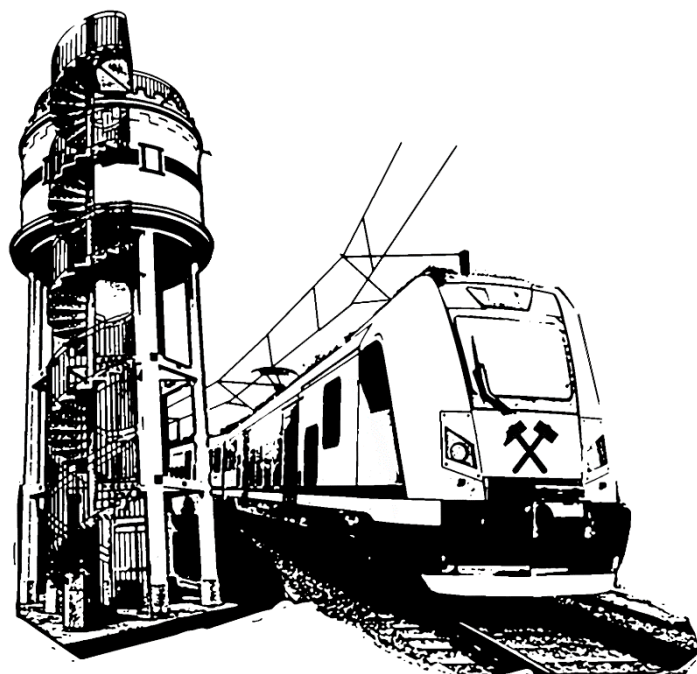


Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: 		Razítka oprávněné osoby:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.8.2025	Definitivní odevzdání	Ing. Pavol Pukluš
Stavebník/Investor:		Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Adresa: Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	
Zhotovitel díla:		SUDOP BRNO, spol. s r.o. Kounicova 26, 602 00 Brno T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Zhotovitel části/objektu:		SUDOP BRNO, spol. s r.o. Kounicova 26, 602 00 Brno T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Hlavní projektant (HIP):		Ing. Jiří Pelc	
Specialista:		Ing. Pavol Pukluš	
Název stavby/akce:	Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť		Označení investora: S631700063 Zakázka: 22067-01
Název části:	Nástupiště		Označení části: D.2.2.4 Označení objektu/komplexu: SO 12-12-01
Název objektu/díle části:	ŽST Přehýšov, nástupiště		
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název díle části přílohy:	-		1. 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Monika Jemelíková	Ing. Monika Jemelíková	-	PDPS
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Plzeňský	viz. příloha A.	viz. příloha A.	31.8.2025
Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:
S 6 3 1 7 0 0 0 6 3	- P D P S	- D 2 2 4 -	- S 0 1 2 1 2 0 1 -
Podoblast:	Příloha:	Revize:	
- 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:

Únor 2025

Obsah

1.	Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení	4
2.	Seznam vstupních podkladů	6
3.	Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů	6
3.1	Stávající stav	7
3.2	Nový stav	7
3.3	Technické parametry	7
3.4	Konstrukce nástupišť	8
3.5	Přístup na nástupiště	10
3.6	Odvodnění nástupišť a chodníků	11
3.7	Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích	11
3.8	Ukončení nástupišť	12
3.9	Zábradlí	13
3.10	Mobiliář	13
4.	Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů	13
5.	Návaznost na ostatní objekty, související stavby	13
6.	Stavebně montážní postupy výstavby	15
7.	Výpočty a posouzení návrhu technického řešení	15
8.	Vazba na předchozí stupně dokumentace	15
9.	Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace	16
10.	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	16
11.	Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání	17
12.	Požadavky na BOZP	17
13.	Závěry	18

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 12-12-01 ŽST Přehýšov, nástupiště
Charakter dílčí části: Změna dokončené stavby
Trvalá

Katastrální území, pozemky:
k.ú. Hněvnice: 765, 707
k.ú. Přehýšov: 4810/1, 4813, 4814, 4815, 4818, 4821

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. Petr Rotschein
ČKAIT, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby
č. 1003431

Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS): Ing. Monika Jemelíková

Zpracovatel přílohy dílčí části (SO/PS): Ing. Monika Jemelíková

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

ŽST Přehýšov 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 dvou nových vnějších nástupišť v km 7,300 a zrušení původní zast. Přehýšov v km 6,550 (podle nového staničení). Výstavba nových nástupišť bude umožňovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a dosažení normových parametrů nástupišť.

3.1 Stávající stav

V zast. Přehýšov je zřízeno vnější nástupiště s délkou nástupní hrany 50m. Výška nástupní hrany nad niveletou TK je cca 160 mm. Přístup na nástupiště je úroňový z přilehlé polní cesty. 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.

3.2 Nový stav

V nově navržené stanici ŽST Přehýšov jsou dvě nová vnější nástupiště délky 90m, šířky 3m, u koleje č. 1 (nástupiště č. 1) a č. 3 (nástupiště č. 2). Výška nástupní hrany je 550 mm nad TK. Vzdálenost hrany od osy koleje je v celé délce nástupiště 1670mm. Hrany nástupišť jsou u kolejí v přímé. V místě přístřešků je nástupiště rozšířeno.

Nástupištní hrany budou zřízeny z nástupištních prefabrikátů typu L (H) s předsunutou nástupní hranou. Plocha nástupišť bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby z velkoformátových desek s VL a VP doplněna dlažbou o rozměrech 200x200 mm tloušťky 60 mm. Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou navrženy z betonových prvků z polymerbetonu a vizuální značení pruhem žluté barvy z probarveného materiálu. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Nástupiště jsou vyspádovaná ve směru od koleje se sklonem 2 %.

Nástupiště jsou na obou koncích ukončeny svahovými prefabrikáty.

3.3 Technické parametry

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

- | | | |
|---------------|---------------|---|
| 1. nástupiště | u koleje č. 1 | délka nástupiště 90m (s rezervou na 120m) |
| 2. nástupiště | u koleje č. 3 | délka nástupiště 90m (s rezervou na 120m) |

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

- | | | |
|---------------|--------|-----------------|
| 1. nástupiště | vnější | základní 3,00 m |
| 2. nástupiště | vnější | základní 3,00 m |

Vzdálenosti hran nástupišť od osy koleje byly stanoveny dle ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. Podle této normy je u nástupišť 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 hrany č. 1 i č. 2 jsou v přímé, vzdálenost nástupních hran je 1670 mm od osy koleje.

Směrové poměry – koleje jsou na celé délce nástupišť v přímé

Sklonové poměry – sklon nivelety v délce nástupiště je ve sklonu 13,34 ‰ (klesá ve směru staničení) a je shodná jak pro nástupiště u koleje č. 1 i č. 3.

Staničení začátků a konců nástupišť

je vztaženo ke staničení koleje č. 1:

		začátek	konec
1. nástupiště	(kolej č. 1)	km 7,272 867	km 7,362 867
2. nástupiště	(kolej č. 3)	km 7,247 867	km 7,337 867

Zastřešení nástupišť

Na nástupišti č. 1 je přístřešek pro cestující navržený v oblasti u přístupového chodníku, na nástupišti č. 2 je přístřešek pro cestující situován přibližně uprostřed nástupiště v rámci SO 12-75-04. Součástí přístřešků je piktogram zákaz kouření a elektronický panel pro informaci cestujících, který řeší PS 12-02-60 ŽST Přehýšov, informační zařízení.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště je zajištěn přístupovými chodníky 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 na každém nástupišti S1 –S10 jsou obsahem SO 12-86-01 ŽST Přehýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení.

Rozhlas pro cestující je obsahem PS 12-02-23 ŽST Přehýšov, rozhlasové zařízení. Reproductory jsou umístěny na osvětlovacích stožárech S3 až S10.

Na stožáru S3, S4, S7 a S8 jsou kamery, které řeší PS 12-02-41 ŽST Přehýšov, kamerové zařízení.

Orientační systém pro cestující řeší SO 12-77-01 ŽST Přehýšov, orientační systém. Obsahem je šest cedulí – s názvem stanice, dvě umístěné na přístřešcích, čtyři před a za stanicí - dvě cedule se směry jízdy vlaků umístěna na dvou sloupcích vedle přístřešků - čtyři piktogramy zákaz vstupu umístěny na sloupcích na obou koncích nástupišť – čtyři piktogramy se značením kolejí, osazeny na sloupcích osvětlení – cedule se směrem na nástupiště – dvě cedule se směrem východu z nástupišť.

3.4 Konstrukce nástupišť

Nástupištní hrany budou zřízeny 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.

Prefabrikáty mají na rubové straně zabudovány úchyty pro manipulaci a pokládku. Jednotlivé bloky jsou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které

jsou zašroubovány do ocelových vložek (hmoždinek) s vnitřním závitem M 16. Tyto vložky jsou zabetonovány na rubové straně v horní části svislé rubové plochy.

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. 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 štěrkodrti 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. Navázání na stávající drážní těleso bude provedeno pomocí svahových stupňů max. výšky 0.75m. Příčný sklon svahových stupňů je navržený 2% a svahové stupně budou zřízeny v rovině rovnoběžné s niveletou koleje. Mezi jednotlivými svahovými stupni bude ponechán stávající svah na šířku 0.50m. Plocha pod novým tělesem včetně žel. náspu bude před zahájením prací odhumusována v tl. 0.15m. Svahy nového náspu budou ve sklonu 1:1.75 začínat 1m od obrubníku. Svahy budou ohumusovány v tl. 150 mm a osety protierozní směsí. Míra zhutnění bude minimálně ID = 0,75, případně 100 % PS. Zhotovitel dopracuje příslušný technologický postup pro zásypy a násypy. TP bude schválen zástupci investora, budoucího správce a projektantem.

Svahy nového zemního tělesa budou osazeny nízko vzrůstovými keři.

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 o rozměrech 200 x 200 mm tloušťky 60 mm. 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 velkoformátová (popřípadě 200 x 200 mm); ČSN 73 61 31	60	mm
lože – drobné drcené kamenivo fr. 4/8 ; ČSN 73 6131	40	mm
štěrkodrt' ŠDA 0/32; ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	min. 200	mm
celkem	min. 300	mm

Je možné použití velkoformátových desek s maticí 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 nástupiště z betonových velkoformátových dlaždic doplněná dlažbou o rozměrech 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 kompozitní dle VL Ž8 10.4 a budou mít pravoúhlý tvar 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 (nástupiště). Zatížitelnost musí odpovídat minimální třídě zatížení „B“ 125 kN. Podrobnosti stanoví výkresy Vzorových Listů Ž8 10.1.

3.5 Přístup na nástupiště

Konstrukce chodníků jsou bezbariérové s krytem z betonové dlažby 200x200mm v šedé barvě skladby (typ a skladba chodníku musí být totožná s nově vybudovaným navazujícím chodníkem od firmy Prologis):

betonová dlažba, dle ČSN 73 6131, TP 170	60	mm
drcené kamenivo fr.4/8	40	mm
drcené kamenivo 4/16	150	mm
celkem	250	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 min. 60 mm a tvoří přirozenou vodicí 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 3.7

Přístupové chodníky ve stanici lze rozdělit následovně:

Přístup od firmy Prologis na nástupiště u koleje č. 3

Přístup podchodem na nástupiště u koleje č. 1

Spojovací chodník k technologické budově

Přístup od firmy Prologis na nástupiště u koleje č. 3

Přístup na nástupiště u koleje č. 3 vede kolem firmy Prologis vedle koleje č. 3. Chodník bude v podélném sklonu do 8,0 %, příčném sklonu 1-2% (podle kombinace s podélným sklonem, viz. řezy a půdorys) od koleje, šířky 2,0 m v horní části a 2,5 m ve spodní části kolem opěrné zdi. Chodník bude ohraničen obrubníky do bet. lože. Na straně u koleje bude obrubník převýšený oproti dlažbě o min. 60 mm. Na opačné straně bude obrubník v úrovni dlažby pro zajištění odtoku povrchové vody na terén. Svah ve sklonu 1:1,5 bude ve vzdálenosti 1m od hrany obrubníku. V nejužší části mezi opěrnou zdí (SO 12-23-01) a parkovištěm firmy Prologis bude svah zpevněn palisádou se zábradlím.

Přístup podchodem na nástupiště u koleje č. 1

Přístup na nástupiště č. 1 je podchodem pod koleji v km 7,408 (SO 12-20-01). Chodník bude v podélném sklonu do 8,33 %, příčném sklonu 1 % od koleje a šířky 2 m. Před zastřešeným vstupem do podchodu je navržena mezipodesta ve sklonu 2%, kde se napojuje chodník k technologické budově. Na straně u koleje bude obrubník převýšený oproti dlažbě o min. 60 mm. Na opačné straně bude obrubník v úrovni dlažby pro zajištění odtoku povrchové vody do zpevněného příkopu. Svah ve sklonu 1:1,5 bude ve vzdálenosti 1m od hrany obrubníku.

Spojovací chodník k technologické budově

Chodník spojuje přístup k nástupišti u koleje č. 1 a komunikaci (SO 11-50-06), která vede k technologické budově. Chodník bude šířky 2m s příčným sklonem 2 %. Pod chodníkem povede potrubí DN600, které bude převádět vodu z příkopu (SO 12-11-01).

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 plocha k přístupovému chodníku pokračuje ve sklonu 2 % směrem od koleje do zpevněného příkopu zřizovaného v rámci železničního spodku nebo na přilehlý terén. Na mezipodestě před vstupem do podchodu je v úžlabí zřízen příčný žlábek šířky 135mm, který bude uložen dle manuálu konkrétního výrobce (předpoklad do betonového lože). Vyústěný bude na odlážděnou plochu tekoucí do příkopu TZZ5.

3.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupišťích

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 nástupišť 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 **betonu** tloušťky 60 mm šedé barvy (barva betonové dlažby), Vizualní značení pruhem žluté barvy **RAL 1003**. 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 a zpevněné plochy od šikmého 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** 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 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 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 podchodu bude opatřen kamenným pohozem podle VL Ž8.5. Druhý konec nástupiště bude zatravněn.

Konce nástupišť bude opatřen 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 je součástí SO 12-77-01).

3.9 Zábradlí

Na dotčeném nástupišti nebude podle Vzorového listu Ž12 zřízeno zábradlí (kategorie stanice E).

Zábradlí bude osazeno pouze na přístupovém chodníku na palisádě u parkoviště na přírubu ve výšce 1100mm nad povrchem pochozí plochy.

Betonová palisáda bude výšky 2m z toho bude min. 1/3 výšky ukotvena do betonového základu C20/25 XC2. Palisáda bude 0,1m nad pochozí hranou chodníku. Přesný typ a technologie bude zpracována zhotovitelem.

Zábradlí bude použito ocelové 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).

Kotvení zábradlí na palisádě bude provedeno podle výkresu Vzorových listů Ž12.5.201 (Kotvení přes patní desku s prolitím) upraveno na umístění na palisádě. Viz. výkres 2,061 Výkres zábradlí.

Barva zábradlí je navržena dle stupnice RAL 7016 (antracitová šedá). Konečné rozhodnutí je na investorovi.

Plot, který se nyní nachází v místě nově navrženého chodníku, bude odsunut dále od koleje (zrušen a znova zřízen v nové poloze). Plot se bude nacházet ve vzdálenosti 1 m od hrany obrubníku. Nově navržený plot je součástí stavby SO 12-79-04 ŽST Přehýšov, drobná architektura.

3.10 Mobiliář

Mobiliář je navržený v rámci SO 12-79-04 ŽST Přehýšov, 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.

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

PS 12-01-12	ŽST Přehýšov, SZZ
PS 00-01-51	Nýřany - Heřmanova Huť, DOZ
PS 00-01-71	Nýřany - Heřmanova Huť, zařízení ETCS
PS 12-02-10	ŽST Přehýšov, místní kabelizace
PS 12-02-23	ŽST Přehýšov, rozhlasové zařízení
PS 00-02-30	Nýřany - Heřmanova Huť, zapojovače
PS 12-02-40	ŽST Přehýšov, PZTS
PS 12-02-41	ŽST Přehýšov, kamerové zařízení
PS 00-02-50	Nýřany - Heřmanova Huť, TK + HDPE
PS 00-02-51	Nýřany - Heřmanova Huť, TOK + DOK
PS 12-02-60	ŽST Přehýšov, informační zařízení
PS 12-02-70	ŽST Přehýšov, vnitřní sdělovací zařízení
PS 00-02-80	Nýřany - Heřmanova Huť, přenosový systém
PS 00-02-90	Nýřany - Heřmanova Huť, GSM-R
PS 00-02-91	Nýřany - Heřmanova Huť, MRS
PS 12-03-11	ŽST Přehýšov, DŘT
PS 12-03-51	ŽST Přehýšov, trafostanice 22/0,4kV
PS 12-03-52	ŽST Přehýšov, trafostanice 25//0,46/0,4kV pro EOv a ZZ
PS 12-03-71	ŽST Přehýšov, rozvodna nn
SO 12-10-01	ŽST Přehýšov, železniční svršek
SO 12-11-01	ŽST Přehýšov, železniční spodek
SO 00-99-01	Výstroj a značení trati
SO 12-20-01	Železniční most v km 7,408 – podchod
SO 12-21-04	Železniční propustek v ev. km 7,310 (nový km 7,372) – zrušení
SO 12-23-01	Opěrná zeď v km 7,362 - 7,404
SO 11-30-01	Ochrana slaboproudého vedení
SO 11-30-10	Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 7,497
SO 00-31-01	Ochrana kanalizace
SO 00-32-01	Ochrana vodovodu
SO 00-33-01	Ochrana plynovodu
SO 11-50-06	Náhradní komunikace za zrušený přejezd P655
SO 12-72-01	ŽST Přehýšov, technologická budova
SO 12-75-04	ŽST Přehýšov, dvojice přístřešků pro cestující
SO 12-75-04	ŽST Přehýšov, zastřešení podchodu

SO 12-77-01	ŽST Přehýšov, orientační systém
SO 12-79-04	ŽST Přehýšov, drobná architektura
SO 00-81-01	Nýřany - Heřmanova Huť, trakční vedení
SO 11-81-01	Nýřany - Heřmanova Huť, připojení SpS na TV
SO 11-81-02	Nýřany - Heřmanova Huť, protidotykové zábrany na dálničním nadjezdu
SO 12-81-01	ŽST Přehýšov, napájení EOv z TV
SO 12-84-01	ŽST Přehýšov, elektrický ohřev výhybek
SO 12-86-01	ŽST Přehýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 12-86-02	ŽST Přehýšov, DOÚO
SO 12-86-03	ŽST Přehýšov, přípojka 22kV
SO 00-87-01	Nýřany - Heřmanova Huť, ukolejnění
SO 12-88-01	ŽST Přehýšov, uzemnění TB
SO 12-88-02	ŽST Přehýšov, uzemnění trafostanice 25//0,46/0,4kV pro EOv a ZZ
SO 00-92-01	Nýřany - Heřmanova Huť, náhradní výsadby a vegetační úpravy - kácení
SO 00-96-01	Nýřany - Heřmanova Huť, náhradní výsadby a vegetační úpravy - náhradní výsadby

6. Stavebně montážní postupy výstavby

Stavební postupy jsou součástí samostatné části B.8. Během stavby je třeba počítat s dobou konsolidace nového násypového tělesa před samotnou instalací nástupišť. Proto je nutné násypy a přísypy provést co nejdříve po zahájení stavby. Hydraulické zlepšování vrstev násypu konsolidací výrazně omezí a zkrátí.

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. Půdorysná poloha nástupiště je posunuta do nové polohy, ze zast. Přehýšov vznikla nová stanice ŽST Přehýšov se dvěma vnějšími nástupišti délky 90 m s rezervou na 120 m s přístupovými chodníky, z nichž jeden vede nově vzniklým podchodem.

9. Požadavky do dalšího stádia prípravy 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 - 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 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 Přejít mezi nosnými konstrukcemi. Přejít mezi nosnou konstrukcí a opěrou. Přejít 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

Vliv stavby na životní prostředí je součástí samostatné části B.6.

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.8.5 BOZP.

13. Závěry

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 stavebních objektů *SO 12-12-01 ŽST Přehýšov, nástupiště* bylo projednáno s investorem a jeho odbornými složkami na poradách 30.8.2023, 19.1.2024, 27.2.2024 a 7.3.2024. Záznamy z porad jsou v části dokumentace Dokladová část.