Jiná ověření:	Paré:
Orientační schéma:	Razítko oprávněné osoby: Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	6.11.2025	PDPS se zapracovanými připomínkami	Ing. Dominik Mojžíšek
P01	3.6.2025	PDPS k připomínkovému řízení	Ing. Dominik Mojžíšek

Stavebník/Investor:	**Správa železnic, státní organizace**
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zástupce investora:	**Stavební správa východ**
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc

SPRÁVA ŽELEZNIC

Zhotovitel díla:	**Společnost HRATÝN**
Účastník společnosti:	**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**
Adresa:	Legionářská 1085/8 , 779 00 Olomouc
Kontakt:	T: +420 585 570 444, E: moravia@moravia.cz
Účastník společnosti:	**Valbek, spol. s r.o.**
Adresa:	V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10
Kontakt:	T: +420 221 592 050, E: info@valbek.cz
Účastník společnosti:	**Valbek SK, spol. s r.o.**
Adresa:	Pribinova 4 (EUROVEA), 811 09 Bratislava
Kontakt:	T: +421 244 643 077, E: info@valbek.sk

MCO MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Valbek

Zhotovitel části/objektu:	**EXprojekt s.r.o.**
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno
Kontakt:	T: +420 533 312 000, E: info@exprojekt.cz

Hlavní projektant (HIP): **Ing. Pavel Kučera** Specialista: **Ing. Michal Kasaj**

Název stavby/akce:	**Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)**		Označení investora: **S621600048** Zakázka: **23-053-233-SR**
Název části:	Nástupiště		Označení části: **D.2.1.2**
Název objektu/dílčí části:	**Zast. Petrovice nad Orlicí, nástupiště**		Označení objektu/komplexu: **SO 32-12-01**
Název přílohy: Název dílčí části přílohy:	Technická zpráva –		Číslo přílohy (typ/pořadí): **1. 001**
Odpovědný projektant: Ing. Dominik Mojžíšek	Zpracovatel přílohy: Ing. Šimon Hrdlička	Měřítko: – Formáty: 11 x A4	Stupeň dokumentace: **PDPS**
Kraj: Královéhradecký	Katastrální území: viz textová část	TUDU: viz textová část	Smluvní datum zpracování: **6.11.2025**

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S621600048	_PDPS	__D212	_SO32120 1	___	_1_001	_001

STAVBA: **Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)**

OBJEKT: **SO 32-12-01 Zast. Petrovice nad Orlicí, nástupiště**

STUPEŇ: **PDPS**

Technická zpráva

OBSAH:

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU/Ů A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ: ... 4

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 Základní koncepce ... 6
3.2.2 Technické parametry ... 6
3.2.3 Demolice stávajícího nástupiště ... 7
3.2.4 Konstrukce nástupiště ... 7
3.2.5 Varovné, signální pásy a vodící linie na nástupištích ... 8
3.2.6 Odvodnění nástupišť ... 9
3.2.7 Ukončení nástupišť ... 9
3.2.8 Poklopy na nástupištích ... 9
3.2.9 Orientační systém ... 9
3.2.10 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 ... 9

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 POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ ... 10

12 POŽADAVKY NA BOZP ... 10

1 Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení:

Údaje o stavbě a objektu

Název stavby:	**Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)**
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby
Dílčí část – objekt (PS/SO):	SO 32-12-01 Zast. Petrovice nad Orlicí, nástupiště
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby trvalá
Katastrální území, pozemky:	Petrovice nad Orlicí [720135]
Místo stavby dílčí části:	*Od km – do km: km 46,7 – km 46,9*
Trať podle Prohlášení o dráze:	562 Choceň – Velký Osek, celostátní trať, součástí sítě TEN-T
Traťový úsek TU:	1302 Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Miedzylesie (PKP) (mimo)
Definiční úsek DU:	16 Třebechovice p/O – Týniště n/Orlicí
Kategorie dráhy:	celostátní
Kategorie trati podle TSI:	osobní P3 / nákladní F1

Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc
Odpovědní zaměstnanci:	ve věcech technických: pí Jitka Hubatková, hlavní inženýr stavby ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla:	**Společnost HRATÝN** MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Legionářská 1085/8 , 779 00 Olomouc IČ: 64610357 DIČ: CZ64610357 Jednající: Ing. Václav Kratochvíl, předseda představenstva
Zhotovitel dílčí části dokumentace:	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno IČO: 292 85 801
Hlavní projektant (HIP):	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Legionářská 1085/8 , 779 00 Olomouc IČO: 646 10 357 Hlavní projektant (HIP): Ing. Pavel Kučera Číslo ČKAIT: 1201149 Obor autorizace: ID00 – dopravní stavby

Odpovědný projektant dílčí části (PS/SO):	EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 292 85 801 *Odpovědný projektant PS/SO:* Ing. Dominik Mojžíšek, 1007348, ID00 – Dopravní stavby
Zpracovatel přílohy dílčí části (PS/SO):	EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 292 85 801 *Zpracovatel přílohy:* Ing. Šimon Hrdlička

Údaje o nabyvatelovi PS/SO

Vlastník/správce:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 Správa tratí Hradec Králové Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259 501 01 Hradec Králové

2 Seznam vstupních podkladů

- ZTP stavby
- Katastrální mapa
- Dokumentace DUSL: Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)
- Prohlídky staveniště, fotodokumentace
- Platné obecně závazné právní předpisy, normy, zákony a vyhlášky
- Geodetické zaměření
- Katastrální mapy
- Zákresy průběhů stávajících sítí

3 Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů

3.1 Stávající stav

V zastávce Petrovice nad Orlicí se nachází jedno nástupiště délky 153 m. Nástupiště je tvořeno konstrukcí typu Tischer. Nástupiště je zakončeno na jedné straně přístupovým chodníkem a na druhé straně svahem. Zpevněná plocha je z části tvořena betonovými panely a z části betonovou dlažbou. Přístup cestujících na nástupiště je řešen rovnoběžným chodníkem s kolejí od přilehlého železničního přejezdu P4022.

Dále je před přejezdem pozůstatek nástupiště dlouhý 65 m. Nástupní hrana je tvořena bloky typu Tischer, plocha není zpevněná. V ploše jsou betonové šachty.

3.2 Nový stav

3.2.1 Základní koncepce

Je navržena demolice stávajícího nástupiště, včetně přilehlé budovy SŽ, orientačního systému, osvětlení, rozhlasu. Nově budou v zastávce dvě nástupiště a budou se nacházet před přejezdem ve směru staničení. Délka nástupišť bude prodloužena na 170 m. Konstrukce nástupiště bude tvořena prefabrikáty typu L se zalomenou konzolovou deskou. Nově jsou navrženy povrchové a hmatové úpravy pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Na nástupištích osazeny nové přístřešky pro cestující (SO32-75-01). Bezbariérovost nástupiště bude zajištěna přístupem přes přilehlý železniční přejezd P2419, který je také předmětem stavby (SO 32-13-01) a bude zabezpečený světelnou signalizací se závorami. Dále bude instalován nový orientační systém pro cestující (SO 32-77-01).

V zastávce budou nově tato nástupiště:

- vnější nástupiště u koleje č. 1 (délka 170 m) – 1. nástupiště (hrana 1),
- vnější nástupiště u koleje č. 2 (délka 170 m) – 2. nástupiště (hrana 2).

Budou očíslovány hrany nástupišť (nikoliv nástupiště jako celek). Pro lepší orientaci cestujících se hrana nástupiště označuje na orientačních tabulích jako kolej. Hrany nástupišť (koleje) se označují vzestupně souvislou číselnou řadou počínaje číslem 1.

Stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy a tedy v ochranném pásmu dráhy.

3.2.2 Technické parametry

Délka nástupišť byla navržena podle výhledové dopravní technologie v souladu se schválenou přípravnou dokumentací:

1. nástupiště	u koleje č. 1	170 m
2. nástupiště	u koleje č. 2	170 m

Šířka nástupiště je navržena s ohledem na množství cestujících:

1. nástupiště	vnější:	2,60 m
2. nástupiště	vnější:	2,60 m

Všechny konstrukce (překážky) na nástupištích jsou vzdáleny minimálně 2,40 m od nástupní hrany.

Vzdálenosti hran nástupiště od osy koleje byly stanoveny dle ČSN 73 4959:

u nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u koleje v přímé je vzdálenost nástupní hrany od osy koleje L = 1 670 mm.

Sklonové poměry

	kolej č. 1 a č. 2	0,00 ‰

Staničení začátku a konce nástupišť

	začátek	konec
1. a 2. nástupiště	km 46,691 811	km 46,861 811

Zastřešení nástupišť

Nástupiště nejsou plošně zastřešena, na obou nástupištích je umístěn vždy jeden nástupištní přístřešek viz. SO 32-72-01.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště je z čel nástupišť v návaznosti na okolní zpevněné plochy, nové chodníky. Parametry přístupových chodníků splňují potřeby pro užívání osob se sníženou schopností pohybu – maximální sklon 8,3 % a navržená šířka 1,8 m.

Přípustné odchylky od projektovaných hodnot jsou uvedeny v TKP a ČSN 73 6360-2.

3.2.3 Demolice stávajícího nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu budou demolována stávající nástupiště včetně zpevněné plochy a zábradlí. Ve stávajícím stavu se zde nachází nástupiště délky 153 m (za přejezdem) a pozůstatek nástupiště délky 65 m (před přejezdem). Konstrukce nástupiště délky 153 m je typu Tischer Zpevněná plocha je tvořena betonovými panely o rozměrech a betonovou dlažbou. Pozůstatky nástupiště délky 65 m jsou tvořeny konstrukcí typu Tischer. Plocha není zpevněná a nachází se v ní betonové šachty.

V rámci objektu budou odstraněny veškeré betonové konstrukce nástupišť včetně zpevněných ploch. Budou také odstraněny betonové šachty v ploše nástupiště. Dále bude odstraněno zábradlí, které se nachází jak před tak za přejezdem.

3.2.4 Konstrukce nástupiště

Stávající nástupiště budou odstraněna a budou vystavěna nová nástupiště kompletně z nového materiálu. Zpevněné plochy nástupiště budou tvořeny z betonové dlažby o rozměrech 200 x 200 mm tloušťky 60 mm bez sražených hran. Zadní hrana nástupiště je tvořena obrubníkem šířky 0,1 m. Příčný sklon nástupiště je navržen 2 % směrem od osy koleje. Nástupiště budou ukončena na jedné straně šikmým přístupovým chodníkem pro cestující a na druhé straně svahem.

Nástupištní hrana bude sestávat z L prefabrikátů výšky 1,3 m a konzolových nástupištních desek zalomených KDL délky 1,6 m s rektifikací, doplněné o konzolové desky *KDL pravé, levé* v místech varovných pásů a *KDL signální* v místě signálních pásů. Konzolové desky jsou uloženy na L prefabrikátu přes lepené pryžové podložky. Desky budu mít z výroby vodící linii a probarvený varovný pás šířky 0,2 m. Pod L prefabrikáty bude zřízen základ z betonu C30/37 – XC4, XF3, ve kterém budou max. po 1 m vloženy neperforované HDPE trubky ve sklonu min. 5 %.

Základ nástupiště u koleje č. 1:

Šířka základu bude 1,2 m. Výška základu bude 0,5 m. Dno trubky u vtoku bude ve výšce 0,20 m a dno trubky na výtoku bude 0,13 m, měřeno vždy od spodního povrchu základu. Základ bude betonován na podkladním betonu C12/15 tl. 0,1 m.

Základ nástupiště u koleje č. 2:

Šířka základu bude 1,2 m. Výška základu u koleje bude proměnná, minimální však 0,35 m. Odvodňovací trubky budou kladeny na vrstvu zlepšení, která bude protažena pod základ prefabrikátu. Základ bude po délce dilatován po max. 10 m.

L prefabrikát bude pomocí klínků umístěn do požadované polohy a zafixován bude pomocí cementové malty MC10 tl. 0,01 m alternativně pomocí samozhutňujícího betonu C20/25nXF3, tl. min. 0,05 m. Detaily vtoku a výtoku trubních prostupů základem budou řešeny dle VL Ž8.4.3. V případě použití L prefabrikátů, které je nutno dle výrobce opatřit hydroizolačním nátěrem, budou tyto prefabrikáty opatřeny hydroizolačním nátěrem splňující požadavky výrobce prefabrikátů.

Zadní hrana nástupiště bude tvořena betonovými obrubníky šířky 0,1 m do betonu C16/20nXF1 tl. min. 0,1 m.

Rozsah užití jednotlivých typů konzolových desek je patrný z výkresové dokumentace.

Řešení varovných a signálních pásů je patrné z výkresové dokumentace a je v souladu s ČSN 73 4959 a Vzorovým listem Ž 8.7 *Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích*, kde jsou uvedeny podrobnosti.

Plocha nástupiště mimo prefabrikáty je zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby tloušťky 60 mm bez zkosených hran o půdorysných rozměrech 200x200mm:

Skladba zpevněné plochy nástupiště:

betonová dlažba, rozměr 200x200 mm		60 mm	ČSN 73 6131, TP170
vyplnění spár kamenivem fr. 0 – 2 mm			
lože z drobného drceného kameniva fr. 2 – 5 mm		40 mm	ČSN 73 6131, TP170
štěrkodrť A fr. 0/32 mm	min.	250 mm	
celkem		350 mm	

Materiál ŠDA fr. 0/32 mm bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky ČSN 73 6192 s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky s=0,6 mm.

Zásypy budou hutněny po vrstvách tloušťky maximálně 300 mm. Zásyp bude proveden z propustného nenamrzavého a zhutnitelného materiálu – např. ŠD s Cu > 15, Id = 0,95, nebo materiál s obdobnými vlastnostmi vyhovující předpisu SŽ S4. Hodnota sednutí musí být maximálně s = 0,4 mm, dle ČSN 72 1006.

Tvar betonové dlažby je nejvhodnější pravoúhlý (čtvercových rozměrů 200 x 200 mm) s ohledem na návaznost na nástupištní prefabrikáty, varovné a signální pásy, stojky přístřešků a velké množství dalších překážek v ploše nástupiště.

Betonová dlažba je vždy ohraničena pevnou konstrukcí – nástupištní deskou, prefabrikátem nebo chodníkovým betonovým obrubníkem o rozměrech 250 x 100 x 1000 mm v betonovém loži C16/20nXF1 tl. 0,10 m.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či okolí signálního (varovného) pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři 0,400 m (minimálně 0,250 m). Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:

- rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky

bez sražené hrany (prvky se sraženou hranou jsou zde nepřípustné!);

- šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
- počet spar mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks - tj. minimální vzdálenost spár může být 200 mm.
- klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru – tj. takzvaně na střih (ne na vazbu!). (Poznámka: znamená to, že spára mezi prvky nemění směr a probíhá v přímce.)
- jednotlivé prvky musí být pravoúhlé

Povrch pochozích ploch musí být rovinný, pevný, bez výstupků a drážek a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva dlažby musí mít (podle Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398 / 2009 Sb.) následující parametry:

a) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo

b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo

c) úhel kluzu nejméně 10°,

popřípadě ve sklonu pak:

d) součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg α, nebo

e) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg α), nebo

f) úhel kluzu nejméně 10° x (1 + tg α),

α je úhel sklonu ve směru chůze.

Dodatečné ošetření povrchu nástupiště nátěrem nebo (hydrofobní) impregnací se nedoporučuje. Protismykové vlastnosti budou splněny již při dodávce samotné dlažby!

Uvažuje se dále s nástřikem konzolových desek protiskluzovým povrchem v šířce bezpečnostního pásu (0,8m) po celé délce nástupištních hran.

3.2.5 Varovné, signální pásy a vodící linie na nástupištích

Mimoúrovňová nástupiště 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 vnímatelná. Vodicí linie s funkcí varovného pásu je tvořena tvarovkami š. 0,400 m s integrovaným varovným pásem – podélnými drážkami ve tvaru trapézu. Vodící linie bude součástí dodávky konzolové desky lomené od výrobce včetně vizuálního značení žlutou barvou, které bude vytvořeno probarvením betonu – takže dodává výrobce prefabrikátu. Vizuální značení bude při okraji tvarovky, který je blíže osy koleje. Vodicí linie s funkcí varovného pásu je provedena na celou délku nástupiště. Kontrastní optické značení je v celé délce bez přerušení.

Signální pás bude proveden šířky 800 mm z betonové dlažby s reliéfní povrchem (výstupky tvaru kulových úsečí nebo komolých kuželů nebo válců). Barva dlažby signálního pásu bude shodná s barvou zbylé dlažby na nástupišti. Signální pás navazuje na přirozenou vodící linii (vyvýšený obrubník).

Varovné pásy budou zřízeny před vstupem na vozovku a na konci nástupišť. Varovné pásy budou tvořeny z betonové dlažby s reliéfní povrchem (výstupky tvaru kulových úsečí nebo komolých kuželů nebo válců). Barva dlažby varovného pásu na konci nástupiště bude shodná s barvou okolní dlažby. Barva dlažby varovného pásu před vstupem na vozovku bude odlišná od barvy zbylé dlažby na nástupišti. Barva těchto varovných pásů bude kontrastní – antracitová. Šířka varovného pásu bude 400 mm. Mezera mezi varovným pásem a okrajem vozovky bude 400 mm.

Řešení varovných pásů a signálních pásů je rovněž patrné z půdorysu a je v souladu s ČSN 73 4959 (duben 2009), s Vzorovým listem Ž 8.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích a Pokynem GŘ SŽDC „Hmatové úpravy pro osoby se sníženou schopností orientace“ (č.j. 16456/2015-O13), kde jsou uvedeny podrobnosti.

Materiál použitý pro vytvoření vodicí 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 Odvodnění nástupišť

Příčný sklon obou nástupišť je jednostranný 2 % směrem od osy koleje. V obou nástupištích jsou navrženy trativody pro odvodnění železničního spodku. Veškerá srážková voda ze zpevněných povrchů nástupišť je sváděna příčným sklonem nástupišť na terén.

3.2.7 Ukončení nástupišť

Obě nástupiště jsou na koncích ukončena svahem. Šikmé přístupové chodníky na začátku nástupišť slouží jako veřejná přístupová bezbariérová cesta pro cestující. Po obou stranách bude přístupový chodník zakončen svahem bez zábradlí. Druhý konec nástupiště bude ukončen pomocí svahu a bude zde umístěn piktogram „Zákaz vstupu“ na ocelovém sloupku. Konstrukce ukončení odpovídá vzorovým listům VL Ž8 5.1.206 varianta 3 – zatravnění.

3.2.8 Poklopy na nástupištích

V každém nástupišti jsou umístěny 3 poklopy revizních šachet, které zasahují do plochy zpevněné dlažbou. Poklopy budou řešeny výhradně dle VL Ž8 10.4.204. Jedná se o poklop třídy B 125 s vnějšími rozměry 1,190 x 0,790 x 0,1 z kompozitu. Barva poklopu bude sjednocena s barvou okolní dlažby. Poklop je jednosegmentový, uzavíratelný. Rám bude tvořen z oceli S235JR. Je kotvený pomocí chemických kotev do monolitického základu z drátkobetonu. Výplň poklopu je shodná s okolní dlažbou. Veškeré specifikace všech materiálů jsou uvedeny na výkrese VL Ž8 10.

3.2.9 Orientační systém

Orientační systém na nástupištích je řešen v samostatném SO 32-77-01.

3.2.10 Mobiliář

Mobiliář je řešen v samostatném SO 32-79-01.

4 Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů

Nejsou uplatňovány.

5 Návaznost na ostatní objekty, související stavby

Viz část C Koordinační situace.

6 Stavebně montážní postupy výstavby

Po demontáži kolejí a stávajících nástupišť se začne vyhlubovat výkop pro založení nástupišť. Po dokončení výkopu se zřídí štěrkové polštáře ze štěrkodrti a podkladní betony. Následuje vyskládání železobetonových L prefabrikátů a rektifikace do požadované polohy. Po zkontrolování polohy L prefabrikátů následuje podlití samozhutňujícím betonem. Po dostatečném zatvrdnutí betonu se začnou zasypávat prefabrikáty zeminou. Hutnění zeminy bude probíhat po vrstvách maximálně 250 mm. Na nasypanou a zhutněnou zeminu se rozprostře vrstva štěrkodrti frakce 0/32 mm tloušťky 200 mm se zhutněním. Dále se položí betonová dlažba do lože z kameniva frakce 2/5 mm tloušťky 40 mm. Po vydláždění následuje vyplnění spár kamenivem frakce 0/2 mm.

7 Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Nejsou.

8 Vazba na předchozí stupně dokumentace

Bylo navázáno na předchozí stupeň dokumentace ve stupni DUSL.

9 Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace

Zhotovitel si v případě potřeby zajistí dopracování RDS pro dílčí části. To platí také pro dílčí části, u kterých není možné uvádět konkrétní výrobky a na základě vybraných konstrukčních systémů lze zpracovat dokumentaci RDS na náklady zhotovitele.

10 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

Vyhláška č.100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení

Vyhláška č.173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah

Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

SŽDC S3 Železniční svršek

SŽDC S3/2 Bezstyková kolej

SŽ S4 Železniční spodek

Vzorové listy železničního spodku

ČSN 73 0420-1 Přesnost vytyčování staveb – Část 1: Základní požadavky

ČSN 73 0420-1 Přesnost vytyčování staveb – Část 2: Vytyčovací odchylky

ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

ČSN 73 6320 Průjezdné průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

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 přejímka, provoz a údržba

Vzorové listy železničního spodku

TKP staveb státních drah 2000 v aktuálním znění

Předpis SŽDC (ČD) S3/1 Práce na železničním svršku

TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

Směrnice SM011 Dokumentace staveb

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

Popis stavby z hlediska vlivu na životní prostředí je uveden v části dokumentace B.6.

V rámci SO 32-12-01 Zast. Petrovice nad Orlicí, nástupiště budou vznikat následující odpady:

17 01 01 Beton – vybouraný beton ze stávající konstrukce nástupišť v množství 321,30 t

17 05 04 Vytěžené zeminy a horniny – výkopová zemina – výkop pro nové nástupiště v množství 166,80 t

17 04 05 železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje – odstranění stávajícího zábradlí a ostatních kovových konstrukce v množství 0,605 t

12 Požadavky na BOZP

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práce dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády

č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě Bp1 a Op 16, v platném znění .

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích Správy železnic)

ČD 0p16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemních ČD)

Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací
- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- ustanovení § 3 zákona č. 309/2006 Sb.
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
- TKP SŽDC , kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správy železnic
- SŽDC (ČD) S3/1 Práce na železničním svršku

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy vzhledem pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Zpracoval:

V Brně, říjen 2025 Ing. Šimon Hrdlička