“. Rozměry jednotlivých zídek jsou uvedeny v části Monolitické zídky 2.0.8.1 až 2.0.8.4 tohoto stavebního objektu. Z hlediska bezpečnosti pádu osob a zamezení vstupu

do kolejíště budou zídky opatřeny ochranným ocelovým zábradlím. Na nástupišti nejsou na koncích navrženy služební schody, ani jiný služební příchod.

Monolitické zídky budou ze železobetonu. Beton bude použit třídy C30/37 – XC4, XF3. Vyztužení je navrženo pomocí svařovaných sítí 100/100/10 mm. Materiál výztuže je ocel B500B. Betonový povrch zídek bude v místech styku se zemínou opatřen penetračním nátěrem a dvěma vrstvami izolačního nátěru. Ostatní povrch bude natřen vodoodpudivým nátěrem. Zídky se budou betonovat na vyrovnávací vrstvu ze štěrkodrti 0/16 třídy B tloušťky 50 mm, na kterou bude položena vrstva z podkladního betonu C20/25 – XF3 tloušťky 150 mm a přesahující zídku o 100 mm.

## 5.9 ZÁBRADLÍ

Zábradlí je navrženo na monolitických zídkách ukončujících nástupiště a také podél stezek po obou stranách nástupiště. Jedná se o ochranné zábradlí se svislou výplní s výškou horního madla 1100 mm nad přilehlým povrchem.

Zábradlí se skládá ze sloupků, horního a dolního madla a svislé výplně. Sloupky a madla tvoří trubka 60,3/3,2 mm a výplň tyčovina o průměru 15 mm. Líc spodního madla je navrženo ve výšce 150 mm nad povrchem a tvoří tak zarážku pro slepeckou hůl.

Kotvení zábradlí v místech monolitických zídek je navrženo pomocí ocelových patních plechů a chemických kotev. Patní plech má rozměry 180/180/15 mm. Chemické kotvy budou mít průměr 12 mm a minimální hloubku závrtu 120 mm. Součástí kotev budou i krytky chránící před neoprávněnou manipulací a vlivy počasí. K vyrovnání výškového rozdílu mezi patním plechem a konstrukcí zdi bude použito plastmalty o minimální tloušťce 20 mm. Kotvení zábradlí v prostoru stezky bude provedeno do betonových patek průměru 0,20 m a výšky 0,80 m z betonu C25/30 XF3.

Bude provedena následující povrchová úprava zábradlí:

- otryskání povrchu na SA 3 (dle ČSN ISO 8501-1)
- metalizace slitinou ZN 85% - Al 15% na min. tl. 120 µm (dle ČSN EN 22063)
- penetrační nátěr tl. 40 µm na bázi epoxidové pryskyřice
- mezivrstva tl. 100 µm na bázi vysokosušinných nátěrových hmot
- vrchní polyuretanový nátěr tl. 70 µm RAL 7042 – bude proveden v jednotném odstínu
- ostré hrany budou zabroušeny

Svary zábradlí:

- výšky svaru minimální dle tlouštěk spojovaných materiálů
- všechny svary po obvodu uzavřené
- třída provedení: EXC2 (dle ČSN EN 1090-2)

Typ zábradlí, osazení a povrchová úprava zábradlí jsou uvedeny v části *Zábradlí* 2.0.7.1 až 2.0.7.4 tohoto stavebního objektu. Výkres zábradlí nenahrazuje montážní ani výrobní dokumentaci. Před započatím výroby je nutné míry přeměřit na místě. Výrobce zábradlí tedy ověří, zdali se jednotlivé kusy zábradlí dají vzájemně spojovat zasazením na prvky s uvedeným průřezem.

Světlá vzdálenost mezi osou koleje a lícem zábradlí musí být alespoň 2500 mm.

## 5.10 HMATOVÉ ÚPRAVY

Na povrchu nástupiště jsou navrženy hmatové úpravy tak, aby usnadnili orientaci nevidomým osobám. Navržený systém vodících linií a signálních pásů je uveden v části *Půdorys* 2.0.2.1.

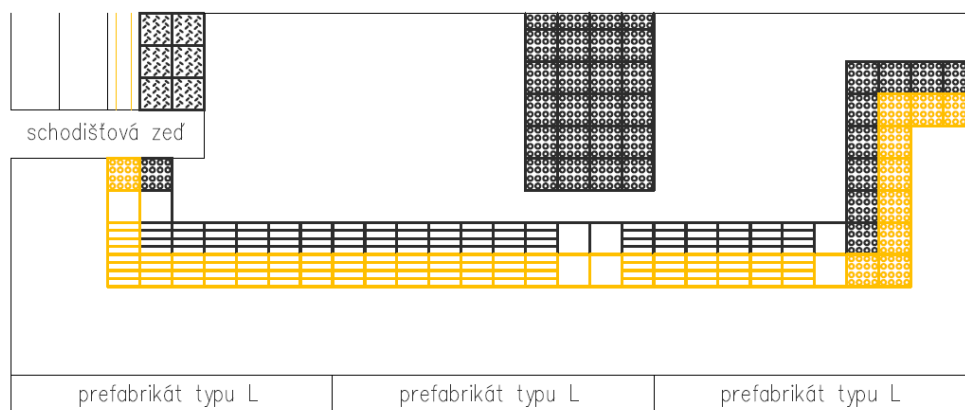
Po celých délkách nástupních hran budou zřízeny vodící linie s funkcí varovného pásu (VLsVP). Pro dosažení hmatového kontrastu vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu a okolí varovného a signálního pásu tvořit rovinné desky v šíři 400 mm. V tomto okolí budou použity dlaždice 400x400 mm bez sražené hrany a budou kladeny na spáru – tzv. na stěh (nikoliv na vazbu). Šířka spáry mezi dlažebními prvky může být maximálně 4 mm. Mezi vodícími linií a nástupištním prefabrikátem bude použita dlažba šířky 550 mm a délky 400 mm. Mimo okolí vodící linie



s funkcí varovného pásu a okolí varovného a signálního pásu bude dlažba mít rovněž nesražené hrany, ale kladena bude na poloviční vazbu.

Pro reliéfní prvky vodící linie s funkcí varovného pásu a signální pás bude použita dlažba třídy A dle VL Ž8 10 z plonoprofilového konglomerovaného kamene. Vizuálně kontrastní žlutý pruh bude v analogii s přiloženým schématem z připravované novelizace VL Ž8 10 (výhledově 07/2022) kladen z dlaždic 200x200 mm v odstínu RAL 1003. Tloušťka dlaždic vodící linie s funkcí varovného pásu, signálního pásu i okolí VLsVP bude 80 mm.

VÝHLEDOVÉ ŘEŠENÍ OD 07/2022



LEGENDA MATERIÁLU

	VLsVP, rozměry 200x200 mm (žlutá), tl. 40/50/60/80 mm
	VLsVP, rozměry 200x200 mm (šedá), tl. 40/50/60/80 mm
	VP, rozměry 200x200 mm (žlutá), tl. 40/50/60/80 mm
	VP, rozměry 200x200 mm (šedá), tl. 40/50/60/80 mm
	Hladký povrch, rozměry 200x200 mm (žlutá), tl. 40/50/60/80 mm
	Hladký povrch, rozměry 200x200 mm (šedá), tl. 40/50/60/80 mm
	Zdrsňený pás, rozměry 200x200 mm (šedá), tl. 40/50/60/80 mm

Obrázek 1 - Univerzální schéma kladu reliéfní dlažby z připravované novelizace VL Ž8 10 (výhledově 07/2022)

Na konci nástupiště, kde vodící linie, kterou tvoří dlaždice, přechází na vodící linii tvořenou zábradlím, může být mezera mezi vodícími liniemi maximálně 200 mm. Vodící linie tvořená zábradlím pokračuje od začátku i konce nástupiště až k vodící linii příchodu na nástupiště.

Mobiliář a přístřešky umístěné na nástupišti budou označeny pomocí signálního pásu dle vzorových listů železničního spodku SŽ Ž8 7. V místě napojení signálního pásu na vodící linii s funkcí varovného pásu bude varovný pás přerušen hladkou plochou o délce 400 mm, která bude vytvořena hladkou dlažbou z plonoprofilového konglomerovaného kamene třídy A dle VL Ž8 10. Vzdálenost vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu bude 200 mm v analogii s přiloženým univerzálním schématem kladu reliéfní dlažby.

## 5.11 ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Orientační systém pro cestující je řešen v samostatném SO 07-54-01 Zastávka Pardubice centrum, orientační systém.

## 5.12 INFORMAČNÍ SYSTÉM

Informační systém pro cestující je řešen v samostatném PS 07-22-06 Zastávka Pardubice centrum, informační systém pro cestující.

## 6 VYTYČENÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU

Pro vytyčení stavebního objektu bude použita platná vytyčovací síť stavby. Přesnost vytyčení bude podle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2.

## 7 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 směrnícím týkajících 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 (Správa železnic, státní organizace, 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.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnost ve stavebnictví:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP)
- zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

- NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- vyhl. č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- vyhl. č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti
- vyhl. č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhl. č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhl. č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- vyhl. č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- vyhl. č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- vyhl. č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- vyhl. č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.

Ing. Michal Chlubna  
SUDOP PRAHA a.s.  
M: +420 705 695 102  
E: [michal.chlubna@sudop.cz](mailto:michal.chlubna@sudop.cz)