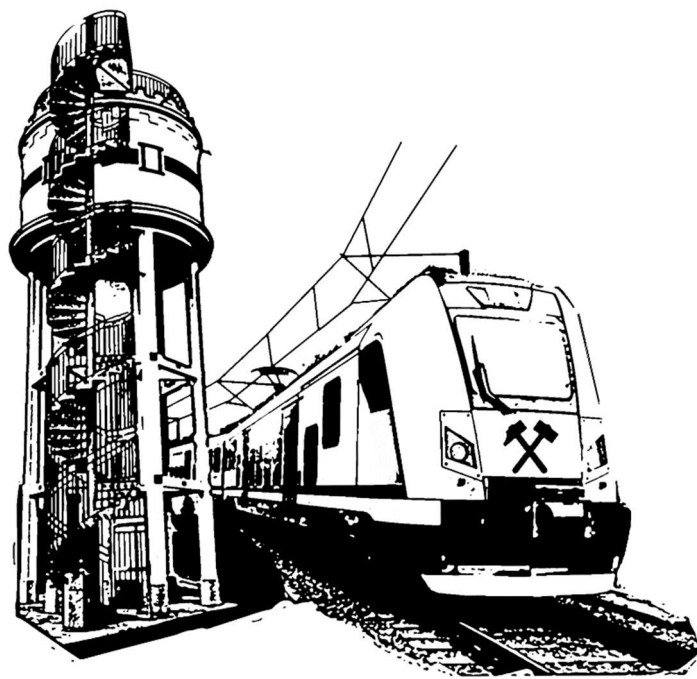


Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: 		Razítko oprávněné osoby:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.8.2025	Definitivní odevzdání	Ing. Libor Habrnál
Stavebník/Investor:		Správa železnic, státní organizace Adresa: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Zástupce investora: Stavební správa západ Adresa: Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	
			
Zhotovitel díla:		SUDOP BRNO, spol. s r.o. Adresa: Kounicova 26, 602 00 Brno Kontakt: T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
			
Zhotovitel části/objektu:		Dopravní projektování, spol. s r. o. Adresa: 28. října 3388/111, 702 00 Moravská Ostrava Kontakt: T: +420 595 155 011 E: ostrava@dopravniprojektovani.cz	
			
Hlavní projektant (HIP):		Ing. Jiří Pelc	Specialista: Ing. Miroslav Vala
Název stavby/akce:		Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť	
		Označení investora: S631700063 Zakázka: 22067-01	
Název části:		Náستupišť	
		Označení části: D.2.1.2	
Název objektu/dílčí části:		Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš, nástupiště	
		Označení objektu/komplexu: SO 13-12-01	
Název přílohy:		Technická zpráva	
Název dílčí části přílohy:		-	
		Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Libor Habrnál	Ing. David Lelek	- x A4	PDPS
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Plzeňský	viz. příloha A.	viz. příloha A.	31.8.2025
Označení investora:		Stupeň dokumentace:	Část:
S 6 3 1 7 0 0 0 6 3 -		P	D P S -
Objekt:		Podobjekt:	Příloha:
- S K 1 3 1 3 0 1 -		X X	- 1 - 0 0 1 - 0 0 0

Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť



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.....	6
3.1	Stávající stav	6
3.2	Nový stav	6
3.2.1	Popis stavebního objektu	6
3.2.2	Technické parametry	7
3.2.3	Konstrukce nástupišť	7
3.2.4	Odvodnění nástupišť	8
3.2.5	Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupišťích.....	8
3.2.6	Ukončení nástupišť.....	9
3.2.7	Přístup na nástupiště	9
3.2.8	Zábradlí	9
3.2.9	Mobiliář	9
4.	Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů.....	9
5.	Návaznost na ostatní objekty, související stavby	9
6.	Stavebně montážní postupy výstavby.....	10
7.	Výpočty a posouzení návrhu technického řešení.....	10
8.	Vazba na předchozí stupně dokumentace	10
9.	Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace	10
10.	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	10
11.	Příloha TZ – tabulka kubatur	13

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: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Dílčí část – objekt (PS/SO): SO 13-12-01 Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš, nástupiště
Charakter dílčí části: Změna dokončené stavby
Trvalá

Katastrální území, pozemky:
k.ú. Dolní Sekýřany: 416, 834

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:	Dopravní projektování s.r.o. 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava IČ: 25361520, DIČ: CZ25361520
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. Miroslav Vala
Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS):	Ing. Libor Habrnál ČKAIT, č. 1103134
Zpracovatel přílohy dílčí části (SO/PS):	Ing. David Lelek

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)
- Evidenční listy přejezdů;
- Ostatní dokumentace a podklady SŽ, státní organizace, OŘ, ST, SMT, SSZT, SEE;
- Pomůcky GVD a Tabulky traťových poměrů (TTP);
- Fotodokumentace.
- Předkategorizace žel. svršku, SŽ, OŘ Plzeň 2022
- Nákrešné přehledy žel. svršku, SŽ, OŘ Plzeň
- Geotechnický průzkum, GeoTEC-GS a.s., 2023

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

3.1 Stávající stav

Vnější nástupiště délky 90 m bude vybudováno jako novostavba. V současném stavu se v daném místě nenachází žádná zastávka s nástupištěm. Ve stávajícím stavu je trať v řešeném úseku v oblouku a v zářezu. Kolem trati je vedena místní komunikace š. cca 2-3 m s nezpevněným povrchem ze štěrkodrti, ze které bude zajištěn přístup k nově zřizované zastávce.

3.2 Nový stav

3.2.1 Popis stavebního objektu

Předmětem stavebního objektu je technické řešení nástupiště v zastávce Heřmanova Huť-Vlkýš. Nástupiště bude zřízeno na pravé straně koleje. Délka nástupní hrany u koleje č.1 bude 90 m. Délka nástupiště je určena na základě dopravního technologa. Výška nástupiště hrany bude 550 mm nad TK. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je v celé délce nástupiště u koleje č. 1 (část této koleje je ve směrovém oblouku $R=461$ m) 1 680 mm.

Nástupiště hrany budou zřízeny z nástupištěních prefabrikátů typu H s předsunutou nástupní hranou. Plocha nástupiště bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé dlažby o rozměrech 200 x 200 mm tloušťky 60 mm. Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou navrženy z prvků z betonových dlaždic a vizuální značení pruhem žluté barvy s dodatečným protiskluzovým nátěrem. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Místo napojení šikmého přístupového chodníku na zpevněnou plochu komunikace bude opatřeno varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic.

Oproti dokumentaci DÚR jsou navrženy nástupiště hrany z prefabrikátů typu H s předsunutou nástupní hranou namísto nástupištěních obrubníků tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky.

Nástupiště je vyspádováno ve směru od koleje se sklonem 2 %.

Vnější nástupiště je na obou koncích ukončeno svahovým kuzelem bez zábradlí s doplňující cedulí „zákaz vstupu do kolejiště“ dle VL Ž 8.5.1.201 (VARIANTA 3).

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS.

Přístřešek na nástupišti bude součástí samostatného SO. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ), zabezpečovací zařízení (ZZ) a technologického zařízení (TZ). Název zastávky bude umístěn na přístřešku pro cestující. Bude i označení sektorů, a to písmeny A, B.

V době zpracování dokumentace po připomínkách (9/2024) byla ujednáno na oficiálním novém názvu zastávky: Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš.

3.2.2 Technické parametry

Délka nástupiště byla navržena podle výhledové dopravní technologie a projednána na poradách. Vnější nástupiště bude délky 90 m s výhledovým rozšířením na 120 m.

Šířka nástupiště vychází ze schváleného kolejového řešení bude 3,0m.

Vzdálenosti hran nástupiště od osy koleje byly stanoveny 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 $R > 1\,500$ m vzdálenost nástupní hrany od osy koleje $L = 1\,670$ mm a v oblouku o poloměru $1\,500\text{ m} > R > 300$ m vzdálenost $L = 1\,680$ mm.

Hrany nástupiště jsou v celé délce v oblouku $R=461$ m. Vzdálenost nástupní hrany je navržena jednotně pro celou nástupní hranu - 1680 mm od osy koleje.

Směrové poměry - Kolej č. 1 u nástupní hrany je v celé délce v kružnicové části oblouku. Kolej u nástupiště je v oblouku $R=461$ m s převýšením koleje $D=38$ mm.

Sklonové poměry – niveleta koleje - Kolej č. 1 u nástupní hrany je v celé délce ve stoupání +3,00 ‰.

Staničení začátků a konců nástupišť je vztaženo ke staničení koleje: začátek km 8,543 895 až konec km 8,633 571.

Nástupiště nebudou zastřešeny. Bezbariérový přístup cestujících na 1. nástupiště je zajištěn v prostřední části nástupiště přímo z místní komunikace šikmým chodníkem.

3.2.3 Konstrukce nástupišť

Nástupištní hrany budou zřízeny z nástupištních prefabrikátů podle nového vzorového listu Ž8 4.2 – Nástupiště typu L bez konzolových desek. Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem H s představenou nástupní hranou se schválenými TPD. Rozměry typových prefabrikátů jsou 1,300 x 1,000 x 2,000 m (výška x šířka x délka), šířka římsy v úrovni nástupiště je 0,250 m. Veškeré požadavky na provedení konstrukce nástupiště jsou uvedeny ve výkresech Vzorových listů Ž8 4.2.201 (Nástupiště typu L bez konzolových desek. Vnější nástupiště) a Ž8 4.2.202 (Nástupiště typu L bez konzolových desek).

Plocha nástupišť mimo nástupištní prefabrikáty je navržena podle nových Vzorových listů železničního spodku Ž8 10 – Povrchy nástupišť a Ž8 10.1 – Povrchy nástupišť. Dlažba betonová.

Podle ustanovení Vzorového listu Ž8 10 je navržena betonová dlažba 200 x 200 mm tl. 60 mm. Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace provést z prvků z betonové dlažby s dodatečným protiskluzovým nátěrem - vizuální značení pruhem žluté barvy. S ohledem na klad dlažby bude navržen pruh žluté barvy v šířce 150 mm. Pás dlažby mezi prefabrikátem tvořícím nástupní hranu a vodící linií s funkcí varovného pásu bude z betonové dlažby podle Vzorového listu Ž8 10.1 nesmí být dlažba v tomto prostoru dořezávána.

Projektant předpokládá použití dlažby bez sražených hran v celé ploše nástupiště. 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	60 mm
lože – drobné drcené kamenivo fr. 2/5 ; ČSN 73 6131	40 mm

šterkodrt' ŠD_A 0/32; ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

min. 200 mm

celkem

min. 300 mm

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.

Poklopy všech šachet umístěných ve zpevněných plochách nástupišť budou provedeny s rámem pravoúhlého tvaru umožňujícím zádlažbu betonovou dlažbou shodného typu jako v okolní ploše nástupiště. Pravoúhlý poklop pro zádlažbu včetně rámu u kruhových železobetonových kanalizačních šachet je součástí tohoto SO, poklopy ostatních šachet jsou součástí příslušných SO. Podrobnosti stanoví výkresy Vzorových listů Ž8 10.1.205 (Umístění kanalizační šachty v nástupišti, železobetonová DN 1000), Ž8 10.1.206 (Umístění travivodní šachty v nástupišti, plastová šachta DN 400) a Ž8 10.1.207 (Umístění kabelovodové šachty v nástupišti, plastová šachta). Obdobně bude plocha nástupiště upravena v místě sdružených stožárů a stojek zastřešení. Podrobnosti stanoví výkresy Vzorových listů Ž8 10.01.204 (Úprava nástupištní plochy v místě sdruženého stožáru) a Ž8 10.01.210 (Úprava nástupištní plochy v místě stojky zastřešení).

Poklopy budou kompozitní dle VL Ž8 10.4.

3.2.4 Odvodnění nástupišť

Plocha vnějšího nástupiště má příčný sklon 2 % ve směru od koleje. Voda je odvedena volně na terén přes zapuštěnou obrubu, kde je dále svedena voda do zpevněného příkopu z tvárnic š.600 mm. Z odvodňovacích žlábků š.600 mm je voda svedena do drážních příkopů součástí objektu žel. spodku SO 13-11-01.

3.2.5 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích

Mimoúrovňová a vnější 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 vodícími liniemi 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 betonové dlažby tloušťky 60 mm šedé barvy (barva betonové dlažby), vizuální značení pruhem žluté barvy bude nátěrem žluté barvy RAL 1003. 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.

Na koncích nástupišť navazuje vodící linie s funkcí varovného pásu na přirozenou vodící linii, nebo na varovný pás vedený kolmo na nástupní hranu. Varovný pás je navržen z prvků z betonové dlažby tloušťky 60 mm šedé barvy (barva betonové dlažby) s dodatečným protiskluzovým nátěrem 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 0,15 m bude provedena z dlažďených prvků s dodatečným protiskluzovým nátěrem žluté barvy RAL 1003 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 zdrsňeného hmatového pásu je vyznačeno v půdoryse a v obrázcích 3 až 18 Vzorového listu Ž 8.7 (Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích).

Materiál použitý pro vytvoření vodící linie s funkcí varovného pásu, varovného pásu, signálního pásu a hmatového pásu před schody nelze na nástupištích 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).

3.2.6 Ukončení nástupiště

Vnější nástupiště je na obou koncích ukončeno svahovým kuželem bez zábradlí s doplňující cedulí „zákaz vstupu do kolejiště“ dle VL Ž 8.5.1.201. Svahové kužely na obou koncích budou opatřeny kamenným pohozem podle VL Ž8.5.

3.2.7 Přístup na nástupiště

Napojení nástupiště na stávající plochu místní komunikace bude šikmým chodníkem délky 1,6 m v km 8,586. Šířka chodníku bude 1,6 m. V místě napojení na stávající chodníky/zpevněné plochy dojde k opatření varovným pásem šířky 0,4 m z kontrastních reliéfních dlaždic. Šikmý chodník s maximálním sklonem 7,1 % bude doplněn z vnější strany o zábradlí v.1,1 m.

3.2.8 Zábradlí

Zábradlí bude osazeno podél šikmého chodníku k nástupišti z vnější strany. Bude použito ocelové zábradlí podle Vzorového listu Ž12 2 – Zábradlí a madla. Typ A oddělovací. Výška zábradlí bude 1,1 m. Podrobnosti stanoví výkresy Vzorových listů Ž12 1.201 (Přehledný výkres), Ž12 1.201 (Spojení madel) a Ž12 2.203 (Uspořádání zábradlí v rohu) ve stupni PDSP.

Kotvení zábradlí mimo zídky bude podle výkresu Vzorových listů Ž12 5.212 (Kotvení do základové patky). Barva zábradlí je navržena dle stupnice RAL 7016 (antracitová šedá). Konečné rozhodnutí je na investori.

3.2.9 Mobiliář

Mobiliář je řešen v samostatném SO přístřešku.

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

V rámci části nejsou řešena žádná odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů.

5. Návaznost na ostatní objekty, související stavby

SO 13-10-01 Přehýšov-Heřmanova Huť, železniční svršek

SO 13-11-01 Přehýšov-Heřmanova Huť, železniční spodek

SO 13-75-05 Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš, přístřešek pro cestující

6. Stavebně montážní postupy výstavby

Stavební postupy jsou součástí samostatné části B.8.

7. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Výpočty nejsou řešeny.

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.

Oproti dokumentaci DÚR jsou navrženy nástupištní hrany z prefabrikátů typu H s předsunutou nástupní hranou namísto nástupištních obrubníků tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky.

Viz zápis z porady 30.8.2023:

Konstrukce nástupišť byla v DUR uvažována lomená deska s prefabrikáty L, správce požaduje změnit konstrukci na hranu H s betonovou dlažbou. O13 k uvedenému sděluje, že použití konstrukce nástupišť typu L bez konzolových desek bude investičně i provozně méně nákladné a s řadou praktických výhod (lepší odolnost vůči promrzání, snazší údržba). Je to rovněž v souladu se strategií používání konstrukčních systémů nástupišť. V každém případě musí být respektován VL Ž8 4.

Investor souhlasí se změnou konstrukce nástupišť oproti zadání. Bude navržena konstrukce typu H. Ukončení nástupišť: bez schodů, kde to půjde tak svahovým kuzelem bez zábradlí, kde to bude nutné, tak betonovou zídou se zábradlím.

9. Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace

Stavebník při realizaci stavby se musí řídit touto projektovou dokumentací a všech v ní přílohách obsažených. Jakékoliv změny, které vzniknou během realizace stavby musí být projektantem odsouhlaseny a v dokumentaci skutečného provedení stavby zapracovány.

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

Technické řešení je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy. Jedná se zejména o:

- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah,
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic,
- Zákon č. 266/1994 Sb., v platném znění - Zákon o dráhách

- 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 – Náписы názvů železničních stanic a zastávek
- SŽ 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 10 – Povrchy nástupišť
- Vzorový list železničního spodku Ž 10 – Účelové komunikace a dopravní plochy v dopravních a stanovištích ČD
- MVL 102 Přejechod mezi nosnými konstrukcemi. Přejechod mezi nosnou konstrukcí a opěrou. Přejechod 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
- SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách

11. Příloha TZ – tabulka kubatur

Tabulka kubatur SO 13-12-01 Zast. Heřmanova Hut'-obytná zóna, nástupiště										Příloha TZ
Číslo profilů	Staničení v km	Výkop zeminy	Úprava zemní pláně	Svahování a hydroosev	Zásyp	Vzdálenost příč. profilů	Výkop zeminy	Úprava zemní pláně	Svahování a hydroosev	Zásyp
		m2	m	m	m2	m	m3	m2	m2	m3
ZAČ.	8,543	2,10	4,70	0,70	6,10					
33	8,550	2,10	4,70	1,30	6,80	7,00	15,44	34,55	7,35	47,41
34	8,575	2,70	5,40	5,61	6,70	25,00	63,00	132,56	90,63	177,19
35	8,600	3,70	4,70	3,40	6,30	25,00	84,00	132,56	118,19	170,63
36	8,625	3,20	4,70	3,10	7,80	25,00	90,56	123,38	85,31	185,06
KON.	8,633	3,20	4,70	3,10	7,80	8,00	26,88	39,48	26,04	65,52
							253,0	423,0	301,5	580,3