



PO PŘIPOMÍNKÁCH 2021/05

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:		Zodp. projektant:	Kontroloval:		
Ing. Vlastimil Mičjan		Ing. Jan Hašek	Ing. Petr Burda		
Kraj: Královéhradecký		Traťový úsek/Obec: Teplice nad Metují město			
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1					
Akce:				Formát	A4
„Rekonstrukce dopravní Teplice nad Metují město“				Datum	05/2021
				Účel	DUSP+PDPS
				Č. zakázky	3110-20-072
				Změna	Č. kopie
				Měřítko	
SO 11-12-01 Nástupiště, Teplice nad Metují město				Část dokumentace	Č. výkresu
Obsah výkresu: TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.2.1.2	1





Obsah

1	Základní údaje o stavbě	4
1.1	Identifikační údaje	4
1.2	Umístění stavby, správce	5
1.3	Popis stavby	5
1.4	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech	6
2	Podklady	7
2.1	Vstupní podklady	7
2.2	Polohový systém, staničení a vytyčování	7
2.3	Inženýrské sítě	7
3	Popis stávajícího stavu	7
4	Navrhovaný stav – SO 11-12-01 Nástupiště, Teplice nad Metují město	8
4.1	Obecně	8
4.2	Demolice stávajícího nástupiště	8
4.3	Parametry nástupiště	8
4.4	Konstrukční řešení nástupiště	9
4.4.1	Nástupní hrany	9
4.4.2	Ukončení nástupiště – směr Adršpach	9
4.4.3	Ukončení nástupiště – směr Teplice nad Metují žst.	10
4.4.4	Pochozí plocha nástupiště	10
4.4.5	Odvodnění nástupiště	11
4.5	Přístup na nástupiště	11
4.5.1	Centrální přechod	11
4.5.2	Návazné zpevněné plochy	12
4.6	Bezpečnost a orientační pásy	13
4.7	Nástupištní přístřešek	14
4.8	Zábradlí	16
4.9	Mobiliář	17
4.10	Orientační systém	20
4.11	Osvětlení nástupiště	20
5	Vliv stavby na životní prostředí	20
5.1	Vliv na životní prostředí	20
5.2	Odpadové hospodářství	20
6	Koordinace, přípravné práce	21
7	Inženýrské sítě v prostoru stavby	21
8	Dokončovací práce	22
9	Závěrečná ustanovení	22
10	Související předpisy:	23



1 Základní údaje o stavbě

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	„Rekonstrukce dopravní Teplice nad Metují město“
Specifikace stavby:	Veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru, stavba dráhy
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby (DUSP+PDPS)
Dílčí část – objekt (SO/PS):	SO 11-12-01 Náستupišťe, Teplice nad Metují město
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby
Katastrální území:	Teplice nad Metují [766399]
Místo dílčí části:	Stavba na regionální trati Trutnov střed – Teplice nad Metují trať č. 509b dle NJŘ
Trať podle prohlášení o dráze:	627
Traťový úsek TU:	1471 Trutnov střed – Teplice nad Metují
Definiční úsek DU:	F1 NZ Teplice nad Metují město
Kategorie dráhy:	regionální
Období realizace:	III. – IV. Q. 2021
Údaje o stavebníkovi:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Stavební správa východ Nerudova 1 779 00 Olomouc

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Hlavní projektant stavby:	PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice, IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161 Hlavní projektant stavby: Ing. Jan Hašek Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby Autorizace ČKAIT 0602727
----------------------------------	---



Odpovědný projektant SO 11-12-01: PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161
Odpovědný projektant: Ing. Jan Hašek

1.2 Umístění stavby, správce

Začátek kolejových úprav: km 30,032 449
Konec kolejových úprav: km 30,623 991
Celková délka kolejových úprav: 591,542m
Kraj: Královéhradecký
Okres: Náchod
Správce: OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové

Tabulka dotčených pozemků - SO 11-12-01 Nástupiště, Teplice nad Metují město:

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník – právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m ²]	Druh pozemku	Stavba, způsob využití
Obec: Teplice nad Metují [574538]; Katastrální území: Teplice nad Metují [766399]						
1	715	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	384	13207	ostatní plochy	dráha

Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

1.3 Popis stavby

Řád trati: ... 6
Hmotnost na nápravu: ... 20,0t/6,4t
Traťová třída dle UIC: ... C2
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní ... P6
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní ... F4
Maximální traťová rychlost: 50 km/h
Poloha v trati: širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení: trať provozovaná podle předpisu SŽDC D3



Trakční souprava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

1.4 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Jedná se o stavbu dráhy. Stavba je navržena za účelem zvýšení komfortu a bezpečnosti železniční dopravy v dotčené oblasti.

Účelem stavby je zejména zřízení dopravní D3 v prostoru stávajícího nákladiště a zastávky Teplice nad Metují město. Během rekonstrukce bude upravena konfigurace kolejí tak, aby mezi kolejemi č. 1 a č. 3 bylo možno vybudovat nové oboustranné poloostrovní nástupiště s dvěma nástupními hranami délky 90m. Z důvodu bezbariérového a plynulého přístupu cestujících na nástupiště bude upravena plocha před výpravní budovou, bude zřízen centrální přechod a šikmý přístupový chodník v čele nástupiště. Nástupiště bude s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad TK. Součástí nového nástupiště bude i vybudování nového osvětlení, osazení mobiliáře a orientačního systému.

Rozdělení stavby na stavební objekty:

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 11-01-11 Zabezpečovací zařízení, Teplice nad Metují město

D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

- PS 11-02-11 Místní kabelizace a VTO, Teplice nad Metují město
- PS 11-02-91 DDTS ŽDC, Teplice nad Metují město

D.2 Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

- SO 11-10-01 Železniční svršek, Teplice nad Metují město
- SO 11-11-01 Železniční spodek, Teplice nad Metují město
- SO 11-12-01 Nástupiště, Teplice nad Metují město

D.2.2 Pozemní stavební objekty

- SO 11-77-01 Orientační systém, Teplice nad Metují město

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

- SO 11-84-01 EOv, Teplice nad Metují město
- SO 11-86-01 Přípojka NN, Teplice nad Metují město
- SO 11-86-02 Osvětlení nástupiště, Teplice nad Metují město



2 Podklady

2.1 Vstupní podklady

- Zadávací dokumentace stavby (Správa železnic, státní organizace)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha, GON Hradec Králové)
- Informace z pochůzek po trati a místního šetření
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Podklady od správce infrastruktury – OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy
- Geotechnický průzkum Global – Geo s.r.o. (01/2021)

2.2 Polohový systém, staničení a vytyčování

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Pro celý opravovaný úsek je zavedeno nové jednotné staničení, které je proloženo osou traťové koleje trati Trutnov střed – Teplice nad Metují. Staničení je navázáno na staničení projektu PPK.

Poloha koleje bude provedena metodou absolutní polohy koleje (APK)

2.3 Inženýrské sítě

Dle vyjádření v dokladové části se v dotčeném úseku trati nachází inženýrské sítě drážních i civilních správců. **Sítě jsou v celkové situaci stavby vyznačeny pouze informativně, před zahájením stavebních prací je nutno nechat všechny inženýrské sítě vytýčit přímo v terénu jejich správci. Zemní práce v blízkosti veškerých sítí je třeba provádět v souladu s podmínkami jejich správců!**

3 Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu se v NZ Teplice nad Metují město nachází jedno vnitřní úrovněvé nástupiště s nástupní hranou u koleje č. 1. Nástupiště je situováno převážně v oblouku o poloměru $R=200\text{m}$ a částečně v přímé. Stávající nástupní hrana je délky 53m a je tvořena tvárnicemi typu Tischer. Výška nástupní hrany je do 200mm nad TK. Pochozí plocha nástupiště je tvořena šterkodrtí. Přístup na nástupiště přes kusou manipulační kolej č. 3 je tvořen dvěma úrovněvými přechody z betonových panelů v km 30,264 a v km 30,275. Není umožněn bezbariérový přístup na nástupiště. Plocha mezi výpravní budovou (VB) a přístupy na nástupiště je tvořena převážně šterkodrtí a z menší části porušeným asfaltem. Před VB je zastřešená zpevněná plocha z betonové dlažby. VB neslouží k odbavení cestujících. Osvětlení je tvořeno pouze několika svítidly na fasádě VB. Zastávka slouží také jako nákladiště.



4 Navrhovaný stav – SO 11-12-01 Náستupišť, Teplice nad Metují město

4.1 Obecně

Stavební objekt „SO 11-12-01 Náстupišť, Teplice nad Metují město“ (dále jen SO 11-12-01) řeší zejména výstavbu nového oboustranného poloostrovního náстupišť v délce 90m mezi kolejemi č. 1 a č. 3. Rekonstrukcí kolejišť v dopravně NZ Teplice nad Metují město bude umožněno křižování vlaků ve vzniklé dopravně D3 Teplice nad Metují město. Nová konfigurace kolejišť určuje polohu nového poloostrovního náстupišť vpravo od výpravní budovy (po směru staničení). Stavební objekt obsahuje i řešení bezbariérového přístupu cestujících na náстupišť. Bude vybudován šikmý přístupový chodník z čela náстupišť směrem k výpravní budově, který bude navázán přístupovým chodníkem na nový centrální přechod přes kolej č. 3. Centrální přechod je situován co nejbližší k výpravní budově dle možnosti konfigurace kolejišť. Pro plynulý přístup cestujících na náстupišť proběhne i úprava zpevněných ploch mezi centrálním přechodem a výpravní budovou.

4.2 Demolice stávajícího náстupišť

V rámci výstavby nového poloostrovního náстupišť mezi kolejemi č. 1 a č. 3 bude stávající náстupišť u koleje č. 1 sneseno. Náстupištní hrana je délky 53m a je tvořena betonovými tvárnicemi typu Tischer. Výška náстupní hrany je do 200mm nad TK. Pochozí plocha náстupišť je tvořena šterkodrtí. Betonové tvárnice Tischer budou předány správci ST Hradec Králové. Vlastní těleso náстupišť tvořené převážně šterkodrtí bude použito v rámci stavebních úprav staničních kolejí a výstavby nového náстupišť. V rámci demolice náстupišť budou sneseny i úroňové přechody přes kolej č. 3 v km 30,264 a v km 30,275 tvořené betonovými panely.

4.3 Parametry náстupišť

Jedná se o oboustranné poloostrovní náстupišť s pevnou náстupní hranou délky 90m mezi kolejemi č. 1 a č. 3. Délka náстupišť vychází ze zadávací dokumentace projektu a ze závěru dopravní technologie.

Začátek náстupišť: km 30,288 499 (kolej č. 1)

Konec náстupišť: km 30,378 700 (kolej č. 1)

Náстupní hrana u koleje č. 1:

Náстupní hrana se nachází z části ve směrovém oblouku o poloměru $R=350m$ a z části v přímé.

Užitná délka náстupní hrany: 90m

Výška náстupní hrany: 550mm nad TK

Vzdálenost náстupní hrany od osy přilehlé koleje: 1,680m

Náстupní hrana u koleje č. 3:

Náстupní hrana se nachází z části v přímé a z části ve směrovém oblouku o poloměru $R=300m$.

Užitná délka náстupní hrany: 90m

Výška náстupní hrany: 550mm nad TK

Vzdálenost náстupní hrany od osy přilehlé koleje: 1,680m

Šířka náстupišť je proměnná vzhledem ke konfiguraci kolejišť:

Minimální šířka: 5,775m

Maximální šířka: 7,477m



4.4 Konstruktivní řešení nástupiště

4.4.1 Nástupní hrany

Pevné nástupní hrany nástupiště budou tvořeny z nástupištních prefabrikátů typu „L“ výšky 1,30m s rozšířenou nášlapnou plochou šířky 250mm, s protiskluzovým dezénem. Nástupištní bloky budou uloženy na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 20/25nXF3 tl. 150mm a vyrovnávací cementovou maltu MC 10 tl. 10mm. Pod podkladním betonem bude protažena vrstva štěrkodrti fr. 0/63 zřizovaná v rámci konstrukčních vrstev SO 11-11-01 Železniční spodek.

Ukládání nástupištních bloků bude u obou nástupištních hran realizováno ve směru od začátku nástupiště km 30,288 499 k jeho konci v km 30,378 700! V rámci ukládání nástupištních prefabrikátů je nutná přítomnost geodeta. Každý jednotlivý díl bude před usazením zaměřen do správné polohy tak, aby byla dodržena vzdálenost 1,68m od osy přilehlé koleje!

Jednotlivé bloky prefabrikátů budou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které jsou zašroubovány do ocelových vložek s vnitřním závitem M16. Prefabrikáty budou pro zamezení nežádoucího vodorovného posunu ukotveny do podkladního betonu. Kotvení bude provedeno v místě vytvořených otvorů v prefabrikátu pomocí betonářských prutů Ø 16mm do hloubky 100mm. Poté se otvor zabetonuje betonem C25/30. Kotvení prefabrikátu se provede nejdříve druhý den po osazení.

Minimální modul přetvárnosti základové spáry bude $E_{def}=20\text{MPa}$, min. míra zhutnění $ID=0,8$, resp. 100% Proctor Standard. Únosnost bude ověřena statickou zatěžovací zkouškou každých 50m.

Jádro nástupiště bude vysypáno propustným zhutněným nenamrzavým materiálem a zhutněno na $ID=0,8$. Navrhujeme využít k tomuto účelu výzisk z odtěženého kolejového lože. Tloušťka zhutňované vrstvy nesmí být větší než 0,3m.

4.4.2 Ukončení nástupiště – směr Adršpach

Ukončení nástupiště s pevnou nástupní hranou ve směru na Adršpach bude provedeno pomocí betonových prefabrikátů.

U koleje č. 1 bude nástupištní hrana ukončena rohovým dílem „pravým“ umístěným ve vzdálenosti 1,68m od přilehlé koleje (kolej v oblouku $R=350\text{m}$).

Rohový díl „pravý“ - rozměry 1,0x1,0m; výška 1,3m; nášlapná plocha u nástupní hrany š. 250mm / u nenástupní hrany (šikmo k ose koleje) 180mm.

V pokračování rohového dílu, ale kolmo na osu koleje č. 3 bude umístěn prefabrikát typu „L“ atypického rozměru z výroby 1,220x1,0m, výšky 1,3m s nášlapnou plochou šířky 180mm.

U koleje č. 3 bude nástupištní hrana ukončena rohovým dílem „levým“ umístěným ve vzdálenosti 1,68m od osy přilehlé koleje (kolej v přímé) a zároveň kolmo na tuto kolej.

Rohový díl „levý“ - rozměry 1,0x1,0m; výška 1,3m; nášlapná plocha u nástupní hrany š. 250mm / u nenástupní hrany (kolmé k ose koleje) 180mm.

V pokračování rohového dílu kolmo na osu koleje č. 3 bude umístěn prefabrikát typu „L“ atypického rozměru z výroby 0,43x1,0m, výšky 1,3m s nášlapnou plochou šířky 180mm.



Prefabrikáty budou uloženy v podélném sklonu, který odpovídá případnému příčnému sklonu nástupiště. Spáry mezi prefabrikáty budou vyplněny betonem. Prefabrikáty budou uloženy na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 20/25nXF3 tl. 150mm a vyrovnávací cementovou maltu MC 10 tl. 10mm. Pod podkladním betonem bude z části protažena vrstva štěrkodrti fr. 0/63 zřizovaná v rámci konstrukčních vrstev SO 11-11-01 Železniční spodek, část bude uložena na přehutněné zemině.

Ve vzniklé mezeře mezi prefabrikáty typu „L“ v čele nástupiště bude navazovat šikmý přístupový chodník od centrálního přechodu ve sklonu 8% ohraničený prefabrikovanými bloky typu „L“ s proměnnou výškou a nášlapnou plochou šířky 180mm. Bloky budou ukládány rovnoběžně s kolejí č. 3. Vodorovná vzdálenost levých a pravých bloků bude 2,0m - měřeno mezi svislými vnitřními stěnami. Prefabrikáty budou uloženy na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 20/25nXF3 tl. 150mm a vyrovnávací cementovou maltu MC 10 tl. 10mm. Pod podkladním betonem bude přehutněná zemina.

Skladba prefabrikovaných bloků u šikmého přístupového chodníku:

Levý L1 DxŠxV 1,0x1,0x0,82-0,74m

Levý L2 DxŠxV 2,0x1,0x0,98-0,82m

Levý L2 DxŠxV 2,0x1,0x1,14-0,98m

Levý L2 DxŠxV 2,0x1,0x1,30-1,14m

Pravý P1 DxŠxV 1,0x1,0x0,82-0,74m

Pravý P2 DxŠxV 2,0x1,0x0,98-0,82m

Pravý P3 DxŠxV 2,0x1,0x1,14-0,98m

Pravý P4 DxŠxV 2,0x1,0x1,30-1,14m

4.4.3 Ukončení nástupiště – směr Teplice nad Metují žst.

Ukončení nástupiště s pevnou nástupní hranou ve směru na Teplice nad Metují žst. bude provedeno pomocí betonových prefabrikátů.

Mezi konce nástupních hran u kolejí č. 1 a č. 3 budou umístěny prefabrikáty typu „L“ menší výšky 1,0m o rozměrech 2ks 2,0x1,0m + 1ks 1,22x1,0m s nášlapnou plochou šířky 180mm. Prefabrikáty budou uloženy v podélném sklonu, který odpovídá případnému příčnému sklonu nástupiště. Spáry mezi prefabrikáty budou vyplněny betonem. Prefabrikáty budou uloženy na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 20/25nXF3 přibližně tl. 180mm a vyrovnávací cementovou maltu MC 10 tl. 10mm. Podkladní beton bude zřízen částečně na krajních prefabrikátech nástupních hran a částečně na přehutněné zemině.

4.4.4 Pochozí plocha nástupiště

Plochu nástupiště bude ve směru od nástupních hran tvořit rozšířená nášlapná plocha šířky 250mm opatřená protiskluzovým dezénem, která je součástí prefabrikovaných bloků typu „L“. Dále budou osazeny nástupištění dlažební desky s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu (dále jen VLsVP) o rozměrech 1,0x0,95m, tl. 80mm, barva přírodní šedá. Desky budou kladeny kolmo vzhledem k příslušné nástupní hraně. Dále bude umístěn pás šířky 0,4m, který bude tvořit bezprostřední okolí vodící linie s funkcí varovného pásu. Bude tvořen betonovou dlažbou bez sražené hrany o rozměrech 200x200mm, tl. 60mm, barva přírodní šedá. Tato dlažba bude kladena na stříh, spáry budou kolmo k příslušné nástupní hraně. Zbytek plochy nástupiště a plocha šikmého přístupového chodníku bude vydlážděna betonovou dlažbou se sraženou hranou o rozměrech 200x200mm, tl. 60mm, barva přírodní šedá. Tato dlažba bude kladena na vazbu. Průběžné spáry u této dlažby v celé délce nástupiště budou provedeny kolmo na přímý úsek koleje č. 3 u nástupní hrany a musí navazovat na spáru dlažby v okolí



vodících linií. V ploše nástupiště bude začátek kladení od koleje č. 3 směrem ke koleji č. 1, kde se budou provádět i dořezy (viz. schéma pokládky dlažby ve výkresu D.2.1.2.3 Půdorys nástupiště).

Skladba pochozí plochy v místě nástupištní dlažební VLsVP:

Nástupištní dlažební deska VLsVP 1,0x0,95m	80mm
Lože z drtě fr. 4/8	40mm
Podkladní vrstva ŠD fr. 8/16	150mm
Celkem	270mm

Skladba pochozí plochy v místě betonové dlažby (s i bez zkosené hrany):

Betonová dlažba 200x200mm	60mm
Lože z drtě fr. 4/8	60mm
Podkladní vrstva ŠD fr. 8/16	150mm
Celkem	270mm

Pro dlažby do 300x300 mm bez pojiždění osobními automobily musí podkladní vrstva a zemní pláň splnit požadavky na únosnost – 30 MPa na zemní pláni a 50 MPa na podkladní vrstvě. Spáry budou vysypány křemičitým pískem. Minimální tloušťka dlažebních prvků z betonu je pro pochozí plochy 60 mm. Všechny dlažební prvky musí splnit požadavky odolnosti na prostředí XF4. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Součinitel smykového tření povrchu nástupiště a povrchu schodů musí být minimálně 0,6. U šikmé plochy musí být součinitel smykového tření $0,7 + \tan \alpha$, kde α je úhel sklonu ve směru chůze. Při obnově povrchů je nutné předložit doklad o splnění protiskluzných vlastností.

4.4.5 Odvodnění nástupiště

Pochozí plocha nástupiště je navržena ve střešovitém příčném sklonu 2% směrem ke koleji. Vrchol lomu sklonů je umístěn v ose nástupiště. Odvedení povrchové vody z nástupiště tedy bude do odvodňovacích zařízení kolejiště. V místech ukončení nástupiště je zřízen podélný sklon 2% svedený do úrovně horní hrany ukončovacích prefabrikátů nástupiště.

4.5 Přístup na nástupiště

4.5.1 Centrální přechod

K přístupu na nástupiště bude sloužit nový centrální přechod přes kolej č. 3 v km 30,278 868 (staničení koleje č. 3). Centrální přechod není zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK). Přechod je šířky 2,7m. Tvoří jej vnitřní celopryžové panely v počtu 3ks o rozměru 0,9x1,435m oboustranně uložené na betonové pražce. Dále na obou stranách koleje jsou vnější celopryžové panely v počtu 2x3ks o rozměru 0,9x0,9m, které jsou jednou stranou uloženy na betonovém pražci a druhou na závěrné zídce. Betonová závěrná zídka tvaru „T“ je uložena na vrstvě vyrovnávací cementové malty a na základovém bloku B 35 uloženém na podkladním betonu C16/20 XC2. Přejezdové panely se závěrnými zídkami budou mít příčný sklon shodný s podélným sklonem koleje č. 3, tj. 0,2%.



Bezpečnost cestujících na centrálním přechodu:

Jedná se o trať řízenou dle předpisu SŽDC D3. Pro přístup na nově zřízené nástupiště bude sloužit centrální přechod v úrovni koleje. Bezpečnost cestujících na přechodu bude zajištěna následujícími opatřeními:

- Na osvětlovacích lampách budou osazeny hlasové majáčky (součást SO 11-77-01 Orientační systém, Teplice nad Metují město)
- Výstražné tabule u přechodu, s nápisem „POZOR VLAK Dbejte vlastní bezpečnosti!“ (součást SO 11-77-01 Orientační systém, Teplice nad Metují město)
- Na konci nástupiště před přechodem bude umístěna tabule místo zastavení (součást výstroje dráhy)
- V dopravě Teplice nad Metují město bude bezpečnost cestujících zajištěna dle čl. 350 předpisu SŽDC D3.
- Bezpečnost je zajištěna předpisem SŽDC D1, čl. 1110, upravující dávání slyšitelné návěsti Pozor.

Při mimořádnostech, kdy bude doprava vedena ze směru od Adršpachu do Teplic nad Metují žst. přes úroňový přechod musí být do dopravní dokumentace dopravy zapracováno nařízení dle článku č. 350 předpisu D3. V prováděcím nařízení PnD3, musí být správcem zapracováno, že při jízdě přes úroňový přechod musí být strojvedoucímu nařízena jízda rychlostí nejvýše 10 km/h.

4.5.2 Návazné zpevněné plochy

Nově bude vybudován přístupový chodník od zastřešené dlážděné plochy před výpravní budovou k centrálnímu přechodu. Chodník je v příčném sklonu o velikosti 1% ve směru od koleje. Z důvodu plynulého navázání na stávající plochu před výpravní budovy bude výškový rozdíl překonán šikmou plochou o sklonu cca 3%. U centrálního přechodu bude chodník plynule napojen na příčný sklon závěrné zídky. Chodník bude z části ohraničen obrubníkem tl. 50mm a výšky 250mm. Obrubník bude zvýšen o 60mm nad úroveň přilehlé dlažby. V místech ukončení obrubníku bude navýšení postupně sníženo až do hodnoty 0mm. V místě rozhraní s nově asfaltovanou plochou bude zřízen silniční obrubník tl. 80mm a výšky 250mm. Obrubník bude zapuštěn v úrovni přilehlé dlažby a zároveň bude max. 20mm nad asfaltovou vozovkou z důvodu umožnění bezbariérového přístupu.

Nově bude vybudován přístupový chodník mezi centrálním přechodem a šikmým přístupovým chodníkem na nástupiště. U centrálního přechodu bude chodník plynule napojen na příčný sklon závěrné zídky. Tento sklon bude dále zachován v celé ploše chodníku. Chodník bude z části ohraničen obrubníkem tl. 50mm a výšky 250mm. Obrubník bude v celé délce zapuštěný na úroveň přilehlé dlažby.

V rámci úpravy návazných ploch bude zřízena dlážděná plocha pro umístění stojanů na kola. Plocha bude ohraničena silničním obrubníkem tl. 80mm a výšky 250mm zapuštěným do úrovně dlažby této plochy.

Výše zmíněné chodníkové plochy budou provedeny jednotně z betonové dlažby bez sražené hrany o rozměrech 200x200mm, tl. 60mm, barva přírodní šedá. Typ dlažby je shodný jako u pásů šířky 0,4m na nástupišti.



Skladba chodníkové dlažby:

Betonová dlažba bez sražené hrany 200x200mm	60mm
Lože z drtě fr. 4/8	40mm
Podkladní vrstva ŠD fr. 8/16	150mm
Celkem	250mm

Součástí úpravy přístupových komunikací bude i oprava asfaltové plochy u výpravní budovy, která bude plynule navazovat na přístupový chodník mezi výpravní budovou a centrálním přechodem. Plocha bude ohraničena ze tří stran silničním obrubníkem tl. 80mm a výšky 250mm. Na straně u výpravní budovy bude obrubník podél travnaté plochy zvýšen o 80mm nad úroveň přilehlé asfaltové plochy. Na stranách u přístupového chodníku a u plochy určené pro stojany na kola bude obrubník zvýšen o 20mm nad úroveň asfaltové plochy. V místech ukončení obrubníku směrem ke stávajícím návazným asfaltovým plochám bude navýšení postupně sníženo až do hodnoty 0mm. Asfaltová plocha bude v minimálním sklonu 1% ve směru od koleje a bude plynule výškově navázána na stávající asfaltové plochy.

Skladba asfaltové plochy:

ACO 11+	40mm
Spojovací postřik PSA 0,5 kg/m ²	
ACL 16+	60mm
ŠDA fr. 0/32mm	150mm
ŠD fr. 0/63	200mm
Celkem	450mm

4.6 Bezpečností a orientační pásy

Nově zřízené nástupiště v dopravně D3 Teplice nad Metují město bude zřízeno pro užívání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Návrh nástupiště je zároveň zpracován dle platné legislativy, podle které se řídí projektování nástupišť zejména dle normy ČSN 73 4957, a dle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště a Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích.

Vodící linie s funkcí varovného pásu, odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Její šířka je 400mm a bude integrována v nástupištní dlažební desce VLsVP. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu bude tvořen podélnými drážkami ve tvaru trapézu. Vizuální kontrast vodící linie s funkcí varovného pásu se provádí žlutým pruhem (odstín RAL 1026) šířky 0,15m (vyznačí se část k nástupní hraně). Vodící linie s funkcí varovného pásu bude provedena v celé délce nástupních hran. Žlutý pruh bude proveden aplikací protiskluzového nátěru. Jedná silnostěnný povlak o tloušťce cca 1-3mm s vynikající přilnavostí k betonu. Protiskluzový nátěr bude zároveň mít vysokou odolnost proti odprýsknutí a zároveň bude odolný vůči chemikáliím. V rámci provádění pravidelné údržby je nutné obnovovat žluté bezpečnostní odstupové pruhy podél hrany nástupiště.

Varovný pás ohraničuje místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Šířka varovného pásu je 400mm. Povrch varovného pásu je tvořen dlažbou s výstupky. Varovný pás na zpevněných návazných plochách bude barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu – červená barva. Varovné pásy jsou umístěny u centrálního přechodu a bližší hrany jsou vzdáleny 2,5m



od osy koleje. Varovný pás je dále umístěn podél snížené obruby na rozhraní spojovacího chodníku a asfaltové plochy.

Signální pás vyznačuje zrakově postiženým osobám důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům. Signální pás bude šířky 800mm. Povrch signálního pásu je tvořen dlažbou s výstupky. Signální pás na zpevněných návazných plochách bude barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu – červená barva. Signální pás je umístěn u centrálního přechodu a je odsazen o 0,4m od varovného pásu. Signální pás na nástupišti je umístění v úrovni nástupištního přístřešku. Je odsazen 0,2m od vodící linie s funkcí varovného pásu, která je v daném místě přerušena v délce 0,4m.

Varovné a signální pásy na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 0,250 m (optimálně 0,400 m). V případě signálního pásu v prostoru nástupiště je požadavek splněn lemováním pásu šířky 0,4m z betonové dlažby bez zkosené hrany. Ostatní varovné a signální pásy se nachází v místech s použitím betonové dlažby bez zkosené hrany. Pro hmatové prvky musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 12.03.04.–06.

4.7 Nástupištní přístřešek

Obecně

V dopravně D3 Teplice nad Metují město bude k ochraně cestujících před povětrnostními vlivy sloužit stávající zastřešená zpevněná plocha u výpravní budovy o výměře 41m². Dále bude dle požadavku investora na nástupišti zřízen nový přístřešek s plochou zastřešení 20 m². Přístřešek je situován ve vzdálenosti 20,18m od začátku nástupiště (blíže k výpravní budově). Nástupištní přístřešek byl navržen v souladu s Pokynem SŽDC PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Železniční zastávky/přístřešky. Stavba se nachází v CHKO Broumovsko, z toho důvodu byl typ navržené konstrukce přístřešku projednán a schválen zástupcem CHKO. Vzhled přístřešku je znázorněn ve výkresové dokumentaci D.2.1.2.8 Detaily – nástupištní přístřešek.

Zhotovitel musí zpracovat výrobní dokumentaci nástupištního přístřešku.

Dispoziční řešení

Konstrukce přístřešku je řešena jako ocelová montovaná na místě, pomocí šroubů z nerezavějící oceli, s krytinou z trapézového plechu, s bočními a středovými skleněnými stěnami. Zastřešení je umístěno na poloostrovním nástupišti. Délka přístřešku je 5,618m. Šířka přístřešku je 3,56m. Příčný profil přístřešku byl zvolen tzv. vlašťovkovitého tvaru s minimální podchozí výškou 2,50m a celkovou výškou 3,05m.

Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci tvoří dva trubkové sloupy TR Ø160x8 v rozteči 3,20m. Střecha je vynášena konzolovými svařovanými ocelovými I nosníky proměnné výšky, které jsou obloženy truhlářskou březovou překližkou tl. 2x10mm. Překližka je opatřena venkovní povrchovou úpravou. Na tyto konzoly jsou souměrně uloženy dvě vaznice z jácklového profilu 120/60/4 ve vzdálenosti 1310mm od podélné



osy přístřešku. Středová vaznice umístěná v ose sloupů je tvořena z ohýbaného plechu U150/100/4, a slouží jako nosný dešťový žlab. Takto utvořený rám slouží jako nosná konstrukce střechy přístřešku, jež zajišťuje také odvodnění střechy.

Všechny díly jsou z běžné konstrukční oceli S235JR, ocelová konstrukce je zařazena do skupiny XC2. Celá konstrukce je montovaná, bez montážních svarů. Montážní styky jsou uvažovány jako šroubované. Styky je třeba provést tak, aby byly co nejméně viditelné a nenarušovaly architektonický návrh konstrukce a jednoduchost jejich linií a ploch. Návrh styků a montážních dílů je v kompetenci zhotovitele OK, dle jeho zvyklostí a zkušeností.

Kotvení

Kotvení je provedeno pod dlažbu do betonového základu chemickými kotvami do předvrtaných a vyčištěných otvorů na chemickou maltu. Nosné sloupky (TR Ø160x8) jsou kotveny pomocí závitových tyčí M20x330 do základových patek, jež mají jednoduchý tvar kvádra 2,0x0,75x0,6m a jsou uloženy na štěrkopískovém zhutněném podsypu tl. 100mm. Sloupky nesoucí boční zasklení (TR Ø82,5x5) jsou kotveny pomocí závitových tyčí M12x250 do stejných základových patek. Střední sloupek (TR Ø82,5x5) nesoucí zasklení je kotven do samostatného základu tvaru kvádra 0,5x0,5x0,6m. Patky jsou provedeny z betonu C 25/30 XC2.

Odvodnění

Dešťová voda je zachycena žlabem podélně umístěným nad nosnými sloupky a svedena skrz vpust, chráněnou sběrným košem, pomocí svislého svodu z PVC hadice DN50 umístěné uvnitř prvního krajního sloupu ve směru staničení (blíže k výpravní budově). Svislý svod je zaústěn do svodného potrubí a dále do trativodu.

Střešní krytina

Krytina je z pochozího trapézového plechu SAT 35R, tl. 1,0mm, který umožňuje pohyb pracovníků údržby. Hrana trapézového plechu přivrácená ke kolejm je kryta pohledovou lištou U50/50/3. Čela přístřešku jsou ukončena pohledovými kryty z plechu tl. 4mm.

Protikorozní úprava

Návrh protikorozní ochrany ocelových konstrukcí vychází z předpisu SŽDC S5/4. PKO je předepsána pro stupeň korozní agresivity atmosféry C3. Jednotlivé dílčí části nosné konstrukce budou opatřeny ochranným protikorozním povlakem – žárové zinkování a ochranným povlakem Zn v tl. $\geq 60 \mu\text{m}$. Příprava povrchu pro žárové zinkování se provede v odmořovací lázni (tj. stupeň přípravy Be). Pohledové plochy ocelových částí budou opatřeny ochranným nátěrovým systémem ONS 01, tzn.:

- 1 - 2x základní EP nátěr s protikorozními pigmenty v tl. $80 \mu\text{m}$
- 1 - 2x podkladový a vrchní PUR nátěr v nominální tloušťce $80 \mu\text{m}$

Celková tloušťka nátěrového systému (nominální tloušťka suchého filmu – NDFT) o 2-4 vrstvách tak činí $160 \mu\text{m}$.

Barevné řešení

Ocelová konstrukce je řešena v barevném odstínu RAL 7016 (antracitová šedá).



Ostatní konstrukce

Přístřešek je opatřen dvěma bočními skleněnými stěnami a střední dělicí skleněnou stěnou tvořící závětrří pro cestující. Skleněné tabule z kaleného skla tl. 10mm o rozměrech 4ks 570x2200mm a 2ks 1440x2200mm jsou označeny bezpečnostními pásky provedenými pomocí sítotisku, barevný odstín bílý, RAL 9003. Každá z tabulí je připevněna k nosným sloupům a ke kruhovým sloupům TRKR 82,5x5 pomocí bodových úchyťů. Střední dělicí skleněná stěna je navíc připevněna v horní části k ocelovému profilu.

Přívod elektřiny pro osvětlení je veden druhým krajním sloupem ve směru staničení (dále od výpravní budovy) a dále v drážce při horním okraji překližkových krakorců až k příčníku z TRHR 120x60x3mm, na něj je bočně připevněno svítidlo. Svítidlo je použito prachotěsné a vodotěsné vyrobené v třídě izolace II.

Uzemnění objektu je zajištěno pomocí zemního drátu FeZn ø8mm vloženého do výkopu a vyvedeného 1000mm nad úroveň základu.

Přístřešek je vybaven integrovanou oboustrannou lavičkou se sedákem z 12 lamel o rozměrech 58x38,5x1512 mm a dvou koncových lamel 58x58x1512mm z masivního tropického dřeva, opatřenou venkovní povrchovou úpravou. Lavička je pomocí ocelových držáků na jedné straně připevněna k nosnému sloupu (TR Ø160x8), na druhé straně ke kruhovému sloupu TRKR Ø 82,5x5.

Součástí přístřešku bude uzamykatelná informační vitrína s univerzálním klíčem.

4.8 Zábradlí

Z důvodu bezpečnosti cestujících bude zřízeno zábradlí na obou stranách přístupového chodníku od centrálního přechodu po ukončení šikmého přístupového chodníku. Dále bude umístěno zábradlí na konci nástupiště (směr Teplice nad Metují žst.). Zábradlí bude městského typu výšky 1,1m nad pochozí plochou a bude provedeno se svislou výplní. Zábradlí ve směru kolmém na osu koleje bude ukončeno ve vzdálenosti min. 2,5 od osy přilehlé koleje – tak aby byl dodržen volný schůdný a manipulační prostor. Zábradlí v místě prefabrikovaných bloků bude kotveno dle podmínek dodavatele těchto prefabrikátů. Dodavatel prefabrikovaných bloků musí zajistit přípravu těchto prvků pro ukotvení zábradlí. Ostatní zábradlí bude ukotveno do samostatných betonových patek. Zábradlí podél šikmého chodníku bude opatřeno předsazenými madly ve výšce 0,25 a 0,9m nad pochozí plochou, která budou kotvena přímo na zábradlí. Madla musí nepřerušovaně sledovat sklon šikmých ploch, musí oba konce přesahovat minimálně o 300 mm a musí být ukončena zaobleně. Doporučuje se madlo průměru 40 mm s odsazením 60 mm od výplně zábradlí.

Zhotovitel musí zpracovat výrobní dokumentaci zábradlí. Odstín vrchní barvy bude RAL 7016 (antracitová šedá). Barevné řešení zábradlí musí splňovat požadavek na optický kontrast vůči svému okolí – dle TSI PRM 1300/2014 bod 4.2.1.7. Povrchová ochrana ocelové konstrukce se provede ve výrobě ve schválené skladbě pro použití na síti Správy železnic, s.o. dle předpisu SŽDC S5/4 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí.

Jako materiál zábradlí bude použita ocel S235. Stupeň korozní agresivity atmosféry v dané lokalitě je dle ČSN EN ISO 12944-2 je C4. Všechny svary budou zabroušeny.



Všechna zábradlí budou opatřena ochranným protikorozním systémem – například zinkování ponorem podle SŽDC S5/4, tab. 5/2.

- Otryskání povrchu na Sa 3 (dle ČSN ISO 8501-1)
- Žárové zinkování ponorem tl. 60 µm
- Základní nátěr ve dvou vrstvách na bázi epoxidové pryskyřice tl. 100 µm
- Vrchní polyuretanový nátěr tl. 50 µm

Předpokládaná životnost kombinovaného nátěrového systému je velmi vysoká dle SŽDC S5/4.

Konkrétní nátěrový systém:

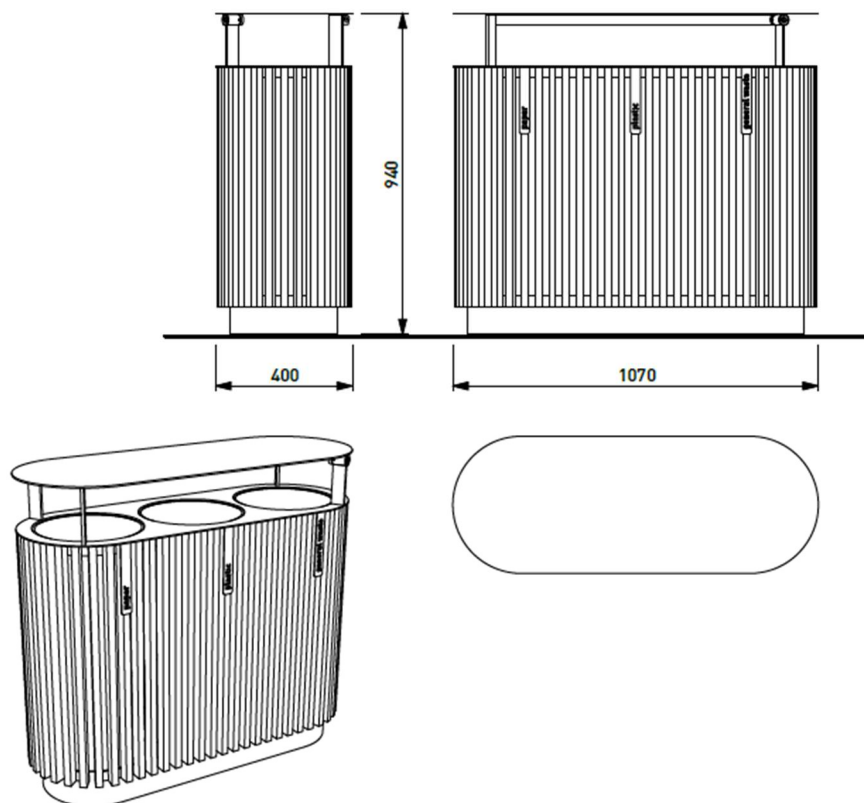
- musí být schválen pro použití v podmínkách Správy železnic, s.o.
- být opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích

4.9 Mobiliář

V rámci tohoto stavebního objektu bude osazen nový mobiliář, který bude obsahovat odpadkové koše na směsný a tříděný odpad, lavičky, stojany na kola a nádobu na posypový materiál. Mobiliář byl navržen v souladu s Pokynem SŽ PO-20/2019 – GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – mobiliář. Rozmístění mobiliáře je znázorněno ve výkresu D.2.1.2.3 Půdorys nástupiště. Vizuální podoba jednotlivých prvků mobiliáře je navržena tak, aby společně ladila v rámci stavby i lokace. Barevné provedení ocelových prvků mobiliáře je v provedení RAL 7016 (antracitová šedá). Dřevěné prvky budou v provedení - olejová lazura s tmavým pigmentem. Barevné provedení mobiliáře se shoduje s barevným provedením zábradlí a nástupištního přístřešku. V případě použití jiného barevného řešení je nutné změnu barvy schválit investorem a projektantem. Barevné řešení mobiliáře musí splňovat požadavek na optický kontrast vůči svému okolí – dle TSI PRM 1300/2014 bod 4.2.1.7. Všechny prvky městského mobiliáře musí být řádně ukotveny podle podkladů výrobce. U jednotlivých druhů mobiliáře je uveden grafický příklad typového výrobku.

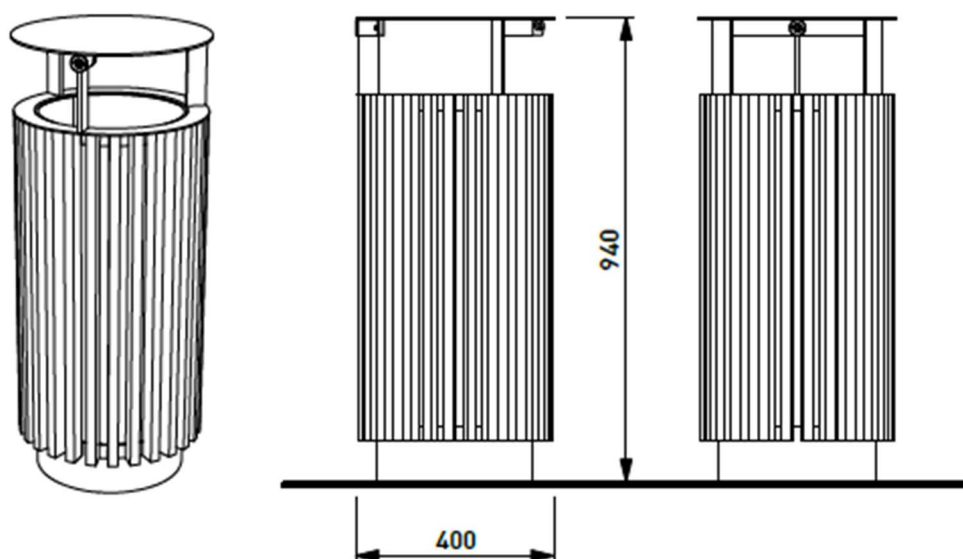
Odpadkový koš na tříděný odpad

U přístupu k centrálnímu přechodu (vedle stojanů na kola) bude umístěn odpadkový koš na směsný odpad. Koš bude tvořit ocelová konstrukce s dřevěnými lamelami připojenými pomocí šroubových spojů z nerez. Ocelová konstrukce bude opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem. Nosnou konstrukci bude tvořit svařenec z výpalků z ocelových plechů. Opláštění budou tvořit lamely z masivního dřeva obdélníkového průřezu. Uvnitř budou plastové nádoby z HDPE o objemu 3x50l. Koš bude opatřen stříškou tvořenou svařencem z plechových výpalků. Kotvení bude pod dlažbu nebo do ztuhlého terénu do betonového základu pomocí závitových tyčí M12.



Odpadkový koš na směsný odpad

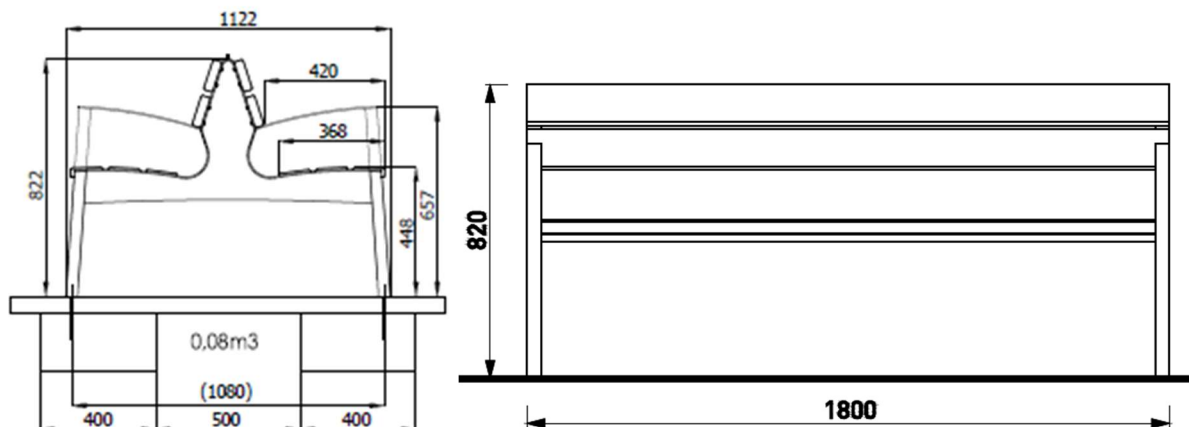
V prostoru nástupiště budou umístěny dva odpadkové koše na směsný odpad. Další jeden bude umístěn v prostoru společně s odpadkovým košem na tříděný odpad. Koš bude tvořit ocelová konstrukce s dřevěnými lamelami připojenými pomocí šroubových spojů z nerez. Ocelová konstrukce bude opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem. Nosnou konstrukci bude tvořit svařenec z výpalků z ocelových plechů. Opláštění budou tvořit lamely z masivního dřeva obdélníkového průřezu. Uvnitř bude plastová nádoba z HDPE o minimálním objemu 60l. Koš bude opatřen stříškou tvořenou svařencem z plechových výpalků. Kotvení bude pod dlažbu nebo do ztuhlého terénu do betonového základu pomocí závitových tyčí M12.





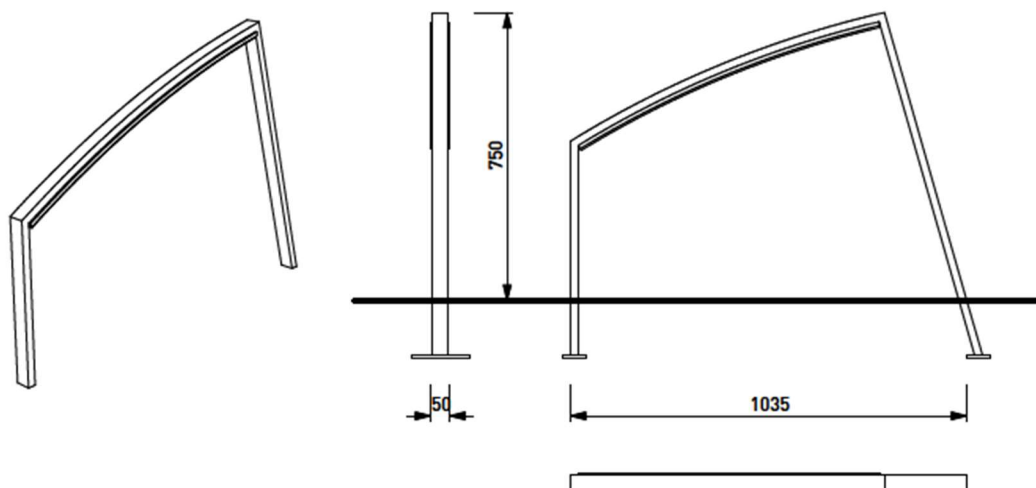
Lavička oboustranná

Na nástupišti budou umístěny dvě oboustranné lavičky. Oba typy laviček budou s opěradlem a područkami délky 1,8m. Sedák i opěradlo bude tvořen deskami z masivního dřeva. Jedná se o ocelovou konstrukci spojenou dřevěnými deskami pomocí šroubových spojů z nerez. Ocelová konstrukce bočnic bude opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem. Lavičky budou kotveny pod dlažbou do betonového základu pomocí závitových tyčí M8.



Stojany na kola

Na zpevněné ploše u výpravní budovy bude umístěno 6ks stojanů na kola. Stojan bude tvořit lichoběžníková oblá ocelová konstrukce z trubek obdélníkového profilu a pryžového pásu. Povrchová úprava je opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem. Tělo stojanu tvoří svařenec z ocelových trubek obdélníkového průřezu 40×20×2 mm a plechových výpalků tloušťky 10 mm. Doplněn podélným pryžovým pásem zabraňujícím poškození rámu opřené kola. Celková výška 900 mm, šířka 50 mm. Kotvení pod dlažbu nebo do ztuhlého terénu do betonového základu pomocí závitových tyčí M12.



Nádoba na posypový materiál

V prostoru nástupiště bude osazena nádoba na posypový materiál. Nádoba bude vyrobeny ze sklolaminátu s panty z nerezavějící oceli. Nádoba na posyp bude v šedé barvě s nápisem „POSYP“. Objem nádoby na posyp bude 550l.



4.10 Orientační systém

Řešeno v samostatném SO 11-77-01 Orientační systém, Teplice nad Metují město

4.11 Osvětlení nástupiště

Řešeno v samostatném SO 11-86-02 Osvětlení nástupiště, Teplice nad Metují město

5 Vliv stavby na životní prostředí

5.1 Vliv na životní prostředí

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

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů.

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

Materiály zabudované do železničního spodku musí splňovat ustanovení Zákona č.114/1992 Sb. ve znění Zákona č.347/1992 Sb. a Vyhlášky č.395/1992 Sb. Jejich nezávadnost musí být prokázána.

5.2 Odpadové hospodářství

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

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

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

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



Zatřídění odpadů dle vyhlášky 8/2021 Sb.

Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění výše uvedených bouracích prací je uveden v následující tabulce:

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 01 01	Beton, cihly, tašky a keramika	Beton z demolice	O	Recyklace, odvoz na skládku
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Asfaltový beton z vozovek	O	Odvoz na skládku

6 Koordinace, přípravné práce

V rámci přípravných prací bude provedeno vytyčení podzemních sítí, zajištění dozoru těchto sítí a zajištění případných subdodávek jiných dotčených zařízení.

Stavební objekt SO 11-12-01 je nutné koordinovat s ostatními stavebními objekty a provozními soubory stavby „Rekonstrukce dopravní Teplice nad Metují město“, viz. seznam PS a SO, který je součástí dokumentace.

V rámci výstavby nástupiště se jedná zejména o koordinaci s vedením kabelových tras v tělese nástupiště, tj. SO 11-86-02 Osvětlení nástupiště a PS 11-02-11 Místní kabelizace a VTO.

7 Inženýrské sítě v prostoru stavby

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě drážních i civilních správců.

Veškeré sítě vedou v zájmovém území stavby, ale nacházejí se dle dodaných podkladů mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie realizované činnosti zasažen stavbou. Zjištěné inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příslušných výkresových přílohách. Vyznačené vedení sítí je třeba brát jako orientační, protože zakres sítí byl proveden na základě podkladů předaných jejich správci.

Inženýrské sítě bude nutné zaměřit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítí. V případě kolize stavby s inženýrskou sítí bude provedeno dočasné obnažení sítí, její ochrana proti poškození v rámci stavebních prací a následné uložení kabelů do terénu.



8 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

9 Závěrečná ustanovení

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Objednatel projektové dokumentace nesdělil projektantovi žádné další okolnosti, absence zpracování okolností, které nebyly projektantovi sděleny, nemůže být považováno za vadu projektu. Zároveň nemohou být za vadu projektu považovány skutečnosti, které mohou způsobit nemožnost realizace díla a to takové, které byly investorovi známy již v průběhu projekčních prací, a projektant o nich nebyl srozuměn. Projektant považuje dodané podklady investora za platné, pokud nebylo uvedeno jinak.

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Projekt je zpracován v souladu s platnými TP a ČSN.

*V Pardubicích
vypracoval: Ing. Vlastimil Mičjan
Prodin a.s.
e-mail: vlastimil.micjan@prodin.cz
tel.: 601 159 919*



10 Související předpisy:

499/2006 Sb.	<i>Vyhláška o dokumentaci staveb</i>
146/2008 Sb.	<i>Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb</i>
266/1994 Sb.	<i>Zákon o drahách, ČR, 1994</i>
13/1997 Sb.	<i>Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997</i>
541/2020 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2020</i>
77/1995 Sb.	<i>Stavební a technický řád drah</i>
104/1997 Sb.	<i>Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6301	<i>Projektování železničních drah</i>
ČSN 73 6320	<i>Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky</i>
ČSN 73 6360-1	<i>Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování</i>
ČSN 73 4959	<i>Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody</i>
ČSN 73 6108	<i>Lesní dopravní síť</i>
ČSN 73 6109	<i>Projektování polních cest</i>
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	<i>Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování</i>
ČSN 01 3466	<i>Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací</i>
TNŽ 01 3468	<i>Výkresy železničních tratí a stanic</i>
TNŽ 73 6949	<i>Odvodnění železničních tratí a stanic</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽDC S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽ S 4	<i>Železniční spodek</i>
SŽDC S 5/4	<i>Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí</i>
TP 83	<i>Odvodnění pozemních komunikací</i>
TP 133	<i>Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích</i>
TP 170	<i>Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004</i>
SŽDC Ž 1-10	<i>Vzorové listy železničního spodku</i>
VL 0 – 6.4	<i>Vzorové listy pozemních komunikací</i>
TKP SSD	<i>Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC</i>
TKP PK	<i>Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD</i>
<i>Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"</i>	
<i>Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací</i>	