



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“  
je spolufinancován EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

### Úpravy v rámci zadávacího řízení na zhotovitele stavby, stav k 05.06.2019

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Společnosti Společnosti SP + SPEU\_Mstětice - Vysočany\_P"



Správce:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Asistent vedoucího týmu:

ING. JAN BONEV

Specialista profese:

ING. EVA SYROVÁ

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. VERONIKA KOTKOVÁ

Vypracoval:

ING. VERONIKA KOTKOVÁ

Kontroloval:

ING. EVA SYROVÁ

Název akce:

**OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU  
MSTĚTICE (MIMO) - PRAHA-VYSOČANY (VČETNĚ)**

Číslo smlouvy:

17 239 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část: NÁSTUPIŠTĚ

Datum:

11/2018

SO 06-14-01 ZAST. ZELENÉČ, NÁSTUPIŠTĚ

Číslo části:

E.1.2

Název přílohy:

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

**1.1**

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

**Stavba:** Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)

**Stupeň dokumentace:** Projekt stavby (P)

**Stavební objekt:** SO 06-14-01 Zast. Zeleneč, nástupiště



## Obsah

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>Úvod .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2</b>	<b>Podklady .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>Polohový systém.....</b>	<b>6</b>
<b>2.4</b>	<b>Ověření inženýrských sítí.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>STÁVAJÍCÍ STAV .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>DEMOLICE .....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>VÝJIMKY Z NOREM, PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ .....</b>	<b>11</b>
<b>9</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY .....</b>	<b>11</b>

# 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Stavba:	Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby (P)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Číslo ISPROFIN:	5003520028
Číslo SoD objednatele:	E618-S-4481/2017
Číslo SoD zhotovitele:	17 239 201
Místo stavby:	Železniční trať 1192 Lysá n. L. – Praha-Vysočany Železniční trať 0901 Praha hlavní nádraží – Turnov Železniční trať 0792 Praha-Libeň – Praha-Vysočany
Trať dle Prohlášení o dráze 2019 <sup>1</sup>	Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (dle KJŘ 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín) Skály odbočka – Turnov (dle KJŘ 070 Praha – Turnov) Balabenka odbočka – Praha-Vysočany (dle KJŘ 070 Praha – Turnov a KJŘ 231 Praha - Lysá nad Labem – Kolín) Praha-Libeň – Praha-Vysočany výše uvedené tratě jsou součástí dráhy celostátní (C)
Kraj:	Středočeský kraj, Hl. město Praha
Obec / Městská část:	Jirny, Zeleneč, Praha 20, Satalice, Praha 14, Praha 9, Praha 8
Katastrální území:	Mstětice, Jirny, Zeleneč, Horní Počernice, Satalice, Kyje, Hloubětín, Vysočany, Libeň
Pověřené městské úřady:	Úvaly, Čelákovice, Praha 20, Praha 19, Praha 14, Praha 9, Praha 8
Obce s rozšířenou působností:	Brandýs n. L. – Stará Boleslav, Hl. m. Praha
Začátek stavby:	pro železniční trať 1192 Lysá n. L. – Praha-Vysočany za ŽST Mstětice ve stáv. km 15,113 (nkm 14,545 678), s přesahem technologických profesí do ŽST Mstětice pro železniční trať 0901 Praha hl. n. – Turnov za odb. Skály ve směru ŽST Praha Satalice v km 12,711 674, s přesahem technologických profesí do úseku odb. Skály – Praha-Satalice a ŽST Praha-Satalice
Konec stavby:	pro železniční trať 1192 Lysá n. L. – Praha-Vysočany ve st. km 29,581 polohou stávající výh. č. 29 pro železniční trať 0901 Praha hl. n. – Turnov za ŽST Praha-Vysočany ve směru od odb. Balabenka v km 5,802 844, s přesahem technologických profesí do úseku odb. Balabenka – Praha-Vysočany

<sup>1</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. 12. 2017

	pro železniční trať 0792 Praha-Libeň – Praha-Vysočany za ŽST Praha-Vysočany ve směru od ŽST Praha-Libeň v km 1,276 115, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Libeň – Praha-Vysočany
Objednatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Organizační složka objednatele:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. středisko 201 - železničních tratí a uzlů Olšanská 1a 130 80 - Praha 3 IČ: 25 79 33 49 DIČ: CZ 25 79 33 49 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Michal Mechl - autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ID00 č. 0009519

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### 2.1 Úvod

Předmětem stavebního objektu je demolice stávajících vnějších nástupišť v zastávce Zeleneč a návrh nových nástupišť v souladu s navrženým vedením kolejí. Součástí je rovněž odláždění ploch okolo budovy čekárny.

### 2.2 Podklady

Mezi podklady použité při tvorbě této dokumentace patří:

- Zadávací dokumentace stavby Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně) ze dne 10. 1. 2017
- Zaměření traťového úseku (2009, 2015, 2017)
- další platné související předpisy, zákony, vyhlášky, normy a vzorové listy

### 2.3 Polohový systém

Celá zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické síť katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Baltském po vyrovnání (Bpv). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované). Předměty jednoznačně identifikovatelné byly zaměřeny v 2. třídě přesnosti mapování, podrobné body terénních tvarů byly zaměřeny ve 3. třídě přesnosti mapování.

Všechny údaje, týkající se staničení jsou vztaženy ke koleji č. 1.

### 2.4 Ověření inženýrských sítí

V oblasti staveniště se nachází řada inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do situací stávajícího stavu na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. Protože poloha sítí uvedená v situacích je pouze orientační a přibližná, musí být veškeré inženýrské sítě před započítím stavebních prací vytýčeny a ověřeny jejich správci.

## 3 STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající zastávka Zeleneč se nachází v těsné blízkosti úrovněvého křížení dvoukolejné železniční trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany a ul. Čsl. armády v obci Zeleneč. Je vybavena dvěma vnějšími nástupišti o délce 255,0 m, šířce 3,0 m a výškou nástupní hrany 300 mm nad TK. Konstrukci nástupišť tvoří konzolové desky s tvárnicemi Tischer. Přístup cestujících na nástupiště je zajištěn úrovněově přes přejezd.

## 4 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

V zastávce Zeleneč jsou navržena opět 2 vnější nástupiště o délce 200 m s prostorovou rezervou 20 m pro jejich případné prodloužení. Rezerva byla umístěna u konce nástupiště směrem k Lysé nad Labem a je vyznačena v situaci. Nástupiště jsou navržena o šířce 3,1 m s rozšířením v místě přístřešku pro cestující. Šířka byla zvolena s ohledem na pokládku dlažby bez nutnosti řezání.

Nástupiště jsou v celé své délce umístěna do směrových oblouků o  $R_1 = 1211$  m a  $R_2 = 1215$  m s převýšením  $D = 91$  mm. Vzdálenost nástupní hrany od osy kolejí je tedy dle ČSN 73 4959 1680 mm.

Nástupiště č. 1 – km 15,588 – 15,788

Nástupiště č. 2 – km 15,598 – 15,798

### KONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ

Nástupní hrana je tvořena konstrukcí typu SUDOP tvořenou konzolovými deskami KS230 o délce 2,3 m, tvárnici Tischer a úložnými bloky U95, které umožňují konstrukci hrany ve výšce 550 mm nad TK. Za úložnými bloky budou osazeny tři kusy prefabrikovaných záchytných desek. Zadní strana konzolové desky je uložena na opěře z drti. Základová spára je na úrovni pláň tělesa železničního spodku, popř. hlouběji. Aby toho bylo dosaženo v případě nástupiště u k. č. 2, je navrženo zvětšení tloušťky podkladního betonu na min. 0,10 m.

Nástupiště se nachází na náspu. Po odtěžení potřebných kubatur pro železniční spodek zůstane ze stávajícího náspu pouze nepatrné množství. Je tedy navrženo jeho celkové odtěžení a vytvoření náspu nového. Těleso bude tvořeno hutněným, nenamrzavým materiálem (výziskem z výkopu železničního spodku, popř. pro zajištění potřebné kvality materiálem novým – konkrétní rozložení materiálu je patrné z vzorových příčných řezů) a bude hutněno po vrstvách – optimálně max. 300 mm na  $I_d=0,95$  popř. 100% PS. Zemní práce a založení konstrukcí bude provedeno v souladu s TKP a předpisem SŽDC S4. Základová spára pod nástupiště musí splnit minimální modul přetvárnosti 20 MPa. Svah náspu je navržen ve sklonu 1:2 s vegetační ochranou, která je tvořena 0,15 m podorniční zeminy a biodegradační kokosovou rohoží.

### POVRCH NÁSTUPIŠŤ

Povrch je tvořen konzolovými deskami s dezénem uloženými v příčném sklonu 2% ve směru od koleje. Na desky navazuje dlažba 200x200x80 mm ve světle šedém odstínu, která splňuje požadavky pro nevidomé dle pokynu č. j. 016456/2015-O13 ze dne 4. 5. 2015, tzn. v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu nebo v okolí signálního pásu bude odláždění v šíři 400 mm z dlažby bez sražených hran, spáry max. 4 mm na střih. Ve zbylých částech je možno použít dlažbu se zkosenými hranami uloženou na vazbu. Dlažba je uložena do lože z drobného kameniva fr. 2/5 o tloušťce 30 mm a ve vrstvě štěrkodrti o tloušťce 150 mm. Odláždění je ukončeno chodníkovým obrubníkem uloženým do betonu. V okolních plochách mimo samotné nástupiště jsou v místech, kde na chodník navazuje trávník, navrženy parkové obrubníky. Obrubníky sloužící jako vodící linie jsou zvýšené, přerušované pro odtok vody mimo přístupové komunikace.

Přístupové komunikace a plochy v okolí budovy čekárny budou odlážděny totožnou dlažbou ve světle šedém odstínu s 20% podílem černé dlažby (vzor viz obrázek níže).

Pro všechny zmíněné povrchy projektant předepisuje úpravu povrchu dlažby lakováním pro zvýšení odolnosti proti nasákavosti s vytvrzením laku pomocí UV záření.



Po celé délce nástupišť jsou zřízeny vodící linie s funkcí varovného pásu, které jsou součástí prefabrikované konzolové desky. Vodící linie je přerušena v blízkosti signálních pásů s výstupky, které jsou umístěny v blízkosti přístupů na nástupiště nebo vedou nevidomého k přístřešku. Signální pásy je nutno zřizovat z dlažby v odstínu totožném nebo podobném s okolní dlažbou. Barevně odlišený pás je umístěn pouze jako varovný v blízkosti napojení na pozemní komunikaci.

V blízkosti vstupů do podchodu a na schodiště je umístěn zdrsňený hmatový pás o šířce 0,4 m. V souladu se vzorovým listem SŽDC Ž8.7 je nutné, aby povrch zdrsňeného hmatového pásu nebyl shodný s povrchem varovného pásu nebo vodící linie s funkcí varovného pásu. Zdrsňený pás je navržen z betonové pravoúhlé dlažby s povrchem zušlechťeným vymýváním nebo otryskáním.



Konkrétní řešení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou patrná z výkresové dokumentace. Umělá vodící linie podél nástupní hrany je součástí prefabrikované konzolové desky.

Na odláždění navazuje chodníkový obrubník uložený do betonu. V místě, kde se nástupiště nachází v blízkosti budovy čekárny, je ukončení navrženo pomocí zídky z betonových vegetačních tvarovek uložených ve sklonu 1:2.

### ODVODNĚNÍ NÁSTUPIŠŤ

Odvodnění nástupišť je zajištěno příčným sklonem 2% směrem od kolejí na terén. Prostor za přístřeškem pod hranou zastřešení přístřešku je obsypán vrstvou kačírku o tloušťce 0,15 m, aby byly zmírněny účinky dopadající vody na terén.

Prostor před budovou čekárny a podél vstupů do podchodu je odvodněn do betonových žlábků s litinovou mříží s rozměrem 160x160x1000 mm umožňujících zatížení odpovídající cestám pro pěší, chodníkům apod. (max. možná hodnota zatížení je 125 kN). Žlábků jsou uloženy do betonu C20-25-XF3 o tl. min. 100 mm. Žlábků podél vstupů do podchodů jsou navrženy s nespádovaným dnem a budou uloženy v podélném sklonu nástupní hrany. Vzhledem k malé odvodněné ploše budou vyústěny na terén. Žlábek před budovou čekárny je navrženy se spádovaným dnem a bude spodním odtokem a potrubím vyveden do betonové skruže DN800 o hloubce 2,0 m s vrstvou propustného materiálu na dně.

### UKONČENÍ NÁSTUPIŠŤ

Nástupiště jsou na lyseckém konci ukončena služebními schůdky z tvárnic Tischer uloženými nad sebou (možno použít užité) ve vzdálenosti min. 2,1 m od osy přilehlé koleje. Prostor mimo schůdky je zasypán vyzískaným materiálem ze stavby do sklonu svahu max. 1:2 s povrchovou vrstvou hrubého štěrku fr. 32/63.

Ukončení na pražském konci nástupišť je řešeno totožně bez služebních schůdků.

### ZÁBRADLÍ

Zábradlí v zastávce Zeleneč je navrženo jako trojmadlové z trubek průřezu 48,3 mm a se zarážkou pro slepeckou hůl umístěnou tvořenou spodní podélnou částí zábradlí ve výšce 0,1-0,25 m nad terénem.

Zábradlí je umístěno na koncích nástupišť do základu z prostého betonu C 12/15 o rozměrech 250x250 mm a hloubce 0,8 m.

Zábradlí u přístupové komunikace podél vstupu do podchodu na nástupišti č. 2 je kotveno do armované zídky pomocí patního plechu o rozměrech 190x190x20 mm s použitím vhodných chemických kotev. Případný výškový rozdíl mezi patním plechem a konstrukcí zídky bude vyrovnán plastbetonem o tl. min. 20 mm. Totožně je kotveno nástupiště na schodišti u budovy čekárny přímo do betonové konstrukce schodiště.

### BETONOVÉ KONSTRUKCE

Zídka pro přístupovou komunikaci s podélným sklonem je tvořena betonem C30/37-XF4 s armováním. Její horní hrana bude ve sklonu 8%, spodní hrana je navržena jako vodorovná se základovou spárou ve hloubce min. 0,8 m od místa, kde je horní hrana zídky nejnižší nad terénem. Zídka je uložena na vrstvu ztuhnuté štěrkodrti o tl. min. 0,15 m.

Druhou z navrhovaných betonových konstrukcí je monolitické schodiště pro přístup z úrovně nástupiště na úroveň budovy čekárny. Do konstrukce bude použit beton C30/37-XF4. Schodiště je uloženo na vrstvu štěrkodrti a podkladního betonu a bude konstruováno pomocí dřevěného bednění.

Délka schodiště je 4,80 m a překonává výškový rozdíl 45 cm. Je tvořeno třemi schodovými stupni o výšce 0,15 m a šířce 0,35 m.

Po vylití a zatuhnutí betonu bude povrch schodiště ošetřen protiskluzovým nátěrem, následně bude upevněno zábradlí způsobem uvedeným výše. První a poslední schod jsou označeny kontrastním pruhem žluté barvy na délku schodu o šířce 0,1 m ve vzdálenosti 0,05 m od hrany schodu.

### ZÍDKA Z BETONOVÝCH TVAROVEK

Úpravou hrany nástupiště na výšku 550 mm nad TK se zvýší výškový rozdíl mezi úrovní nástupiště a úrovní budovy čekárny a je nutné vhodně vyřešit svah o výšce cca 0,5 m. Projektant navrhuje ve svahu umístit betonové vegetační tvarovky a vytvořit z nich zídku. Následně ji pak osázejí vhodnými trvanlivými rostlinami. Pro zídku budou použity tvarovky s rozměry 450x500x180 mm, které lze skládat se sklonem líc 25° (1:2). Zídka bude uložena na vrstvu podkladního betonu C20/25 o tl. 0,30 m. Tvarovky budou uloženy max. ve 3 vrstvách.

### PŘÍSTUPY NA NÁSTUPIŠTĚ

Nástupiště č. 1 je přístupné z ul. Čsl. armády chodníkem o šířce 2,0 m s podélným sklonem 3 % a v příčném sklonu 2 % směrem od nástupiště. Na chodník navazuje nástupiště, schodiště do podchodu a na opačném konci pak chodník řešený v rámci SO 06-30-03.

Nástupiště č. 2 je přístupné z ul. Husova chodníkem, který je oproti stávajícímu stavu rozšířen. Z chodníku je možné pokračovat podchodem na nást. č. 1 nebo využít komunikaci s podélným sklonem 8 % o šířce 2,0 m vyústěnou přímo na nástupiště. Dostupnost nástupiště č. 2 z ul. Čsl. armády zajišťuje chodník o šířce 1,6 m s podélným sklonem 1 %.

Všechny přístupové komunikace vyjma schodiště umožňují přístup i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

### ORIENTAČNÍ SYSTÉM A MOBILIÁŘ

Výše zmíněné řeší samostatné stavební objekty. Je nutné, aby veškeré překážky byly dle normy ČSN 734959 umístěny tak, aby od kraje bezpečnostního pásu zůstaly alespoň 2 pěší průchody – každý o

šířce min. 0,8 m. V rámci tohoto SO bylo toto prověřeno. Veškeré kóty jsou obsaženy v příloze č. 3 – v půdorysech.

## 5 OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce). Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

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

- Zákon. č. 262/2006 Sb. v platném znění (Zákoník práce), který upravuje pracovně právní vztahy včetně základních požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 309/2006 Sb. v platném znění o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, který stanovuje další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích,
- Nařízení vlády ČR č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- Zákon č. 266/1994 Sb. (o drahách) v platném znění a vyhlášky související, zejména: vyhláška MD ČR č. 173/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává dopravní řád drah,
- Vyhláška ČÚBP č. 50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice,
- Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí aktualizované vydání GŘ DDC č. j. TÚDC-13051/1998 ze dne 18. 10. 2000 v platném znění, kapitola 1 a dotčené speciální kapitoly,
- Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

## 6 DEMOLICE

Demolice zahrnuje snesení stávající nástupištní konstrukce a demolici okolních ploch, které jsou zahrnuty do SO 06-14-01.

## 7 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Problematika vlivu na životní prostředí je řešena v části B.03.

## 8 VÝJIMKY Z NOREM, PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ

V tomto SO není požadována žádná výjimka z norem, předpisů a vzorových listů.

## 9 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

SO 06-10-01	Mstětice – Praha-Horní Počernice, železniční svršek
SO 06-11-01	Mstětice – Praha-Horní Počernice, železniční spodek
SO 06-30-03	Mstětice – Praha-Horní Počernice, úprava komunikace III/33310 u přejezdu
SO 06-02-71	zast. Zeleneč, informační systém
SO 06-20-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, železniční most - podchod pro cestující v km 15,773
SO 06-41-02	Mstětice - Praha Horní Počernice, zastřešení výstupů z podchodu v km 15,773
SO 06-62-01	Mstětice - Horní Počernice, zast. Zeleneč - rozvod nn a osvětlení
SO 06-41-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, zast. Zeleneč, přístřešky pro cestující
SO 06-42-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, zast. Zeleneč, drobná architektura
SO 06-40-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, zast. Zeleneč, stavební úpravy objektu čekárny
PS 06-01-11	Mstětice – Praha-Horní Počernice, traťové zabezpečovací zařízení
PS 06-02-21	Zast. Zeleneč, rozhlasové zařízení

V Praze, září 2018

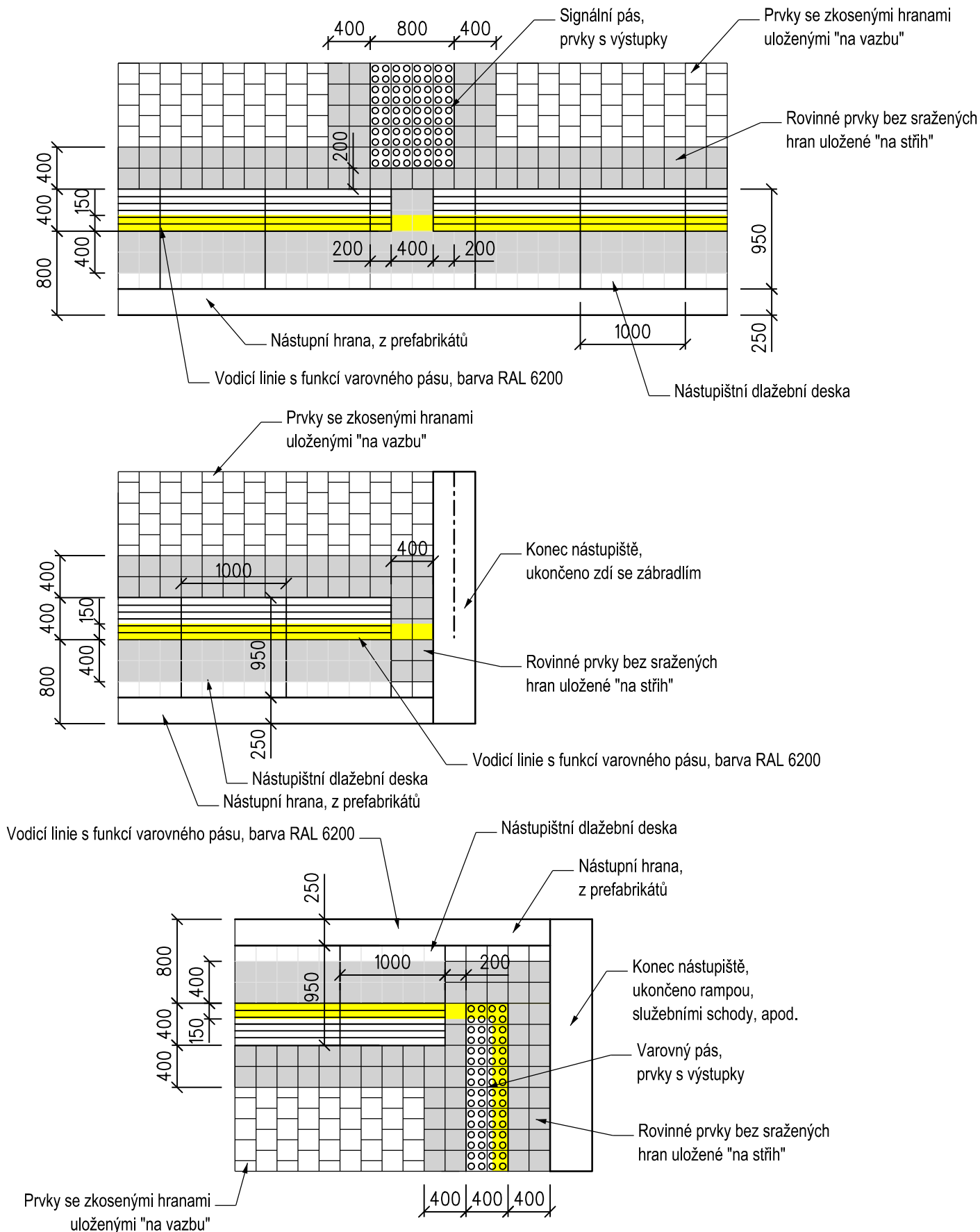
Vypracoval: Ing. Veronika Kotková

SUDOP PRAHA, a.s.  
Středisko 201 – žel. tratí a uzlů  
Olšanská 1a  
130 00 Praha 3  
Tel: 267 094 465  
E-mail: veronika.kotkova@sudop.cz

# PŘÍLOHA Č. 1

## Úpravy dlažby pro nevidomé s návazností na okolní plochy

Dlažba velikosti min. 200x200 mm se zvýšenou odolností proti nasákavosti pomocí lakování a vytvrzení laku UV zářením s dodržением hodnoty součinitele smykového tření nejméně 0,6







Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 16456/2015 – O13

Vyřizuje: Ing. Hana Boubelová  
Ing. Vanda Šimánková

Telefon: 972 244 498  
972 244 561

Mobil:

E-mail: boubelova@szdc.cz  
simankova@szdc.cz

Datum: 4.5.2015

Dle rozdělovníku

### Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace - pokyn

Na základě jednání, které proběhlo 25.3.2015 na SZDC za účasti zástupců O13, O6 a SONS (Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR), byly upřesněny a dohodnuty závazné požadavky na řešení povrchu pochozích ploch v okolí tzv. bezpečnostních a orientačních pásů na nástupištích. Dohodnuté závazné požadavky jsou shrnuty v tomto pokynu – ten se týká zejména případů, kdy je použita nástupištní konstrukce typu L, a to bez konzolové desky (Ž 8.42-N), tj. kdy je pochozí plocha nástupiště zpevněna vhodnou konstrukcí – např. zámkovou dlažbou nebo betonovými dlaždicemi.

V současné době platí vzorové listy Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích. Řešení tzv. bezpečnostních pásů je zde popsáno zejména z pohledu umístění těchto prvků v ploše nástupiště a z pohledu stanovení jejich parametrů (např. šířka, hloubka drážky apod.).

Do doby, než bude provedena novelizace vzorových listů Ž 8.7 ve smyslu pravidel dohodnutých se SONS, platí závazné požadavky pro klad zámkové dlažby nebo betonových dlaždic v bezprostřední blízkosti tzv. bezpečnostních pásů takto:

1. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm (optimálně 400 mm) – názorné schéma v příloze č. 1.
2. 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 nepřipustné!);
  - šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
  - počet spár 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.

*Poznámka: výše uvedené požadavky splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany.*

3. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Povrch musí být rovinný, bez výstupků a drážek.

Výše uvedené zásady se týkají řešení bezprostředního okolí tzv. bezpečnostních pásů na nástupištích, přičemž minimální šířka tohoto *bezprostředního okolí* je 250 mm (optimálně 400 mm). Ostatní plocha

nástupiště však může být dodlážděná libovolnou zámkovou dlažbou, dlaždicemi nebo deskami - bez stanovení způsobu pokládky (tj. třeba i na vazbu).

V příloze dále přikládáme pro lepší názornost schémata s příklady kladu dlažby na nástupišti podél vodící linie s funkcí varovného pásu (příloha č. 2 – klad dlažby bez přerušení vodící linie, příloha č. 3 – klad dlažby s přerušením vodící linie), dále pak řešení kladu dlažby na konci nástupiště (příloha č. 4).

Rovněž je nutné dodržovat tyto zásady:

- varovný pás a signální pás na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště;  
*(Poznámka: v rámci staveb často dochází při pokládce dlažby na nástupišti k volbě probarveného signálního a varovného pásu, nebo k pokládce dlažby „na vazbu“ v bezprostřední blízkosti vodící linie s funkcí varovného pásu - patrně ve snaze zlepšit parametry stavby. V tomto případě je nutné si uvědomit, že jakákoliv změna od daných pravidel naopak komplikuje čitelnost bezpečnostních prvků určených pro nevidomé a slabozraké.)*
- barevné odlišení je předepsané pouze pro vodící linie s funkcí varovného pásu (barva žlutá v šířce 150 mm);
- materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Uvedené zásady je nutné důsledně dodržovat u všech staveb ve fázi přípravy. Od projektantů je nutné v souladu s výše uvedenými zásadami vyžadovat specifikaci povrchu pochozích ploch na nástupišti, a to nejpozději ve stupni dokumentace sloužící pro výběr zhotovitele stavby.



Ing. Bohuslav Navrátil

*náměstek GR pro provozuschopnost dráhy*

Přílohy:

Příloha č. 1: schéma s vyznačením bezprostředního okolí vodící linie s funkcí varovného pásu a okolí signálního pásu

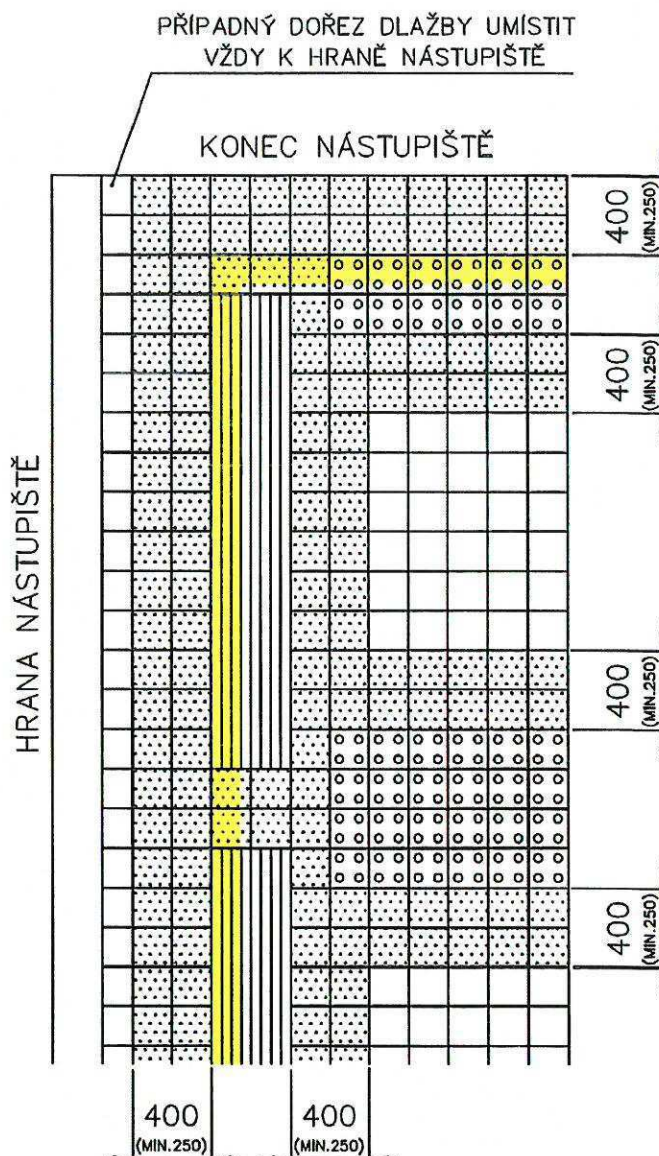
Příloha č. 2: příklad řešení kladu dlažby na nástupišti bez přerušení vodící linie

Příloha č. 3: příklad řešení kladu dlažby na nástupišti s přerušením vodící linie

Příloha č. 4: příklad kladu dlažby na konci nástupiště



## HMATOVÉ PRVKY NA NÁSTUPIŠTĚ



## LEGENDA:



VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 400 mm



VAROVNÝ ČI SIGNÁLNÍ PÁS (DLAŽBA S VÝSTUPKY, SHODNÝ ODSŤÍN S POCHOZÍ PLOCHOU NÁSTUPIŠTĚ)

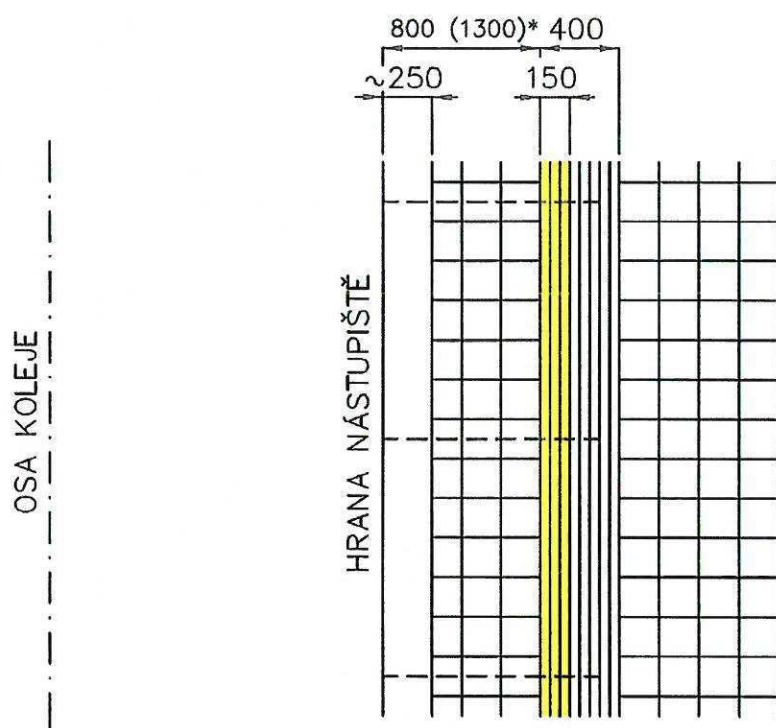


OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm






OKOLÍ SIGNÁLNÍHO ČI VAROVNÉHO PÁSU, OKOLÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA MIN. 250 mm – OPTIMÁLNĚ 400 mm, DLAŽBA MIN. 200 x 200 mm BEZ ZKOSENÝCH HRAN

# KLAD ZÁMKOVÉ DLAŽBY BEZ PŘERUŠENÍ VODÍCÍ LINIE

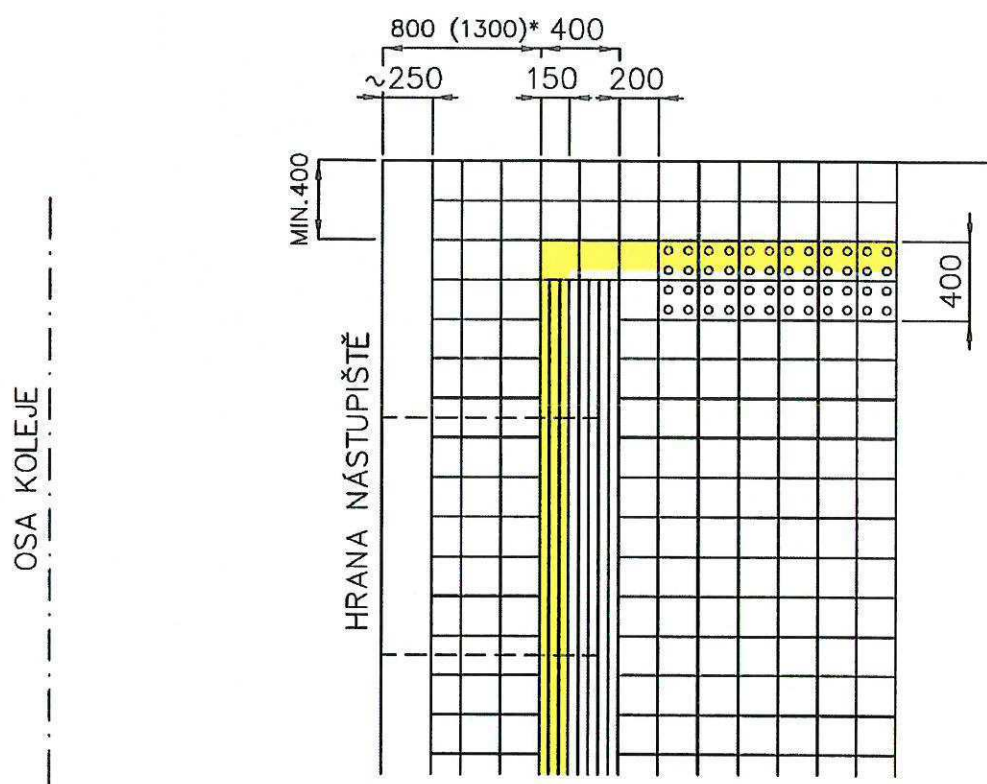


## LEGENDA:

-  ZÁMKOVÁ DLAŽBA MIN. 200 x 200 x 80  
(BEZ ZKOSENÝCH HRAN)
-  VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO  
PÁSU, ŠÍŘKA 400 mm
-  OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ  
VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm

\* DLE TRAŤOVÉ RYCHLOSTI

# KLAD ZÁMKOVÉ DLAŽBY NA KONCI NÁSTUPIŠTĚ



## LEGENDA:



ZÁMKOVÁ DLAŽBA MIN. 200 x 200 x 80  
(BEZ ZKOSENÝCH HRAN)



VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO  
PÁSU, ŠÍŘKA 400 mm



VAROVNÝ PÁS (DLAŽBA S VÝSTUPKY, SHODNÝ ODSTÍN  
S POCHOZÍ PLOCHOU NÁSTUPIŠTĚ), ŠÍŘKA 400 mm



OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ  
VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm

\* DLE TRAŽOVÉ RYCHLOSTI