



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

Společníci 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

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 07-14-01 ŽST Praha-Horní Počernice, nástupiště

Obsah

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

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 ¹	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

¹ 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 ŽST Praha-Horní Počernice a návrh nového nástupiště v souladu s navrženým vedením kolejí. Součástí je rovněž odláždění ploch okolo výpravní budovy.

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

ŽST Praha-Horní Počernice je vybaveno jedním ostrovním nástupištěm, které bylo vybudováno v rámci stavby Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba a dvěma jednostrannými úrovněovými nástupišti o délce 259 m s přístupem od výpravní budovy. Nástupiště jsou tvořena tvárnicemi Tischer.

4 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

V rámci této stavby je v ŽST Praha-Horní Počernice navrženo jedno vnější nástupiště o délce 200 m s prostorovou rezervou 20 m pro případné prodloužení. Rezerva byla umístěna u konce nástupiště směrem k Praze a je vyznačena v situaci. Nástupiště je navrženo o min. šířce 4,0 m a je umístěno do km 19,818 – 20,018.

Nástupiště je v celé své délce navrženo v přímé. Vzdálenost nástupní hrany od osy kolejí je tedy dle ČSN 73 4959 1670 mm.

KONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ

Materiál, který je nutno odtěžit pro stavbu nástupiště, je součástí výkazu výměr SO 07-11-01. 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. Pro nástupiště je použita konstrukce z prefabrikátu typu L s předsazenou hranou a protiskluzovou úpravou s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. V místě styku nového nástupiště se stávajícím podchodem byla prověřena výška konstrukce podchodu a navržena atypická tloušťka podkladního betonu 80 mm. Těleso bude tvořeno hutněným, nenamrzavým materiálem (aby byla zajištěna kvalita materiálu, byl předepsán tento jako nakupovaný) a bude hutněno po vrstvách – optimálně max. 300 mm na $\lambda_d=0,95$, popř. 100% PS. Svah za nástupištěm je navržen ve sklonu 1:2 s vegetační ochranou, která je tvořena 0,15 m podorniční zeminy a hydroosevem.

POVRCH NÁSTUPIŠTĚ

Povrch je tvořen dlažbou 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 stříh. 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. Pokladní vrstvy musí být kvalitně zhutněny, aby do budoucna nedošlo k jejich propadání a následnému zborcení dlažby.

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

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



Po celé délce nástupiště jsou zřízeny vodící linie s funkcí varovného pásu tvořené dlažbou s podélnými drážkami. Aby nemuselo docházet k řezání dlažby mezi nástupní hranou a vodící linií, projektant navrhuje použití nástupištních dlažebních desek 1000x1000x80 mm.

Vodící linie je přerušena v blízkosti signálních pásů s výstupky, které jsou umístěny v blízkosti přístupových cest z nástupiště. 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.

U vstupu do podchodu 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 zušlechtěným vymýváním nebo otryskáním.

Konkrétní řešení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou patrná z výkresové dokumentace.

Na odláždění navazuje chodníkový obrubník uložený do betonu. U výpravní budovy je odláždění ukončeno až u hrany budovy.

ODVODNĚNÍ NÁSTUPIŠTĚ

Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným sklonem 2% směrem od kolejí na terén. Podél výpravní budovy, před zastřešením vstupu po podchodu a u výtahu je navržen odvodňovací žlábek s litinovou mříží a rozměrem 160x160x1000 umožňující zatížení odpovídající cestám pro pěší, chodníkům apod. (max. možná hodnota zatížení je 125 kN). Žlábek je uložený do betonu C20/25-XF3 o tl. min. 100 mm. Při uložení žlábků v souladu s podélným sklonem nástupní hrany by bylo nutné jej vyústit přes monolitickou ukončovací zídku nástupiště. Bylo tedy navrženo použití žlábků se spádovaným dnem uloženým proti směru podélného sklonu. Žlábek bude pomocí spodního odtoku následně potrubím vyústěn do betonové šachty DN800 o hloubce 2,0 m s vrstvou propustného materiálu na dně. Šachta bude umístěna v těsné blízkosti krajního obrubníku nástupiště, aby byla délka potrubí, co nejkratší.

Žlábek u výtahu je napojen na hlavní žlábek a je navržen jako nespádovaný.

UKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ

Oba konce nástupiště jsou ukončeny armovanými zídkami z betonu C30/37-XF4. Pražský konec nástupiště je navíc doplněn o služební schůdky. Na zídkách je umístěno ochranné zábradlí se svislou výplní. Konstrukce zábradlí je tvořena trubkami s průřezem 60 mm a svislou výplní s tyčové oceli průměru 15 mm. Kotvení k zídkám zajišťuje patní plech o rozměrech 190x190x20 mm s použitím vhodných chemických kotev. Součástí kotev jsou i krytky chránící před neoprávněnou manipulací a vlivy počasí. K vyrovnání výškového rozdílu mezi patním plechem a konstrukcí zdi bude použit plastbeton o min. tl. 20 mm. Další detaily jsou uvedeny v příloze č. 7 tohoto SO.

PŘÍSTUPY NA NÁSTUPIŠTĚ

Přístup na nástupiště je řešen plochou v přednádraží poblíž vstupu do podchodu nebo stávajícím nově odlážděným chodníkem v proluce mezi výpravní budovou a budovou toalet. Oba tyto přístupy jsou bezbariérové. Pro přístup na ostrovní nástupiště je možné využít podchod, který je přístupný výtahem či schodištěm.

ORIENTAČNÍ SYSTÉM A MOBILIÁŘ

Výše zmíněné řeší samostatné stavební objekty.

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 konstrukce stávající konstrukce úrovnových nástupišť a ploch u výpravní budovy v části u kolejiště.

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 07-10-01	ŽST Praha-Horní Počernice, železniční svršek
SO 07-11-01	ŽST Praha-Horní Počernice, železniční spodek
SO 07-02-71	ŽST Praha-Horní Počernice, informační systém
SO 07-62-01	ŽST Praha-Horní Počernice, rozvod nn a osvětlení
SO 07-42-01	ŽST Praha-Horní Počernice, drobná architektura
PS 07-02-21	ŽST Praha-Horní Počernice, rozhlasové zařízení
SO 07-43-01	ŽST Praha-Horní Počernice, orientační systém
SO 07-44-01	ŽST Praha-Horní Počernice, kabelovod

V Praze, září 2018

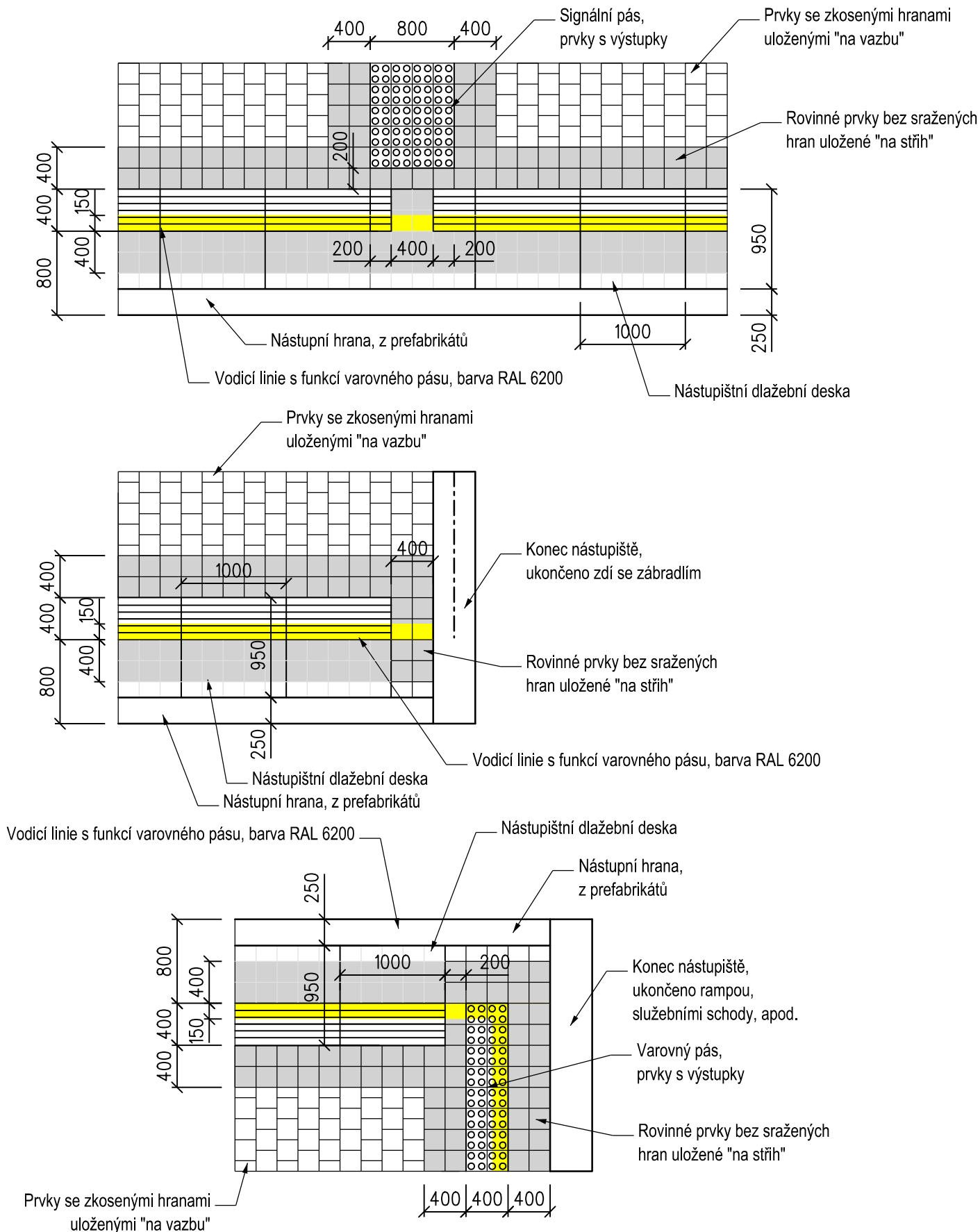
Vypracoval: Ing. Veronika Kotková

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:

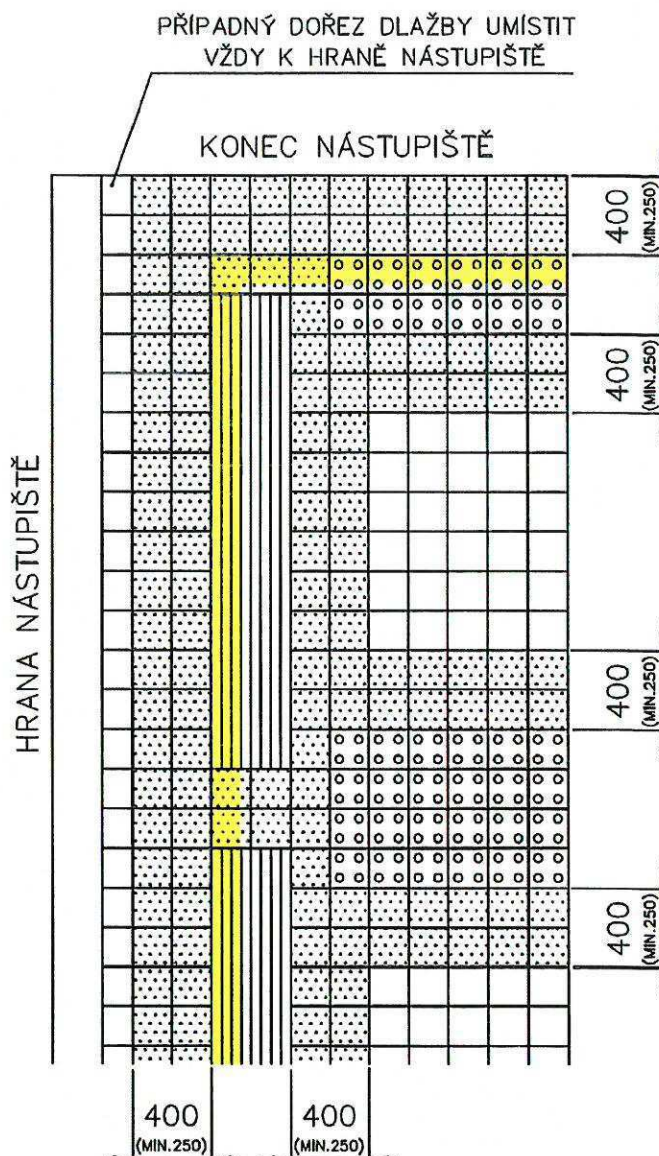
Příloha č. 1: schéma s vyznačením bezprostředního okolí vodící linie s funkcí varovného pásu a okolí signálního pásu

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)

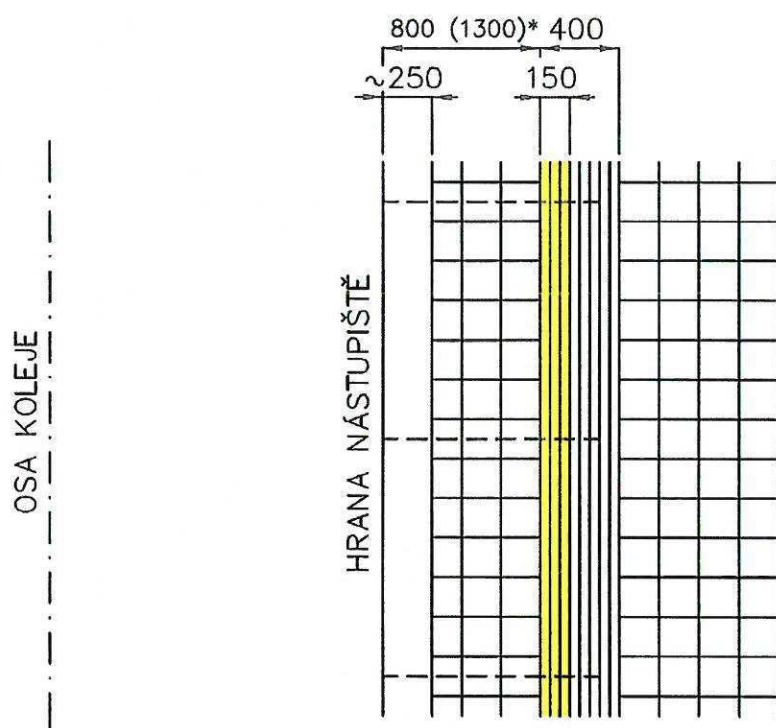


OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm






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

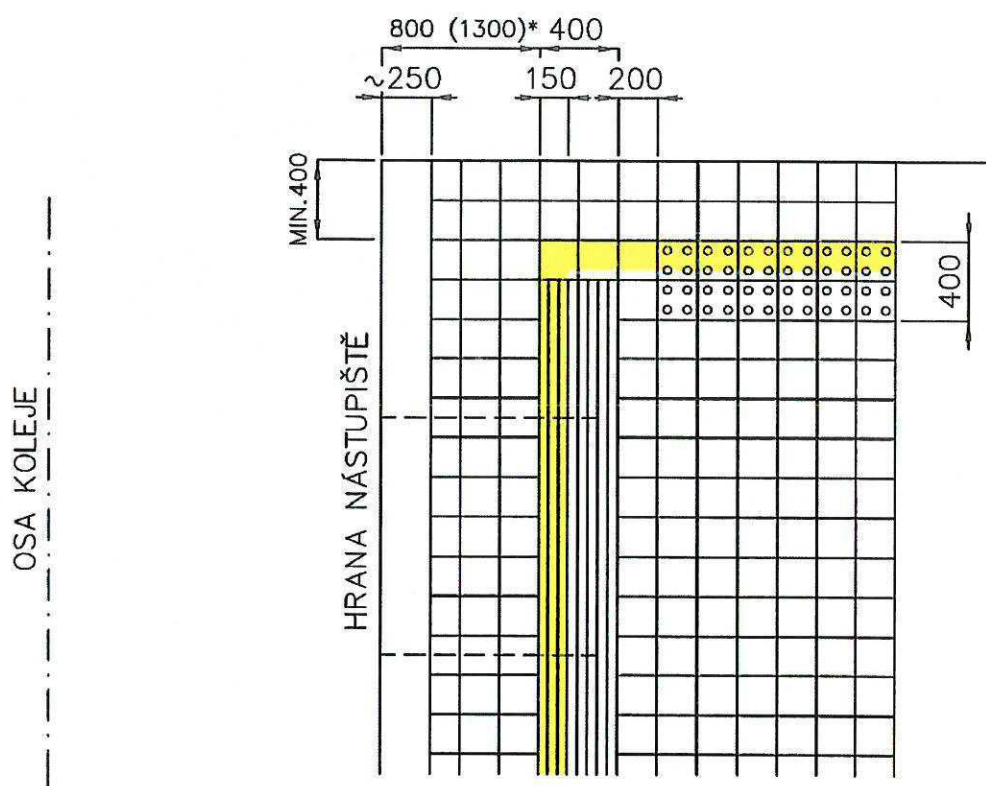


LEGENDA:

-  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 TRAŤOVÉ RYCHLOSTI