


SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM BpV

OBJEDNATEL:		ZHOTOVITEL:		
 SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. DLÁŽDĚNÁ 1003/7 110 00 PRAHA 1 - NOVÉ MĚSTO		 AF-CITYPLAN s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 - MICHLE tel.: +420 277 005 500 www.af-cityplan.cz		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:	
 Ing. VLADISLAV ŠEFL	 Ing. ALEŠ SVOBODA	 Ing. VOJTĚCH JANKŮ	 Ing. VLADISLAV ŠEFL	
NÁZEV PROJEKTU:				
REKONSTRUKCE ŽST CHRASTAVA				
ČÁST:	NÁSTUPIŠTĚ			
STAVEBNÍ OBJEKT:	SO 52-12-01 ŽST CHRASTAVA, NÁSTUPIŠTĚ			
PŘÍLOHA:	TECHNICKÁ ZPRÁVA			
KRAJ:	LIBERECKÝ KRAJ	ČÁST:	ČÍSLO OBJEKTU:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
DATUM:	6/2019	D.2.1.2		1
STUPEŇ:	DUR			
MĚŘÍTKO:	-			
Č. ZAKÁZKY:	2017/0097			

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2.	ROZSAH ŘEŠENÍ	3
3.	PODKLADY	4
4.	SOUVISEJÍCÍ SO A PS.....	6
5.	PROSTOR VÝSTAVBY.....	7
	5.1. Územní podmínky	7
	5.2. Stávající inženýrské sítě na staveništi	8
6.	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ	8
	6.1. SO 52-12-01 ŽST Chrastava, nástupiště.....	9
7.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	11
8.	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	11
9.	VÝJIMKY.....	11
10.	POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ	12
11.	PŘÍLOHY	12

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Chrastava
ISPROFIN/ISPROFOND:	327 321 4901 / 551 372 0006
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Místo stavby:	Železniční trať 547D Liberec – Hrádek n. Nisou st. hr. – (Zittau) – Varnsdorf st. hr. – Varnsdorf
Katastrální území:	Andělská Hora u Chrastavy, Dolní Chrastava, Bílý Kostel nad Nisou
Obec:	Chrastava, Bílý Kostel nad Nisou
Kraj:	Liberecký
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Zástupce objednatele:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278, 199 00 Praha 9
Správce objektu SŽDC:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové
Zhotovitel dokumentace:	AF-CITYPLAN, s.r.o. Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4 IČ: 70994234 IČO: 47 30 72 18 DIČ: CZ 47 30 72 18 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, spisová značka C 25005
Část dokumentace:	D.2.1.2 Nástupiště SO 52-12-01 ŽST Chrastava, nástupiště
Odpovědný projektant:	Ing. Vladislav Šefl autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 0011245 tel. 725 634 107 e-mail: vladislav.sefl@afconsult.com

2. ROZSAH ŘEŠENÍ

Dokumentace části D.2.1.2 řeší demolici stávajícího nástupiště a úrovněového přístupu, výstavbu nových nástupišť včetně napojení na přilehlé zpevněné plochy v přednádraží.

Ve stanici bude zřízeno nové vnější nástupiště u koleje č. 1 před VB a autobusovou zastávkou a nové ostrovní nástupiště mezi kolejí č. 3 a 5.

Rozsahy prací na jednotlivých objektech vychází ze zadání dokumentace a dále byly projednány a upřesněny s objednatelem v rámci pracovních porad. Zápisy z profesních porad jsou obsaženy v dokladové části.

Pro popis staničních zhlaví jsou použity názvy dle sousedních stanic – liberecké a hrádecké. Veškeré staničení v dokumentaci je vztaženo k novému stavebnímu staničení, pokud není uvedeno jinak. U stávajících objektů umělých staveb se uvádí též evidenční staničení. Veškeré polohové určení v popisu vlevo a vpravo, před a za, začátek a konec se rozlišuje při pohledu dle orientace výkresů.

3. PODKLADY

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Smluvní podklady

- požadavky zadavatele uvedené ve výzvě
- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- zadávací dokumentace (OTP, ZTP)
- záměr projektu zpracovaný dle Směrnice č. V-2/2012 MD ČR

Právní dokumenty a technické předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhláška č. 173/95 Sb, kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění
- vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu - Národní požadavky
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

- ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy. Základní požadavky
- ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
- TNŽ 73 6390 Nápisů názvů železničních stanic a zastávek
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na celostátních drahách a vlečkách
- vzorové listy železničního svršku
- služební rukověti
- vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb státních drah
- příslušné OTP
- směrnice GŘ SŽDC č. 30 – Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému
- směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
- Směrnice SŽDC č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 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
- Pokyn SŽDC č. 16456/2015-O13 Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace

Ostatní dokumentace a podklady

- místní šetření a rekognoskace terénu za účasti správců
- fotodokumentace
- výrobní porady
- katalogy výrobců
- stávající inženýrské sítě drážních správců
- stávající inženýrské sítě nedrážních správců

Archivní dokumentace

- neobsazeno

Dokumentace souvisejících staveb

- neobsazeno

Průzkumy

- podrobný inženýrskogeologický a geotechnický průzkum, posouzení kontaminace pražcového podloží, Mgr. Jeroným Lešner, Geotechnik.cz , 11/2018

Geodetické a mapové podklady

- geodetické zaměření stávajícího stavu, SŽG Praha
- katastrální mapa digitalizovaná
- ortofotomapa, WMS služba ČÚZK

4. SOUVISEJÍCÍ SO A PS

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 52-01-11 ŽST Chrastava, SZZ

D.1.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 52-02-11 ŽST Chrastava, místní kabelizace

PS 52-02-12 ŽST Chrastava, úprava stávající kabelizace

D.1.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 52-02-21 ŽST Chrastava, rozhlasové zařízení

PS 52-02-71 ŽST Chrastava, informační systém

PS 52-02-43 ŽST Chrastava, kamerový systém

D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

PS 52-04-11 ŽST Chrastava, výtahy k přístupu na nástupiště

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 52-10-01 ŽST Chrastava, železniční svršek

SO 52-11-01 ŽST Chrastava, železniční spodek

SO 52-15-01 ŽST Chrastava, výstroj a značení trati

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 52-20-03 Železniční most v km 10,504 - podchod

SO 52-20-04 Železniční most v ev. km 10,543 - demolice podchodu

D.2.1.6.2 Potrubní vedení (kanalizace)

SO 52-50-01 ŽST Chrastava, dešťová kanalizace

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 52-30-01 Úpravy stávajících komunikací (před a po stavbě)

SO 52-30-02 ŽST Chrastava, přístupové komunikace (ŠŽDC, s.o.)

SO 52-30-03 ŽST Chrastava, přístupové komunikace (město)

D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 52-61-01 ŽST Chrastava, rekonstrukce výpravní budovy

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 52-62-01 ŽST Chrastava, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu

SO 52-62-02 ŽST Chrastava, odstranění stávajícího zastřešení nástupiště

D.2.2.4 Orientační systém

SO 52-64-01 ŽST Chrastava, orientační systém

D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 52-76-01 ŽST Chrastava, rozvody NN a VO

SO 52-76-02 ŽST Chrastava, osvětlení 1. nástupiště

SO 52-76-03 ŽST Chrastava, osvětlení 2. nástupiště

SO 52-76-04 ŽST Chrastava, osvětlení podchodu

SO 52-76-05 ŽST Chrastava, osvětlení přístupové cesty

SO 52-76-06 ŽST Chrastava, osvětlení stanice

5. PROSTOR VÝSTAVBY

5.1. Územní podmínky

Objekt se nachází na drážním pozemku v prostoru žst. Chrastava.

Žst. Chrastava je mezilehlou stanicí na trati Liberec – Hrádek nad Nisou – (Zittau) – Varnsdorf st. hr. - Varnsdorf mezi žst. Liberec a žst. Hrádek nad Nisou v km 10,549.

Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující pod číslem 089, v tabulkách traťových poměrů číslem 547 D, definiční úsek 0941C1 žst. Chrastava. Trať je součástí dráhy celostátní, jednokolejné s nezávislou trakcí. Dovolená traťová třída zatížení je C3. Trať je zařazena dle ČSN EN 1991-2/Z4 do 3. třídy tratí z hlediska mostů. Maximální traťová rychlost v úseku Liberec – Hrádek nad Nisou je 100 km/h, v úseku Hrádek nad Nisou – státní hranice je 70 km/h. V žst. Chrastava je dle nákrešného přehledu od km 9,833 do km 10,805 trvalé omezení traťové rychlosti 60 km/h. Geometricky však obě zhlaví dle projektu PPK pro průjezd po hlavní koleji vyhovují pouze na rychlost 50 km/h. Podle prohlášení o dráze se úsek uveden pod číslem 501 00.

Podle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii je trať zařazena do kategorie:

- kategorie tratě osobní P5
- kategorie tratě nákladní F4

5.2. Stávající inženýrské sítě na staveništi

V prostoru staveniště se nacházejí stávající drážní i nedrážní inženýrské sítě. Inženýrské sítě mají vymezena svá ochranná pásma. Přehled vlastníků a správců, vyjádření o existenci sítí a požadavky vlastníků a správců jsou uvedeny v dokladové části.

Zhotovitel stavby před zahájením výstavby ověří údaje o poloze sítí u jejich správce a podle potřeby zažádá o jejich prostorové vytýčení. Zhotovitel stavby na staveništi vyznačí polohy a příp. i ochranná pásma inženýrských sítí.

Ochrana a přeložky sítí, pokud dochází k jejich dotčení, jsou předmětem samostatných SO/PS.

6. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

Hlavním cílem této stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravní cesty. V rámci úprav stanice je požadováno upravit konfiguraci stanice, aby vyhovovala lépe potřebám zejména osobní dopravy.

Připravovaná stavba řeší rekonstrukci kolejiště v ŽST Chrastava vč. železničního spodku, výstavbu nástupišť pro dosažení výšky hran nástupišť 550mm nad TK a výstavbu nových přístupových komunikací. Pro všechna nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup výstavbou šikmých přístupových komunikací, schodišť a výtahů na nástupiště. V návaznosti na rekonstrukci nástupišť a přístupových komunikací dojde ke zřízení nového podchodu, který bude prodloužen a vyústěn ve svahu na protější straně od VB, směrem k průmyslové zóně. Dojde tak k zajištění bezpečnosti cestujících a osob, které z této lokality směřovali do předemtné železniční stanice.

Součástí této stavby bude také rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a energetických zařízení. Z hlediska zabezpečovacího zařízení dojde mimo jiné k rekonstrukci zabezpečení několika železničních přejezdů v mezistaničních úsecích Liberec – Chrastava a Chrastava – Hrádek nad Nisou. Dojde také k úpravě částí souvisejících se zabezpečovacím a sdělovacím zařízením v ŽST Liberec.

Kolejové úpravy vyvolají dále sanace i zrušení několika mostních objektů. V rámci stavby dojde také k částečné rekonstrukci výpravní budovy a zřízení nových zastřešení nástupišť.

Důvodem k výstavbě nových nástupišť jsou změny v kolejovém uspořádání stanice s cílem zlepšení podmínek pro osobní dopravu.

Výstavba nových bezbariérových nástupišť je jedním z hlavních cílů této stavby. Výstavbou nových nástupišť dojde k významnému zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících při splnění všech požadovaných parametrů interoperability. V rámci rekonstrukce stanice dojde k propojení přednádraží s lokalitou za nádražím zřízením nového podchodu pod celým kolejištěm. Tím dojde ke zkrácení docházky z této lokality, ale zejména k zvýšení bezpečnosti, protože nebude nutné využívat blízký podjezd ul. U Nisy (železniční most ev. km 10,650), který je úzký, nepřehledný a bez chodníků. Zároveň již nebude pro cestující atraktivní nebezpečné přecházení přes kolej č. 5 do této lokality, které je dnes hojně využíváno.

V souvislosti s úpravami zpevněných ploch před VB bude dle požadavku objednatele dopravy doplněn chodník podél severní stany VB do ul. U Nisy.

Ke zvýšení komfortu cestujících významně přispívá zřízení vnějšího nástupiště před VB a autobusovou zastávkou, protože cestující nebudou muset použít podchod v případech, kdy nedochází ve stanici ke křižování vlaků.

Přístup na ostrovní nástupiště bude podchodem se schodišti a výtahy pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. Z lokality za nádražím bude podchod přístupný přímo z úrovně ulice. Nástupiště a přístupové cesty budou vybaveny prvky pro nevidomé pro jejich bezpečný pohyb a orientaci.

6.1. SO 52-12-01 ŽST Chrastava, nástupiště

Současný stav

Ve stávajícím stavu je ve stanici mezi kolejemi č. 1 a 3 ostrovní nástupiště přístupné podchodem ev. km 10,543 přímo z haly výpravní budovy a úroňovým služebním přechodem od VB v km 10,523, kterým je zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště v doprovodu drážního zaměstnance. Tento přechod není určen pro samostatný přístup cestujících, nicméně je k tomu hojně využíván. Dále je v km 10,552 služební přechod.

Nástupiště je v převážné délce v přímé. Na libereckém zhlaví se nástupiště zužuje u kol. č. 3 dle směrového oblouku od mostu. Na hrádeckém zhlaví zasahuje v kol. č. 3 k nástupišti směrový oblouk před zhlavím.

Začátek nástupiště je ve stávajícím km 10,262 až km 10,532 dle zaměřených staničníků. Nástupní hrany u obou kolejí jsou shodně stavební délky 272 m. Šířka nástupiště je ve střední části cca 6,0 m, jižní konec na začátku nástupiště je široký cca 2,8 m a severní konec na konci nástupiště u podchodu cca 5,2 m. Výška hrany je vzhledem k stavu nástupiště i kolejiště proměnná cca 250 až 300 mm nad spojnici TK

Nástupiště je zastřešené v dl cca 20 m před vstupem do podchodu. Nástupiště je tvořeno zídka s nástupištní hranou z tvárnice Tischer a dlážděného krytu z žulových kostek. Nástupiště je střechovitě vypádováno do kolejiště. Dlážděný povrch je zřejmý v části nástupiště přilehlé k podchodu v dl. cca 60 m, zbývající část nástupiště je nevyužívaná a zcela prorostlá trávou. V nevyužívané části nástupiště je nástupištní zídka v několika úsecích zcela vyvalená a nahrazená provizorní zapažením ze starých dřevěných prachů.

Služební přechody na nástupiště jsou z betonových panelů. Přechody navazují na chodník podél VB, který propojuje jednotlivé vstupy do budovy.

Nástupiště je osvětleno v zastřešené části osvětlením uchyceném na zastřešení, v části bez zastřešení samostatnými lampami. Dále je zde staniční rozhlas.

Mobiliář nástupiště tvoří několik laviček a odpadkových košů. Pod zastřešením je umístěn box na posypový materiál. Orientační systém zde tvoří cedule s čísly kolejí, šipkou k východu směrem do podchodu, a směry Liberec/Zittau, Varnsdorf.

Stav nástupiště je celkově nevyhovující, směrová a výšková poloha hrany vykazuje značný rozptyl, povrch je nerovný, nástupiště není vybaveno prvky pro nevidomé a není samostatně bezbariérově přístupné s výškou hrany 550 mm nad TK. Není vybaveno odpovídajícím orientačním systémem a informačním systémem. Oproti potřebám současné osobní dopravy je nástupiště zbytečně dlouhé. Přístup na nástupiště je pouze podchodem a neumožňuje přímý přestup hrana – hrana na autobusovou zastávku vedle VB, protože je podchod vyústěn přímo do vestibulu VB.

Demolice

V rámci objektu nástupiště dojde k demolici stávajícího nástupiště (nástupištních zídek, dlážděného krytu, základů, pražcového pažení apod.) a úroňového přístupu k němu. Dále bude odtěženo těleso nástupiště do úrovně založení nových nástupištních zídek a nového zásypu nástupiště. V úseku stávajícího nástupiště, kde již nové nebude, bude odtěženo těleso nástupiště do úrovně založení stávajících nástupištních zídek. Odkopávky níže jsou pak součástí

železničního spodku. V rámci objektu nástupiště budou také provedeny odkopávky pro vnější nástupiště.

Veškerý takto vyzískaný materiál bude zlikvidován jako odpad.

Navržené řešení

V souvislost s celkovou změnou konfigurace stanice se dle požadavků zadání navrhuje nově jedno vnější nástupiště u hlavní koleje č. 1 přístupné od VB a zastávky vedle VB a jedno ostrovní nástupiště u kolejí č. 3 a 5, které bude bezbariérově přístupné podchodem, z obou stran kolejiště.

Nové vnější **nástupiště č. 1** u koleje č. 1 je situováno celé v přímé v km 10,455 – 10,564 a navrhuje se délky 110 m. Šířka nástupiště bude 3,0 m. Přístup na nástupiště je přímo od autobusové zastávky vedle VB a od VB. V prostoru vedle VB bude také umístěn vstup do podchodu na ostrovní nástupiště. Výškové řešení v koleji č. 1 neumožňuje přímé výškové navázání na zpevněné plochy kolem VB, proto se podél nenástupní hrany nástupiště navrhuje v úseku od začátku nástupiště až k přístupovému chodníku opěrná zídka se zábradlím a dále pak svah. Přístup na nástupiště bude schody šířky 2,9 m (mezi madly) a přístupovým chodníkem šířky 1,8 m (mezi madly) od autobusové zastávky pro zajištění bezbariérového přístupu. Dále se doplňuje na konci nástupiště schodiště pro přístup od nového chodníku podél severní strany VB. Vstup do podchodu a výtahu bude z úrovně plochy kolem VB.

Nové ostrovní **nástupiště č. 2** v km 10,413 – 10,523 je u koleje č. 3 situováno celé v přímé a u koleje č. 5 v přímé a částečně v oblouku o poloměru 300 m. Nástupiště bude šířky 6,64 m a na severním konci šířky 4,3 m. Délka nástupních hran je u obou kolejí shodně 110 m pro potřeby osobní dopravy. Přístup na nástupiště je přímo od VB a autobusového terminálu podchodem, který bude vybaven schodištěm a pro zajištění bezbariérového přístupu též výtahem.

Obě nová nástupiště budou s výškou hrany 550 mm nad TK. Hrana nástupiště bude ve vzdálenosti 1,67 m od koleje č. 1 a ve vzdálenosti 1,68 m od kolejí č. 3 a 5 z důvodu směrového oblouku zasahujícího do nástupiště v kol. č. 5 a směrového oblouku v blízkosti nástupiště v kol. č. 3.

Nástupiště se navrhuje s konstrukcí hrany typu L založených na vrstvě podkladního betonu bez konzolových desek podle vzorového listu železničního spodku Ž8.42. Povrch nástupiště bude z dlažby a bude vyspádován střešovitě sklonem 2 % do kolejí u ostrovního nástupiště a sklonem 2 % směrem od koleje u vnějšího nástupiště. Na nástupních budou zřízeny prvky pro bezpečný pohyb nevidomých dle vzorového listu železničního spodku Ž8.7 a dle výnosu ze dne 4. 5. 2015 č.j. 16456/2015-O13 v souladu s vyhláškou MD č. 177/1995 Sb., Rozhodnutím Komise evropských společenství C(2007)6033 ze dne 21. prosince 2007 a vyhlášky MMR č.398/2009 Sb. Pro bezpečný pohyb cestujících budou dále nástupiště a přístupy vybaveny zábradlím dle platné legislativy.

Nástupiště budou ukončena čelními zídkami, na kterých bude osazeno zábradlí. Pro přístup do kolejiště budou zřízeny služební schůdky na koncích nástupišť vyjma konce prvního nástupiště, kde budou pro tento účel využity schůdky pro veřejnost.

Nenástupní hrana 1. nástupiště bude od úrovně začátku nástupiště až za konec přístupového chodníku (rampy) ukončena monolitickou zídkou se zábradlím. Dále bude nástupiště ukončeno nízkým svahem, kde již zábradlí není potřeba.

Součástí 1. nástupiště jsou schodiště a šikmý chodník z úrovně nástupiště do úrovně zpevněných ploch kolem VB.

Zásypy nástupišť budou z propustného nenamrzavého materiálu. Dle charakteru odkopávek z železničního spodku stanice je lze využít pro tento účel.

Dlážděný kryt na ostrovním nástupišti bude tvořen z dlažby tl. 60 mm uložené do ložné vrstvy písku tl. 30 mm a podkladní vrstvě štěrkodrti tl. 200 mm.

Dlážděný kryt na vnějším nástupišti a přístupových chodnicích včetně úprav zpevněné plochy vedle VB bude z důvodu možné strojní údržby v zimním období navržen v dimenzích pro občasný pojezd techniky. Dlážděný kryt bude tvořen z dlažby tl. 80 mm uložené do ložné vrstvy písku tl. 30 mm a podkladní vrstvě štěrkodrti tl. 200 mm.

Odvodnění plochy ostrovního nástupiště bude do kolejiště. Pouze v místě před vstupem do výtahu a podchodu bude na ostrovním nástupišti zřízen odvodňovací žlábek, který bude vyústěn do kanalizace.

U vnějšího nástupiště bude odvodnění na terén příp. na stávající zpevněné plochy, které jsou dnes odvodněny uličními vpustmi a toto odvodnění se zachová. V úseku za koncem rampy až do konce nástupiště je navrženo odvodnění do vsakovacího žebra za patou svahu.

Na nástupištech dojde k osazení nového mobiliáře nástupiště, který bude tvořen odpadkovými koši, boxy na posyp, lavičkami a vitrínami.

7. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně rozpracovány v části projektové dokumentace B - Organizace výstavby. Tato část obsahuje komplexní pohled na prováděné práce, včetně výluk kolejí, omezování rychlosti v kolejích a předpokládané časové vazby.

Navržené postupy organizace výstavby neuvažují s žádnými provizorními nástupišti ani přístupovými cestami.

Práce na nástupištech a přístupových komunikacích budou probíhat společně v postupech s realizací příslušných kolejí.

8. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V objektech nástupišť se nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů krom dřevěných prachů, které jsou použity v rozpadlé části nástupiště pro jeho provizorní zapažení.

V rámci tohoto objektu vzniknou pouze odpady z odkopávek stávajícího nástupiště, betonová a kamenná suť z demolic stávajících zídek, desek a dlažby.

Podrobnosti ohledně vlivu stavby na životní prostředí jsou řešeny v části B - Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana. Opatření na ochranu životního prostředí – likvidace všech odpadů z objektů železničního svršku jsou zapracovány ve výkazech výměr příslušných SO.

9. VÝJIMKY

Navržené řešení nevyžaduje výjimek.

10. POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ

Navržené řešení neklade žádné zvláštní požadavky na další stupeň PD.

11. PŘÍLOHY

- neobsazeno