

E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE

SO 101 ŽST BEZDRUŽICE, NÁSTUPIŠTĚ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE

SO 102 ŽST BEZDRUŽICE, PROVIZORNÍ NÁSTUPIŠTĚ

Investor, objednatel:



Správa železniční dopravní cesty s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1 - Nové Město

www.szdc.cz, szdc@szdc.cz

Generální projektant



SAMSON PRAHA, spol. s r.o.

Štěpánská 642/41, 110 00 Praha 1

+420 224 828 221

samsonpraha@samsonpraha.cz

Název díla:

Rekonstrukce nástupiště v ŽST Bezručice
Nástupiště a přístupová komunikace

Paré:

Odpovědný projektant:
Ing. Otakar Hasík

+420 737 226 778
hasik@samsonpraha.cz

Vypracoval:
Ing. Petra Hájková

Kontrola:
Ing. Otakar Hasík

Stupeň:
DSP

Zakázkové číslo:
E618-S-4241/2017/sij

Datum:
02/2019

Měřítko:
-

Počet formátů:
xA4

Zpracovatel části:



SAMSON PRAHA, spol. s r.o.

Štěpánská 642/41, 110 00 Praha 1

+420 224 828 221

samsonpraha@samsonpraha.cz

Název přílohy:

Technická zpráva

Část:

E.1.2

Číslo přílohy:

001

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2.	ROZSAH ŘEŠENÍ	3
3.	PODKLADY	4
3.2.	Stávající inženýrské sítě.....	4
4.	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU.....	5
5.	POPIS NOVÉHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ	5
5.1.	Nástupiště	5
5.2.	Přístupové komunikace na nástupiště	7
5.3.	Provizorní nástupiště.....	8
5.4.	Přístupové komunikace k provizornímu nástupišti včetně úrovňového přechodu.....	9
5.5.	Parkovací plochy a nový chodník přístup k městu, úpravy vozovky.....	10
5.6.	Konstrukce vozovek	11
6.	NAVAZUJÍCÍ OBJEKTY PROJEKTU	13
7.	NAVAZUJÍCÍ INVESTICE MĚSTA BEZDRUŽICE	13
8.	POŽADAVKY NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	13
9.	POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY.....	14
10.	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	14
11.	NAVAZUJÍCÍ INVESTICE MĚSTA BEZDRUŽICE	15
12.	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM.....	15
13.	POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ	15
14.	PŘÍLOHY	15

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce nástupiště v ŽST Bezručice
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení
Katastrální území:	Bezručice
Obec:	Bezručice
Kraj:	Plzeňský
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Generální projektant:	Samson Praha, spol. s r.o. Štěpánská 642/41, 110 00 Praha 1
HIP:	Ing. Otakar Hasík
Část dokumentace:	E.1.2 Nástupiště a přístupová komunikace
SO:	SO 101 – ŽST Bezručice, nástupiště a přístupové komunikace SO 102 – ŽST Bezručice, provizorní nástupiště
Zhotovitel části:	Samson Praha, spol. s r.o.
Odpovědný projektant:	Ing. Otakar Hasík
Zpracovatelé části:	Ing. Petra Hájková
Stávající vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Nový vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správce objektů:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace OŘ Plzeň

2. ROZSAH ŘEŠENÍ

Železniční stanice Bezručice leží na jednokolejně neelektrifikované trati Pňovany – Bezručice. Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 177, v tabulkách traťových poměrů č. 0261. Jedná se o regionální dráhu REG055.

Objekt SO 101 řeší výstavbu vnějšího nástupiště délky 60 m v železniční stanici Bezručice (k.ú. Bezručice). Dále objekt SO 101 řeší výstavbu navazující rozptylové plochy mezi výpravní budovou (VB) a kolejištěm, přístup cestujících od pozemní komunikace v ul. Nádraží a parkovací plochu sloužící pro cestující.

Objekt SO 102 řeší snesení stávajícího úrovněového nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 a jeho přesun mezi koleje 2 a 4, kde bude fungovat jako provizorní nástupiště délky 55 m. Dále SO 102

řeší výstavbu přístupové komunikace k provizornímu nástupišti, včetně dřevěného přechodu. Přístup k provizornímu nástupišti umožňuje rovněž přístup zaměstnanců k budově Depa.

Součástí objektu SO 101 je také demolice stávající přístupové komunikace podél výpravní budovy, neboť je ve špatném stavu a v jejím místě je navržena nová přístupová komunikace.

Stavební objekt nezahrnuje návrh osvětlení a orientační systém. To je předmětem řešení souvisejících SO. Veškerá polohová orientace se váže na nové stavební staničení vedené osou traťové koleje, vlevo a vpravo se rozlišuje při pohledu ve směru staničení.

3. PODKLADY

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Základní podklady

- všeobecné technické podmínky
- zvláštní technické podmínky (vymezení zadání)

Geodetické podklady

- zaměření stávajícího stavu
- katastrální mapa Bezručice

Právní dokumenty a technické předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- SŽDC S4 Železniční spodek

Ostatní dokumentace a podklady

- místní šetření a fotodokumentace

Průzkumy

- geotechnický průzkum železničního spodku, SAMSON PRAHA, spol. s r.o., 07/2016
- výkres stávajících inženýrských sítí

3.2. Stávající inženýrské sítě

V místě SO nástupiště a komunikace jsou stávající inženýrské sítě veřejných správců plynovod STL, kabely VO, NN, kabely slaboproud, vodovod. Dále se v místě nachází stávající inženýrské sítě SŽDC. V situacích jsou zakresleny trasy podzemních i nadzemních inženýrských sítí podle archivní dokumentace správců sítí. Tyto zákresy mají informativní schematický charakter

a jejich skutečnou polohu a hloubku uložení potvrdí až otevřený výkop. Mohou se zde nacházet i sítě neevidované nebo případně nefunkční. Před zahájením výkopových prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o vytyčení jejich zařízení přímo na místě stavby. První 2 m všech výkopů je nutno hloubit s opatrností, ručně.

4. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

V železniční stanici Bezručice se v současném stavu nachází nevyhovující jednostranné úrovňové nástupiště šířky 1,45 m mezi kolejemi č. 1 a 3. Nástupní hrana je tvořena betonovými tvárnicemi TISCHER, které leží na úložných blocích. Na nástupištních tvárnících je uložena nástupištní deska KD 145-Z, která je na nenástupní hraně uložena rovněž na tvárnici TISCHER. Výška nástupní hrany stávajícího nástupiště je 200 mm nad TK. Příčný sklon nástupiště je směrem od koleje č. 1 ke koleji č. 3.

Kolej č. 3 je v současnosti obsluhována ze šterkové plochy, která se nachází mezi kolejištěm a VB.

Mezi kolejemi č. 2 a 4 se nachází sypané nástupiště. Šířka sypaného nástupiště včetně svahů je cca 6,0 m, výška cca 0,5 m.

Současný stav přístupové komunikace a přístup na nástupiště

Z města vede stávající jednopruhová obousměrná komunikace (ulice Nádraží) s pásem pro pěší v nezvýšeném přidruženém prostoru mezi hlavním dopravním prostorem a uliční čarou. Šířka jediného obousměrného jízdního pruhu je 4,5 m. Pro intenzitu provozu několika autobusů a několika automobilů denně jednopruhová obousměrná komunikace vyhovuje, výhybny jsou cca v polovině ulice a na konci je autobusová točna s nezpevněným povrchem.

Podél jedné strany pozemní komunikace (směrem k obci) v ul. Nádraží je nezvýšený pás pro pěší, který je přerušený v místě, kde dřevěný plot ohraničuje pozemek SŽDC. Tento plot se nachází v těsné blízkosti vozovky, tudíž zde v současnosti není umožněn průchod pro pěší, kteří musí přicházet po komunikaci. Za plotem se nachází kolna a přístřešek pro stání jednoho vozidla.

U železniční stanice Bezručice není v současné době upravená a označená parkovací plocha, kterou by cestující mohli využít, příležitostně se parkuje na nezpevněných plochách u nádraží nebo na zpevněné přístupové komunikaci pro pěší.

V železniční stanici Bezručice vedou od pozemní komunikace v ul. Nádraží ke šterkové ploše mezi VB a kolejištěm přístupové komunikace k nástupišti (chodníky) šířky cca 2,0 m. Tyto dlážděné chodníky přiléhají k výpravní budově z obou stran. Vlastní nástupiště je zpřístupněno přes dřevěný úrovňový přechod překlenující kolej č. 3. Další dřevěný úrovňový přechod vede od VB přes kolejiště ke stanici depa.

5. POPIS NOVÉHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

5.1. Nástupiště

Navržené řešení obecně

Nové vnější nástupiště se nachází před VB. Poloha nástupiště u koleje č. 1 je navržena dle požadavku uvedeného ve zvláštních technických podmínkách (SŽDC). Nástupiště se nachází v přímé, km 23,935 000 – km 23,995 000 (vztaženo ke staničení koleje č. 1). Délka nástupiště je 60 m. Výška nástupní hrany je, z požadavku normy ČSN 73 4959, navržena 550 mm nad TK při vzdálenosti 1670 mm od osy koleje. Šířka vnějšího nástupiště je 3,0 m v celé jeho délce.

Na nástupišti jsou navrženy prvky splňující „Nařízení Komise (EU) 1300/2014 ze dne 18. 11. 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“. Dále jsou dle pokynu SŽDC – O13 ze dne 4. 5. 2015 (zn. 16456/2015-O13) na nástupišti dodrženy požadavky na hmatový kontrast povrchu pochozích ploch v okolí vodících linií s funkcí varovného pásu a signálních pásů.

Dle ČSN 73 4959 nesmí při výstavbě a provozu v žádném případě dojít ke zmenšení vzdálenosti nástupištní hrany od osy koleje. Vzájemná odchylka příčné vzdálenosti nástupištní hrany a osy koleje musí být dodržena v hodnotách +30 mm, -0 mm. Vzájemná výšková vzdálenost spojnice temen kolejnicových pásů a nástupištní hrany musí být dodržena v hodnotách -30 mm, +0 mm.

5.1.1. Demolice stávajícího nástupiště

Stávající nástupiště je v rámci SO 102 ŽST Bezručice, provizorní nástupiště sneseno. Prvky stávajícího nástupiště jsou přesunuty mezi koleje č. 2 a 4, kde je z nich sestaveno provizorní nástupiště.

5.1.2. Konstrukce nového nástupiště

Nové vnější nástupiště v železniční stanici Bezručice je navrženo délky 60 m. Délka nástupiště je navržena dle požadavku uvedeného ve zvláštních technických podmínkách (SŽDC) a systémově odpovídá délkám nástupišť na ostatních stanicích. Délka nástupiště 60 m vyhovuje pro vozbu např. motorového vozu s přípojným vozem (ř.810 + 010/012) nebo motorové jednotky č. 844 – 45 m či č. 814+914 - 29 m.

Konstrukce nástupiště vychází ze vzorového listu železničního spodku Ž 8.42–N. Pevná nástupní hrana vnějšího nástupiště je tvořena nástupištními prefabrikáty typu „L“ s předsazenou hranou, jednotlivé prefabrikáty jsou délky 2 m. Prefabrikáty jsou uloženy na vrstvě podkladního betonu C12/15, tloušťky min. 100 mm, a dále na vrstvě šterkodrti ŠD 0–32, stejné tloušťky. Výška nástupní hrany je v celé délce nástupiště 550 mm nad TK při vzdálenosti 1670 mm od osy koleje. V konci nástupiště (km 23,989 000 – km 23, 995 000), kde k nástupišti přiléhá chodník vedoucí k úrovnovému přechodu na provizorní nástupiště, je vnější strana (nenástupní hrana) nástupiště tvořena třemi nástupištními prefabrikáty typu „L“ (bez předsazené hrany) délky 2 m, které jsou rovněž uloženy na vrstvě podkladního betonu C12/15, tloušťky min. 100 m, a šterkodrti ŠD 0–32, stejné tloušťky.

Pochozí plocha vnějšího nástupiště je široká 3,00 m a je tvořena zámkovou dlažbou DL 60. Dále je plocha tvořena stejnou dlažbou s prvky pro nevidomé (vodící linie s funkcí varovného pásu, signální pásy). Dlažba je uložena do ložné vrstvy L, tloušťky 30 mm (pískové lože nebo lože ze suché malty), pod kterou je šterkodrt' ŠDA, tloušťky 150 mm. Nové konstrukční vrstvy musí být položeny na zhuťněnou zemní pláň (povrch zasypu nástupišť) s hodnotami modulu přetvárnosti minimálně 45 MPa. Při kontrole zemní pláně se postupuje dle ČSN 72 1006 Kontrola zhuťnění zemin a sypanin. Na vrstvě ze šterkodrti je nutné dodržet minimální hodnotu modulu přetvárnosti 80 MPa (dle katalogového listu KN C-2, viz Vzorový list železničního spodku Ž 10.13). Modul přetvárnosti je nutno zkontrolovat statickými zatěžovacími zkouškami.

Příčný sklon pochozí plochy vnějšího nástupiště, který zajišťuje odvodnění, je 2% směrem od kolejiště. Na zpevněnou plochu vnějšího nástupiště navazuje rozptylová plocha před VB, která je rovněž součástí objektu SO 101. Na začátku nástupiště (km 23,935 000 – km 23,945 767), kde na nástupiště nenavazuje tato rozptylová plocha, je nástupiště z vnějšku ohraničeno nástupištním

obrubníkem 150x300 mm. V konci nástupiště (km 23,989 000 – km 23,995 000), kde k nástupišti přiléhá chodník vedoucí k úrovňovému přechodu na provizorní nástupiště, je nástupiště ohraničeno ochranným zábradlím uloženým v základu rozměrů 300x600 mm (ŠxV). Základ zábradlí přiléhá z vnitřní strany k nástupištnímu prefabrikátu typu „L“. Zábradlí je navrženo dle požadavků ČSN 74 3305. Zábradlí zabraňuje pádu osob z plochy nástupiště.

5.1.3. Zásyp nástupiště

Vnější nástupiště je zasypáno propustným nenamrzavým materiálem s plynulou křivkou zrnitosti, max. velikost zrna 60 mm. Sypanina je rozprostřena po vrstvách max. tloušťky 300 mm (po zhutnění) a hutněna malým vibračním válcem na míru hutnění $I_d=0,80$ až do úrovně pláně podloží, úhel vnitřního tření se nepředepisuje.

5.1.4. Ukončení nástupiště

Vnější nástupiště je v jeho začátku (km 23, 935 000) ukončeno nástupištním obrubníkem 150x300 mm a svah je dosypán a vytvarován. Ukončení nástupiště v jeho konci (km 23,995 000) je tvořeno nástupištním blokem L100 atypických rozměrů umístěným mezi nástupištním prefabrikátem „L“ s předsazenou hranou na nástupní hraně a prefabrikátem „L“ na vnější straně nástupiště (nenástupní hrana).

Prefabrikáty musí být zašterkovány do úrovně horního povrchu šterkového lože, resp. před nástupištěm bude proveden přechod z otevřeného na zapuštěné šterkové lože.

Plocha vnějšího nástupiště je v jeho čelech ohraničena ochranným zábradlím uloženým v základu rozměrů 300x600 mm (ŠxV). Zábradlí je na začátku nástupiště umístěno vně nástupištního obrubníku, na konci nástupiště jeho základ přiléhá k vnitřní straně nástupištních bloků L100. Zábradlí jsou ukončena 2,5 m od osy koleje.

5.1.5. Odvodnění nástupiště

Odvodnění vnějšího nástupiště je po celé délce nástupiště řešeno příčným sklonem 2% směrem od kolejiště. Před stávající zastřešenou plochou u VB je umístěn podélný zakrytý odvodňovací žlab, který zabraňuje zatékání vody k VB. Žlab je zaústěn do revizní šachty dešťové kanalizace projektované v rámci SO 106 ŽST Bezručice, úpravy čekárny mimo budovu.

5.2. Přístupové komunikace na nástupiště

Navržené řešení obecně

Na vnější nástupiště vedou od komunikace v ul. Nádraží dvě nové přístupové komunikace po obou stranách výpravní budovy. Chodník, který se nachází SZ od výpravní budovy, se rozdvíjí a jedna z jeho větví pokračuje podél parkovací plochy směrem k městu. Dále je vnější nástupiště úrovňově zpřístupněno od VB přes rozptylovou plochu. Rozptylová plocha se nachází mezi plochou nástupiště a zastřešenou plochou u VB a zajišťuje bezbariérové navázání obou těchto ploch.

Na přístupových komunikacích jsou navrženy prvky splňující „Nařízení Komise (EU) 1300/2014 ze dne 18. 11. 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému, Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“.

5.2.1. Demolice stávajících přístupových komunikací

Je provedena demolice stávající přístupové komunikace (chodníku) vedoucí podél SZ strany VB od pozemní komunikace v ul. Nádražní. Chodník je ve špatném stavu a v jeho místě je navržena nová přístupová komunikace.

Dále jsou v rámci SO 102 ŽST Bezručice, provizorní nástupiště sneseny všechny úrovněvé přechody. Prvky úrovněvých přechodů budou předány investorovi jako výzisk.

5.2.2. Konstrukce nových přístupových komunikací

Nové přístupy k vnějšímu nástupišti od pozemní komunikace v ul. Nádraží mají šířku 2,25 m. Chodník vedoucí od rozptylové plochy k dřevěnému úrovněvému přechodu na provizorní nástupiště má šířku 2,50 m, délku 6,00 m a maximální sklon 1:12. Šířka nové rozptylové plochy zajišťující bezbariérové napojení vnějšího nástupiště a zastřešené plochy u VB je široká > 5,00 m.

Plocha všech přístupových komunikací a rozptylové plochy před výpravní budovou je tvořena zámkovou dlažbou DL60, která je uložena do ložné vrstvy L, tloušťky 30 mm (pískové lože nebo lože ze suché malty), pod kterou je šterkodrt' ŠDA, tloušťky 150 mm. Dále je plocha tvořena stejnou dlažbou s prvky pro nevidomé (vodící linie s funkcí varovného pásu, signální pásy).

Sklon rozptylové plochy před výpravní budovou, který zajišťuje odvodnění, je 3,5% směrem od kolejiště. Sklon rozptylové plochy je navržen s ohledem na bezbariérové napojení plochy nástupiště a stávající zastřešené plochy před VB. Menší sklon není možné navrhnout bez velkých zásahů do stávající zastřešené plochy. U stávající zastřešené plochy je umístěn podélný zakrytý odvodňovací žlab, který zabraňuje zatékání vody k VB. Žlab je zaústěn do revizní šachty dešťové kanalizace projektované v rámci SO 106 ŽST Bezručice, úpravy čekárny mimo budovu.

Příčný sklon přístupových komunikací (chodníků) podél VB, který zajišťuje jejich odvodnění, je 2% směrem od této budovy. Všechny přístupové komunikace jsou ohraničeny betonovými obrubníky 80x150 mm. Dle příčného sklonu jsou obrubníky buď zcela zapuštěny či zvýšeny 80 mm nad plochu chodníku, a tvoří tak vodící linie.

5.3. Provizorní nástupiště

Navržené řešení obecně

Provizorní jednostranné úrovněvé nástupiště se nachází mezi kolejemi č. 2 a 4. Nástupiště se nachází v přímé, km 23,920 000 – km 23,975 000 (vztaženo ke staničení koleje č. 1). Délka nástupiště je 55 m. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK při vzdálenosti 1650 mm od osy koleje. Šířka provizorního nástupiště je 1,45 m v celé jeho délce. Vzdálenost nenástupní hrany nástupiště do osy koleje č. 4 je > 6 m.

5.3.1. Demolice stávajícího nástupiště

Viz popsaná demolice stávajícího nástupiště v části 4.1. Nástupiště.

Sypané nástupiště je odstraněno od začátku provizorního nástupiště (km 23,920 000) až do konce sypaného nástupiště v celé šířce. Sypané nástupiště je odtěženo do úrovně okolního terénu daného výškou kolejí č. 2 a 4.

5.3.2. Konstrukce provizorního nástupiště

Délka provizorního nástupiště je navržena 55 m. Délka provizorního nástupiště vychází z délky stávajícího nástupiště, jehož konstrukce provizorní nástupiště tvoří.

Konstrukce provizorního jednostranného úrovňového nástupiště vychází ze vzorového listu železničního spodku Ž 8.32-N. Nástupní hrana je tvořena betonovými tvárnicemi TISCHER, které leží na úložných blocích. Na nástupištních tvárnících je uložena nástupištní deska KD 145-Z, která je na nenástupní hraně uložena rovněž na tvárnici TISCHER. Výška nástupní hrany je v celé délce nástupiště 200 mm nad TK při vzdálenosti 1650 mm od osy koleje. Kolej č. 4 je od hrany provizorního nástupiště, která není nástupní hranou, vzdálena > 6,0 m. Konstrukce je složena ze snesené konstrukce stávajícího nástupiště.

Pochozí plocha provizorního nástupiště je široká 1,45 m a je tvořena nástupištní deskou KD 145-Z.

5.3.1. Odvodnění provizorního nástupiště

Odvodnění provizorního nástupiště je po celé délce nástupiště řešeno příčným sklonem 2% směrem od koleje č. 2 ke koleji č. 4. U nenástupní hrany (kolej č. 4) se nachází trativod, který je projektovaný v rámci SO 202 ŽST Bezručice, železniční spodek. Trativod odvádí vodu z provizorního nástupiště do šachty (Š13) dešťové kanalizace projektované v rámci SO 103 ŽST Bezručice, kanalizace dešťová.

5.4. Přístupové komunikace k provizornímu nástupišti včetně úrovňového přechodu

Navržené řešení obecně

Provizorní nástupiště je zpřístupněno přes dřevěný úrovňový přechod, který se nachází za vnějším nástupištěm ve směru staničení trati. Dřevěný přechod přechází přes koleje č. 1 a 2 a dále na něj navazuje přístupová komunikace (chodník) ústící až ke konci provizorního nástupiště. Přístup na provizorní nástupiště rovněž umožňuje přístup zaměstnanců k budově železničního depa.

5.4.1. Konstrukce přístupových komunikací k provizornímu nástupišti

Dřevěný přechod přes koleje č. 1 a 2 má šířku 2,50 m stejně jako chodník, který k němu chodce přivádí od VB a nástupiště u koleje č. 1. Chodník vedoucí od přechodu ke konci provizorního nástupiště má šířku 1,60 m.

Konstrukce dřevěného přechodu je tvořena dubovými trámky a fošnami, které jsou namořeny pro zajištění trvanlivosti 10 let. Vnitřní část přechodu koleje č. 1 je tvořena dubovými trámky 100x100, které jsou tvarově přizpůsobeny pro uložení na paty kolejnic S49. Vnější části přechodu koleje č. 1 jsou tvořeny dubovými trámky 100x100, které jsou tvarově přizpůsobeny pro uložení na patu kolejnice S49 a ocelový jekl (uzavřený čtvercový profil 100x100). Vnitřní část přechodu koleje č. 2 je tvořena dubovým trámekem 80x80, který je tvarově přizpůsoben pro uložení na paty kolejnic Xa. Vnější části přechodu koleje č. 2 jsou tvořeny dubovými trámky 80x80, které jsou tvarově přizpůsobeny pro uložení na patu kolejnice Xa a ocelový jekl (uzavřený čtvercový profil 100x100). Trámky jsou od sebe vzdáleny max. 500 mm a jsou uloženy mimo pražce. Kolmo na dubové trámky jsou uloženy dubové fošny 40x200x2500. Dubové fošny, které přiléhají z vnitřní strany ke kolejnicím, jsou tvarově přizpůsobeny pro zajištění kolejového žlábků k volnému

průchodu okolků kol železničních vozidel. Přejechod je z obou stran v ose koleje opatřen ochrannými náběhy ve sklonu 1:3 až 1:5. Ochranné náběhy vnitřních částí přechodů jsou tvořeny 5 dubovými fošnami, které jsou v konci uloženy na pražci.

Plocha všech přístupových komunikací je tvořena zámkovou dlažbou DL60, která je uložena do ložné vrstvy L, tloušťky 30 mm (pískové lože nebo lože ze suché malty), pod kterou je štěrkodrt' ŠDA, tloušťky 150 mm.

Příčný sklon přístupové komunikace (chodníku) od přechodu ke konci provizorního nástupiště, který zajišťuje její odvodnění, je 2% směrem od koleje č. 2 ke koleji č. 4. Přístupová komunikace je ohraničena betonovými obrubníky 80x150 mm. Dle příčného sklonu jsou obrubníky buď zcela zapuštěny či zvýšeny 80 mm nad plochu chodníku, a tvoří tak vodící linie.

5.5. Parkovací plochy a nový chodník přístup k městu, úpravy vozovky

Navržené řešení obecně

Stávající jednoruhová obousměrná komunikace s jízdním pásem šířky 4,5 m vyhovuje pro příjezd vozidel a bude ponechána.

Dle požadavku **Policie České Republiky** na návaznost pěších tras a řešení parkovacích ploch, je v blízkosti výpravní budovy (VB) navržena parkovací plocha určená pro cestující. Parkovací stání jsou přístupná přímo z komunikace v ul. Nádraží. Podél této parkovací plochy je navržen nový chodník směrem k městu Bezručice. Dále bude v budoucnu pokračovat chodník vybudovaný na pozemku města jako investice města. Chodník se v blízkosti výpravní budovy (VB) napojuje na přístupový chodník k nástupišti.

5.5.1. Přípravné práce – přemístění plotu, přístřešku a vagonu

Z důvodu blízkosti plotu a pozemní komunikace, je nutno **stávající dřevěný plot přesunout** až za nový chodník, tj. o **1,0 – 1,5 m** směrem od komunikace. Dále musí dojít k **přesunutí či demolici přístřešku u kolny**. Vlastní kolna zůstává beze změny. **Přesunout je rovněž i vagon**, který z části zasahuje do plochy projektované přístupové komunikace, a pro toto je upraven jeho podklad, tj. štěrková plocha ohraničená obrubníky.

5.5.2. Konstrukce parkovací plochy a přístupové komunikace k městu

Nový chodník od města vede podél přemístěného dřevěného plotu a končí u budovy skladu, tedy byl rozšířen prostor místní komunikace (PMK) na pozemku SŽDC a tím je umožněn průchod pro pěší na samostatném zvýšeném pásu. Nový chodník pro pěší má délku cca 50 m a celkovou šířku 2,0 m. Chodník je tvořen dvěma pruhy pro chodce (2x0,75 m) a bezpečnostními odstupy (2x0,25 m).

Konstrukce chodníku k městu je shodná s konstrukcemi ostatních pochozích ploch pro cestující (nástupištní plocha, přístupové chodníky atd.). Skladba je tvořena zámkovou dlažbou DL60, která je uložena do ložné vrstvy L, tloušťky 30 mm, pod kterou je štěrkodrt' ŠDA, tloušťky 150 mm. Na straně trávníku je chodník ohraničen betonovým obrubníkem 80x150 mm, který je zvýšen 80 mm nad plochu chodníku, a tudíž tvoří vodící linii. Na straně komunikace je chodník ohraničen kamenným obrubníkem 150x300 mm, který je v místě parkovací plochy zvýšen 80 mm nad niveletu vozovky, mimo parkovací plochu 120 mm.

Plocha pro parkování osobních vozidel sestává z pěti kolmých parkovacích stání základní šíře 2,8 m, šířka přilehlé komunikace je min. 4,25 m aby se dalo zajíždět předem. Parkovací

plocha (rozměry parkovacích stání aj.) splňuje normu ČSN 73 6056. Šířka přilehlé komunikace je min. 3,75 m.

Z parkovacích stání je jedno vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Z tohoto parkovacího stání je navrženo přímé (bezpečné) napojení parkovacího stání pro osoby na vozíku na přístupový chodník.

Konstrukce parkovací plochy je tvořena betonovou zámkovou dlažbou DL 80, uloženou do kladecí vrstvy tl. 50 mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' ŠD tl. 250 mm. Konstrukce parkovací plochy je navržena dle TP 170, označení typu vozovky D2-D-1 (TDZ VI). Parkovací plocha je na straně komunikace ohraničena kamenným obrubníkem 150x300 mm, který je zapuštěn mezi konstrukci stávající komunikace a nové parkovací plochy.

Příčný sklon parkovací plochy a přístupové komunikace k městu, který zajišťuje jejich odvodnění, je 2% směrem k pozemní komunikaci v ul. Nádraží. Příčný sklon parkovací plochy a chodníku odpovídá sklonu pozemní komunikace a veškerá voda z těchto ploch je odváděna do příkopu na druhé straně pozemní komunikace.

5.5.3. Úpravy stávající vozovky

Stávající asfaltová vozovka ul. Nádraží bude upravována v místě napojení parkovacích stání, nového chodníku a na opačné straně podél výpravní budovy v místě výkopu pro novou kanalizační přípojku a napojující se přístupový chodník u vstupu do bytové části VB. Stávající asfaltové vrstvy budou odřezány v přímkách podél parkoviště a nového obrubníku.

Podél chodníků, podél parkovacích stání a podél nádražní budovy **v délce 79 m** bude vybourána stávající komunikace v šířce pásu 1,0 m nebo dle skutečného stavu stávající komunikace aby bylo možno osadit **nový silniční obrubník**. Obrubník za nádražní budovou je směrově řešen tak, že bude v budoucnu možno napojit autobusovou zastávku. Stávající komunikace bude oddělena řezáním a **v šířce pásu 1,0 m bude provedena kompletní nová konstrukce vozovky** případně oprava asfaltové vozovky. Nová konstrukce vozovky bude provedena včetně obrusné vrstvy asfaltu a ošetření spar.

Na protější straně komunikace bude upravena nebo **opravena krajnice a snížen stávající terén do tvaru mělkého příkopu** nebo jen prohlubně, aby se před nádražní budovou nezdržovala voda.

5.6. Konstrukce vozovek

Typ A - konstrukce chodníku je shodná s konstrukcí ostatních pochozích ploch pro cestující (nástupištní plocha, přístupové chodníky atd.). Skladba je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60 mm, uloženou do kladecí vrstvy tl. 30 mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' ŠD tl. 150 mm. Na straně trávníku je chodník ohraničen betonovým obrubníkem 80x150 mm, který je zvýšen 80 mm nad plochu chodníku, a tudíž tvoří vodící linii. Na straně komunikace je chodník ohraničen kamenným obrubníkem 150x300 mm, který je v místě parkovací plochy zvýšen 80 mm nad niveletu vozovky, mimo parkovací plochu 120 mm.

Typ B - konstrukce plochy pro parkování osobních vozidel je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 80 mm, uloženou do kladecí vrstvy tl. 50 mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' ŠD tl. 250 mm. Konstrukce parkovací plochy je navržena dle TP 170, označení typu vozovky D2-D-1 (TDZ VI). Parkovací plocha je na straně komunikace ohraničena kamenným obrubníkem 150x300 mm, který je zapuštěn mezi konstrukci stávající komunikace a nové parkovací plochy.

Typ C - v celé délce podél chodníků, podél parkovacích stání a podél nádražní budovy bude vybourána stávající komunikace v šířce pásu 1,0 m nebo dle skutečného stavu stávající komunikace aby bylo možno osadit nový silniční obrubník. Stávající komunikace bude oddělena řezáním a v šířce pásu 1,0 m bude provedena kompletní nová konstrukce vozovky případně oprava asfaltové vozovky. Konstrukce parkovací plochy je navržena dle TP 170, označení typu vozovky D2-N-3 (TDZ VI).

Typ A – konstrukce dlážděného chodníku

60 mm	BETONOVÁ DLAŽBA DL	ČSN 73 61 31-1
30 mm	KAMENODRŤ 2/4 mm L	ČSN 73 61 26-1
150 mm	ŠTĚRKODRŤ ŠD 0/32	ČSN 73 61 26-1
250 mm	Celkem	

Typ B – konstrukce dlážděné vozovky (parkovací stání, vjezdy)

80 mm	BETONOVÁ DLAŽBA DL	ČSN 73 61 31-1
50 mm	KAMENODRŤ 2/4 mm	ČSN 73 61 26-1
250 mm	ŠTĚRKODRŤ ŠD _A 0/32	ČSN 73 61 26-1
380 mm	CELKEM	

Typ C – Oprava asfaltové vozovky- plná konstrukce

60 mm	ASFALTOVÝ BETON STŘEDNĚZRNNÝ ABS II	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
60 mm	RECYKLOVANÁ ASFALTOVÁ SMĚS	TP 111
250 mm	ŠTĚRKODRŤ ŠD 0/32	ČSN 73 61 26-1
370 mm	CELKEM	

Typ C1 – Oprava asfaltové vozovky- frézování

40 mm	ASFALTOVÝ BETON ABS II	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
60 mm	ASFALTOVÝ BETON ACP16+	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
0,6 kg/m ²	SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZNÍ PS-E	ČSN 73 6129
100 mm	CELKEM	

Jednotlivé konstrukční vrstvy vozovek musí svými parametry odpovídat požadavkům příslušných ČSN a TP.

Během pokládky je třeba dále dbát zvýšené pečlivosti při hutnění v blízkosti hran obrub, aby nedocházelo k poškození hrany.

Parkovací stání, chodníky a výpravní budova budou lemovány **betonovými silničními obrubníky** 150x250 mm uloženými do lože z betonu C20/25 n XF3 s převýšením hrany oproti vozovce 12 cm. V místě parkovacího stání pro invalidy je navrženo přímé (bezpečné) napojení parkovacího stání pro osoby na vozíku na přístupový chodník, snížené položené obruby chodník budou oproti vozovce výše max. 2 cm.

Obrubníky budou osazeny dle detailů předepsaných v ČSN 73 6131 a nebudou vyspárovány cementovou maltou. Lože musí mít tloušťku nejméně 10 cm.

Tam kde chodník přiléhá ke zdi objektu/základu oplocení, budou zdi ochráněny proti vlhkosti položením nopové izolace.

6. NAVAZUJÍCÍ OBJEKTY PROJEKTU

- SO 103 ŽST Bezručice, kanalizace dešťová
- SO 105 ŽST Bezručice, úpravy sociálních zařízení
- SO 106 ŽST Bezručice, úpravy čekárny mimo budovu
- SO 107 ŽST Bezručice, orientační systém
- SO 108 ŽST Bezručice, osvětlení nástupiště a úpravy osvětlení
- SO 201 ŽST Bezručice, železniční svršek
- SO 202 ŽST Bezručice, železniční spodek

7. NAVAZUJÍCÍ INVESTICE MĚSTA BEZRUČICE

Na přístupové cesty navazují plánované investice města Bezručice, a to chodník směrem do města, točna autobusu s autobusovou zastávkou přímo u výpravní budovy a další parkovací stání v blízkosti výpravní budovy.

8. POŽADAVKY NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Návrh řešení pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu odpovídá vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Jedním ze základních předpokladů pro bezpečný pohyb osob nevidomých a slabozrakých jsou hmatové a barevné úpravy pochozích ploch formou vodících linií, optického značení vodících linií, signálních a varovných pásů. Vodící linie a optické vyznačení vodících linií oddělují bezpečnostní pás na nástupištích od ostatní plochy nástupiště a mají funkci vést zrakově postižené. Signální pásy upozorňují na orientačně důležitá místa. Varovný pás ohraničuje bezpečný prostor na nástupištích, zpevněných plochách a přístupových komunikacích. Danou problematiku v železniční dopravě řeší vzorové listy SŽDC Ž 8.7 pro nástupiště železničních stanic a zastávek.

Bezpečnostní pás má šířku 800 mm. Od ostatní plochy nástupiště je oddělen vodící linií s funkcí varovného pásu.

Vodící linie s funkcí varovného pásu (VLVP) odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Šířka VLVP je 400 mm. Povrch této linie musí být tvořen podélnými drážkami ve tvaru sinusovky nebo ve tvaru trapézu. Vizuální kontrast VLVP je proveden žlutým pruhem šířky 150

mm. Bude použit nátěr splňující OTP (součinitel smykového tření 0,6; odstín RAL 1003). VLVP je po celé délce nástupních hran nástupišť.

Varovný pás ohraničuje místa, která jsou pro zrakově postižené osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné (pozemní komunikace, úrovňové přechody). Šířka varovného pásu je 400 mm. Varovné pásy budou vytvořeny reliéfní zámkovou dlažbou s výstupky tvaru číček. Varovný pás na nástupišti bude v barvě dlažby nebo konzolových nástupištních desek. Varovný pás na přístupových chodnících bude v červeném barevném provedení.

Signální pásy vyznačují důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům (přístřešek, přístupové komunikace). Signální pás musí mít šířku 800 – 1000 mm. Vzdálenost okraje signálního pásu označující orientačně důležité místo musí být od konce přirozené vodící linie min. 800 mm. Signální pásy budou vytvořeny reliéfní zámkovou dlažbou s výstupky tvaru číček v barvě dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

Dle pokynu SŽDC – O13 ze dne 4. 5. 2015 (zn. 16456/2015-O13) musí být na nástupišti dodrženy požadavky na hmatový kontrast povrchu pochozích ploch v bezprostřední blízkosti (min. 250 mm, optimálně 400 mm) VLVP a signálních pásů. Především bude dodržen závazný požadavek pro typ a klad dlažby v okolí bezpečnostních pásů, tj. rovinné pravoúhlé dlažební prvky bez sražené hrany, klad na stěh (nikoliv vazbu), šířka spár max. 4 mm, vzdálenost spár min. 200 mm. Dlažba dále dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. musí splňovat základní požadavek na protiskluznost.

Pro hmatové prvky musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 12.03.04.-06.

9. POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY

Práce budou prováděny v součinnosti s úpravou kolejového svršku a spodku a stavbou dalších objektů (kanalizace dešťová, kanalizace splašková, osvětlení aj.).

V úvodu bude urovňována a zhutněna pláň a proveden základ pro nástupištní prefabrikáty. Dále budou osazeny a zasypány prefabrikáty, urovňovány podkladní vrstvy dlažby a položena dlažba.

10. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č. 381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č. 382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č. 383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/01 Sb., o nakládání s PCB a č. 376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Ve smyslu zákona č. 185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

V rámci výstavby SO 103 Nástupiště a SO 104 Přístupová komunikace vznikají následující neškodlivé odpady, které budou uloženy na příslušné skládky:

- Beton z demolic objektů, základů (17 01 01),
- Dřevo po stavebním použití, z demolic (17 02 01),
- Železný šrot (17 04 05),
- Výkopová zemina (17 05 04),
- Kamenivo + beton (17 09 04).

11. NAVAZUJÍCÍ INVESTICE MĚSTA BEZDRUŽICE

Je plánována výstavba kabelové optické přípojky k nádražní budově firmou **TaNET West s.r.o.** Tento kabel povede v komunikaci podél nově navrženého obrubníku a nové konstrukce vozovky. Před prováděním přístupových komunikací, chodníku a parkoviště prosím kontaktujte Lucii Juránkovou, tel.+420 371 431 035, email: lucie.jurankova@ketnet.cz.

Dále probíhá stavební řízení pro stavbu „**Okružní křižovatka**“ v ulicích Revolučních gard a Československé armády“ investora Město Bezručice, křižovatka je v místě navržené kanalizace, mohlo by to usnadnit opravy povrchů po překozech vozovky.

Na přístupové cesty navazují plánované investice města Bezručice, a to chodník směrem do města, točna autobusu s autobusovou zastávkou přímo u výpravní budovy a další parkovací stání.

Dále je projekt koordinován s projektem výstavby nového vodovodu severně podél nádraží.

12. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Pro navržené řešení nejsou nutné žádné výjimky z předpisů a norem.

13. POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ

Pro stavební práce bude zpracováno DIO.

14. PŘÍLOHY

Nejsou.