

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	21.01.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Vojtěch Rygál

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	<b>N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.</b> Nerudova 2215, 412 01 Litoměřice T: +420 416 732 335 E: nan@nanlitomerice.cz			 KONSTRUKCE A DOPRAVNÍ STAVBY LITOMĚŘICE, s.r.o.
Adresa: Kontakt:				
Zhotovitel objektu:	<b>N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.</b> Nerudova 2215, 412 01 Litoměřice T: +420 416 732 335 E: nan@nanlitomerice.cz			 KONSTRUKCE A DOPRAVNÍ STAVBY LITOMĚŘICE, s.r.o.
Adresa: Kontakt:				
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Vojtěch Rygál	Ing. Vojtěch Rygál	Ing. Vojtěch Rygál	Ing. Vojtěch Rygál	

Název stavby/akce:	<b>"Zřízení zastávky Dýšina"</b>			Označení (S-kód): S631800326
				Označení zhotovitele: 40/21 - 21281
Název části:	Inženýrské objekty			Označení části: D.2.1
Název objektu:	<b>Nástupiště</b>			Označení objektu/komplexu: <b>SO 10-12-01</b>
Název přílohy:	<b>Technická zpráva</b>			Číslo přílohy: <b>1. 101</b>
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj: Plzeňský	Katastrální území: Dýšina	TUDU: 027122		
Stupeň dokumentace: DUSP	Datum zpracování: 01/2022	Formáty: A4	Měřítka: -	

S-kód:													Stupeň dokumentace: Část:										Objekt:										Podobjekt:										Příloha:										Revize:									
S	6	3	1	8	0	0	3	2	6	-	D	U	S	P	-	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	x	x	-	X	-	X	X	X	X	-	0	0	0														
[Prostor pro další informace]																																																														

## **Obsah:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>VSTUPNÍ PODKLADY .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>ODCHYLKY OD PLATNÝCH NOREM A PŘEDPISŮ .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>STÁVAJÍCÍ STAV .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>NAVRŽENÝ STAV .....</b>	<b>5</b>
5.1	Železniční svršek.....	5
5.2	Železniční spodek .....	6
5.2.1	Konstrukční vrstva tělesa železničního spodku .....	6
5.2.2	Zesílená konstrukce pražcového podloží .....	6
5.2.3	Odvodnění.....	7
5.3	Nástupiště .....	7
5.3.1	Konstrukce nástupiště.....	7
5.3.2	Založení nástupiště .....	8
5.4	Přístřešek pro cestující .....	10
5.5	Zábradlí.....	10
5.6	Orientační systém .....	11
5.7	Bezbariérové užívání stavby.....	12
<b>6</b>	<b>VYZÍSKANÝ MATERIÁL .....</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>ZAMĚŘENÍ A VYTÝČENÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU .....</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>INŽENÝRSKÉ SÍŤE .....</b>	<b>15</b>
<b>9</b>	<b>BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI .....</b>	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ.....</b>	<b>17</b>
<b>11</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>18</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název stavby:</b>	<b>Zřízení zastávky Dýšina</b>
<b>Dokumentace:</b>	Pro společné povolení stavby (DUSP)
<b>Datum zpracování:</b>	01/2022
<b>Termín realizace:</b>	předpoklad 2022
<b>Číslo ISPROFIN:</b>	5003520140
<b>Číslo ISPROFOND:</b>	5323520045
<b>Místo stavby:</b>	Dýšina
<b>Poloha:</b>	km 8,050 – 8,550 trati Ejpovice - Radnice
<b>Kraj:</b>	Plzeňský
<b>Okres:</b>	Plzeň město
<b>Katastrální území:</b>	Dýšina [634280]
<b>Obec:</b>	Dýšina [558851]
<b>Pozemek stavby:</b>	p.č. 814, 770/1
<b>Objednatel:</b>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 zastoupená: Správa železnic, státní organizace – Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9 IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234
<b>HIS:</b>	Ing. Josef Braun
<b>Zhotovitel PD:</b>	N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o. Nerudova 2215, 412 01 Litoměřice IČO: 44564287, DIČ: CZ44564287
<b>HIP:</b>	Ing. Vojtěch Rygál, číslo v seznamu ČKAIT 0402488
<b>Projektant:</b>	Ing. Vojtěch Rygál, číslo v seznamu ČKAIT 0402488
<b>Podzhotovitel PD:</b>	KTA Technika s.r.o. Klatovská 100, 301 00 Plzeň IČO: 62618911, DIČ: CZ62618911
<b>Projektant:</b>	Ing. Irena Hrnčířová, číslo v seznamu ČKAIT 0200719

## 2 VSTUPNÍ PODKLADY

- Zvláštní technické podmínky (19.04.2021)
- Projekt PPK na trati TÚ 0271 Ejpovice – Chrást (05/2019)
- Projekt Oprava mostu v km 7,720 (03/2020)
- Geodetické a mapové podklady Správy železniční geodézie (02.06.2021)
- Geotechnický průzkum (09/2018)
- Vyjádření správců inženýrských sítí a o jejich existenci (07/2021)
- Výpis z katastru nemovitostí (10/2021)
- Místní šetření a fotodokumentace (25.06.2021)
- Platné normy, předpisy, vyhlášky a směrnice (2021)

## 3 ODCHYLKY OD PLATNÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

V rámci projektu není uvažováno s žádným odchylným řešením.

## 4 STÁVAJÍCÍ STAV

Stavba se nachází na širé trati mezi ŽST Ejpovice a dopravnou D3 Chrást u Plzně a na ejpovickém záhlaví dopravní D3 Chrást u Plzně před v 1sv v km 8,535 před dopravnou D3 Chrást u Plzně.



Stávající stav tvoří jednokolejná trať s přilehlou plochou po demontáži dvoukolejné trati. Kolejový rošt je tvořen betonovými pražci SB8, rozdělení „c“ a kolejnicemi S49 s tuhým upevněním. Kolejnice jsou svařeny do BK. Betonové pražce jsou v dobrém stavu, kolejnice vykazují deformační vady mechanickým opotřebením a místy lokální vady.

Stávající systém odvodnění je v zářezu tvořen otevřenými příkopy nedostatečné hloubky. Lokálně se v blízkosti trati vyskytují pozůstatky zpevněného odvodnění po dvoukolejné trati. Tyto prvky nebudou stavbou dotčeny.

V km 8,447 se nachází ŽB most nad komunikací (ev. km 97,112). Most je tvořen ocelovými zabetonovanými nosníky a jeho koncepce byla pro dvoukolejnou trať.

Vedle přilehlé místní komunikace se nachází zpevněná štěrková plocha tvořící parkoviště.

## 5 NAVRŽENÝ STAV

### 5.1 Železniční svršek

V koleji č. 1 dojde k rekonstrukci úseku železničního svršku v km 8,173 – 8,535. Nový železniční svršek bude tvořen kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích dl. 2,6m, hmotnosti > 300 kg s upevněním typu W14. Rozdělení pražců v koleji bude „c“. Kolejové lože bude zřízeno z kameniva fr. 31,5/63 třídy min. BII. Část kameniva bude použita z recyklace stávajícího KL v souladu s kapitolou 6 této zprávy.

Napojení na výhybku č. 1sv bude provedeno v mezi pražcovém prostoru se stávajícím svárem. Min. délka nově vkládaných kolejnic je 75 m. Kolejnice budou svařeny do BK pomocí technologie odtavovacího stykového svařování. Pro stavbu a napojení do BK zpracuje zhotovitel svařovací schéma, které si nechá schválit OŘ Plzeň před zahájením prací na žel. svršku. Obecně platí zásady dle předpisu SŽDC S3/2 Bezstyková kolej, tj. napojení do stávajícího stavu pomocí povolení úseku dl. 50 m, dosažení dovolené upínací teploty a zřízení BK. Jazyková část výhybky první generace může být považována za kotevní úsek v případě, že je výhybka již součástí BK. Doporučujeme provést povolení koleje a následné dělení kolejnic směrem z trati k výhybce.

Úprava GPK je předpokládána na celém novém svršku včetně výběhů do stávajícího stavu. Směrem do trati 50 m v přímé na betonových pražcích SB8, směrem do dopravní podbití výhybky č. 1sv na dřevěných pražcích. Součástí tohoto výběhu je také odpovídající úprava GPK odbočné větve výhybky.

Součástí prací na žel. svršku bude také doplnění návěstí „Konec nástupiště“ na koncích nástupiště a „Vlak se blíží k zastávce“ umístění dle předpisu SŽDC D1, tj. min. 700 m před zastávkou ve směru na Ejovice. Ve směru na Chrást návěst „Vlak se blíží k zastávce“ navrhujeme umístit na odjezdové zhlaví dopravní D3 Chrást u Plzně doplněnou o návěst „Zkrácená vzdálenost“. Stávající hektometrovníky jsou v dobrém stavu, budou tedy demontovány a následně znovu osazeny.

## 5.2 Železniční spodek

### 5.2.1 Konstrukční vrstva tělesa železničního spodku

Na základě provedeného geotechnického průzkumu a na základě návrhu a posouzení konstrukční vrstvy tělesa žel. spodku (viz. přílohy) je navržena konstrukční vrstva železničního spodku z ŠD 0/32 KV v tloušťce 300 mm. Na zemní pláň bude umístěna separační geotextilie s min. 300 g/m<sup>2</sup>.

Požadovaná hodnota minimálního modulu přetvárnosti zemní pláně je

$$E_{\min,ZP} = 30 \text{ MPa}$$

Požadovaná hodnota minimálního modulu přetvárnosti pláně tělesa žel. spodku je

$$E_{\min,PL} = 50 \text{ MPa}$$

Sklon konstrukční vrstvy bude shodný se sklonem zemní pláně, tj. 5%. Před mostem, tj. v km 8,173 – 8,442 levostranný sklon a za mostem, tj. v km 8,450 – 8,535 sklon pravostranný. Pro přechod mezi stávajícím stavem a novou konstrukcí bude zřízen přechodový klín v konstrukční vrstvě na každé straně napojení délky 5m.

### 5.2.2 Zesílená konstrukce pražcového podloží

Na základě provedeného geotechnického průzkumu a na základě návrhu a posouzení ZKPP (viz. přílohy) je navržena zesílená konstrukční vrstva železničního spodku z ŠD 0/32 KV v tloušťce 500 mm v místě předmostí mostu v km 8,445 (ev. km 97,112). ZKPP je navrženo na délku 12 m o opěry mostu. 7 m tvoří přechodový klín a 5 m výběh ZKPP. Přechodový klín je znázorněn ve výkresové dokumentaci. Zásyp za opěrou bude tvořit ŠD 0/32 hutněno po 300 mm. Na dně přechodového klínu je umístěna drenážní DN 250 obsypaná kamenivem. Na mostě nebudou probíhat žádné stavební úpravy. Pouze proběhne zřízení SVI/008/2016 na mostovce s tvrdou ochranou a na opěrách s měkkou ochranou. Zatažení izolace na opěrách bude až do hloubky výkopu, tj. 2,6m od TK. Na zemní pláň bude umístěna separační geotextilie s min. 300 g/m<sup>2</sup>.

Požadovaná hodnota minimálního modulu přetvárnosti zemní pláně je

$$E_{\min,ZP} = 30 \text{ MPa}$$

Požadovaná hodnota minimálního modulu přetvárnosti pláně tělesa žel. spodku je

$$E_{\min,PL} = 50 \text{ MPa}$$

Upozorňujeme, že ze statických důvodů musí být rychlost na stávajícím mostě omezená na 80 km/h až do rekonstrukce mostu.

### 5.2.3 Odvodnění

Odvodnění železničního spodku je tvořeno trativodním systémem z perforované DN 250 vlevo ve směru staničení v km 8,173 – 8,442 kde je provedeno svedení po dně přechodového klínu zásypu opěry a vyústění pomocí betonového prefabrikátu. Vyústění bude odlážděno lomovým kamenem do betonu a bude proveden skluz tak aby vytékající voda odtékala do přilehlého příkopu. Trativodní rýha bude oplášťena separační geotextilií 300g/m<sup>2</sup>. Zásyp trativodu bude tvořit kamenivo fr. min. 16/32. Trativod obsahuje několik kontrolních šachet DN 400. Sklon zemní pláně stejně jako pláň tělesa žel. spodku je vyspádováno ve sklonu 5 % právě k tomuto trativodu. Minimální hloubka dna trativodu od hrany zemní pláně je 300 mm. Povrchové vody v zářezu vpravo ve směru staničení budou kvůli stísněným poměrům a malým podélným sklonům odvedeny pomocí UCB žlabů s poklopy v km 8,173 – 8,366. Na konci úseku těchto žlabů bude umístěna přepadová jímka s vývaříštěm pro odtok vody do trativodu na druhé straně koleje. Přepadová jímka navazuje na soustavu žlabů a bude zakryta stejným typem poklopů. V průběhu realizace je z technologických důvodů postup stanoven s počátkem montáže touto přepadovou šachtou. Propojení přepadové jímky a trativodu proběhne pomocí svodného potrubí, které bude obetonováno. Odvodnění úseku za mostem, tj. v km 8,450 – 8,535 je řešeno opačným, pravostranným sklonem zemní pláně, jelikož je trať již na náspu.

## 5.3 Nástupiště

### 5.3.1 Konstrukce nástupiště

Vpravo od koleje č. 1 bude vybudováno nové nástupiště v km 8,368 – 8,428 tj. o délce 60 m. Nástupiště je navrženo železobetonové, prefabrikované, mostového typu s šířkou nástupištních desek 3,0 m. Jedná se o systémové nástupiště, výrobce zajišťuje kompletní dodávku. Vlastnosti nástupiště, včetně podoby pochozích ploch a použitých materiálů budou obecně shodné s nástupištěm v dopravně D3 Chrást u Plzně obec.



Výška nástupní hrany je projektována na 550 mm nad TK se vzdáleností 1680 mm od osy koleje. Ve vzdálenosti 800 mm od nástupištní hrany bude vlepena vodící linie šířky 400 mm. Reliéfny prvky dlažby budou vlepeny z konglomerovaného kamene v rastru 200x200 mm. Část vodící linie v šířce 200 mm blíže ke koleji budou použity žluté probarvené dlaždice např. odstínu RAL 1003. Tento prvek je součástí dodávek nástupiště mostového typu stejně jako varovné pásy. Součástí systémového řešení jsou na betonových deskách vytvořeny rozšíření pro kotvení stožárů lamp. Celkem se jedná o 5 ks takto upravených desek. Umístění dle půdorysu.

Příčný sklon pochozí plochy nástupiště je 2,0 % směrem od koleje. Nástupiště je ohraničeno v celé délce ocelovým zábradlím městského typu, viz. kapitola 5.5 Zábradlí.

Pro přístup na nástupiště slouží přístupový chodník a šikmá rampa. Rampa je tvořena prefabrikovanými deskami a bude součástí dodávaného systému nástupiště mostového typu. Propojení se stávajícím parkovištěm bude provedeno pomocí chodníku z betonových dlaždic tl. 6 cm, o rozměrech 20 x 20 cm bez zkosených hran. Ohraničení dlažby bude provedeno pomocí obrubníků tl. 10 cm. Na straně u nástupiště vyvýšený o 6 cm dle půdorysu nástupiště. Chodník bude ukončen varovným pásem s výstupky na dlažbě. Šířka pásu bude 40 cm. Dlažba bude kontrastní s ostatní plochou.

V prostoru budoucího nástupiště a přístupového chodníku bude vykáceno stávající křoví. Vzrostlé stromy budou zachovány. Před započatím stavebních prací bude v prostoru nástupiště sejmuta ornice a umístěna na mezideponii k následnému využití pro ohumusování a terénní úpravy. Na těchto úpravách bude následně vyseta tráva

### 5.3.2 Založení nástupiště

Dle ČSN P 73 1005 a ČSN EN 1997-1 se jedná o konstrukci náročnou, základové poměry charakterizujeme jako složité. Dle citovaných norem je nutno při návrhu základů postupovat podle zásad 3. geotechnické kategorie.

Ve vrtu V-1 byly pod 0,1m mocnou humózní vrstvou zastiženy jílovité zeminy se štěrkem. Od hloubky 1,40 m byl dále penetrační sondou zastižen špatně zrněný štěrk s vložkami jílu proměnlivých mocností

Ve vrtu V-2 byl pod 0,40 m mocnou vrstvou prosevu zastižen štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy G3 G-F. Pod těmito navážkami byly penetrační sondou zastiženy

šterkovité zeminy třídy G2. Podloží budoucích základových patek tak bude tvořeno šterkovitými zeminami s vložkami jílu značně proměnlivých mocností. Jelikož nelze spolehlivě určit mocnost a přesnou polohu vrstev (vložek) jemnozrnných zemin v celé délce projektovaného nástupiště, jehož konstrukce je náchylná právě na nerovnoměrnost sedání jeho jednotlivých základových prvků – patek, budou jednotlivé patky nástupiště zakládány primárně na mikropilotách vetknutých do únosného podloží tvořeného šterkovými polohami očekávanými v hloubkové úrovni mezi 3,5 – 6 m od povrchu terénu (podle výsledků provedených 2ks dynamických penetračních zkoušek). Po odkrytí základových spár jednotlivých patek doporučujeme jejich přejímku odborníkem spojenou s provedením kontrolních zkoušek.

Z výše uvedených důvodů je navrženo plošné založení nosných konstrukcí na základových patkách, které jsou osazeny mikropilotami. Navrženy jsou dva rozměry základových patek. Rozměr prvního typu patky je 2,3 m (délka) x 0,8 m (šířka) x 0,5 m (výška). Rozměr druhého typu patky je 3,8 m x 0,8 m x 0,5 m.

#### **Typy použitých patek:**

##### **Patka TYP 1**

rozměry 2,3(d) x 0,8(š) x 0,5(v) /m/

každá patka je osazena vždy 2 ks mikropilot 52/26 v délce á 6 m

##### **Patka TYP 2**

rozměry 3,8 x 0,8 x 0,5 /m/

každá patka je osazena vždy 4 ks mikropilot 52/26 v délce á 6 m.

U obou rozměrů patek byla na základě statického posouzení navržena jejich výztuž. Statické posouzení je uvedeno v samostatné příloze „Statické posouzení železobetonového základu pro prefabrikované patky na železničním nástupišti, doc. Ing. Ladislav Klusáček, CSc., Ing. Lukáš Bobek, říjen 2018“. Součástí této přílohy je rovněž výkres/výkaz výztuže včetně použitých tříd betonu.

Po provedení výkopových prací pro patky vhodná vrtná souprava zajistí odvrtání, osazení a následnou injektáž pravotočivých spirálových mikropilot 52/26 mm chemickou dvousložkovou injektážní směsí (na bázi uretanů – ne cementu). Vlastní vrtání je uvažováno pomocí vrtné korunky „na ztraceno“ tj. bez nutnosti vytahování vrtné

kolony a bez nutnosti zapažení. Průměr vývrtu bude zvolen s ohledem na nutnou tloušťku krytí výztuže konkrétně použitého typu mikropiloty, tj. v souladu s technickými listy výrobce použité mikropiloty. Obecně lze předpokládat minimální vrtaný průměr, i s ohledem na rozměrovou řadu korunek a použitých svorníků, min. 100 mm. Vrtání a injektáž spirálových mikropilot průměrů 52/26 mm bude provedena vždy v celé jejich uložené délce a do projektovaných hloubek. Je nutné zajistit dostatečné proinjektování kořenů mikropilot. Po ukončení vrtně-injektážních prací bude každá hlava mikropiloty vystrojena podložkou 200 x 200 x 20 mm včetně matic. Následně bude provedeno zhutnění zeminy v úrovni základové spáry a na zřízenou zhutněnou vrstvu bude v každé z patek položen podkladní beton bez výztuže třídy C12/15 X0 tloušťky 100 mm. Mikropiloty 52/26 v počtu 28 ks, v délkách každá 6 m, minimální únosnost tyče na mezi kluzu 730 kN, vnitřní průměr mikropiloty 26 mm, vnější průměr mikropiloty 52 mm, směr rotace pravá/levá. Základové patky budou prováděny z betonu C 16/20 XC1 jako vyztužené do bednění. Základová spára pod patkami bude opatřena, z důvodů ochrany výztuže ve spodních partiích jednotlivých patek, podkladním betonem C 12/15 XC0 min. tl. 100 mm. Krytí výztuže základových patek je min. 40 mm.

Před betonáží musí být samotná výztuž každé patky zkontrolována a převzata kvalifikovanou osobou (technickým dozorem). Výkaz použité výztuže, její rozmístění a třída použitého betonu patek jsou uvedeny v samostatné příloze „Statické posouzení železobetonového základu pro prefabrikované patky na železničním nástupišti“.

## 5.4 Přístřešek pro cestující

Přístřešek pro cestující bude zhotoven dle VL „Přístřešek řady IVOX dle Ž15 1.4 Přístřešek antivandal“.

## 5.5 Zábradlí

Po celé délce nástupiště a přístupové rampy bude zřízeno ocelové jeklové zábradlí městského typu. Horní madla budou provedena z prvků TR HR 60x30x4 propojení madel proběhne pomocí vevařených TR HR 50x20x3 dl. 65mm. Dolní příčel zábradlí je tvořena TR HR 60x30x4, stojky zábradlí z P15x60, výztuhy stojek P8x45. Svislou výplň zábradlí tvoří P50x10. Koncová zesílená výplň pak P60x10. Kotvení zábradlí je řešeno

pomocí P15 o rozměru 170x220. Minimální délka kotvení je 140 mm. Ocelové kotvy pro chemické kotvení průměru 16 mm budou vlepeny do otvorů min. 18 mm. Na kotvy budou použity kloboučkové matice nebo plastové krytky matic. **V místě, kde se k nástupišti připojuje šikmá rampa je nutné kotvit zábradlí nástupiště před montáží šikmé rampy z důvodu sbíhajících se panelů nástupiště a rampy.** Detail tohoto kotvení, které bude provedeno pomocí vložky s vnitřním závitem je součástí výkresu zábradlí. **Je nutné, aby zhotovitel postupoval v součinnosti s výrobcem nástupiště.** Všechny ostré hrany a ukončení budou zaobleny. Třída provedení dle ČSN EN 1090-2 je požadována EXC 2. Sváry budou koutové EB 106 tl. 3mm.

#### **Zábradlí je navrženo v souladu s novým VL Ž12.**

Povrchová úprava je požadována v této skladbě:

- zinkování ponorem min. tl. 100 µm + ONS 02
- základní nátěr min. tl. 80 µm
- podkladový epoxidový nátěr a vrchní polyuretanový nátěr odstínu RAL 5002 v celkové tl. min. 120 µm
- celková tloušťka nátěru tl. min. 200 µm

Projektant předpokládá nasazení zdvihací mechanizace pro montáž zábradlí.

## **5.6 Orientační systém**

Navržený orientační systém respektuje stávající charakter trati, tj. tabule budou retroreflexní typu AP-L.zn. Konkrétní popis prvků vč. umístění je uveden v orientačním schématu. Orientační systém a označení dopravní bude realizováno v souladu se Směrnicí SŽ č. 118 (v platném znění).

Kotvení tabulí bude realizováno na stožáry lamp, na přístřešek a na zábradlí.

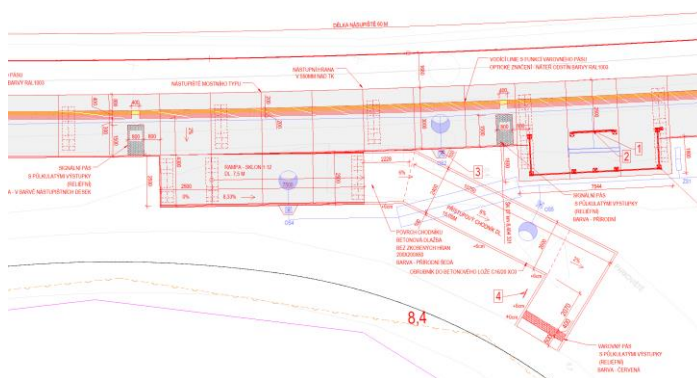
Seznam tabulí:

- Tabule s názvem dopravní – 3ks
- Tabule s označením směrů – 1ks
- Tabule se zákazem kouření – 3ks
- Tabule zákaz vstupu – 2ks
- Tabule zákaz kouření – 2ks

## 5.7 Bezbariérové užívání stavby

Navržené prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se řídí platnou legislativou na území ČR, zejména vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V rámci této stavby jsou použity aktivní i pasivní prvky bezbariérového užívání stavby:

- Nástupiště ve výšce 550 mm nad TK
- Návrh hmatových úprav a vodících linií
- Sklony pochozích ploch a šikmých chodníků



## 6 VYZÍSKANÝ MATERIÁL

Nakládání s vyzískaným materiálem upravuje směrnice SŽDC SM 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem, která bude v průběhu realizace dodržena.

Demontáž svršku s kolejnicemi tv. S49 na betonových pražcích bude prováděna do kolejových polí s odvozem na demontážní základnu v rozsahu navržené rekonstrukce koleje. Vyzískaný materiál bude zdemontován do součástí a vytříděn na místě demontážní základny. Materiál k dalšímu využití bude dopraven a uložen dle dispozic OŘ a zde protokolárně předán ST, OŘ Plzeň. Materiál s potenciálem pro další využití je: kolejnice, pražce, kolejové lože. Nevyužitelný materiál bude odvezen ke skládkování a uložen v souladu se zákonem o odpadech.

Kolejové lože bude recyklováno a zpětně použito v souladu s předpisem SŽDC S3. Vzhledem ke znečištění KL je předpokládán objem výzisku 15 %. Navrhujeme tedy použití v souladu s odkazem 1) čl. 30. díl X, tj. recyklované kamenivo je možno použít ve spodní vrstvě kolejového lože, nejvýše 50 mm pod úroveň ložné plochy pražců při konečné niveletě.

Materiál stávajícího kolejového lože, je podle zákona č. 541/2020 sb. a vyhláškou MŽP 294/2005 Sb. zatříděn jako odpad ostatní pod katalogovým číslem 17 05 08 (nekontaminovaný).

## 7 ZAMĚŘENÍ A VYTÝČENÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv). Pro celý rekonstruovaný úsek je zavedeno nové jednotné staničení, které je proloženo osou koleje. Definiční staničení koleje je vztaženo k ZV 1sv. Údaje o výškových a polohových bodech pro napojení a vytýčení celé stavby jsou součástí geodetické části dokumentace a nejsou popisovány a uváděny v jednotlivých výkresech stavebních objektů.

Vytyčení je předpokládáno pro všechny stavební a provozní soubory. Rozsah vytyčování určí zhotovitel dle zvolené technologie a postupu prací. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

## 8 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Navrhovanou polohou kolejiště a nástupiště procházejí stávající inženýrské sítě, jejichž orientační poloha je zakreslena v situačních výkresech a příčných řezech. Před realizací stavebních prací je nutné vyžádat si u jejich správců vytyčení přesné polohy. Projekt nepředpokládá realizaci přeložek sítí.

Jedná se o ochranná pásma sítí následujících vlastníků:

- Správa železnic – SSZT
- Obec Dýšina
- GASNET, s.r.o.
- CETIN a.s.
- Vodárna Plzeň
- ČEVAK a.s.
- Správa železnic - CTD

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace.

Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.

Při změně polohy zařízení, z níž vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma – a to v obecné rovině, platné pro všechny typy ochranných pásem – bude takto aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy dotčeného zařízení po dokončení realizace stavby. Obdobně platí i u nových sítí (především se jedná o osvětlení nástupiště).



## 9 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Stavba bude během provádění veřejnosti nepřístupná. Po dokončení stavby budou všechny veřejnosti nepřístupné prostory opatřeny příslušnými zákazovými tabulkami. Dodržování vyhlášek, norem a předpisů upravujících pracovní postupy během výstavby tak, aby byla zajištěna bezpečnost práce, je plně v kompetenci a odpovědnosti zhotovitele stavebních prací. Prostor staveniště bude po celou dobu stavby označen a zajištěn proti vstupu nepovolaných osob.

Je nutné dodržovat podmínky uvedené v Plánu BOZP, který je součástí této projektové dokumentace.

## 10 SEZNAM POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy. Základní ustanovení
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
- ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S4 Železniční spodek
- SŽDC SR 103/1(S) Služební rukověť. Seznam soupisů materiálu pro železniční svršek
- SŽDC SR 103/3 (S) Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek.
- PO-25/2020-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Standardy pro povrchy nástupišť
- SŽDC SM 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem
- SŽDC SM 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.
- Technické kvalitativní podmínky staveb
- Vzorové listy železničního spodku SŽDC Ž 1-10 včetně všech změn
- Zákony České republiky v platném znění

## 11 SEZNAM PŘÍLOH

- Návrh a posouzení konstrukční vrstvy tělesa žel. spodku  
(součást dokumentace – část D.2.1.1\_Železniční svršek a spodek, SO 10 10 01\_3.101\_Výpočty)
  - posouzení únosnosti pražcového podloží
  - posouzení konstrukce na odolnost proti mrazu
- Návrh a posouzení trativodního potrubí  
(součást dokumentace – část D.2.1.1\_Železniční svršek a spodek, SO 10 10 01\_3.101\_Výpočty)
  - posouzení dimenze trativodního potrubí
- Statický posudek vlivu posunu osy koleje na most ev. km 97,112 (součást dokumentace – část D.1.2.1.1\_Železniční svršek a spodek, SO 10 10 01\_3.101\_Výpočty)
- Statické posouzení ŽB základu pro prefabrikované patky na železničním nástupišti (součást dokumentace – část D.2.1.2\_Nástupiště. SO 10 12 01\_3.101\_Výpočty)
- Posouzení prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace  
(součást dokumentace – část N.2\_Doklady objednatele)

Vypracoval: Ing. Vojtěch Rygál

V Litoměřicích 01/2022