


Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	28.4.2025	PDPS – Definitivní odevzdání dokumentace	Martin Lipenský, DiS.

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, 110 00 IČO: 709 94 234	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Zástupce investora:	OŘ Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava	

Generální projektant:	PRODIN a.s. K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz	 PRODIN SKUPINA VENTIO
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Burda	

Název stavby/akce:	Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD	Zakázka:	31/24/1041.208
Místo stavby	Olomoucký kraj TUDU 137106 - 137202 Vápenná (mimo) - Javorník (mimo)	Datum:	28.4.2025
Název části:	Nástupiště	Stupeň dokumentace:	PDPS
Název objektu:	Obnova nástupiště, ŽST Žulová	Označení části:	D.2.1.2.1
Odpovědný projektant:	Martin Lipenský, DiS.	Označení objektu:	SO 11-13-01
Zpracovatel přílohy:	Ing. Tomáš Dvořáček	Formát:	A4
Název přílohy:	Technická zpráva	Měřítko:	-
		Číslo přílohy:	1.001
		Č.paré:	



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

OBSAH:

1.	Identifikační údaje stavby	3
2.	Členění stavebního objektu	4
3.	Související stavební objekty a provozní soubory	4
4.	Popis stávajícího stavu	4
5.	Popis navrženého řešení	4
5.1.	Přípravné práce	4
5.2.	Bourací práce	5
5.3.	Technické parametry nástupiště	5
5.4.	Konstrukční řešení nástupiště	6
5.5.	Pochozí plocha	8
5.6.	Centrální přechod a přístupová komunikace	9
5.7.	Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech a přístupových komunikacích	11
5.8.	Zábradlí	11
5.9.	Mobiliář	12
5.10.	Orientační systém	13
6.	Přehled výchozích podkladů	14
6.1.	Průzkumy	14
6.2.	Geodetické podklady	15
6.3.	Ostatní podklady	15
7.	Technické kvalitativní podmínky	15
8.	Ekologie	15
8.1.	Odpad	16
8.2.	Ochrana přírody	16
9.	Bezpečnost práce a techn. zařízení, požární ochrana	16
10.	Tabulka souřadnic vytyčovacích bodů	17



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provedení stavby (PDPS)
Datum zpracování:	28.4.2025
Charakter:	Rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby:	Stavba dráhy
Místo stavby:	kraj Olomoucký, k. ú. Žulová [797804] regionální železniční trať č. 295 dle KJŘ Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku DÚ 1371D1 ŽST Žulová
Stavebník:	Správa železnic, státní organizace Spisová značka: A 48384 vedená u Městského soudu v Praze Identifikační číslo: 70994234 Sídlo: Dlážďená 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1 Zastoupená: Ing. Jiří Macho, ředitel Oblastního ředitelství Ostrava na základě pověření č. 3146 ze dne 15. prosince 2021
Zpracovatel dokumentace:	PRODIN a.s. Spisová značka: B 2532 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové Identifikační číslo: 25292161 Sídlo: Vápence 2745, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice
Zpracovávaný objekt:	SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová
Vypracoval:	PRODIN a.s. Vápence 2745, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice Ing. Tomáš Dvořáček, tel. 725 873 007



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

2. ČLENĚNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU

1.001	Technická zpráva	
2.001	Situace	M 1:250
2.002	Situace bouracích prací	M 1:250
2.003	Půdorys	M 1:100
2.004	Vzorové příčné řezy	M 1:50
2.005	Detaily ukončení nástupiště	M 1:50
2.006	Detaily zábradlí	M 1:25, 1:10, 1:5
2.007	Orientační systém	M 1:100
2.008	Vytyčovací výkres	M 1:250
3.001	Statický výpočet – kotvení zábradlí	

3. SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY

SO 11-01-11 Obnova SZZ, ŽST Žulová
SO 11-10-01 Železniční svršek, km 12,500 - km 13,400
SO 11-11-02 Železniční spodek, km 12,915 - km 13,300
SO 11-14-01 Výstroj trati, km 12,500 - km 13,400
SO 11-20-01 Oprava mostu, evid.km 13,279

4. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

V rámci stávajícího stavu se v prostoru ŽST Žulová nachází dvě úroňová nástupiště u koleje č. 1, č. 3. Jedná se o úroňová nástupiště výšky nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště u koleje č. 1 je délky 62,0 m, u koleje č. 3 délky 51,0 m. Jsou tvořeny nástupištní tvárnici Tischer na podložkách a pochozí plochou z nástupištní desky KS – 145 kladené podélně (viz vzorový list železničního spodku Ž 8.21). Přístup na nástupiště je řešen úroňovým přechodem přes koleje č. 1, č. 3 a č. 5 délky 3,0 m. Je tvořen zádlahovými panely přes koleje č. 1 a č. 5 a celopryžovou konstrukcí přes kolej č. 3.

Úroňový přechod je napojen na zpevněnou plochu z betonových dlaždic, která zajišťuje přístup do čekárny a příchod cestujících k železniční stanici z ulice Nádražní.

5. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Účelem stavebního objektu je obnova stávajících úroňových nástupišť, poškozených povodní ze září 2024. S ohledem na bezpečnost provozu a komfort cestujících není oprava stávajících konstrukcí nástupišť efektivní a dojde k náhradě těchto nástupišť novým poloostrovním nástupištěm s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupiště bude vloženo mezi koleje č. 1 a č. 3 a přístup na něj bude zajištěn novým centrálním přechodem přes koleje č. 3 a č. 5.

5.1. Přípravné práce



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

Před započítáním prací na předmětném stavebním objektu bude provedeno vytýčení podzemních tras inženýrských sítí, jejichž umístění je znázorněno ve výkresové části dokumentace. V případě zásahu do ochranného pásma je třeba se řídit danými podmínkami jednotlivých správců inženýrských sítí. Výkopové práce v ochranném pásmu těchto tras musí být prováděny výhradně bez použití mechanizace. Při obnažení kabelů a jiných zařízení během stavby je nutno ihned zajistit jejich mechanickou ochranu např. betonovým žlabem, před záhozem obnovit původní uložení a přizvat ke kontrole zástupce správce.

5.2. Bourací práce

V rámci prací na předmětném stavebním objektu bude nejprve provedena demontáž stávajících úrovnových nástupiště ŽST Žulová a přechodů pro pěší. Jedná se o úrovnová nástupiště výšky nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště u koleje č. 1 je délky 62,0 m, u koleje č. 3 délky 51,0 m. Jsou tvořeny nástupištní tvárnici Tischer na podločkách a pochozí plochou z nástupištní desky KS – 145 kladené podélně (viz vzorový list železničního spodku Ž 8.21). Přístup na nástupiště je řešen úrovnovým přechodem přes koleje č. 1, č. 3 a č. 5 délky 3,0 m. Je tvořen zádlazbovými panely přes koleje č. 1 a č. 5 a celopryžovou konstrukcí přes kolej č. 3.

Zpevněná plocha z betonových dlaždic, která zajišťuje přístup do výpravní budovy a příchod cestujících k železniční stanici z ulice Nádražní, bude rovněž odstraněna do hloubky 0,3 m.

Veškerý vyzískaný materiál bude předán správci, nebo umístěn na skládku.

5.3. Technické parametry nástupiště

Dotčený stavební objekt bude po své realizaci v majetku SŽ.

Jedná se o oboustranné poloostrovní nástupiště s pevnou nástupní hranou délky 60 m umístěné mezi kolejemi č. 1 a č. 3.

Začátek nástupiště: km 13,158 421 (kolej č. 1)

Konec nástupiště: km 13,219 106 (kolej č. 1)

Nástupní hrana u koleje č. 1:

Nástupní hrana se nachází v přímé a směrových obloucích $R=300$ m.

Podélný sklon koleje: 1 ‰

Užitná délka nástupní hrany: 60,3 m

Výška nástupní hrany: 550 mm nad TK

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

Nástupní hrana u koleje č. 3:

Nástupní hrana se nachází v přímé a směrovém oblouku $R=450$ m.

Podélný sklon koleje: 1 ‰

Užitná délka nástupní hrany: 60,0 m



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

Výška nástupní hrany: 550 mm nad TK

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

Nástupiště je navrženo v šířce min. 3,82 m, max. 5,94 m. Příčný sklon nástupiště je navržen max. 2 % směrem do přilehlých kolejí.

5.4. Konstruktivní řešení nástupiště

Konstruktivně je nástupiště řešeno nástupištní hranou z prefabrikátu tvaru L s předsazenou nástupištní hranou šířky 200 mm, s protiskluzovým dezénem, s hladkou lícni plochou, výšky 1,30 m, délky 2,00 m, šířky 0,92 m.

Nástupní hrana u koleje č. 1:

Nástupištní prefabrikáty jsou uloženy do cementové malty MC 10 tl. 10 mm a podkladního betonu C20/25nXF3 tl. 150 mm.

Nástupní hrana u koleje č. 3:

Vzhledem k umístění trativodu pro odvodnění pláň železničního spodku do prostoru nástupiště je u nástupní hrany použita odlišná konstrukce. Je navržena v souladu se VL SŽ Ž8 4.2.

Trativod je půdorysně umístěn mimo vlastní prefabrikát typu L a jeho základovou konstrukci. Nástupištní zídka je uložena na betonovém základu z betonu C30/37 – XC4, XF3 hloubky minimálně 0,400 m, pod základem je vrstva podkladního betonu C12/15. V základu jsou ve sklonu minimálně 5 % uloženy hladké trubky HDPE DN 100 bez perforace. Maximální vzájemná vzdálenost trubek v podélném směru je 1,00 m. Pro zvýšení efektivity a přesnosti montáže se doporučuje využít staveništních prefabrikátů. Ochrana prostupů odvodnění (vyústění trubek HDPE) je provedena nalepením sklovláknité výtuzné mřížky s velikostí ok 8 x 8 mm, v místě navázání na KPP je proveden zásyp kamenivem fr. 31,5/63. Tento zásyp je proveden po celé délce nástupištní hrany. Trativodní zásyp v oblasti mezi základem a trativodem je vyplněn zásypem fr. 16/32 hutněným na povrchu. Trativodní zásyp je od okolní zeminy oddělen separační geotextilií o min. gramáži 300 g/m². Část separační geotextilie může být využita z přesahů trativodu.

Pro zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátu nástupištní zídky při provádění hutnění zásypu je nutné provést ukotvení prefabrikátu do podkladního betonu pruty betonářské výztuže B500B Ø 14 mm délky 600 mm, procházející přes podkladní beton do podloží. Při použití betonového základu s prostupem pro odvodnění železničního spodku musí zasahovat kotvicí tyč 200 mm do betonového základu. Kotvení se provádí do otvorů v prefabrikátu typu L (zpravidla 2 ks) vytvořených při výrobě prefabrikátu. Do podkladního betonu, případně základu, se pro kotvicí tyč vyvrtají otvory Ø 30 mm, aby bylo zajištěno prolití cementovou maltou. Ocelová tyč se po osazení v podkladním betonu zalije cementovou maltou MC 10, otvor v prefabrikátu typu L se vyplní betonem C20/25n na celou výšku prefabrikátu.

Pro zamezení vyplavování drobných zrn podkladních vrstev zpevněné plochy a zásypu je nutné provést překrytí styčných spár na rubové straně prefabrikátů typu L natavením asfaltového pásu. Použijí se asfaltové pásy podkladní modifikované minimálně typu R maximální tloušťky 4 mm s deklarovanou ohebností při maximálně -25 °C a s odolností proti stékání při minimálně +60 °C. Minimální teplota



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

vzduchu a podkladu při natavování se řídí pokyny výrobce asfaltové izolace. Minimální šířka překrytí spár asfaltovými pásy je 100 mm. Horní hrana překrytí spár musí být v úrovni začátku zkosené hrany nástupištního prefabrikátu.

Pro ochranu všech ploch prefabrikátu typu L, které budou trvale ve styku se zásypem, je nutné provést ochranu nátěrovým systémem tvořeným 1 x asfaltovým penetračně adhezním nátěrem (Alp) + 2 x asfaltovými nátěry za horka SA12 (Aln).

Těleso nástupiště:

Pro zásypy nástupištních prefabrikátů typu L je použita zhutnitelná nenamrzavá zemina. Tento materiál smí být použit maximálně do vzdálenosti 0,50 m od povrchu nástupiště. Lze použít materiál ze stavby, o jeho vhodnosti musí rozhodnout geotechnik stavby. Vrchní vrstva zásypu nástupiště je provedena z propustného nenamrzavého materiálu o tloušťce 0,25 m. Tloušťka zhutňované vrstvy nesmí být větší než 0,30 m. Hutnění v blízkosti objektu (do vzdálenosti 1,00 m od rubu konstrukce) se musí provádět pomocí takových prostředků, aby nedošlo k vybočení konstrukce. Předepsaná míra zhutnění vrstev je stanovena přílohou 4 předpisu SŽ S4 – max. hodnota sednutí „s“ 0,7 mm (výsledek rázové zatěžovací zkoušky).

Ukončení nástupiště – směr Lipová Lázně:

U koleje č. 1 je nástupištní hrana ukončena atypickým prefabrikátem tvaru L s předsazenou nástupištní hranou délky 1,265 m. Tvar prefabrikátu je atypický – je nutná jeho úprava pro vnější úhel 95° - viz výkresová část dokumentace. Rozměry 1,265x0,92x1,30 m. Nášlapná plocha šířky 200 mm, hladká lící plocha.

U koleje č. 3 je nástupištní hrana ukončena prefabrikátem tvaru L s předsazenou nástupištní hranou, délky 2,00 m. Rozměry 2,00x0,92x1,30 m, nášlapná plocha šířky 200 mm, hladká lící plocha.

Mezi tyto prefabrikáty kolmo na osu koleje č. 3 jsou umístěny prefabrikáty typu „L“ atypického rozměru 2,00x0,85x1,17 m a 1,425x0,85x1,17 m, s nášlapnou plochou šířky 130 mm. Prefabrikáty jsou uloženy v nulovém podélném sklonu vzhledem ke shodné výšce TK koleje č. 1 a koleje č. 3. Uložení prefabrikátu je částečně na prefabrikát nástupištní hrany, částečně na podkladní vrstvy, které jsou totožné jako u nástupní hrany u koleje č. 1.

Ukončení nástupiště – směr Velká Kraš:

U koleje č. 1 je nástupištní hrana ukončena atypickým prefabrikátem tvaru L s předsazenou nástupištní hranou délky 2,00 m. Tvar prefabrikátu je atypický – je nutná jeho úprava pro vnější úhel 92° - viz výkresová část dokumentace. Rozměry 2,00x0,92x1,30 m. Nášlapná plocha šířky 200 mm, hladká lící plocha.

U koleje č. 3 je nástupištní hrana ukončena prefabrikátem tvaru L s předsazenou nástupištní hranou, délky 2,00 m. Rozměry 2,00x0,92x1,30 m, nášlapná plocha šířky 200 mm, hladká lící plocha.

Mezi tyto prefabrikáty kolmo na osu koleje č. 3 jsou umístěny prefabrikáty typu „L“ atypického rozměru 2,00x0,85x1,17 m – 2 ks a 1,325x0,85x1,17 m, s nášlapnou plochou šířky 130 mm. Prefabrikáty jsou uloženy v nulovém podélném sklonu vzhledem ke shodné výšce TK koleje č. 1 a koleje č. 3. Uložení



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

prefabrikátu je částečně na prefabrikát nástupištní hrany, částečně na podkladní vrstvy, které jsou totožné jako u nástupní hrany u koleje č. 1.

V čele nástupiště bude navazovat šikmý přístupový chodník od centrálního přechodu ve sklonu 8,33 % ohraničený prefabrikovanými bloky typu „L“ s proměnnou výškou, hladkou lícni plochou a nášlapnou plochou šířky 130 mm. Bloky budou ukládány rovnoběžně s kolejí č. 3 ve vzdálenosti 3,60 m. Vodorovná vzdálenost levých a pravých bloků bude 1,70 m – levé a pravé bloky jsou ukládány na sraz. Uložení prefabrikátů a podkladní vrstvy jsou totožné jako u nástupní hrany u koleje č. 1.

Seznam použitých prefabrikátů typu L s proměnnou výškou (P=Pravý / L=Levý) ve směru od nástupiště:

1P 130/113 (1L 130/113) 1,995x0,85x1,30-1,13 m

2P 113/97 (2L 113/97) 1,995x0,85x1,13-0,97 m

3P 97/80 (2L 97/80) 1,995x0,85x0,97-0,80 m

4P 80/71 (2L 80/71) 0,995x0,85x0,80-0,71 m

5.5. Pochozí plocha

Plochu nástupiště ve směru od nástupní hrany tvoří rozšířená nášlapná plocha šířky 200 mm opatřená protiskluzovým dezénem, která je součástí prefabrikovaných bloků typu „L“. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem a po domluvě s odborem O13 SŽ v mírně odlišném řešení, než je uvedeno ve VL SŽ Ž8 10.3 tak, aby byla možná pokládka obrusné vrstvy finišerem.

Pro asfaltový povrch je použita skladba konstrukce povrchu nástupiště vycházející z VL SŽ Ž8 10.3 a je upravena v souladu s TP 170 (katalogový list D2-A-1, TDZ: CH)

Asfaltový beton	ACO 8	tl. 40 mm	ČSN EN 13 108:2008-1
Recyklovaná asfaltová směs	R-mat	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-8 ED. 2, TP 210
Štěrkoдрť	ŠDA 0/32	tl. 2x200 mm	ČSN EN 13285 ED. 2

Zhutněné podloží Edef,2 = min. 30 MPa

Konstrukce nástupiště celkem 510 mm

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkoдрrti Edef,2 = 45 MPa.

Při kladení obrusné vrstvy z asfaltového betonu pomocí finišeru se doporučuje stěny přilehlých konstrukčních prvků na výšku vrstvy opatřit spárovací páskou, nebo tlustým asfaltovým nátěrem. Maximální zrno kameniva ve směsi je 8 mm. Tloušťka vrstvy je minimálně 40 mm. Při napojení na prvky v nástupišti (nástupištní prefabrikát, obrubník, odvodňovací žlab) musí být provedena zálivka spáry podle ČSN 14 188-1. Povrch musí být stejnorodý (stejněměrné zdrsnění) a celistvý.

Materiál R-mat - jedná se o zvlhčenou a zhutněnou recyklovatelnou asfaltovou směs bez přidání pojiva dle TP 208. Požadavky na R-materiál stanoví norma ČSN EN 13108-8 ed.2, ČSN 73 6141 a TP 210. Minimální tloušťka vrstvy je 65 mm. Maximální velikost zrna je 22 mm. Při nedostatku R-materiálu lze variantně použít ACP 16 dle ČSN EN 13108-1.



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky $s = 0,6$ mm.

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

5.6. Centrální přechod a přístupová komunikace

Stávající úrovně přechody přes koleje jsou nahrazeny nově zřízeným centrálním přechodem přes manipulační kolej č. 5 a dopravní kolej č. 3 před VB. CP je jednotné šířky 2,70 m. CP v rámci této stavby nebude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK). Poloha centrálního přechodu vůči nástupní hraně je navržena dle VL Ž8 6.3. Vzdálenost mezi místem zastavení vlaku (konec nástupní hrany) a začátkem (bližším okrajem) centrálního přechodu je navržena pro ETCS STOP v délce 18,80 m.

Konstrukce přechodu přes obě koleje je tvořena celopryžovou konstrukcí modulu 0,90 m se závěrnými zídkami. Železniční svršek obou kolejí je tvořen kolejnicemi S49 a betonovými pražci délky 2,40 m. Jsou použity vnitřní panely o rozměrech 0,90x1,435 m a vnější o rozměrech 0,90x0,90 m. Vnitřní panely jsou uloženy na betonové pražce. Vnější panely jsou jednou stranou uloženy na betonové pražce 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 C20/25 XC2. Celopryžové panely jsou spřaženy ocelovými tyčemi a jsou opatřeny bočními čepy (pero/drážka). Panely jsou opatřeny vzpěrami proti podélnému pohybu v koleji, vnitřní panely jsou na začátku a konci osazeny ocelovými náběhovými klíny. Panely jsou opatřeny speciálním pěším protiskluzovým povrchem.

CP je situován před přístupový chodník navazující na výpravní budovu. Stávající zpevněná plocha je nahrazena novou konstrukcí v následující skladbě:

Skladba přístupového chodníku a zpevněné plochy před VB dle TP 170 (katalogový list D2-A-1, TDZ: CH)

Asfaltový beton	ACO 8	tl. 40 mm	ČSN EN 13 108:2008-1
Recyklovaná asfaltová směs	R-mat	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-8 ED. 2, TP 210
Štěrkořť	ŠDA 0/32	tl. 200 mm	ČSN EN 13285 ED. 2

Zhutněné podloží Edef,2 = min. 30 MPa

Konstrukce nástupiště celkem 310 mm

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkořti Edef,2 = 45 MPa.

Při kladení obrusné vrstvy z asfaltového betonu pomocí finišeru se doporučuje stěny přilehlých konstrukčních prvků na výšku vrstvy opatřit spárovací páskou, nebo tlustým asfaltovým nátěrem. Maximální zrno kameniva ve směsi je 8 mm. Tloušťka vrstvy je minimálně 40 mm. Při napojení na prvky v chodníku (závěrná zídka, obrubník, odvodňovací žlab) musí být provedena zálivka spáry podle ČSN 14 188-1. Povrch musí být stejnorodý (stejněměrné zdrsnění) a celistvý.

Materiál R-mat - jedná se o zvlhčenou a zhutněnou recyklovatelnou asfaltovou směs bez přidání pojiva dle TP 208. Požadavky na R-materiál stanoví norma ČSN EN 13108-8 ed.2, ČSN 73 6141 a TP 210.

Prodin a.s.

K Vápence 2745
530 02 Pardubice





„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

Minimální tloušťka vrstvy je 65 mm. Maximální velikost zrna je 22 mm. Při nedostatku R-materiálu lze variantě použít ACP 16 dle ČSN EN 13108-1.

Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola ztuhnutí bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky $s = 0,6$ mm.

Prostor před výpravní budovou je upraven tak, aby byly splněny podmínky VL Ž8 6.2 pro zpevněné plochy mezi výpravní budovou a kolejištěm bez nástupiště. S ohledem na místní poměry musí být zabráněno nechtěnému vstupu osob se zrakovým postižením z této plochy do kolejiště. Kolejiště je od zpevněné plochy vymezeno zábradlím typu A se svislou výplní výšky 0,90 m. Výšková úprava této plochy je navržena tak, aby byl zachován přístup do budovy stavědla a přístup do přístřešku před staniční budovou je upraven tak, aby byly splněny podmínky přístupnosti pro bezbariérové užívání. Toho je dosaženo vložением rampy délky 3,0 m ve sklonu 1:8 s oboustrannými zábradelními madly ve výšce 0,70 a 0,90 m. Současně je v této ploše zachováno stávající ozelenění před stěnou čekárenského přístřešku.

Na straně u nástupiště je plocha CP navázána na přístupový chodník šířky min. 1,60 m. Obruba na pravé straně přístupového chodníku (přiléhající ke koleji č. 3) je tvořena betonovým obrubníkem 50/250 převýšeným nad zpevněnou plochou alespoň 60 mm. Obruba na levé straně (přiléhající ke koleji č. 1) je tvořena betonovým obrubníkem 100/250 v úrovni zpevněné plochy a zábradlím výšky 0,90 m.

Betonové obrubníky jsou uloženy do betonového lože C20/25nXF3 s boční opěrrou.

Bezpečnost cestujících na centrálním přechodu:

V době realizace projektu se bude jednat o trať řízenou dle předpisu SŽ D1-ČÁST PRVNÍ (platnost od 1.7.2022). Pro přístup na novou konstrukci nástupiště bude sloužit centrální přechod přes koleje č. 5 (manipulační) a č. 3 (dopravní). Součástí této stavby není zřízení staničního rozhlasu ani zřízení VZPK dle TS 1/2018-Z. Bezpečnost cestujících na centrálním přechodu bude po provedení této stavby zajištěna následujícími opatřeními:

- osazením výstražných tabulí s nápisem „POZOR VLAK! Dbejte pokynů zaměstnance dráhy!“
- postupy stanovenými předpisem SŽ D1-ČÁST PRVNÍ, zejména dle: Čl. 341 „Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem bez výstražného zařízení pro přechod kolejí“

Rozhledové poměry na centrálním přechodu:

Do přílohy č. 2.001 Situace byly zakresleny rozhledové poměry na centrálním přechodu dle ČSN 73 4959, příloha F. Jsou spočítány ve dvou variantách:

- pro traťovou rychlost $V_z = 10$ km/h (nejvyšší rychlost pro centrální přechod bez VZPK a bez staničního rozhlasu) činí rozhledová délka pro chodce $L_{cp1} = 26$ m ($D_{cp} = 3,0+4,55+2,5 = 10,05$ m)
- pro traťovou rychlost $V_z = 50$ km/h (nejvyšší rychlost pro centrální přechod bez VZPK se staničním rozhlasem – výhledový stav) činí rozhledová délka pro chodce $L_{cp1} = 126$ m ($D_{cp} = 3,0+4,55+2,5 = 10,05$ m)



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

Návrhem nového stavu nástupiště a místním šetřením bylo ověřeno, že do rozhledových trojúhelníků nezasahuje vzrostlá zeleň, zemní těleso ani další krajinné prvky. V rámci stavby byla provedena koordinace s ostatními stavebními objekty, aby do rozhledových trojúhelníků nezasahovaly další nové konstrukce.

5.7. Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech a přístupových komunikacích

Nástupiště je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s TSI PRM 2015, dle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště a Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech.

Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 800 mm. Je ohraničen vodící linií varovného pásu (dále VLsVP) šířky 400 mm, s povrchem tvořeným podélnými drážkami. Dle požadavku SŽ O13 je použita VLsVP z elastomeru, je probarvena celá žlutě a k podkladu je lepena.

Před centrálním přechodem je umístěn varovný pás šířky 400 mm, který ohraničuje místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Povrch varovného pásu je tvořen půlkulatými výstupky. Dle požadavku SŽ O13 je použit varovný pás z elastomeru, je probarven bíle a k podkladu je lepen.

Signální pás šířky 800 mm pro navedení cestujících k centrálnímu přechodu je navržen s půlkulatými výstupky. Dle požadavku SŽ O13 je použit signální pás z elastomeru, je probarven bíle a k podkladu je lepen. Signální pás navazuje na přirozenou vodící linii, která je tvořena obrubou vyvýšenou o min. 60 mm nebo zábradlím.

5.8. Zábradlí

Z důvodu bezpečnosti cestujících je v místě přístupové komunikace a v místě ukončení nástupiště zřízeno zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m nad pochozí plochou. Zábradlí ve směru kolmém na osu koleje je ukončeno ve vzdálenosti min. 2,50 m od osy přilehlé koleje tak, aby byl dodržen volný schůdný a manipulační prostor.

Konstrukce zábradlí splňuje všechny podmínky dle „VL Ž 12 Zábradlí a madla“. Konkrétní typ zábradlí je navržen dle „VL Ž 12.1 Typ A – svislá výplň“. Přístupová rampa před čekárenským přístřeškem ve sklonu 1:8 je opatřena oboustrannými madly ve výšce 0,70 a 0,90 m nad zpevněnou plochou a splňuje podmínky „VL Ž 12.4 Zábradelní madla“

Profily jednotlivých prvků zábradlí jsou následující:

- horní madlo TR HR 60 x 30 x 4
- dolní příčel TR HR 60 x 30 x 4
- svislá výplň P10 x 50
- svislá koncová výplň P10 x 60
- zábradelní madlo a sloupek TR 42,4 x 4

Zábradlí je navrženo z oceli S 235 JR dle ČSN EN 10210-1 (uzavřené profily), ČSN EN 10025-2 a ČSN EN 10219-1. Požadavky na základní materiál, výrobu a montáž pro ocelové prvky zábradlí jsou definovány



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

v SŽDC TKP kap. 19, Ocelové konstrukce a mosty. Třída provedení pro zábradlí je stanovena jako EXC2 dle ČSN EN 1090-2+A1 v souladu se SŽDC TKP kap.19 a dokument kontroly základního materiálu podle ČSN EN 10204 je 2.2.

Kotvení zábradlí splňuje všechny podmínky dle „VL Ž 12.5 Kotvení zábradlí“. Je použit typ kotvení do základové patky dle „VL Ž 12.5.212 Kotvení do základové patky“ a z boku do nástupištního prefabrikátu. S ohledem na odlišnou tloušťku stěny prefabrikátu oproti „VL Ž 12.5.206“ byl proveden statický výpočet kotvení pomocí chemických kotev 2xM12 efektivní délky 80 mm, který je samostatnou přílohou tohoto SO. Při realizaci kotvení zábradlí do nástupištních prefabrikátů je nutné ověřit umístění kotev u vybraného dodavatele nástupištních prefabrikátů, hlavně s ohledem na použití atypických rozměrů prefabrikátů.

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

Výrobní dokumentace zábradlí bude součástí dokumentace zhotovitele.

5.9. Mobiliář

V rámci zřízení nové konstrukce nástupiště je osazen nový mobiliář. Mobiliář je navržený v souladu s pokynem „SŽ PO-20/2019 – GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – mobiliář“. Resp. Jednotlivé prvky osazovaného mobiliáře budou samostatnou dodávkou investora na základě rámcové dohody.

V prostoru nástupiště jsou umístěny 4 jednostranné lavičky, 2 odpadkové koše na směsný odpad a nádoba na posypový materiál. Lavičky jsou umístěny v ose nástupiště a jsou směrově vystřídány. Rozmístění jednotlivých prvků mobiliáře je znázorněno ve výkresové části.

Barevné provedení prvků mobiliáře je převážně shodné s barevným provedením, tj. odstín RAL 7016 (antracitová šedá). 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. Prvky mobiliáře musí být řádně ukotveny podle podkladů výrobce do betonového základu pod dlažbou. Zařazení prvků mobiliáře pro specifikaci dle „SŽ PO-20/2019 – GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – mobiliář“:

Jednostranná lavička na nástupišti:

- specifikace Typ A.2 - Sedací nábytek do exteriéru – sedací prvky s vlastnostmi vhodnými pro umístění v prostředí s působením klimatických vlivů a se zvýšenými požadavky na antivandalové provedení.

Odpadkový koš na směsný odpad:

- specifikace Typ B.2 - Jednotlivě umístované nádoby na odpad v exteriéru.

Nádoba na posypový materiál:



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

- Nádoba bude vyrobena ze sklolaminátu s panty z nerezavějící oceli. Nádoba na posyp bude v šedé barvě s nápisem „POSYP“. Objem nádoby na posyp bude min. 220 l.

5.10. Orientační systém

Orientační systém pro cestující je navržen dle „TNŽ 73 6390 – Změna 1 - Nápis názvů železničních stanic a zastávek“ (04/2018), dle ČSN 73 4959 (04/2009), dle „SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ (05/2021) a dle „Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽ“ (01/ 2021), který určuje vzory a rozměry piktogramů a ostatních nápisů. Všechny umísťované tabule musí být umístěny s ohledem na platnou legislativu a platné technické normy. Jakékoliv úpravy v rozporu se schválenou projektovou dokumentací musí schválit zástupce investora.

Přehled prvků orientačního systému:

Tabule T1 „Název stanice“	1x oboustranná na samostatných sloupcích 2x jednostranná na samostatných sloupcích (v obou směrech před stanicí)
Tabule T2A a T2B „Dopravní směry“	1x oboustranná na samostatných sloupcích
Tabule T3 a T4 „Číslo koleje“	2x oboustranná na sloupu osvětlení
Tabule T5 „Výstražná tabule u CP“	2x oboustranná na samostatných sloupcích
Tabule T6 „Průchod pro pěší zakázán“	1x jednostranná na zábradlí (na konci nástupiště)

Rozmístění tabulí, jejich rozměry a rozkreslení piktogramů orientačního systému je znázorněno ve výkresové části tohoto SO.

Technické řešení

Provedení tabulí a konstrukčních prvků orientačního systému umístěného ve venkovním prostředí se řídí podle ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky a níže uvedených upřesňujících specifikací. Pro prosvětlené butony se použijí ustanovení ČSN EN 12966 Svislé dopravní značky – Proměnné dopravní značky.

Štít tabule OS bude v provedení FeZn min. tloušťky 1,0 mm ± 0,1 mm nebo hliníkový plech min. tl. 2 mm. Ocelový pozinkovaný plech musí mít tloušťku zinkové vrstvy min. 20 µm z každé strany, tj. 200 g zinku na 1 m² plochy. Případná kombinace odlišných prvků materiálu nesmí vyvolávat elektrochemickou korozi. Rohy tabule (rámečku) musí být zaobleny, poloměr zaoblení musí být u nejmenších tabulí nejméně 20 mm s tolerancí 10 %, u větších tabulí je zaoblení provedeno přiměřeně v poměru k jejich velikosti nebo poměru stran.

Tabule orientačního systému budou v modrobílém provedení a budou umístěny na neděleném hliníkovém nebo pozinkovaném plechu. Text i piktogramy budou v barvě bílá (RAL 9003) na modrém podkladu (RAL 5003), font písma bude Arial CE.

Velkorozměrové orientační tabule (T1, T2A, T2B, T5) jsou vyztuženy hliníkovým celoobvodovým rámečkem otevřeného „C“ profilu nebo ocelovým uzavřeným čtvercovým profilem rozměru min. 12 x



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

12 mm. Střední část nosného rastru slouží k upevnění tabule na objímky nebo v případě hliníkového rámečku jsou k tabuli přinýtovány „C“ profily. Malorozměrové tabule (T3, T4, T6) jsou po obvodu vyztuženy dvojitým zahnutím plechu a ze zadní strany zpevněny min. dvěma „C“ profily, sloužícími zároveň k upevnění tabule na objímky. Ze spodní strany ohybu jsou otvory pro odvod dešťové vody. Celoobvodový rámeček nebo nosná konstrukce jsou s tabulí spojeny tak, že pohledově z přední strany v místě, kde je sdělována informace, nesmí být tyto spoje po nalepení fólie viditelné. V činné ploše tabule nesmějí být žádné otvory.

Upevňovací prvky musí vyhovovat požadavkům dle ČSN EN 12 899-1 a specifikacím níže. K upevnění tabulí jsou použity objímky, svorky, šroubové spoje, montážní pásky, případně speciální přípravky na historické sloupy ze slitiny hliníku nebo oceli s příslušnou protikorozi ochranou. Vlastní spojovací materiál musí být v provedení nerez.

Tabule v místech nad pochozí plochou budou mít spodní hranu ve výšce nejméně 2,5 metru nad upraveným povrchem, tak aby byla zajištěna jejich co nejlepší viditelnost a čitelnost.

Jako nosiče orientačního systému jsou použity ocelové sloupky samostatně stojící. Jsou ve formě bezešvé trubky FeZn rozměru 60/2 mm a 70/3 mm, ze shora utěsněné proti vnikání dešťové vody. Ocelové trubky budou žárově pozinkované ponorem, ostré hrany a nálitky zabroušeny. Finální povlak dle ČSN EN ISO 1461, tloušťka povlaku min. 55 µm.

Ocelové konstrukce budou provedeny dle následujících zásad:

- Ocel 11 375 (S 235)
- Výrobní skupina C
- Ostré hrany budou zabroušeny
- Sváry EB 106 tl. 3mm – Z1, Z2, Z4, Z5, Z6
- Sváry EB 106 tl. 5mm – Z3, Z7

Betonové základy jsou zhotoveny z betonu C25/30 a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK. Spodní hrana základových patek je uložena v nezámrzné hloubce. Horní úroveň základových patek, vyjma patky v nástupištích, je nutno upravit dle místních podmínek tak, aby vyčnívala 50 mm nad terén, resp. povrch svahu. Jejich povrch je u stojek ocelových konstrukcí střežovitě vyspádován plastbetonem pro odtok vody.

Činné plochy tabulí orientačního systému jsou polepeny fóliemi v základních barevnostech viz výše a určených hranic chromatičnosti a činitele jasů dle ČSN EN 12899-1 a ČSN ISO 3864-4. Tyto fólie jsou nereflexní s vlastnostmi splňujícími ČSN EN 12899-1. Exteriérová životnost samolepící fólie i tisku musí být minimálně 10 let.

Vzhledem k výskytu inženýrských sítí je nutno před zahájením výkopových prací vytyčit jejich trasu.

6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

6.1. Průzkumy

- Prohlídka na místě stavby s doplněním potřebných údajů



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupišť, ŽST Žulová

- Zápisy z jednání a výrobních porad
- Fotodokumentace projektanta

6.2. Geodetické podklady

- Katastrální mapy
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha)

6.3. Ostatní podklady

- o Zadávací dokumentace stavby (Správa železnic, státní organizace)
- o Zákresy správců inženýrských sítí
- o Nákrešný přehled a evidenční listy přejezdů
- o Zákony, vyhlášky, ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace např.:
 - ČSN 734959 Nástupiště, nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
 - ČSN 743305 Ochranná zábradlí
 - TNŽ 736390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek
- o Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace např.:
 - SŽ SR 70 Číselník železničních stanic a dopravně významných míst
 - Směrnice SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafický manuál orientačního a informačního systému pro cestující Správy železnic
 - SŽ Vzorové listy železničního spodku Ž8 - Nástupiště na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách, Ž11 - Železniční přejezdy a přechody, Ž12 - Zábradlí a madla
 - TSI INF, TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM, TSI OPE

7. TECHNICKÉ KVALITATIVNÍ PODMÍNKY

Dojde-li během stavby k živelné pohromě, zejména průtrži mračen či dlouhotrvajícím deštům, jejichž následkem by mohlo dojít k výraznému snížení kvality stavby, je prvořadým hlediskem výsledná kvalita. Ostatní problematiku je nutné požadavku kvality podřídit. V takových případech je proto nutné projednání a odsouhlasení dalšího postupu prací mezi zhotovitelem a objednatelem.

8. EKOLOGIE

Všechny materiály zabudované do zemního tělesa musí splňovat ustanovení zákona 114/1992 Sb., ve znění zákona 347/1992 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Při těžbě i ukládání zemin 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.



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

Stroje a vozidla musí být v řádném technickém stavu, aby nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanovy zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů (Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, Zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, Zákon České národní rady č. 439/1992 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

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

8.1. Odpad

Při provádění stavby vznikne určité množství odpadů. Všechny vzniklé odpady budou důsledně roztříděny a přednostně předány oprávněným organizacím k využití. Při nakládání s těmito odpady je třeba postupovat dle Zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Orgánem státní správy v oblasti odpadového hospodářství je stavbě místně příslušný referát životního prostředí městského úřadu. Tato oblast se řídí Zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Ve smyslu tohoto zákona je nutný souhlas orgánů státní správy pro nakládání s odpadem, tj. pro manipulaci, skladování, úpravu, přepravu a zřízení zařízení k zneškodňování odpadů.

8.2. Ochrana přírody

Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízení stavenišť nebo případně při vlastních stavebních pracích. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.

Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy zachytné nádoby.

Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že tato stavba neohrožuje povrchové ani podzemní vody.

Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven.

9. BEZPEČNOST PRÁCE A TECHN. ZAŘÍZENÍ, POŽÁRNÍ OCHRANA

Je nutné dodržovat veškeré platné předpisy pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci.



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

Veškerá speciální vozidla musí splňovat podmínky stanovené Vyhláškou MD č. 173/1995 Sb. Zdvhací zařízení musí splňovat požadavky stanovené Vyhláškou MD č. 100/1995 Sb.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup.

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.

10. TABULKA SOUŘADNIC VYTYČOVACÍCH BODŮ

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka
6001	549807,918	1041475,678	357,458	NAST_HRANA_1
6002	549807,679	1041474,434	357,456	NAST_HRANA_1
6003	549807,494	1041473,451	357,455	NAST_HRANA_1
6004	549807,135	1041471,484	357,453	NAST_HRANA_1
6005	549806,788	1041469,514	357,451	NAST_HRANA_1
6006	549806,454	1041467,542	357,449	NAST_HRANA_1
6007	549806,134	1041465,568	357,447	NAST_HRANA_1
6008	549805,827	1041463,591	357,445	NAST_HRANA_1
6009	549805,533	1041461,613	357,443	NAST_HRANA_1
6010	549805,253	1041459,633	357,441	NAST_HRANA_1
6011	549804,985	1041457,651	357,439	NAST_HRANA_1
6012	549804,732	1041455,667	357,437	NAST_HRANA_1
6013	549804,491	1041453,682	357,435	NAST_HRANA_1
6014	549804,264	1041451,695	357,433	NAST_HRANA_1
6015	549804,050	1041449,706	357,431	NAST_HRANA_1
6016	549803,849	1041447,716	357,429	NAST_HRANA_1
6017	549803,662	1041445,725	357,427	NAST_HRANA_1
6018	549803,488	1041443,732	357,425	NAST_HRANA_1
6019	549803,327	1041441,739	357,423	NAST_HRANA_1
6020	549803,180	1041439,749	357,421	NAST_HRANA_1
6021	549803,046	1041437,749	357,419	NAST_HRANA_1
6022	549802,922	1041435,753	357,417	NAST_HRANA_1
6023	549802,427	1041427,764	357,409	NAST_HRANA_1
6024	549802,314	1041425,767	357,407	NAST_HRANA_1
6025	549802,200	1041423,771	357,405	NAST_HRANA_1
6026	549802,106	1041421,773	357,403	NAST_HRANA_1
6027	549802,026	1041419,774	357,401	NAST_HRANA_1



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

6028	549801,959	1041417,776	357,399	NAST_HRANA_1
6029	549801,906	1041415,783	357,397	NAST_HRANA_1
6030	549811,715	1041475,284	357,458	NAST_HRANA_3
6031	549811,512	1041473,295	357,456	NAST_HRANA_3
6032	549811,319	1041471,304	357,454	NAST_HRANA_3
6033	549811,134	1041469,313	357,452	NAST_HRANA_3
6034	549810,959	1041467,321	357,450	NAST_HRANA_3
6035	549810,792	1041465,327	357,448	NAST_HRANA_3
6036	549810,633	1041463,334	357,446	NAST_HRANA_3
6037	549810,484	1041461,339	357,444	NAST_HRANA_3
6038	549810,343	1041459,344	357,442	NAST_HRANA_3
6039	549810,211	1041457,349	357,440	NAST_HRANA_3
6040	549810,087	1041455,352	357,438	NAST_HRANA_3
6041	549808,851	1041435,391	357,418	NAST_HRANA_3
6042	549807,614	1041415,429	357,397	NAST_HRANA_3
6043	549804,001	1041415,653	357,397	PRIST_KOM
6044	549803,569	1041408,666	356,814	PRIST_KOM
6045	549805,265	1041408,561	356,814	PRIST_KOM
6046	549805,698	1041415,548	357,397	PRIST_KOM
6047	549803,668	1041408,660	356,814	OBRUB
6048	549803,351	1041403,537	356,779	OBRUB
6049	549803,664	1041394,233	356,778	OBRUB
6050	549806,182	1041394,077	356,828	OBRUB
6051	549806,336	1041396,572	356,828	OBRUB
6052	549805,083	1041396,650	356,803	OBRUB
6053	549804,888	1041402,467	356,808	OBRUB
6054	549808,129	1041396,561	356,828	CENTR_PRECH
6055	549807,962	1041393,866	356,828	CENTR_PRECH
6056	549809,909	1041396,351	356,828	OBRUB
6057	549809,755	1041393,855	356,828	OBRUB
6058	549810,738	1041393,795	356,834	OBRUB
6059	549810,893	1041396,290	356,834	OBRUB
6060	549812,685	1041396,279	356,834	CENTR_PRECH
6061	549812,519	1041393,584	356,834	CENTR_PRECH
6062	549814,466	1041396,068	356,834	OBRUB
6063	549815,726	1041395,990	356,859	OBRUB
6064	549816,086	1041396,455	356,866	OBRUB
6065	549818,580	1041395,325	356,917	OBRUB
6066	549821,933	1041394,353	356,700	OBRUB
6067	549818,450	1041393,217	356,917	OBRUB
6068	549817,868	1041393,252	356,905	OBRUB
6069	549817,850	1041392,953	356,905	OBRUB
6070	549817,665	1041389,959	357,280	OBRUB
6071	549817,641	1041389,562	357,280	OBRUB



„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku
Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“

SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová

6072	549818,421	1041389,514	357,296	OBRUB
6073	549818,270	1041385,821	357,296	OBRUB
6074	549817,415	1041385,823	357,280	OBRUB
6075	549815,215	1041385,959	357,236	OBRUB
6076	549815,470	1041390,094	357,236	OBRUB
6077	549815,654	1041393,088	356,861	OBRUB
6078	549815,679	1041393,488	356,861	OBRUB
6079	549814,311	1041393,573	356,834	OBRUB

Pozn.: Výškové kóty obrubníků jsou v úrovni pochozí plochy (převýšení obrubníků +60 mm nad pochozí plochou není v tabulce zohledněno).