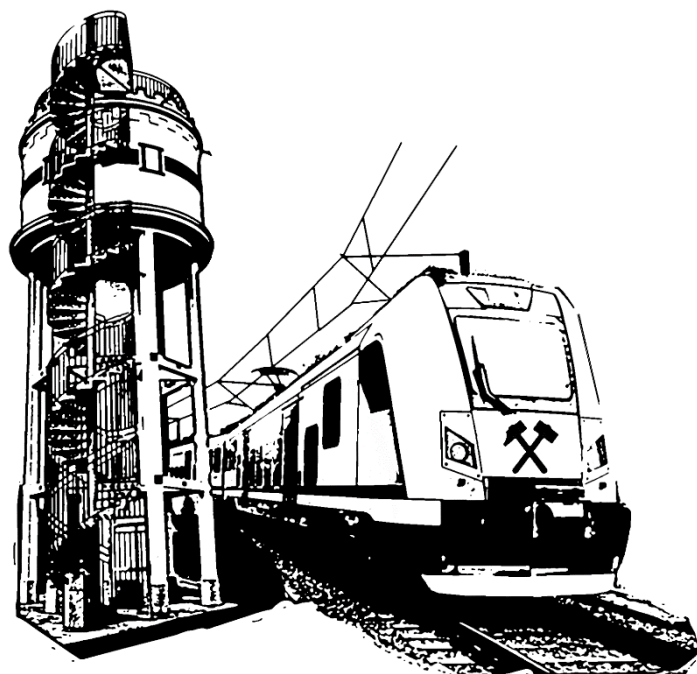


Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: 		Razítko oprávněné osoby:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.8.2025	Definitivní odevzdání	Ing. Pavol Pukluš
Stavebník/Investor:		<b>Správa železnic, státní organizace</b> <b>DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 Praha 1</b> Zástupce investora: Stavební správa západ Adresa: Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	
			
Zhotovitel díla:		<b>SUDOP BRNO, spol. s r.o.</b> Adresa: Kounicova 26, 602 00 Brno Kontakt: T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
			
Zhotovitel části/objektu:		<b>SUDOP BRNO, spol. s r.o.</b> Adresa: Kounicova 26, 602 00 Brno Kontakt: T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
			
Hlavní projektant (HIP):		Ing. Jiří Pelc	Specialista: Ing. Pavol Pukluš
Název stavby/akce:		<b>Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť</b>	
		Označení investora: <b>S631700063</b> Zakázka: <b>22067-01</b>	
Název části:		Náستupišťe Označení části: <b>D.2.1.2</b>	
Název objektu/dílní části:		<b>Zst. Kamenný Újezd u Nýřan, nástupiště</b> Označení objektu/komplexu: <b>SO 11-12-01</b>	
Název přílohy:		Technická zpráva Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b>	
Název dílní části přílohy:		-	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Luděk Smolka	Ing. Luděk Smolka	-	<b>PDPS</b>
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Plzeňský	viz. příloha A.	viz. příloha A.	<b>31.8.2025</b>
Označení investora:		Stupeň dokumentace:	Část:
S 6 3 1 7 0 0 0 6 3		-	P D P S - D 2 1 2 -
Objekt:		Podobjekt:	Příloha:
- S K 0 0 8 1 0 4		- X X	- 1 - 0 0 1 - 0 0 0

# 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 .....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
3.5	Přístup na nástupiště.....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
3.6	Odvodnění nástupišť a chodníků.....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
3.7	Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupišťích.....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
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 11-12-01 Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, nástupiště
Charakter dílčí části:	Změna dokončené stavby Trvalá
Katastrální území, pozemky:	
	k.ú. Kamenný Újezd u Nýřan: 290/1
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 Kamenný Újezd 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 v nové poloze vpravo trati v km 1,300 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. Kamenný Újezd u Nýřan je zřízeno vnější nástupiště s délkou nástupní hrany 50m vlevo trati. Výška nástupní hrany nad niveletou TK je cca 200 mm. Přístup na nástupiště je úroňový z přilehlé místní komunikace. Úroňové nástupiště neobsahuje žádné varovné pásy s funkcí vodící linie. Stávající nástupiště bude odstraněno v celé délce a nové nástupiště bude vybudováno v nové poloze vpravo trati.

### 3.2 Nový stav

V nově navržené zastávce Kamenný Újezd u Nýřan je vpravo trati umístěno nástupiště délky 90m, šířky 3m, začíná v km 1,276082 a končí v km 1,366082. Do km 1,396082 je počítáno s rezervou na délku 120m. 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 mm. 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 1,282248 stoupá +1,40 ‰, odtud klesá -0,09‰. Příčný sklon nástupiště je 2 ‰.

Nástupiště je na obou koncích ukončeno svahovými prefabrikáty.

### 3.3 Technické parametry

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

délka nástupiště je 90m (s rezervou na 120m)

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  $R \geq 1\,500$  m vzdálenost nástupní hrany od osy koleje  $L = 1\,670$  mm a v oblouku o poloměru  $1\,500 \text{ m} > R \geq 300$  m vzdálenost  $L = 1\,680$  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 km 1,282248 stoupá +1,40 ‰, odtud klesá -0,09‰

Staničení začátků a konců nástupišť

začátek	konec
km 1,276 082	km 1,366 082

Zastřešení nástupišť

Na nástupišti je ve středu umístěn sdružený přístřešek pro cestující. Přístřešek je SO 11-79-01 Zast.

Kamenný Újezd u Nýřan, drobná architektura. Součástí přístřešku je lavička, piktogram zákaz kouření (SO 11-79-01) a elektronický panel pro informaci cestujících, který řeší PS 11-02-60 Zast. Kamenný Újezd, informační zařízení.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště je zajištěn dvěma přístupy šířky 3,00m, z nové souběžné komunikace, kterou řeší SO 11-50-05 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, náhradní komunikace. Přístupy splňující potřeby pro užívání osob se sníženou schopností pohybu – maximální sklon 8,3 ‰ a minimální šířka 2,00 m.

Osvětlení nástupiště. Nástupiště je osvětleno pěti sklopnými stožáry S1 –S5 jsou obsahem SO 11-86-02 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení.

Rozhlas pro cestující je obsahem PS 11-02-20 Zast. Kamenný Újezd, rozhlasové zařízení. Reprodukory 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 11-77-01 Zast. Kamenný Újezd 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 umístěná 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 představenou nástupní hranou se schválenými TPD.

Nástupištní prefabrikáty je nutno zasypat zhutněnou nenamrzavou zeminou (sympký 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. Přísypávka 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. náspu bude před zahájením prací odhumusována v tl. 0.15m. Svahy nového náspu 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 nástupišť 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 zídou 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 nástupišť 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 nástupišť. Poklopy musí být osazeny ve sklonu shodném se sklonem dlažby (nástupiště). Zatížitelnost 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 nástupiště

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 nástupiště a chodníků

Plochy nástupiště 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 nástupiště, 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 sruženého 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 nástupištích

Nástupiště 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 nástupiště 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, které 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. Vodící linie s funkcí varovného pásu je provedena na celou délku nástupiště. Hmatné značení vodící 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 vodící linie nesmí být umístěny žádné překážky.

V místě nástupištního přístřešku, zaústěného přístupového chodníku na nástupiště je vodící 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 vodící linii tvořenou vyvýšeným obrubníkem.

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

Vzdálenost lince obrubníku na konci nástupiště od vodící 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 vodící linie s funkcí varovného pásu.**

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. je okolí vodící 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 vodících linií s funkcí varovného pásu, varovných pásů, signálních pásů a zdrsňového hmatového pásu je vyznačeno v půdoryse a v obrázcích Vzorového listu Ž 8.7 (Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištech).

Materiál použitý pro vytvoření vodící 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 pohozem 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 3,0 m od osy koleje. (Sloupek i piktogram jsou součástí SO 11-77-01).

### 3.9 Zábradlí

Na dotčeném nástupišti nebude zřízeno zábradlí.

### 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 vytyčení objektu Nástupiště je ve Vytyčovacím výkresu a jako příloha č.1 této TZ.

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 11-13-03	Železniční přejezd P645 v ev. km 1,196
SO 11-13-03	Železniční přejezd P646 v ev. km 1,362 - zrušení
SO 11-30-02	Nýřany - Heřmanova Huť, zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, úprava VO
SO 11-50-05	Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, náhradní komunikace
SO 11-77-01	Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, orientační systém
SO 11-79-01	Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, drobná architektura
SO 11-86-02	Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení
PS 00-02-50	Nýřany - Heřmanova Huť, TK + HDPE
PS 11-01-21	Nýřany - Přehýšov, TZS, PZZ
PS 11-02-201	Zast. Kamenný Újezd, rozhlasové zařízení
PS 11-02-40	Nýřany - Přehýšov, PZTS

PS 11-02-41 Nýřany - Přehýšov, kamerové zařízení

PS 11-02-60 Zast. Kamenný Újezd, 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 – Náписy 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 - Protikorozi 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-GŘ – Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Mobiliář
- Pokyn SŽ PO-09/2021-GŘ – 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 nástupiště a nenástupní hrana
- Vzorový list železničního spodku Ž 8 10 – Povrchy nástupiště
- Vzorový list železničního spodku Ž 8 10.1 – Povrchy nástupiště. 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 Přejíždění mezi nosnými konstrukcemi. Přejíždění mezi nosnou konstrukcí a opěrou. Přejíždění 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 11-12-01 Zastávka Kamenný Újezd 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 zapracovány 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 11-12-01 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, nástupiště

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka	Dno trativodu
1	836079,143	1071017,439	355,794	NÁSTUPIŠTĚ	
2	836081,121	1071017,141	356,531	NÁSTUPIŠTĚ	
3	836170,111	1071003,700	356,532	NÁSTUPIŠTĚ	
4	836172,089	1071003,401	355,797	NÁSTUPIŠTĚ	
5	836169,663	1071000,733	356,472	DLAŽBA i OBRUNÍK	
6	836166,302	1071001,241	356,473	DLAŽBA i OBRUNÍK	
7	836163,305	1071001,689	356,473	DLAŽBA *	
8	836162,072	1071000,617	356,473	SVAH	
9	836162,984	1070999,367	356,410	DLAŽBA *	
10	836165,957	1070998,963	356,380	DLAŽBA i OBRUNÍK	
11	836165,236	1071000,139	356,373	OBRUBNÍK	
12	836169,994	1070999,571	356,372	SVAH	
13	836139,150	1071004,230	356,375	SVAH	
14	836139,209	1071005,333	356,475	DLAŽBA *	
15	836138,851	1071002,963	356,427	DLAŽBA i OBRUNÍK	
16	836126,194	1071004,874	356,425	DLAŽBA i OBRUNÍK	
17	836126,552	1071007,245	356,473	DLAŽBA i OBRUNÍK	
18	836089,176	1071012,890	356,480	DLAŽBA i OBRUNÍK	
19	836089,111	1071011,787	356,360	SVAH	
20	836088,807	1071010,442	356,430	DLAŽBA i OBRUNÍK	
21	836085,866	1071011,063	356,400	DLAŽBA *	
22	836086,210	1071013,338	356,479	DLAŽBA *	
23	836080,673	1071014,174	356,471	DLAŽBA i OBRUNÍK	
24	836056,089	1071018,293	355,050	VYÚSTĚNÍ	
25	836090,222	1071010,835	356,360	ŠACHTA Š1 - POKLOP	355,193
26	836117,768	1071005,878	356,323	ŠACHTA Š2 - POKLOP	355,318
27	836142,506	1071002,281	356,340	ŠACHTA Š3 - POKLOP	355,429
28	836172,267	1070998,437	356,295	ŠACHTA Š4 - POKLOP	356,305
29	836204,115	1070995,258	356,209	ŠACHTA Š5 - POKLOP	355,172
30	836218,811	1070995,404	356,033	ŠACHTA Š6 - POKLOP	355,113



31	836226,621	1070994,224	356,045	ŠACHTA Š7 - POKLOP	355,079
32	836227,205	1070993,893	355,077	VYÚSTĚNÍ	

\* Obrubník převýšen o 10cm nad dlažbu nástupiště

V Brně srpen 2025