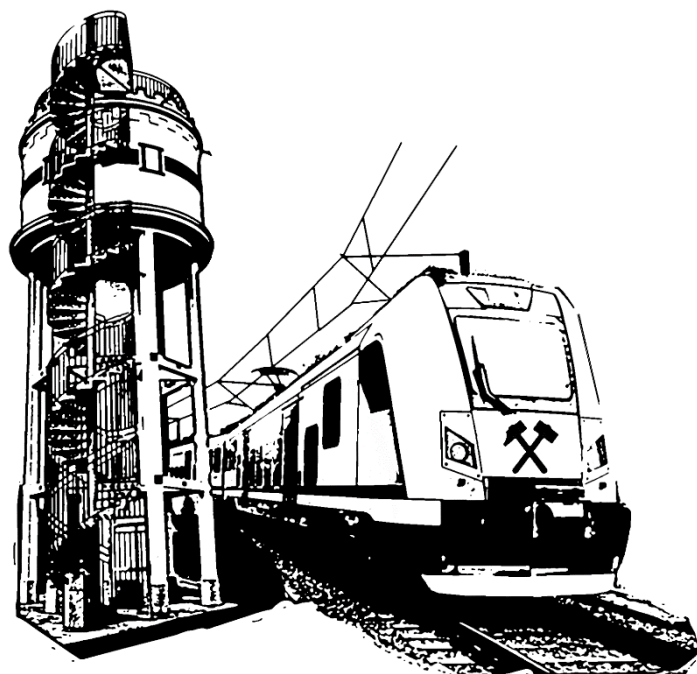




# Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť



Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Technická zpráva

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Jiří Pelc

Zástupce hlavního inženýra projektu:

Jiří Podhradský

Datum:

srpen 2025

# Obsah

1.	Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení.....	3
2.	Seznam vstupních podkladů.....	5
3.	Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů.....	5
3.1	Stávající stav .....	6
3.2	Nový stav .....	6
3.3	Technické parametry .....	6
3.4	Konstrukce nástupiště .....	7
3.5	Přístup na nástupiště.....	9
3.6	Odvodnění nástupišť a chodníků.....	9
3.7	Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupišťích.....	9
3.8	Ukončení nástupišť.....	10
3.9	Zábradlí.....	11
3.10	Mobiliář .....	11
4.	Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů.....	11
5.	Návaznost na ostatní objekty, související stavby .....	11
6.	Stavebně montážní postupy výstavby.....	12
7.	Výpočty a posouzení návrhu technického řešení.....	12
8.	Vazba na předchozí stupně dokumentace .....	12
9.	Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace .....	12
10.	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod. ....	12
11.	Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání .....	14
12.	Požadavky na BOZP .....	14
13.	Závěr .....	14

## 1. Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení

### Údaje o stavbě a objektu

---

Název stavby: Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť  
ISPROFOND: 532 353 0004

Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)  
Dílčí část – objekt (PS/SO): SO 11-12-02 Zastávka Blatnice u Nýřan, nástupiště  
Charakter dílčí části: Změna dokončené stavby  
Trvalá

Katastrální území, pozemky:  
k.ú. Blatnice u Nýřan: 444/1

Místo stavby dílčí části: ŽST Nýřany (mimo) – ŽST Heřmanova Huť  
Trať podle Prohlášení o dráze: 203  
Traťový úsek TU: Viz. část A. dokumentace

Definiční úsek DU: Viz. část A. dokumentace

Kategorie dráhy: Regionální  
Kategorie trati podle TSI: P6 / F4  
Období realizace: Viz. část B.8

## Údaje o stavebníkovi

---

Stavebník/investor: Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
IČO: 709 94 234  
Stavební správa západ, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8

Zástupce investora: Ing. Ivana Ranšová

## Údaje o zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

---

Zhotovitel díla: SUDOP Brno, spol. s r.o.,  
Kounicova 688/26,  
602 00 Brno  
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417

Zhotovitel dílčí části díla: SUDOP Brno, spol. s r.o.,  
Kounicova 688/26,  
602 00 Brno  
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417

Hlavní projektant (HIP): SUDOP Brno, spol. s r.o.,  
Kounicova 688/26,  
602 00 Brno  
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417

Ing. Jiří Pelc  
ČKAIT, autorizovaný inženýr v oboru technologická zařízení staveb,  
č. 1004337

zástupce hlavního projektanta: Jiří Podhradský

Specialista dílčí části: Ing. Pavol Pukluš  
ČKAIT, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby  
č. 1003431

Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS): Ing. Luděk Smolka

Zpracovatel přílohy dílčí části (SO/PS): Ing. Luděk Smolka

## Údaje o nabyvateli PS/SO

---

Vlastník/správce: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň

## 2. Seznam vstupních podkladů

- Požadavky objednatele uvedené ve smlouvě o dílo (Všeobecné technické podmínky VTP a Zvláštní technické podmínky ZTP)
- DUR Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť, zpracovatel PROJEKT servis spol. s r.o., datum 12/2020
- DSP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 2. stavba úsek Plzeň (mimo)-Nýřany-Chotěšov (mimo), zpracovatel METROPROJEKT Praha a. s., datum 7/2023
- Dokumentace a podklady skutečného stávajícího stavu
- Záznamy z jednání
- Pochůzky na místě stavby
- Soubor závazných a doporučených ČSN a souvisejících předpisů
- Mapové a geodetické podklady
- Inženýrskogeologický průzkum
- Místní šetření provedené zpracovatelem
- Technické kvalitativní podmínky staveb Státních drah (TKP)

## 3. Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů

Zastávka Blatnice u Nýřan se nachází na regionální trati Nýřany – Heřmanova Huť, číslo tratě dle jízdního řádu 181, dle TTP 712B, traťový úsek TUDU č. 031102. Trať se nachází v Plzeňském kraji. Na trati se nachází zastávky Kamenný Újezd u Nýřan, Blatnice u Nýřan, Rochlov, Přehýšov a železniční stanice Heřmanova Huť.

Předmětem výše uvedeného stavebního objektu je technické řešení zřízení nového vnějšího nástupiště vpravo trati v km 4,000 a zrušení původní zastávky v témže km. Výstavbou nového nástupiště bude umožňovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a dosažení normových parametrů nástupiště.

### 3.1 Stávající stav

V zast. Blatnice u Nýřan je zřízeno vnější nástupiště s délkou nástupní hrany 50m vpravo trati. Výška nástupní hrany nad niveletou TK je cca 200 mm. Přístup na nástupiště je úrovnový z přilehlé místní komunikace. Úrovnové nástupiště neobsahuje žádné varovné pásy s funkcí vodící linie. Stávající nástupiště bude odstraněno v celé délce a nové nástupiště bude vybudováno taktéž vpravo trati.

### 3.2 Nový stav

V nově navržené zastávce Blatnice u Nýřan je nástupiště délky 90m, šířky 3m, začíná v km 3,933945 a končí v km 4,023945. S rezervou na délku 120m je počítáno proti směru kilometráže od km 3,903945. Výška nástupní hrany je 550 mm nad TK. Vzdálenost hrany od osy koleje je v celé délce nástupiště 1670mm. Hrana nástupiště je v přímé.

Nástupištní hrana je navržena z nástupištních prefabrikátů typu L (H) s předsunutou nástupní hranou. Plocha nástupiště bude z velkoformátových desek s VL a VP doplněna konstrukcí z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby o rozměrech 200x200 mm tloušťky 80 60mm. Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou navrženy z bet. prvků z polymerbetonu a vizuální značení pruhem žluté barvy z probarveného materiálu. Nástupiště je opatřeno úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Nástupiště v podélném směru sleduje sklon koleje, do km 4,027420 stoupá +3,44 ‰, odtud dále stoupá +7,98‰. Příčný sklon nástupiště je 2 ‰.

Nástupiště je na obou koncích ukončeno svahovými prefabrikáty.

Přístup na nástupiště je z obecní komunikace z nového chodníku. Přístup je šířky 2,2m s jednostranným zábradlím. Pod přístupem je navržen prodloužený propustek (SO 11-22-06 Silniční propustky v ev. km 3,982 (nový km 4,042), který odvodňuje pravou stranu trati za zastávkou novým příkopem do vodoteče. Část drážního pozemku č.444/1 je v pronájmu, do zahájení stavby bude pronájem vypovězen. Odstranění dřevěného oplocení pronajaté části pozemku v délce 97m je součástí tohoto SO. S rezervou délky nástupiště na 120m souvisí i nový most a úprava toku vodoteče, které realizují samostatné SO. Podle závěrů z mostařské porady bude případné prodloužení nástupiště řešeno samostatnou mostní konstrukcí.

### 3.3 Technické parametry

Délka nástupiště byla navržena podle výhledové dopravní technologie a projednána na poradách:

délka nástupiště je 90m (s rezervou na 120m, prodloužení by bylo realizováno na samostatné mostní konstrukci přes vodoteč)

Šířka nástupiště vychází z předpokládané špičkové frekvence na nástupišti a ze vzorových listů SŽ:

vnější základní 3,00 m

Vzdálenosti hrany nástupiště od osy koleje byla stanovena dle ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. Podle této normy je u nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u koleje v přímé a v oblouku o poloměru  $R \geq 1\,500\text{ m}$  vzdálenost nástupní hrany od osy koleje  $L = 1\,670\text{ mm}$  a v oblouku o poloměru  $1\,500\text{ m} > R \geq 300\text{ m}$  vzdálenost  $L = 1\,680\text{ mm}$ .

Nástupní hrana nástupiště je v přímé, vzdálenost nástupní hrany je 1670 mm.

Směrové poměry – koleje jsou na celé délce nástupišť v přímé

Sklonové poměry – niveleta koleje do 4,027420 stoupá +3,44 ‰, odtud dále stoupá +7,98‰.

Staničení začátků a konců nástupišť

začátek	konec
km 3,933 945	km 4,023 945

Zastřešení nástupišť

Na nástupišti je ve středu umístěn sdružený přístřešek pro cestující. Přístřešek je SO 11-79-02 Zast. Blatnice u Nýřan, drobná architektura. Součástí přístřešku je lavička, piktogram zákaz kouření a elektronický panel pro informaci cestujících, který řeší PS 11-02-61 Zast. Blatnice, informační zařízení.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště je zajištěn jedním přístupem šířky 2,20m, z nového chodníku, který řeší SO 11-13-07 Železniční přejezd P650 v ev. km 3,982. Přístupy splňující potřeby pro užívání osob se sníženou schopností pohybu – maximální sklon 8,3 ‰ (není překročen = 7,132‰) a minimální šířka 2,00 m.

Osvětlení nástupiště. Nástupiště je osvětleno pěti sklopnými stožáry S1 –S5 jsou obsahem SO 11-86-04 Zast. Blatnice u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení.

Rozhlas pro cestující je obsahem PS 11-02-21 Zast. Blatnice, rozhlasové zařízení. Reproduktory jsou umístěny na osvětlovacích stožárech S1 až S4.

Na stožáru S5 je kamera, kterou řeší PS 11-02-41 Nýřany - Přehýšov, kamerové zařízení.

**Orientační systém pro cestující** řeší SO 11-77-02 Zast. Blatnice u Nýřan, orientační systém. Obsahem je šest cedulí, tři cedule – s názvem zastávky, jedna umístěná na přístřešku a dvě před a za zastávkou, - jedna cedule se směry jízdy vlaků umístěna na dvou sloupcích vedle přístřešku a dva piktogramy zákaz vstupu jsou umístěny na sloupcích na obou koncích nástupiště.

### 3.4 Konstrukce nástupiště

Nástupištní hrana bude zřízena z nástupištních prefabrikátů typu L podle vzorového listu Ž8 4.2 – Nástupiště typu L bez konzolových desek. Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem L s předsazenou nástupní hranou se schválenými TPD.



Nástupištní prefabrikáty je nutno zasypat zhutněnou nenamrzavou zeminou (sytký granulovaný materiál bez velkých kamenů, drtě, hrud, velkých kusů hlíny a bez cizorodých příměsí z demolic konstrukcí) – např. ŠD s Cu > 15, ID = 0,95, nebo materiál s obdobnými vlastnostmi vyhovující předpisu SŽDC S4 příl.4. Tloušťka zhutňované vrstvy nesmí být větší než 0,30 m. Hutnění v blízkosti objektů (obvykle do vzdálenosti 1 m od rubu konstrukce) se musí provádět pomocí takových prostředků, aby nedošlo k vybočení konstrukce, poškození izolace, uloženého potrubí, atd. Pod krytem zpevněné plochy nástupiště je navržena ochranná vrstva šterkodrti minimální tloušťky 0,500 m. Míra zhutnění jednotlivých vrstev tělesa je minimálně ID = 0,8, případně 100 % PS. Zhotovitel dopracuje příslušný technologický postup pro zásypy a násypy. TP bude schválen zástupci investora, budoucího správce a projektantem.

Nové zemní těleso nesoucí nové nástupiště vznikne rozšířením a navýšením tělesa stávajícího. Přisypávka bude provedena ze zhutněného výzisku z výkopů po vrstvách tl. max 250mm. Materiál ukládaný do násypů musí být zhutnitelný a po zhutnění propustný. Plocha pod novým tělesem včetně žel. násypu bude před zahájením prací odhumusována v tl. 0.15m. Svahy nového násypu bude ve sklonu 1:2 začínat 1m od obrubníku. Svahy budou ohumusovány v tl. 100 mm a osety protierozní směsí. Míra zhutnění bude minimálně ID = 0,75, případně 100 % PS.

Plocha nástupišť mimo nástupištní prefabrikáty je navržena podle Vzorových listů železničního spodku Ž8 10 – Povrchy nástupišť a Ž8 10.1 – Povrchy nástupišť. Dlažba betonová. Dlažba je navržena z velkoformátových desek s VL a VP a doplněna dlažbu bet. dlaždic o rozměrech 200 x 200 mm tloušťky 80 60mm. S ohledem na klad dlažby bude navržen pruh žluté barvy v šířce 150 mm. Veškeré požadavky na provedení zpevněných ploch nástupiště jsou uvedeny ve výkresech Vzorových listů Ž8 10.201 (Vnější nástupiště s nenástupní hranou z obrubníků).

Konstrukce všech zpevněných ploch je tvořena:

betonová dlažba 200 x 200 mm; ČSN 73 61 31	80 60 mm
lože – drobné drcené kamenivo fr. 2/5 ; ČSN 73 6131	40 mm
šterkodrt ŠDA 0/32; ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	min. 200 mm
celkem	min. 320 300 mm

Je možné použití velkoformátových desek s matricí dlažby. Ale matrice musí odpovídat dlažbě BEZ SRAŽENÝCH HRAN. V místech atypických rozměrů (sloupky přístřešků a podobně) si musí dodavatel s výrobcem dlažby dojednat výrobu těchto atypických dílů. Není přípustné upravovat velkoformátové desky řezáním na stavbě.

Dlažba musí být vždy ohraničena pevnou konstrukcí – betonovým prefabrikátem, stěnou budovy, opěrnou zídkou nebo betonovým obrubníkem osazeným do betonového lože. Definitivní úprava dlažby musí být provedena až po dokončení všech návazných objektů a zejména inženýrských sítí.

V souladu se Vzorovým listem Ž 8 je pro zajištění samostatného a bezpečného pohybu nevidomých a slabozrakých minimalizován počet a způsob vedení spár uvedené dlažby. Z tohoto důvodu bude celá plocha nástupišť z velkoformátových desek doplněna o betonové dlaždice rozměrů 200x200 mm bez sražené hrany barva šedá (přírodní). Dlažba bude provedena tzv. na stříh (bez vazby).

Všechny poklopy v povrchu nástupiště a zpevněných ploch (i od kanalizace) budou mít pravoúhlý poklop umožňující zadláždění. Poklop bude proveden s rámem umožňujícím zádlažbu betonovou dlažbou shodného typu jako v okolní ploše nástupiště. Poklopy musí být osazeny ve sklonu shodném se sklonem dlažby

(nástupišť). Zátížitelnost musí odpovídat minimální třídě zatížení „B“ 125 kN. Poklop: vnější rozměry 800x800mm, výška rámu 135mm, vnitřní rozměry 700x700mm, hloubka vany 120mm. Podrobnosti stanoví výkresy Vzorových Listů Ž8 10.1.

### 3.5 Přístup na nástupišť

Konstrukce přístupu jsou bezbariérové s krytem z betonové dlažby 200x200mm v šedé barvě skladby:

betonová dlažba, dle ČSN 73 6131, TP 170	80 60 mm
drcené kamenivo fr.4/8	40 mm
drcené kamenivo 4/16	200 mm
celkem	320 300 mm

Tato konstrukce je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací pro třídu dopravního zatížení CH (chodníky, kde je fyzicky znemožněn vjezd automobilové dopravy) a návrhovou úroveň porušení D2. Uvedená konstrukce chodníku je navržena pro kontrolní hodnotu deformačního modulu na pláni vozovky minimálně  $E_{def2} = 30$  MPa, který bude doložen zkouškou. Materiály, výroba a zřizování jednotlivých konstrukčních vrstev musí odpovídat příslušným platným normám a technologickým pokynům. Minimální únosnosti jednotlivých konstrukčních vrstev musí dosahovat hodnot stanovených v TP 170.

Chodník je lemován z obou stran betonovým chodníkovým obrubníkem 250 x 100 x 1000 mm do betonového lože, na jedné straně chodníku je obrubník v úrovni dlažby pro zajištění odtoku povrchové vody, na opačné straně je převýšený oproti dlažbě o 60 mm a tvoří přirozenou vodící linii pro osoby se sníženou schopností orientace. Terén za obrubníkem bude začínat o 5 cm níže.

Pro signální a varovné pásy na přístupových chodnících a zpevněných plochách, jakož i pro parametry dlažebního materiálu platí podmínky, zásady a parametry obdobné jako u kapitoly 4.7

### 3.6 Odvodnění nástupišť a chodníků

Plochy nástupišť jsou odvodněny příčným sklonem 2 % ve směru od koleje, kde voda stéká na přilehlý terén nebo do příkopu. Zpevněná plocha pod přístřeškem a okolo něj je součástí SO nástupišť, pokračuje ve sklonu 2 % směrem od koleje na svah železničního tělesa, případně do nového příkopu. Viz výkresy č. 2 a č.5.

Od čtyř svodů sdruženého přístřešku je svah do příkopu zpevněn betonovými odvodňovacími žlaby dl. 5,55m o rozměrech 50/50/13 cm do bet lože tl. 10 cm. Beton lože C12/15.

### 3.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupišťích

Nástupišťe výšky 550 mm nad spojnici temen kolejnic musí být opatřena bezpečnostním a varovným pásem. Bezpečnostní pás má šířku 0,800 m od nástupní hrany a je oddělený od ostatní plochy nástupišťe vodící linií s funkcí varovného pásu. Tato vodící linie má šířku 0,400 m a musí být kontrastně hmatově a opticky vnímatelná. Vodící linie s funkcí varovného pásu je vytvořena přímo v povrchu speciálních dlažebních prvků,

kteří se nesmí použít na veřejně přístupných plochách a komunikacích k jinému účelu. Budou použity prvky z polymerbetonu tloušťky 60 mm šedé barvy (barva betonové dlažby), vizuální značení pruhem žluté barvy RAL 1003 bude z probarveného materiálu. S ohledem na klad dlažby bude navržen pruh žluté barvy v šířce 150 mm. Vodicí linie s funkcí varovného pásu je provedena na celou délku nástupiště. Hmatné značení vodicí linie s funkcí varovného pásu je přerušeno pouze v místech napojení signálních pásů. Kontrastní optické značení je v celé délce bez přerušení. V oboustranné vzdálenosti nejméně 0,80 m od osy umělé vodicí linie nesmí být umístěny žádné překážky.

V místě nástupištního přístřešku, zaústěného přístupového chodníku na nástupiště je vodicí linie s funkcí varovného pásu na šířku 0,40 m přerušena a s odstupem 0,20 m navazuje signální pás šířky 0,80 m, který kolmo navazuje na přirozenou vodicí linii tvořenou vyvýšeným obrubníkem.

Na koncích nástupišť navazuje vodicí linie s funkcí varovného pásu na přirozenou vodicí linii (obrubník vyšší než 60 mm nad zpevněnou pochozí plochou), nebo na varovný pás vedený kolmo na nástupní hranu.

Vzdálenost líce obrubníku na konci nástupiště od vodicí linie s funkcí varovného pásu v kolmém směru je 0,400 m. Varovný pás je navržen z prvků z betonu polymerbetonu tloušťky 60 mm šedé barvy (barva betonové dlažby) se speciální hmatovou úpravou (výstupky) pro osoby se zrakovým postižením určené pro signální, varovné a hmatné pásy zřizované v exteriéru. Část varovného pásu v šířce 0,150 m bude provedena z prvků z probarveného polymerbetonu žluté barvy v návaznosti na optické značení vodicí linie s funkcí varovného pásu.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. je okolí vodicí linie s funkcí varovného pásu či okolí signálního (varovného) pásu tvořeno rovinnými deskami nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři 0,400 m (minimálně 0,250 m).

Umístění a provedení vodicích linií s funkcí varovného pásu, varovných pásů, signálních pásů a zdrsňovaného hmatového pásu je vyznačeno v půdorysech a v obrázcích Vzorového listu Ž 8.7 (Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištech).

Materiál použitý pro vytvoření vodicí linie s funkcí varovného pásu, varovného pásu, signálního pásu a hmatného pásu před schody nelze na nástupištech a veřejně přístupných plochách použít k jinému účelu. Jedná se o tzv. „stanovené výrobky“ ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů, a zejména nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. (příloha č. 2, bod 12. Stavební výrobky pro hygienická zařízení a ostatní speciální výrobky - Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Pro schvalování, zkoušení a použití hmatových prvků platí návody TN 12.03.04 a TN 12.03.06, zpracované Technickým a zkušebním ústavem (TZÚS).

### 3.8 Ukončení nástupišť

Nástupiště jsou na obou stranách ukončeny svahovými prefabrikáty s obrubníky a svahem ve sklonu 1:2 podle VL Ž8 5.1.201 Vnější nástupiště typu L bez konzolových desek – ukončení svahovými prefabrikáty.

Svah na konci blíže k železničnímu přejezdu bude opatřen kamenným pohozelem podle VL Ž8.5. Druhý konec nástupiště bude zatravněn.

Konce nástupiště bude opatřeny tabulkou se zákazovým piktogramem 86 (Průchod pro pěší zakázán) na sloupku. Poloha sloupku je umístěna minimálně 2,5 m od osy koleje. (Sloupek i piktogram jsou součástí SO 11-77-02).

### 3.9 Zábradlí

Na dotčeném nástupišti bude zřízeno zábradlí vlevo na přístupu na nástupiště, nad vyústěním trubního propustku DN 600, podle Vzorového listu Ž12 (kategorie stanice E). Viz příloha č.6.

### 3.10 Mobiliář

Mobiliář je navržený v rámci SO 11-79-01 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, drobná architektura.

## 4. Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů

V tomto SO se nevyskytují.

## 5. Návaznost na ostatní objekty, související stavby

Vedení stávajících inženýrských sítí je zřejmé ze situace 1:500 a z Koordinační situace, část dokumentace C.

Pevné body vytyčovací sítě jsou součástí Geodetické dokumentace - část dokumentace I. Tabulka souřadnic pro vytýčení objektu Nástupiště je ve Vytyčovacím výkresu.

Při realizaci stavebních objektů je potřeba velmi úzce koordinovat stavební činnosti zejména s těmito staveními objekty a provozními soubory:

SO 00-81-01	Nýřany - Heřmanova Huť, trakční vedení
SO 11-10-01	Nýřany - Přehýšov, železniční svršek
SO 11-11-01	Nýřany - Přehýšov, železniční spodek
SO 11-13-07	Železniční přejezd P650 v ev. km 3,982
SO 11-20-01	Železniční most v ev. km 3,857 (nový km 3,911)
SO 11-50-02	Zast. Blatnice, komunikace
SO 11-50-04	Zast. Blatnice, náhradní komunikace pro pěši
SO 11-77-02	Zast. Blatnice u Nýřan, orientační systém
SO 11-79-02	Zast. Blatnice, drobná architektura
SO 11-86-04	Zast. Blatnice u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení

PS 00-02-50	Nýřany - Heřmanova Huť, TK + HDPE
PS 11-01-21	Nýřany - Přehýšov, TZZ, PZZ
PS 11-02-21	Zast. Blatnice, rozhlasové zařízení
PS 11-02-40	Nýřany - Přehýšov, PZTS
PS 11-02-61	Zast. Blatnice, informační zařízení

## 6. Stavebně montážní postupy výstavby

Stavební postupy jsou součástí samostatné části B.8.

## 7. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Energetické výpočty jsou součástí samostatné části B.4.4

## 8. Vazba na předchozí stupně dokumentace

Tato dokumentace navazuje na DUR *Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť*, zpracovatel PROJEKT servis spol. s r.o., datum 12/2020.

Návrh technického řešení nemohl vycházet ze schválené DÚR. Došlo ke změně několika předpisů a některých vzorových listů železničního spodku. Nové jsou rovněž požadavky dopravní technologie.

## 9. Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace

Nejsou stanoveny

## 10. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

- Zákon č. 266/1994 Sb., v platném znění - Zákon o drahách
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., v platném znění – Stavební a technický řád drah
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. – Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb
- Nařízení komise (EU) č. 1299/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii
- Nařízení komise (EU) č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- ČSN EN 1992-1-1 – Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- ČSN EN 1992-2 – Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty - Navrhování a konstrukční zásady
- ČSN EN 13670 – Provádění betonových konstrukcí
- ČSN EN 206 – Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- ČSN 73 0037 – Zemní tlak na stavební konstrukce
- ČSN 73 4959 – Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

- ČSN 73 6126-1 – Stavba vozovek - Nestmelené vrstvy - Část 1: Provádění a kontrola shody
- ČSN 73 6131 – Stavba vozovek - Kryty z dlažeb a dílců
- ČSN 73 6301 – Projektování železničních tratí
- ČSN 73 6320 – Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu - Národní požadavky
- 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
- TNŽ 01 3468 – Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6390 – Nápis názvů železničních stanic a zastávek
- Předpis SŽDC Bp1 – Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- Předpis SŽDC Bp3 – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- Předpis SŽDC S3 – Železniční svršek
- Předpis SŽ S4 – Železniční spodek
- Předpis SŽDC S5 - Správa mostních objektů
- Předpis SŽDC S5/4 - Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí
- Předpis SŽ S10 Předpis pro využití výtahů, pohyblivých schodů a pohyblivých plošin u Správy železnic
- Směrnice SŽ SM122 – Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost
- Služební rukověť SŽDC (ČD) SR5/7(S) Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- Pokyn SŽDC PO-20 / 2019-GR – Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Mobiliář
- Pokyn SŽ PO-09/2021-GR – Pokyn generálního ředitele stanovující podmínky pro přístupy osob v prostoru stavby
- Vzorový list železničního spodku Ž 8 – Nástupiště na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách
- Vzorový list železničního spodku Ž 8.5 – Ukončení nástupišť a nenástupní hrana
- Vzorový list železničního spodku Ž8 10 – Povrchy nástupišť
- Vzorový list železničního spodku Ž8 10.1 – Povrchy nástupišť. Dlažba betonová
- Vzorový list železničního spodku Ž 10 – Účelové komunikace a dopravní plochy v dopravních a stanovištích ČD
- Vzorový list železničního spodku Ž 12 – Zábradlí a madla
- MVL 102 Přejímka mezi nosnými konstrukcemi. Přejímka mezi nosnou konstrukcí a opěrou. Přejímka mezi spodní stavbou a zemním tělesem
- TP ČBS 03 – Pohledový beton
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah TKP2000, – kapitola 10 Nástupiště, rampy, zarážedla, účelové komunikace a zpevněné plochy
- Technické podmínky TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

- Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách

## 11. Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání

Navržené řešení vyhovuje požadavkům na životní prostředí a na bezbariérové užívání stavby.

## 12. Požadavky na BOZP

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce při realizaci stavby. V plánu BOZP se uvádí potřebná opatření z hlediska způsobu provedení prací a při zahájení stavby je nutno doplnit plán BOZP i z hlediska časové potřeby pro zpracování detailního zpracování harmonogramu prací.

Plán BOZP pro tuto stavbu byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb.

Při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5.

Plán BOZP je závazný pro všechny zhotovitele a jiné osoby podílející se na realizaci stavby. Plán BOZP musí být odsouhlasen a podepsán všemi zhotoviteli. Odpovědné zástupce zhotovitelů seznámí s plánem BOZP koordinátor BOZP a tito odpovědní zástupci zhotovitelů s plánem BOZP seznámí všechny pracovníky, kteří se budou na staveništi nacházet.

Plán BOZP musí být přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby. Plán BOZP je řízený dokument. V rámci jeho aktualizace musí být zajištěny základní požadavky na řízení dokumentace (například dle normy ČSN EN ISO 9001:2001). Neplatná vydání budou jednoznačně identifikována. S jednotlivými změnami budou dotčení zhotovitelé a jiné osoby prokazatelně seznamováni bez zbytečného prodlení.

Bezpečnost práce řeší část dokumentace B.8.6 BOZP.

## 13. Závěr

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků a specifikací vzorových listů. V dokumentaci konkrétně uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Pokud, ve výjimečných případech, dojde ke změně technického řešení, vyžaduje se souhlas investora.

Provedení všech částí stavby musí být v souladu s *Technickými kvalitativními podmínkami (TKP)* staveb státních drah. Jednotlivé konstrukční součásti, pro které není zpracována *TNŽ* nebo *ČSN*, musí být v souladu s *Obecnými technickými podmínkami (OTP)*. Příslušný výrobce na základě *OTP* si následně zpracovává *Technické podmínky dodací (TPD)*, které Správa železnic, státní organizace odsouhlasují.

Technické řešení stavebního objektu SO 11-12-02 Zastávka Blatnice u Nýřan, nástupiště bylo projednáno s investorem a jeho odbornými složkami na poradách 30.8.2023, 19.1.2024, 27.2.2024 a 7.3.2024. Byly zpracovány připomínky k DSP. Záznamy z porad jsou v části dokumentace Dokladová část.

V Brně srpen 2025

Zpracoval: Ing. Luděk Smolka

Příloha TZč.1: Seznam souřadnic vytyčovacích bodů

## Příloha TZ č.1

SEZNAM SOUŘADNIC  
vytyčovacích bodů

SO 11-12-02 Zast. Blatnice u Nýřan, nástupiště

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka
1	838309,355	1070006,834	363,394	NÁSTUPIŠTĚ
2	838311,316	1070006,445	364,136	NÁSTUPIŠTĚ
3	838399,589	1069988,898	364,446	NÁSTUPIŠTĚ
4	838401,551	1069988,509	363,718	NÁSTUPIŠTĚ
5	838399,004	1069985,956	364,386	DLAŽBA i OBRUNÍK
6	838398,888	1069984,858	364,286	SVAH
7	838394,836	1069986,785	364,371	DLAŽBA i OBRUNÍK
8	838399,669	1069979,130	363,673	DLAŽBA i OBRUNÍK
9	838397,758	1069977,631	363,587	DLAŽBA i OBRUNÍK
10	838391,596	1069987,429	364,360	DLAŽBA*
11	838372,326	1069991,259	364,292	DLAŽBA*
12	838372,504	1069990,102	364,192	SVAH
13	838371,819	1069988,709	364,240	DLAŽBA i OBRUNÍK
14	838359,265	1069991,204	364,196	DLAŽBA i OBRUNÍK
15	838359,772	1069993,754	364,248	DLAŽBA i OBRUNÍK
16	838310,731	1070003,502	364,076	DLAŽBA i OBRUNÍK
17	838310,777	1070006,297	364,134	SVAH
18	838310,026	1070002,521	363,974	SVAH
19	838309,715	1070001,099	363,247	SVAH

\* Obrubník převýšen o 10cm nad dlažbu nástupiště

V Brně srpen 2025