

 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>		Správa železnic, státní organizace Správa železniční geodézie Václavkova 169/1 160 00 Praha 6	
Zodp. projektant	Ing. Tomáš Vachutka		 Management kvality ISO 9001 www.dekra.cz
Projektant	Ing. Lucie Masařová		
Kreslil	Pavel Rygel		
Kontroloval	Ing. Tomáš Vachutka		
Trafový úsek	TÚ 2201 Nezamyslice - Olomouc hl.n.		
<p>ZJEDNODUŠENÝ PROJEKT</p> <p><b>OPRAVA KOLEJE NA TÚ 2201 BLATEC - OLOMOUC</b></p> <p>TUDU: 2201 G1, 2201 14 km 92,4 - 100,3</p>		Ředitel	Ing. Libor Vavrečka
		Datum	01/2025
		Druh dokumentace	ZP
		Číslo zakázky	G90572M59034
		Měřítko	
		Souřadnicový systém	S-JTSK
		Výškový systém	Bpv
<p><b>ČÁST B: NÁSTUPIŠTĚ V ZAST. KOŽUŠANY</b></p> <p><b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b></p>		Číslo výtisku	Příloha  <b>B.1</b>

## Obsah

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>VÝPIS DOTČENÝCH POZEMKŮ .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY, NORMY, PODKLADY .....</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>SOUŘADNICOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM .....</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>INŽENÝRSKÉ SÍTĚ .....</b>	<b>4</b>
<b>7</b>	<b>GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE .....</b>	<b>4</b>
	7.1 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ.....	4
	7.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ.....	4
<b>8</b>	<b>NÁSTUPIŠTĚ.....</b>	<b>5</b>
<b>9</b>	<b>DEMOLICE.....</b>	<b>6</b>
<b>10</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>6</b>

## 1 Identifikační údaje

<b>Název dokumentace:</b>	Oprava koleje na TÚ 2201 Blatec – Olomouc Část B: Nástupiště v zast. Kožušany
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Zjednodušený projekt
<b>Místo:</b>	Blatec – Olomouc
<b>TUDU:</b>	2201 G1, 2201 14
<b>Kraj:</b>	Olomoucký
<b>Katastrální území:</b>	Kožušany
<b>Investor:</b>	Správa železnic, s. o. Dlážděná 1003/7 Praha 1 - Nové Město
<b>Provozovatel:</b>	Správa železnic, s. o. Oblastní ředitelství Ostrava Správa tratí Olomouc Muglinovská 1038/5 702 00 Ostrava

## 2 Úvod

Zjednodušený projekt „Oprava koleje na TÚ 2201 Blatec – Olomouc, část B: nástupiště v zast. Kožušany“ řeší geometrické a konstrukční uspořádání nástupiště u traťové koleje v zast. Kožušany pro účely rekonstrukce tohoto nástupiště.

Dokumentace neřeší:

1. demolici starého nástupiště
2. opravu osvětlení
3. zřízení přístřešku pro cestující
4. orientační systém
5. organizaci výstavby

Všechny výše uvedené skutečnosti, které dokumentace neřeší, jsou v kompetenci Správy tratí Olomouc, v případné součinnosti s dalšími složkami Oblastního ředitelství Ostrava.

### 3 Výpis dotčených pozemků

Přehled parcel a vlastníků, na kterých leží stavba:

Parcelní číslo	Výměra [m2]	Druh pozemku	Způsob využití	Číslo listu vlastnictví	Vlastník / právo hospodaření
Katastrální území Kožušany					
405	31849	ostatní plocha	dráha	281	Česká republika, Správa železnic, s.o.

### 4 Související předpisy, normy, podklady

#### Geodetické podklady

- Zaměření prostorové polohy koleje a požadovaných objektů zasahující do vzdálenosti 3,5m od osy koleje TÚ 2201 v žst. Blatec, cca v km 92,160 – 93,160 (Správa železniční geodézie, listopad 2024)
- Zaměření a výpočet zajišťovacích značek a kontrolní měření prostorové polohy koleje v TÚ 2201 Nezamyslice – Olomouc (GEOMETRA s.r.o., červenec 2024)

#### Navazující dokumentace

- Zjednodušený projekt „Prostá rekonstrukce trati v úseku Prostějov – Olomouc, km 85,339 – 92,332“ (Správa železniční geodézie, únor 2024)
- Dokumentace „Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n.“ (MCO a.s., leden 2014)

#### Normy

- 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 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

#### Předpisy SŽ

- TKP staveb státních drah
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽ S3/2 Bezstyková kolej
- SŽ S3/5 Svářečské práce na součástech železničního svršku
- SŽDC S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
- Vzorové listy železničního spodku

## **5 Souřadnicový a výškový systém**

Veškeré absolutní polohopisné a výškopisné údaje obsažené v projektové dokumentaci jsou uvedeny:

- v souřadnicovém systému S – JTSK
- ve výškovém systému Bpv

## **6 Inženýrské sítě**

Před začátkem stavby je zhotovitel povinen zjistit si přítomnost inženýrských sítí na staveništi a nechat si jejich průběh vytyčit příslušnými správci.

## **7 Geometrické parametry koleje**

### **7.1 Směrové řešení**

Nástupiště se nachází z části v přechodnici délky  $L_k = 64,000$  m, příslušné oblouku o poloměru  $R = 936$  m s převýšením  $D = 60$  mm a z části v přímé.

Podrobnosti ke směrovému řešení a směrové posuny po délce koleje viz část dokumentace A: oprava koleje, přílohy č. A.2 Situace a vytyčení a A.3 Podélný profil.

### **7.2 Výškové řešení**

V celé délce nástupiště je kolej vedena ve sklonu  $-3,550$  ‰.

Podrobnosti ke sklonovým poměrům a výškové posuny po délce koleje v oblasti nástupiště viz část dokumentace A: oprava koleje, příloha č. A.3 Podélný profil.

## 8 Nástupiště

### Základní parametry

Poloha	km 94,439 000 – 94,569 645
Umístění	vnější u koleje vlevo
Délka	130 m
Šířka	2,7 m (zpevněná plocha) / 2,5 m (po líc zábradlí)
Vzdálenost od osy koleje	1680 mm
Výška nad TK	550 mm

### Konstrukce nástupiště

Nástupištní hrana bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými nástupištními bloky H130, uloženými do podkladního betonu C12/15 tl. 0,100 m.

Pochozí plochy nástupiště budou dlážděné betonovou dlažbou, a to v následující skladbě:

Dlažba bez zkosené hrany	60 mm
Lože z drceného kameniva	40 mm
Štěrkodrt' frakce 0-32	150 mm

Příčný sklon nástupiště po celé délce nástupní hrany je 2 % ve směru od koleje.

Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:

- rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany;
- šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
- počet spár mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks – tj. minimální vzdálenost spár může být 0,200 m;
- klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru – tj. takzvaně na stříh (ne na vazbu!);
- jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.

Ve vzdálenosti 0,800 m od nástupní hrany bude začínat vodící linie s funkcí varovného pásu v šířce 0,400 m, která bude opatřena na straně ke koleji žlutým protiskluzovým nátěrem (odstín RAL 6200) o šířce 0,150 m.

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).

Rovněž je nutné dodržet tyto zásady:

- varovný pás a signální pás na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště;
- barevné odlišení je předepsané pouze pro vodící linii s funkcí varovného pásu;
- materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí

Oprava koleje na TÚ 2201  
Blatec – Olomouc

varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných  
vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Zásyp konstrukce nástupiště bude proveden z propustného nenamrzavého materiálu na požadovaný stupeň zhutnění.

Vnější hrana nástupiště je tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,100 m uloženým do betonového lože tl. 0,150 m s bočními opěrami. Za obrubníkem bude následovat svah ve sklonu 5%, na který bude navazovat svah ve sklonu 1:1,5.

### **Přístupová komunikace**

Zhruba uprostřed nástupiště je navržena přístupová komunikace, která se nachází u přístřešku pro cestující. Přístupová komunikace je napojena na stávající chodník.

### **Zábradlí**

Nástupiště bude vybaveno ocelovým zábradlím výšky 1100 mm nad pochozí plochou. Rozsah umísťovaného zábradlí na nástupišti je patrný z přílohy B.2 Půdorys nástupiště. Konstrukce zábradlí bude dle vzorového listu železničního spodku VL Ž12. Zejména je nutno dodržet všechny části Ž12.1 a Ž12.5. PKO na zábradlí dle předpisu SŽDC S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí. V případě nutnosti zhotovitel vyhotoví dílenskou dokumentaci na zábradlí.

## **9 Demolice**

Stávající nástupiště bude zdemolováno v celém rozsahu. Betonové součásti tvoří odpad.

## **10 Závěr**

Tato dokumentace řeší konstrukční uspořádání nového nástupiště v zast. Kožušany. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena Správou tratí Olomouc.

Další rozpracování projektu je v kompetenci Správy tratí Olomouc. Je třeba především dořešit demolici starého nástupiště, opravu osvětlení, zřízení přístřešku pro cestující a organizaci výstavby.

Vypracoval:

Pavel Rygel  
Správa železniční geodézie  
Václavkova 169/1  
160 00 Praha 6