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

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	06.11.2025	PDPS se zapracovanými připomínkami	Ing. Jan Lehnert
P01	03.06.2025	PDPS k připomínkovému řízení	Ing. Jan Lehnert

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
Zhotovitel části/objektu:	Valbek SK, spol. s r.o., odštěpný závod
Adresa:	Vinohradská 3217/167, 100 00 Praha 10
Kontakt:	T: +420 221 592 050, E: info@valbek.cz
Hlavní projektant (HIP):	**Ing. Pavel Kučera**
Specialista:	Ing. Matěj Darda

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Valbek

Valbek

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:	**ŽST Hradec Králové - Slezské Předměstí, nástupiště**		Označení objektu/komplexu: **SO 35-12-01**
Název přílohy: Název dílčí části přílohy:	Technická zpráva -		Číslo přílohy (typ/pořadí): **1. 001**
Odpovědný projektant: Ing. Pavol Lipták	Zpracovatel přílohy: Ing. Jan Štětař	Měřítko: - Formáty: -	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:
S 6 2 1 6 0 0 0 4 8	_ P D P S	_ _ D 2 1 2	_ S O 3 5 1 2 0 1	_ _ _	_ 1 _ 0 0 1	_ 0 0 1

Projektová dokumentace pro provádění stavby

"Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)"

SO 35-12-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, nástupiště

O B S A H **S T R A N A**

1. Identifikační údaje ... 3
1.1 Údaje o stavbě ... 3
1.1.1. Název stavby ... 3
1.1.2. Místo stavby ... 3
1.1.3. Předmět dokumentace ... 3
1.2 Údaje o žadateli, objednateli ... 4
1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace ... 4
1.4 Údaje o nabyvateli PS/SO ... 4
2 Seznam vstupních podkladů ... 4
2.1 Přehled vstupních podkladů, předaných objednatelem díla ... 4
2.2 Přehled podkladů doplněných zpracovatelem v úvodu projekt. prací ... 5
3 STÁVAJÍCÍ STAV ... 5
4 NAVRŽENÝ STAV ... 5
4.1 Směrové a výškové vedení ... 6
4.2 Konstrukce nástupiště ... 6
4.3 Přístupy na nástupiště ... 6
4.4 Ukončení nástupiště ... 7
4.5 Nenástupní hrana ... 7
4.6 Povrch nástupiště ... 7
4.7 Odvodnění nástupiště ... 8
4.8 Zábradlí ... 8
4.9 Zastřešení nástupiště ... 8
4.10 Mobiliář ... 9
5 SOUČINNOST S JINÝMI STAVEBNÍMI OBJEKTY ... 9
6 REALIZACE, STAVEBNÍ POSTUPY ... 9
7 VLIVY REALIZACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ... 9
8 VYHODNOCENÍ DOSAŽENÉHO ŘEŠENÍ ... 9

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

1.1.1. Název stavby

Název stavby, díla:	**„Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“**
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce
Odvětví:	Železniční doprava
Kategorie dráhy:	Celostátní dráha
Železniční síť:	Zařazená do evropského železničního systému

1.1.2. Místo stavby

Místo stavby:	železniční trat č. 562 (dle Prohlášení o dráze), Choceň – Velký Osek, celostátní trať, součástí sítě TEN-T železniční trat č. 628 (dle Prohlášení o dráze), Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice, celostátní trať
Kraj:	Královéhradecký
Obce s rozšíř. působností:	Hradec Králové
Stavební úřad:	Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ), Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, 110 00
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12 Praha 1, 110 00
Katastrální území:	647101 Pražské Předměstí, 605581 Blešno, 721204 Plácky, 703371 Nepasice, 726583 Věkoše, 769452 Třebechovice pod Orebem, 726559 Pouchov, 720135 Petrovice nad Orlicí, 646971 Slezské Předměstí, 760765 Svinary, 772429 Týniště nad Orlicí
Katastrální úřad:	Hradec Králové

1.1.3. Předmět dokumentace

Předmětem projektových prací je vypracování dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona stavby „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo. Hlavním cílem stavby „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“ je rekonstrukce a zdvojkolejnění trati, konverze trakční napájecí soustavy z 3 kV stejnosměrné napájecí soustavy na 25 kV 50 Hz střídavé napájecí soustavy a zprovoznění zabezpečovacího systému ETCS L2 s benefity v řešeném úseku. Modernizace traťového úseku vyvolá také demolici nebo úpravu stávajících pozemních objektů, výstavbu nových pozemních objektů, přestavbu stávajících nebo výstavbu nových mostních objektů, úpravu stávajících pozemních komunikací nebo výstavbu přeložek pozemních komunikací a přeložení kolizních inženýrských sítí a oplocení.

Na začátku bude předmětná stavba navázána na stavbu „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, 1. etapa, ŽST Hradec Králové hl. n. “ a na svém konci navázána na stavbu

„Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 3. část“. Místem stavby je rovněž železniční trať Týniště nad Orlicí – Meziměstí (rekonstrukce mostu v km 26,515 včetně navazujících kolejových úprav).

1.2 Údaje o žadateli, objednateli

Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ
IČ:	70994234
DIČ:	CZ70994234
Jednající:	Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek GŘ pro modernizaci dráhy
Kontaktní adresa:	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
Ústř. orgán objednatele:	Ministerstvo dopravy České republiky

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zhotovitel PD:	Společnost „HRATÝN"
Zatupující člen sdružení:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
IČ:	64610357
DIČ:	CZ64610357
Jednající:	Ing. Václav Kratochvíl, předseda představenstva
Kontaktní adresa:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavel Kučera

1.4 Údaje o nabyvateli PS/SO

Nabyvatel:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259 501 01 Hradec Králové

2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1 Přehled vstupních podkladů, předaných objednatelem díla

- *Zvláštní technické podmínky a jejich přílohy*
- *Obchodní podmínky SŽ*

- *Popis stávajícího stavu žel. svršku, spodku, grafikony dopravy, frekvence cestujících atd.*
- *Report mostních objektů*
- *Požadavek na dodržení obecně platných závazných právních předpisů, zákonů a vyhlášek*
- *Požadavek na dodržení základních technických norem*
- *Požadavek na dodržení interních předpisů, směrnic a vzorových listů SŽ*
- *Požadavky na interoperabilitu navrženého řešení*

2.2 Přehled podkladů doplněných zpracovatelem v úvodu projekt. prací

- *Geodetické zaměření lokality, JŽM*
- *Rastrové formáty map velkých měřítek*
- *Katastrální mapy a identifikace vlastníků dotčených pozemků*
- *Územní plány*
- *Geotechnický a stavebně technický průzkum*
- *Zjištění a zákresy průběhů stávajících inženýrských sítí*

3 STÁVAJÍCÍ STAV

V železniční stanici Hradec Králové – Slezské Předměstí jsou dvě úrovňová jednostranná nástupiště umístěná v přímé, kde třetí nástupiště bylo v průběhu projekčních prací demontováno a odtěženo.

Obě nástupiště jsou konstrukce SUDOP a jsou umístěné mezi kolejemi. První nástupiště je mezi kolejemi č. 1 a č. 3, kde osová vzdálenost je cca. 9,40 – 9,50 m, nástupiště je s jednou nástupní hranou výšky nad TK cca. 0,55 m, šířky cca. 2,6 a ukončené nenástupní hranou se zapuštěným chodníkovým obrubníkem a zemním tělesem svahováním ke koleji č. 3, nástupiště je v příčném sklonu cca. 2 %. Druhé nástupiště je mezi kolejemi č. 1 a č. 2, kde osová vzdálenost je cca. 4,85 m, nástupiště je s jednou nástupní hranou výšky nad TK cca. 0,30 m, šířky cca. 1,45 a ukončené nenástupní hranou výšky nad TK cca. 0,18 m, nástupiště je v příčném sklonu cca. 2 %. Délky nástupišť jsou 164 a 200 m.

4 NAVRŽENÝ STAV

V rámci stavby „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“ je v řešené ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, nástupiště navržena demolice stávajících a výstavba nových nástupišť.

Je navrženo jedno ostrovní a jedno vnější nástupiště u hlavních dopravních kolejí č. 1 č. 2 a u předjízdné dopravní koleje č.4 v km 32,087 285 – 32,331 242. Nástupiště jsou uspořádány nevstřícně oproti sobě, a to z důvodu požadavků armády ČR, kdy požadují zanechat manipulační kolej č. 3 s min. užitnou délkou 400 m, což vyvolá směrový posun vnějšího nástupiště, a tudíž tím se docílí nevstřícné umístění nástupišť naproti sobě. Délka nástupišť je 170,0 m s možností budoucího případného prodloužení směrem na Třebechovické zhlaví a to min. na délky 200 m.Šířka vnějšího jednostranného nástupiště je 3,00 m a v místě přístřešku 5,50 m, šířka ostrovního oboustranného nástupiště je 7,7 m, v místech překážek nad i pod 10 m, je šířka nástupiště min.2,4 m. Příčný sklon obou

nástupiště jsou 2 %. Povrch nástupišť je tvořen betonovou dlažbou tl. 80 mm uložené do ložní vrstvy drobného kameniva tl. 40 mm. Podkladní vrstva je tvořena štěrkodrtí fr. 0/32 tl. 200 mm.

Nástupiště bude osvětleno a vybaveno kamerovým a rozhlasovým zařízením, přístřešky dva pro ostrovní nástupiště a jedno pro vnější nástupiště, mobiliářem a orientačním systémem.

4.1 Směrové a výškové vedení

Ostrovní nástupiště je v celé své délce umístěno v přímé úseku. A vnější nástupiště z důvodu zanechání užitné délky manipulační koleje č.3 je posunuto nevstřícně oproti ostrovnímu nástupišti. a to i do části směrového oblouku o poloměru 11 004,75 m, což je poměrně velký poloměr a nebude problém toto nástupiště bezpečně vybudovat. Výška nástupních hran je 550 mm nad TK. Vzdálenost nástupních hran od osy přilehlé koleje je 1670 mm. Koleje jsou ve sklonu 0,9 ‰.

4.2 Konstrukce nástupiště

Konstrukce nástupišť vychází ze vzorového listu Ž8 4.2.201 a Ž8 4.2.202. Nástupiště budou tvořeny z nástupištních bloků s rozšířenou hranou, daná nástupní hrana bude šířky 200 mm. Nástupištní blok bude uložen na vrstvu cementové malty MC10 tl. 10 mm, podkladní beton C12/15, tl. 100 mm. Podkladní beton C12/15, tl. min. 100 mm, který bude zřízen na vrstvě z ŠDa 0/32, tl. 200 mm (s max. „s“ = 0,8 mm).

Prefabrikáty jsou skrze otvory v úložné desce zajišťovány pomocí ocelových trnů průměru 14 mm a délky 600 mm do podkladní vrstvy betonu (otvor průměr 30 mm). Dále je aplikována ochranná vrstva z asfaltových nátěrů proti zemní vlhkosti - 1 x asfaltový penetračně adhezní nátěr (ALP) a 2 x asfaltový nátěr za horka SA12 (ALN), která bude provedena celoplošně na rubové ploše a taktéž na straně u koleje takřka až po horní úroveň kolejového lože. Spáry mezi jednotlivými bloky jsou překrývány asfaltovými pásy šířky min. 100 mm dle technických podmínek výrobce, které zabraňuje vyplavování jemných částic zásypu za rubem zídky vlivem dešťových vod a vzniku poruch poklesem dlažby nástupiště. Spojení sousedních prvků je tvořeno pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které jsou zašroubovány do ocelových vložek s vnitřním závitem M 16.

Maximální hodnota sednutí základové spáry „s“ = 0,8 mm. Nástupištní prefabrikáty budou zasypány zhutněným nenamrzavým materiálem s max. „s“ = 0,7 mm, horní vrstvu bude tvořit propustný zhutnitelný nenamrzavý materiál s plynulou křivkou zrnitosti „s“ = 0,7 mm.

4.3 Přístupy na nástupiště

Přístup na ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a č.4 je zajištěn podchodem (SO 35-20-01). Pro bezbariérový přístup je podchod vybaven přístupovými chodníky s podélným sklonem max. do 8,33 % a přístupovým schodištěm, tento podchod bude v celé své délce zastřešený. Na vnější nástupiště u koleje č.1 bude přístup možný jak z podchodu (SO 35-20-01), tak i ze dvou přístupových chodníků, které je součástí nástupiště a umožňuje přístup od výpravní budovy. Tyto chodníky jsou navrženy v šířce 2,4 m, aby šířkově navazovaly na šířku výstupu z podchodu a s max. podélným sklonem 8,33 % a oba přístupové chodníky jsou navrženy mezi opěrnými zídkami s ocelovým zábradlím s madly výšky 1,1 m. Dále mezi oběma přístupovými chodníky je vložené schodiště délky 6,0 m se čtyřmi schodišťovými stupni o rozměru 150x330x1200 mm, opět po obou stranách lemovány opěrnými zídkami s ocelovým zábradlím a madly. Všechna schodiště budou

opatřeny zdrsněným pásem a žlutým proužkem, tak jak je to uvedeno ve vzorových listech Ž8.7.

4.4 Ukončení nástupiště

Ukončení ostrovního a vnějšího nástupiště je navrženo dle VL Ž8 5.1.201 a Ž8 5.1.209 a to tedy ukončení svahovými prefabrikáty. Ukončení svahovými prefabrikát bude s variantou betonové dlažby o rozměru 200x200 mm, tl. 60 mm s ložem z drobného kameniva fr. 2/5 tl. 30 mm a ŠDa fr. 0/32, tl. 150 mm, max. hodnota sednutí základové spáry „s“ = 0,8 mm. Plochy nástupiště a kolejového lože bude od prostotu mezi svahovými prefabrikáty oddělovat chodníkový betonový obrubník o rozměru 200x100x1000 mm osazený do betonového lože, min. C20/25nXF3.

4.5 Nenástupní hrana

Nenástupní hrana u vnějšího nástupiště u koleje č.1 je tvořena zvýšeným chodníkovým obrubníkem na 60 mm (slouží jako umělá vodící linie) o rozměru 200x100x1000 mm uloženým do betonového lože min. C20/25nXF3, tl. 100 mm, za kterým se bude nacházet lavička šířky 1,0 m sloužící k umístění osvětlení, kamerového systému, rozhlasu atd. Dále v místě podchodu bude opěrná zídka podchodu vytažena 1,1 m nad úroveň nástupištní plochy a v místech přístupových chodníků zde bude umístěná opěrná zídka s ocelovým zábradlím výšky 1,1 m.

4.6 Povrch nástupiště

Povrch nástupiště bude tvořen nástupištním dlažebními deskami opatřenými desénem dlažby a vodící linií (pro nevidomé a slabozraké) s funkcí varovného pásu (VLsVP) tl. 80 mm. Kontrastní optické značení v šířce 150 mm bude provedeno žlutou barvou (odstín RAL 1003 nebo RAL 1023), a to na části vodicí linii bližší k nástupní hraně. Tyto desky musejí být opatřeny bezpečnostním protiskluzným nátěrem, nebo nástřikem v rozsahu bezpečnostního pásu š. 0,8m. Rozmístění prvků vodících a varovných linií je patrné ze situace nástupiště. Varovné a signální pásy musejí být stejné barvy jako je okolní dlažba a zároveň optické značení musí splňovat požadavky smykového součinitele tření (protismyková úprava). Prostor mezi nástupištními dlažebními deskami a konstrukcí nenástupní hrany bude vyplněn betonovou dlažbou 200 x 200 tl. 80 mm. Ve vzdálenosti 400 mm od VLsVP, signálního a varovného pásu bude použita dlažba bez sražených hran. Dlažba bude pokládána a hutněna v souladu s manuálem výrobce, s přihlédnutím k nutnému nadvýšení vzhledem k dohutnění a sedání konstrukce. Jako spárovací materiál bude použito těžené, čisté, křemičité kamenivo fr. 0/2 bez jílových podílů s cementem v poměru 50:50 (nebo dle doporučení výrobce). Deska i dlažba budou osazeny do lože z drobného kameniva fr. 2/5 tl. 40 mm pod níž bude vrstva štěrkodrti fr. 0/32 tl. 200 mm. Nástupiště budou odvodněna příčným sklonem 2,0 % směrem ke koleji. Součinitel smykového tření povrchu nástupišť musí mít hodnotu min. μ=0,6. Pro povrch pochozích ploch bude užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 09.15.08.

Signální i varovné pásy budou tvořené betonovou dlažbou 200x100 mm, tl. 80 mm, s reliéfní úpravou. Na nástupištích samotných budou v barvě okolní dlažby.

Varovné pásy š. 400 mm budou umístěny na koncích nástupišť před ukončením pomocí svahových prefabrikátů.

Signální pásy š. 800 mm jsou navrženy u výstupů z podchodu, před přístřešky na nástupištích, přístupů z chodníků. Varovné a signální pásy jsou navrženy dle VL Ž8.7.

Všechny poklopy nacházející se v nástupišti budou vždy pravoúhlé. Poklopy budou provedeny dle VL Ž8 10.4

4.7 Odvodnění nástupiště

Odvodnění jak ostrovního, tak vnějšího nástupiště bude příčným sklonem 2,0 % směrem do kolejiště, kde voda bude kolejovým ložem prostupovat až na zemní pláň železničního spodku, kde bude voda příčným sklonem 5,0 % odváděna do podélné vsakovací rýhy (vody bude i skrze zemní pláň vsakovat přes podkladní vrstvu ZZVC), kde nadále bude voda postupně vsakovat do štěrkové a písčité zeminy dle geotechnického průzkumu, co se týče podélného sklonu, tak to bude po celé délce 0,9 ‰. Zemní pláň nástupiště bude odváděna příčným sklonem 3,0 % směrem k nástupnímu prefabrikátu, kde voda postupně bude vsakovat přes propustné zeminy dále do podloží.

Navržená dešťová kanalizace vychází ze VL Ž8 11.4.203, kde na ni budou napojeny okapové svody zastřešení podchodu a přístřešku, samotného podchodu a části zpevněné plochy před výpravní budovou, kde toto kanalizační přípojky a samotná dešťová kanalizace bude v objektu nástupiště v DN 160 mm a bude napojeno do vsakovacích bloků. Dešťová kanalizace bude min. 0,5 % podélné sklonu z výškových důvodů.

Vsakovací bloky jsou navrženy dle VL Ž8 11.3.204 s úpravami dle výrobce, čtyři pod ostrovním nástupištěm a čtyři pod vnějším nástupištěm. Rozměry základního bloku jsou 1205x602x610 mm a 1200x600x914 mm. U ostrovního nástupiště jsou čtyři vsakovací bloky o celkovém rozměru 2x3,0x16,8 a 2x3,0x21,6 m a vyskládané základním blokem o rozměru 1200x600x914 mm, vsakovací bloky jsou propojeny dešťovou přípojkou DN 200 z důvodu možností vložení základu VO mezi ně. U vnějšího nástupiště jsou čtyři vsakovací bloky o celkovém rozměru 2x1,8x18,0 m, 1x1,8-4,2x3,6-15,6 m a 1x2,4x10,8 m a vyskládané základním blokem o rozměru 1205x602x610 a 1200x600x914 mm, vsakovací bloky jsou propojeny dešťovou přípojkou DN 200 z důvodu možností vložení základu VO mezi ně. Vsakovací bloky jsou umístěny min. 1,0 m od nástupištního prefabrikátu, min. 800 mm pod povrchem a min. 1000 mm nad ustálenou HPV. Vsakovací bloky budou v celém svém objemu obaleny separační geotextílii min 300 g/m2 a s podsyp pod vsakovacím blokem z propustného zhutnitelného nenamrzavého materiálu v tl. 200 mm. Vsakovací bloky budou ještě doplněny o kapacitní posouzení v koordinaci s výrobcem, který následně bude vybrán při realizaci. Toto posouzení zřizuje zhotovitel.

4.8 Zábradlí

V místě podchodu až k poslednímu přístupovému chodníku bude zábradlí umístěné na opěrné zídce a bude sloužit jako bezpečností zábradlí proti zamezení pádu z nástupiště na zpevněnou plochu, vodící umělou linie bude tvořit opěrná zídka, která bude zvýšená na 60 mm. Zábradlí bude zřízeno a provedeno dle VL Ž11 a dle výkresové dokumentace.

Je uvažováno s použitím zábradlí dle VLŽ11 se svislým členěním (max. světlá vzdálenost 115 mm) s plochými tyčemi (P10x50) dle výkresu zábradlí. U zábradlí na přístupových chodnících a přístupovém schodišti bude doplněno madlo výšky 700 mm nad povrchem.

Veškeré zábradlí je navrženo ocelové, žárově zinkované a opatřené ochranným nátěrem dle S5/4 Protikorozní ochrana OK, barva zábradlí bude RAL 7016 (antracitově šedá).

4.9 Zastřešení nástupiště

Na obou nástupištích jsou navržen přístřešky pro cestující, které jsou navrhovány v SO 35-75-01. V rámci SO 35-74-02 je navržené i zastřešení příchodů z podchodu.

4.10 Mobiliář

Mobiliáře jsou součástí samostatného SO 35-79-01.

5 SOUČINNOST S JINÝMI STAVEBNÍMI OBJEKTY

Stavební postupy bude nutné v rámci stavby koordinovat s ostatními stavebními objekty, jedná se zejména o většinu provozních souborů a stavebních objektů. Souběh s těmito ostatními SO a PS je nutno zkontrolovat v koordinační situaci:

- PS 34-01-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, SZZ
- PS 35-02-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, místní kabelizace
- PS 35-02-02 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, rozhlas
- PS 35-02-71 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, kamerový systém
- PS 35-02-61 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, informační systém
- SO 35-10-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, železniční svršek
- SO 35-11-02 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, železniční spodek
- SO 35-20-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, nový most v km 32,189 (podchod)
- SO 35-52-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, zpevněné plochy
- SO 35-61-02 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, protihluková stěna v km 32,265 – 32,550 vpravo
- SO 35-75-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, přístřešky pro cestující
- SO 35-74-02 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, zastřešení podchodu v km 32,189
- SO 35-79-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, mobiliář
- SO 35-77-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, orientační systém
- SO 35-81-01 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, trakční vedení
- SO 35-86-02 ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, osvětlení a rozvody nn

6 REALIZACE, STAVEBNÍ POSTUPY

Realizace celé stavby proběhne v několika etapách. Návrh postupu prací je rozpracován v části *B.8. Zásady organizace výstavby* a respektuje návaznosti a souvislosti stavby jako celku.

7 VLIVY REALIZACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Dopady stavby a opatření v rámci stavby jsou podrobně sepsány v části *N.1.2 Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.*

8 VYHODNOCENÍ DOSAŽENÉHO ŘEŠENÍ

Návrh technického řešení vychází ze stupně DÚR. Oproti tomuto stupni došlo k výraznějším úpravám, a to z důvodu směrových úprav kolejového řešení a splnění rozměrů pro bezbariérový přístup dle. platných norem. Na požadavky O13 SŽ ještě došlo ke změně přístupu na nástupiště od VB, a to v podání dvou přístupových chodníků mezi které je vloženo přístupové schodiště. Dále byl zredukován na vnějším nástupišti jeden přístřešek. Tyto úpravy vedly k detailnímu technickému řešení a upřesnění financí na tento objekt.

V Ostravě, listopad 2025 Vypracoval: Ing. Jan Štětař