


Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: 		Razítko oprávněné osoby:  <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <span>Podpis: _____</span> <span>Datum: _____</span> </div>	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.8.2025	Definitivní odevzdání	Ing. Libor Habrnál

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1	
Adresa:	Stavební správa západ	
Zástupce investora:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	
Adresa:		

Zhotovitel díla:	<b>SUDOP BRNO, spol. s r.o.</b> Kounicova 26, 602 00 Brno T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Adresa:		
Kontakt:		

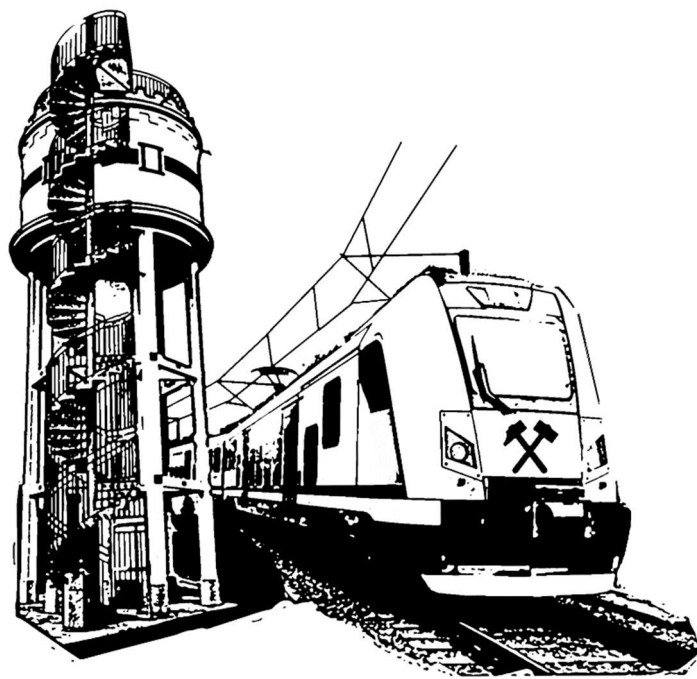
Zhotovitel části/objektu:	<b>Dopravní projektování, spol. s r. o.</b> 28. října 3388/111, 702 00 Moravská Ostrava T: +420 595 155 011 E: ostrava@dopravniprojektovani.cz	
Adresa:		
Kontakt:		

Hlavní projektant (HIP): <b>Ing. Jiří Pelc</b>	Specialista: <b>Ing. Miroslav Vala</b>
--	--

Název stavby/akce:	<b>Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť</b>	Označení investora: <b>S631700063</b>
Název části:	Nástupiště	Zakázka: <b>22067-01</b>
Název objektu/dílčí části:	<b>ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č.1</b>	Označení objektu/komplexu: <b>SO 14-12-01</b>
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b>
Název dílčí části přílohy:	-	Stupeň dokumentace: <b>PDPS</b>
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. David Lelek	Měřítko: - Formáty: x A4
Kraj:	Katastrální území: viz. příloha A.	TUDU: viz. příloha A.
Plzeňský		Smluvní datum zpracování: <b>31.8.2025</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace: Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 7 0 0 0 6 3 -	P D P S - D 2 1 2 X	- S O 1 4 1 2 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.....	10
3.2.6	Ukončení nástupišť.....	10
3.2.7	Přístup na nástupiště .....	11
3.2.8	Zábradlí .....	11
3.2.9	Opěrné zídky a palisády .....	11
3.2.10	Mobiliář .....	11
4.	Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů .....	12
5.	Návaznost na ostatní objekty, související stavby .....	12
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. ....	13
11.	Příloha TZ – tabulka kubatur .....	15

## 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 14-12-01 ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č.1

**Charakter dílčí části:** Změna dokončené stavby  
Trvalá

**Katastrální území, pozemky:**  
k.ú. Vlkyš: 125/1, 123/1, 130, 125/10, 98

**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

---

<b>Stavebník/investor:</b>	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
<b>Zástupce investora:</b>	Ing. Ivana Ranšová

## Údaje o zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

---

<b>Zhotovitel díla:</b>	SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 688/26, 602 00 Brno IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417
<b>Zhotovitel dílčí části díla:</b>	Dopravní projektování s.r.o. 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava IČ: 25361520, DIČ: CZ25361520
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	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
<b>zástupce hlavního projektanta:</b>	Jiří Podhradský
<b>Specialista dílčí části:</b>	Ing. Miroslav Vala
<b>Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS):</b>	Ing. Libor Habrnál ČKAIT, č. 1103134
<b>Zpracovatel přílohy dílčí části (SO/PS):</b>	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 120 m bude vybudováno jako náhrada za stávající nástupiště délky 50 m. Přístup na nástupiště je úrovněový od stávajícího přístřešku. Ve stanici není zajištěn bezbariérový přístup.

Úrovněové nástupiště je jednostranné s výškou nástupní hrany 300 mm nad TK. Konstrukce úrovněových nástupišť je typu „SUDOP“. Příčný sklon nástupiště je 2 %. Úrovněové nástupiště neobsahuje žádné varovné pásy s funkcí vodící linie.

Konstrukce úrovněového nástupiště typu „SUDOP“:

Stávající nástupiště je tvořeno tvárnici „Tisher“, konzolovou deskou K 145 a úložným blokem U65. Zadní hrana nástupištní desky je v celé své délce uložena na zhuťný násyp. Tvárnice „Tischer“ je odsazena od líce konzolové desky o 350 mm ve směru od osy přilehlé koleje. Vlastní nástupní plocha je tvořena konzolovou deskou KD 145. Nástupištní desky jsou na straně odvrácené od nástupní hrany vzájemně spojeny pomocí zámků pro zajištění stability.

#### 3.2 Nový stav

##### 3.2.1 Popis stavebního objektu

Předmětem stavebního objektu je technické řešení nástupiště ve stanici Heřmanova Huť. Pro účely tohoto projektu je označeno 1. nástupiště u koleje č.1. Délka nástupní hrany u koleje č.1 bude 120 m. Výška nástupištní 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 v přímé a část je ve směrovém oblouku R=600 m) 1 680 mm.

Nástupištní hrany budou zřízeny z nástupištních prefabrikátů typu H s předsunutou nástupní hranou. Plocha nástupišť 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 betonové dlažby a vizuální značení pruhem žluté barvy. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Místo napojení šikmých chodníků na stávající chodníky/zpevněné plochy bude opatřeno varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic a sníženou obrubou v. 0,02m.

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.

Nástupiště je vyspádováno ve směru od koleje se sklonem 2 %. V místech, kde nelze odvodnit na terén a vzniká úžlabí je osazen odvodňovací žlab z polymerbetonu krytý můstkovými kompozitními rošty, žlaby jsou prostřednictvím vpustí a svodného potrubí DN100 zaústěny do vsakovací rýhy.

Vnější nástupiště je na konci směrem k zarážedlům ukončeno prefabrikovanou betonovou zídkou se zábradlím. Na konci směrem ke zhlaví je ukončeno svahovým kuzelem bez zábradlí s doplňující cedulí „zákaz vstupu do kolejiště“ dle VL Ž 8.5.1.201.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem - součástí samostatného SO/PS. Název zastávky bude umístěn na přístřešku pro cestující. Bude i označení sektorů, a to písmeny A, B.

Dojde-li k realizaci zastávky VHD obce Heřmanova Huť, bude nutné vyřešit napojení na nástupiště č. 1 tak, aby si cestující nezkracovali cestu přes svah. Doporučení je osazení zeleně v délce 25 m cca od km 9,672 do km 9,697. Případně může být v rámci stavby zastávky VHD vybudováno zábradlí.

### 3.2.2 Technické parametry

Délka nástupiště byla navržena podle výhledové dopravní technologie a byla projednána na poradách. Vnější nástupiště č.1 u koleje č.1 bude délky 120 m.

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

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 částečně v přímé a částečně v oblouku  $R=461$  m. Vzdálenost nástupní hrany je navržena jednotně pro celou nástupní hranu - 1680 mm od osy koleje.

Směrové poměry - Kolej u nástupiště je v oblouku  $R=600$  m bez převýšení.

Sklonové poměry – niveleta koleje - Kolej č. 1 u nástupní hrany je v celé délce ve stoupání +11,00 ‰.

Staničení začátků a konců nástupišť je vztaženo ke staničení koleje: začátek km 9,612 565 až konec km 9,732 373.

Nástupiště nebudou zastřešeny. Bezbariérový přístup cestujících je zajištěn šikmými chodníky ve sklonu max. do 8,33%.

### 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 předsazenou 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 na nástupišti 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
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> 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.

Obruby kolem nástupiště 100/250/1000 budou kladeny do bet. lože tl. 100 mm s opěrou-beton C20/25. Obruby budou standartně zapuštěny, tak aby bylo umožněno přetékaní vody z plochy nástupiště do terénu.

Poklopy všech šachet umístěných ve zpevněných plochách nástupišť budou provedeny s rámem pravouhlého tvaru umožňujícím zádlažbu betonovou dlažbou shodného typu jako v okolní ploše nástupiště. Pravouhlý 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 trativodní 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).

Poklopy budou kompozitní dle VL Ž8 10.4.

#### 3.2.4 Odvodnění nástupišť

Plocha 1. nástupiště má příčný sklon 2 % ve směru od koleje č. 1. Voda je odvedena volně na terén přes zapuštěnou obrubu, kde volně zasakuje do navržené vsakovací rýhy dl. 60 m od km 9,605 do km 9,665.

V délce 39 m od km 9,660 do km 9,699 v místě přístřešku vzniká úžlabí (terén je spádován směrem k nástupišti) je navržen odvodňovací žlab z polymerbetonu krytý můstovými rošty. Odvedení vody ze žlabu je prostřednictvím vpustí, přípojek a svodného potrubí do vsakovací rýhy. Vsakovací rýha je součástí tohoto SO. Bude provedena v délce 60 m a hl. min. 2,0 m. Výplň vsakovací rýhy bude z kameniva fr. 16/32. Výpočet vsaku je doložen níže:

## Výpočet množství dešťových vod a dimenzování povrchového vsakovacího zařízení dle ČSN 759010

Podzemní vsakovací rýha SO 14-31-01 V1 km 9,645-9,666

$t_e$ min	$h_e$ mm	$V_{e2}$ m <sup>3</sup>
5	18,2	1,67
10	15,0	2,44
15	17,6	2,83
20	19,2	3,05
30	21,4	3,32
40	22,8	3,46
60	24,9	3,62
120	28,6	3,86
240	33,0	3,23
360	35,3	2,44
480	36,9	1,54
600	38,2	0,59
720	39,0	-0,45
1080	41,2	-3,60
1440	42,6	-6,88
2880	53,6	-19,11
4320	60,1	-32,09
		<b>3,66</b>

Popis plochy	Plocha $A(m^2)$	Odtok souč. $\psi (-)$	Reduk. plocha $A_{red}(m^2)$
střechy a přístřešky	10,0	1,0	10,0
koleje	0,0	0,7	0,0
parkovací stání a chodníky (dlažba)	265,0	0,6	159,0
komunikace (asfalt)	0,0	0,9	0,0
zatravněné plochy	0,0	0,1	0,0
svahy	0,0	0,5	0,0
<b>Celkem</b>	<b>275,00</b>		<b>169,00</b>

$k_v$ (koeficient vsaku rostlé zeminy)	0,0000326 m/s
$f$ (součinitel bezpečnosti vsaku)	2
$p$ (periodicita)	0,2
$L$ (délka)	20,0 m
$B$ (šířka)	0,5 m
Vsakovací plocha $A_{vsak} = L \times B$	<b>10,00 m<sup>2</sup></b>

Retenční objem podzemního prostoru  
 $V_{ret} = (h_e / 1000) \times A_{red} - ((1 / f) \times k_v \times A_{vsak}) \times t_e \times 60 =$  **3,7 m<sup>3</sup>**

Vsakovaný odtok  
 $Q_{vsakp} = (1/f) \times k_v \times A_{vsak} =$  **0,000163 m<sup>3</sup>/s**

Doba prázdnění vsakovacího zařízení  
 $T_{pr} = V_{ret} / Q_{vsakp}$  **22 452,8 s = 6,24 h < 72 h VYHOVUJE**

Celkový objem vsakovacího zařízení  
 m (pórovitost=retenční schopnost) **0,3**

$H_w$  (výška) **2 m**  
 $V_w$  (objem) **6,00 m<sup>3</sup> > 3,7 m<sup>3</sup> VYHOVUJE**

Odvodňovací žlaby jsou navrženy z polymerického betonu odolného vůči mrazu a posypovým solím, s třídou zatížení až D400, s pozinkovanou ochranou hrany žlabu. Žlab má průřez tvaru „U“, světlá šířka je 100 mm (stavební šířka 135 mm) a je na spojích opatřen integrovaným EPDM těsněním pro vodotěsné utěsnění spojů (technologie Seal in). Žlab je tvořen tvarovkami se spádem dna a tvarovkami bez spádu dna, které se pokládají směrem k odtokové vpusti (podle kladecího plánu). Žlaby budou opatřeny plastovým můstkovým roštem, s třídou zatížení min. B125 dle EN1433, šedé barvy, aretovaným bezšroubovou aretací.

Žlaby jsou odvodněny systémovou vpustí s kalovým košem a s integrovaným těsněním pro vodotěsné napojení ke kanalizačnímu potrubí DN110/160. Přípojky od vpustí do vsakovací rýhy jsou součástí tohoto SO.

### 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 vodicí linií s funkcí varovného pásu. Tato vodicí 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) 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 prvků z probarvené dlažby 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 hmatného 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 nástupišť

Nástupiště bude ukončeno na straně ke zhlaví svahovými kužely s využitím speciálních nástupištních šikmých prefabrikátů (svahová hrana H-pravá/levá). Na základě závěrů porady 30.8.2023 nejsou navrženy služební schodiště ani nutnost osazení zábradlí za použití svahových kuželů. Svah na konci bude opatřen kamenným pohozem podle VL Ž8.5.

Na straně k zarážedlům bude nástupiště ukončeno rohovým prefabrikátem a doměrkem prefabrikátu. Dále pak pokračuje v šířce 2,0 m přístupový chodník vedený 3 m od osy koleje. V tomto místě dojde k osazení zábradlí.

Na konci kusé koleje č. 1 je umístěno pohyblivé zarážedlo, proto za koncem nástupiště dále pokračuje zídka se zábradlím. Poloha zábradlí odpovídá obrázku 10 Vzorového listu Ž 8.7 (Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupišťích). Za koncem pohyblivého zarážedla na tuto zídku navazuje svahový kužel.

### 3.2.7 Přístup na nástupiště

Napojení nástupiště na okolní chodníky/plochy bude zřízeno celkem na 3 místech.

- a) Na začátku nástupiště v km 9,623 bude zřízen přístup šikmým chodníkem š.2 m, který navazuje na stávající chodníky v obci podél ulice Nádražní.
- b) Uprostřed nástupiště v km 9,697 bude zřízen šikmý chodník š.2 m pro zajištění přístupu do stávající místní komunikace-asfaltové plochy, kde je plánovaná výstavba autobusového zálivu a přilehlých chodníků.
- c) Na konci nástupiště zřízen přístupový chodník délky 20 m kolem dynamických zarážedel, a tímto bude zajištěno napojení na stávající chodník podél místní komunikace na ul. U Sklářny. Šířka chodníku bude 2,0 m mezi obrubami. Poloměry nároží chodníku při napojení budou 1,0 m.

V místě napojení do stávající místní komunikace plochy dojde k opatření varovným pásem šířky 0,4 m z kontrastních reliéfních dlaždic. Šikmé chodníky jsou projektovány s max. sklonem 8,33%.

### 3.2.8 Zábradlí

Zábradlí bude osazeno podél pohyblivého zarážedla na hlavní koleji. Bude použito ocelové zábradlí podle Vzorového listu Ž12 1 – Zábradlí a madla. Typ A svislá výplň. Výška zábradlí bude 1,1 m. Podrobnosti stanoví výkresy Vzorových listů Ž12 1.201 (Přehledný výkres), Ž12 1.202 (Spojení madel) a Ž12 1.203 (Uspořádání zábradlí v rohu). Zábradlí je rozkresleno v samostatné příloze 2.006.

Kotvení zábradlí na zídkách bude provedeno podle výkresu Vzorových listů Ž12 5.201 (Kotvení přes patní desku s prolitím), mimo zídky pak 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 investrovi.

### 3.2.9 Opěrné zídky a palisády

Od km 9,660 do km 9,697 budou zřízeny namísto obrub palisády, vzhledem k mírně svažitému terénu směrem k nástupišti. Celková délka palisád bude 49 m. Je navržena palisáda čtvercového průřezu 150/150/500 kladená do bet. lože tl. 100 mm s opěrou – beton C20/25.

Dále je uvažováno s prefabrikovanou zídkou typ PU3 umístěnou 3 m od osy koleje podél prostoru pohyblivých zarážedel od km 9,732 do km 9,747. Celková délka PU3 zídky bude 15 m. Zídka bude vyspárována cem. maltou a bude kladena do bet. lože tl. 100 mm do betonu C25/30. Kolem zídky bude po celé délce zřízen přístupový chodník š.2 m se zábradlím.

### 3.2.10 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 14-10-01 ŽST Heřmanova Huť, železniční svršek

SO 14-11-01 ŽST Heřmanova Huť, železniční spodek

SO 14-75-01 ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č. 1 a 2 - přístřešky 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 obručků 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 zídkou se zábradlím.

Dále oproti DUR se mírně liší situování přístupových chodníků k nástupišti-tato skutečnost byla projednána se starostou obce Heřmanova Huť a se zástupci investora dne 5.3.2023.

Oproti DUR nejsou navrženy zídky z betonu kolem nástupišť, vzhledem k možnosti svahování terénu bez nároku na stavbu zídek.

#### 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 - Protikoroze 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 Ž8 10 – Povrchy nástupišť
- Vzorový list železničního spodku Ž 10 – Účelové komunikace a dopravní plochy v dopravních a stanovištích ČD
- 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
- SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách

## 11. Příloha TZ – tabulka kubatur

Tabulka kubatur SO 14-12-01 ŽST Heřmanova Hut', nástupiště č.1										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
ZÁČ.	9,613	2,74	4,41	2,94	3,57					
76	9,625	2,74	4,41	2,94	3,57	12,00	32,89	52,92	35,28	42,84
77	9,650	4,52	4,41	0,84	2,10	25,00	90,69	110,25	47,25	70,88
78	9,675	6,83	4,41	2,89	3,36	25,00	141,75	110,25	46,59	68,25
79	9,700	4,31	4,41	0,79	3,78	25,00	139,13	110,25	45,94	89,25
80	9,725	3,78	4,41	0,74	3,62	25,00	101,06	110,25	19,03	92,53
81	9,745	0,74	3,36	0,74	0,74	20,00	45,15	77,70	14,70	43,58
KON.	9,752	0,74	3,36	0,84	0,74	7,00	5,14	23,52	5,51	5,14
							404,5	383,7	175,1	271,2