




EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury




Správa železniční dopravní cesty






			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8, 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
IDS: kjee9md
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

**PRODEX spol. s r.o.**
PERUCKÁ 2481/5, 120 00 Praha 2

tel.: +420 277 007 726
e-mail: info@prodex-cz.eu
http://www.prodex-cz.eu

OBJEDNATEL	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace v zastoupení: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
ZHOTOVITEL	Společnost pro „Rekonstrukci žst. Jaroměř“ MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. (VEDOUcí SDRUŽENÍ), PRODEX spol. s r.o., organizační složka	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ PARMA 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. VLADIMÍR KOPP 	ING. VLADIMÍR KOPP 	ING. STANISLAV VÁVRA 
KRAJ: KRÁLOVEHRADECKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: JAROMĚŘ	OBEC: JAROMĚŘ
"Rekonstrukce žst. Jaroměř" SO 11-16-02 Žst. Jaroměř, nástupiště		ZAK. ČÍSLO MCO 16 - 077 - 231- PS
		ÚČEL PROJEKT
		DATUM SRPEN 2017
		FORMÁT
		MĚŘÍTKO
Technická zpráva		ČÁST E.1.2 POŘ.Č. 1

E.1.2 Nástupiště

SO 11-16-02 Žst. Jaroměř, nástupiště

Technická zpráva

Obsah

1. Identifikační údaje	2
2. Základní údaje o stavbě.....	2
3. Podklady	3
3.1 Vstupní podklady.....	3
3.2 Inženýrské sítě	3
4. Polohový systém, staničení a vytyčování	3
5. Popis stávajícího stavu	4
6. Navrhovaný stav	4
6.1 Situování a parametry nástupišť	4
6.2 Konstrukční řešení nástupišť	5
6.4 Přístup k nástupišti.....	7
6.5 Ukončení nástupiště.....	7
6.4 Odvodnění nástupiště	8
6.5 Zábradlí	8
6.6 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti.....	9
6.9 Mobiliář	9
6.10 Orientační systém pro cestující.....	10
6.11 Osvětlení nástupiště a přístupové komunikace	10
6.12 Vedení kabelových tras.....	10
7. Stavební postupy	10
8. Bezpečnost práce	10
9. Související PS a SO.....	11
10. Související předpisy a normy	12
11. Vlivy realizace na životní prostředí	14
12. Závěrečná ustanovení	14

1. Identifikační údaje

Stavba: "Rekonstrukce žst. Jaroměř"

Stupeň dokumentace: Projekt stavby

Objekt: SO 11-16-02 Žst. Jaroměř, nástupiště

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

v zastoupení : SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58

Správce objektu: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Projekt stavby: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1058/8, 779 00 Olomouc

Odpovědný projektant stavby : Ing. Vladimír Kopp

Místo stavby: Jaroměř

Traťový úsek: t.ú. 1601 Hradec Králové - Stará Paka - Liberec

Trať: Celostátní

Katastrální území: Jaroměř, par. č. 4341/1

Vlastník pozemku: parcela je majetkem státu, s právem hospodaření SŽDC s.o.

Obec: Jaroměř

Pověřená obec: Jaroměř

Kraj: Královehradecký kraj

2. Základní údaje o stavbě

Předmětem celé stavby je komplexní přestavba železniční stanice Jaroměř za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a přístupu k vlakům včetně zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího zařízení, které v budoucnosti umožní úpravu pro dálkové ovládání technologických zařízení železniční dopravní cesty. Délka nástupišť je v souladu se schválenou přípravnou dokumentací a odsouhlasenou na výrobních poradách k projektu stavby.

3. Podklady

3.1 Vstupní podklady

Přípravná dokumentace zpracovaná MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Mimo této projektové dokumentace provedl zpracovatel jejich nutné upravení a doplnění tak, aby projekt stavby mohl být zpracován v požadovaném rozsahu a kvalitě.

- Schválená přípravná dokumentace stavby „**Rekonstrukce žst. Jaroměř**“
- Platné Územní rozhodnutí
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace.
- Zadávací podmínky na zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst. Jaroměř“
- Směrnice generálního ředitele č.11/2006 – „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních – Projekt „
- Geodetické zaměření 2015 - 2017
- Geotechnický a stavebně technický průzkum, GeoTec-GS a.s.
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele,

3.2 Inženýrské sítě

V navrhované poloze nástupiště procházejí stávající inženýrské sítě, jejichž orientační poloha je zakreslena v situačních výkresech. Před realizací stavebních prací je nutné vyžádat si u jejich správců vytyčení přesné polohy.

V rámci zpracování projektu stavby byl proveden průzkum inženýrských sítí. Byli obesláni všichni potencionální správci sítí a z dodaných podkladů byl sestaven jejich souhrnný zakres.

Povinností zhotovitele je vytyčení inženýrských sítí před zahájením stavby. Při výkopových pracích v blízkosti sítí je třeba postupovat s opatrností, dodržovat principy bezpečnosti práce a dle potřeby kopat ručně.

4. Polohový systém, staničení a vytyčování

Projekt je zpracován v souřadném systému „Jednotné trigonometrické sítě katastrální“ (S-JTSK) a ve výškovém systému „Balt po vyrovnání“ (Bpv).

Údaje o výškových a polohových bodech pro napojení a vytyčení celé stavby jsou součástí geodetické části stavby a nejsou popisovány a uváděny v jednotlivých výkresech stavebních objektů. Veškeré vytyčení prostorové polohy v rámci stavebního objektu bude prováděno dle požadavků ČSN 013419 Vytyčovací výkresy staveb, ČSN 730420-1 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 1: Základní požadavky, ČSN 730420-2 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 2: Vytyčovací odchylky, ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411) Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření a též v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah (schváleno

VŘ DDC č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000). Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

5. Popis stávajícího stavu

Železniční stanice Jaroměř leží na celostátní trati Hradec Králové – Liberec

Stávající nástupiště ve stanici jsou konstrukčně typu SUDOP výšky 250 mm - 300 mm nad TK. Jedná se o nástupiště:

- u koleje č.5 v délce 208 m;
- u koleje č.3 v délce 450 m;
- u koleje č.1 v délce 450 m;
- u koleje č.2 v délce 184 m;

Přístup na nástupiště je stávajícím centrálním přechodem pro pěší od VB šířky 3,50 m, další přechod před dopravní kanceláří je š. 5,3m.

6. Navrhovaný stav

6.1 Situování a parametry nástupišť

Stavební objekt nástupiště je umístěn přímo v centrální části žst. Jaroměř.

Stavba jako celek je situována přímo v obci Jaroměř v místě stávající stanice a přístup k stavbě lze provést po místních komunikacích.

Základní koncepce návrhu technického řešení nástupiště vycházela z dopravní technologie žel. stanice Jaroměř. Stavební objekt nástupiště má charakter novostavby a to dvou ostrovních nástupišť č.1 a č. 2 a vybudování přejezdu pro vozíky. Součástí SO je i demolice stávajících nástupišť a stávajících přechodů.

Navržené nástupiště respektuje novou polohu kolejového řešení. To znamená vybudování nových ostrovních nástupišť v této poloze:

Začátek nástupiště u koleje č. 3 a č.1a koleje č. 2 a č.4 je v km 39,629 056

Konec nástupiště u koleje č. 3 a č.1 je v km 39,874 557

Konec nástupiště u koleje č. 2 a č.4 je v km 39,854 558

Ostrovní nástupiště jsou navržena mezi novými kolejemi č. 3 a 1 – nástupiště č.1 v osové vzdálenosti 10,04m a mezi kolejemi č. 2 a 4 – nástupiště č.2 a to v osové vzdálenosti 10,04m.

Jejich délka je podle požadavku dopravní technologie zůstala dle přípravné dokumentace. Délka nástupiště č.1 je 246m a délka nástupiště č.2 je 226m. Nástupiště jsou přístupna z nově navrženého podchodu s dvěma výstupními rameny a osobním výtahem.

Přejezd pro vozíky na zavazadla a spěšniny je navržen na jihozápadní straně nástupiště ze směru od Hradce Králové, šířka je 2,7m. Do prostoru nástupišť jsou na koncích navrženy přístupové rampy ve sklonu 8% (neveřejná část). Pojezdová plocha ramp je navržena ze zámkové dlažby 200/100mm.

Vzdálenost nástupních hran od osy přilehlých kolejí bude konstantní 1,68 m (u koleje č.3 a 4) a 1,67 m (u koleje č.1, 2) a výška nástupních hran nad TK bude 0,55 m. Příčný sklon nástupiště bude 1%, pouze směrem ke koleji č.3 bude příčný sklon 2%, z důvodu rozdílné výšky kolejí č.1 a č.3. Šířky nástupišť jsou navrženy 6,69m. Část nástupiště č.1 (13,55m) ze směru od Hradce Králové u koleje č. 3 s R = 600m bude v oblouku.

6.2 Konstrukční řešení nástupišť

Konstrukce nástupištní hrany je navržena z nástupištních prefabrikátů tvaru L, nástupištní prefabrikáty s nástupištní předsunutou hranou s rozšířenou nášlapnou plochou šířky 250 mm.

Jednotlivé prefabrikáty budou ukládány v řadě za sebou na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 12/15, XC2 tloušťky 150 mm a vyrovnávací vrstvu z cem. malty. Základová spára bude připravena v rámci žel. spodku. Jednotlivé bloky budou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které jsou zašroubovány do ocelových vložek (hmoždinek) s vnitřním závitem M 16.

Vodorovné části L prefabrikátů budou ukotveny do podkladního betonu pomocí ocel. trnů $\varnothing 10\text{mm}$ dl. 600mm, z důvodu možného posunu při hutnění zásypu. Zálivka otvorů s ukotvenými trny bude betonem B25/30. Svislé – styčné spáry jednotlivých H130 prefabrikátů nástupiště a prefabrikátů čel nástupiště budou z vnitřní strany překryty – natavením bitumen. pásy š. 300mm, tl. 4mm, z důvodu zabránění vyplavování drobných zrn ložné vrstvy zpevněné plochy vytvořené z dlažebních desek.

Zásyp prefabrikátů bude proveden podle vzorového řezu, nenamrzavým materiálem, hutněným po vrstvách max. 150mm. Podkladní hutněná vrstva pod betonovou vrstvou tl.120mm bude ze štěrkodrtě fr.16/32mm v tl. 100mm se separační folií.

V horní části nástupiště budou uloženy u nástup. hrany nástupištní dlažební desky VLsVP tl. 80mm do podkladní vrstvy štěrkodrtě (frakce 4/8mm) v tl. 30mm. Rozměr desek je 947/ 997mm (š/dl.). Popis jednotlivých vrstev je ve vzorovém řezu dokumentace.

Desky mají v horní části vytvořenou vodící linii s funkcí varovného pásu a optické značení varovného pásu v š.150mm bude provedeno barvou na beton žlutý pruh (RAL 6200). **Kontrastní optické značení musí splňovat požadavky smykového součinitele tření (protismyková úprava).** Podél dlažeb. desek VLsVP bude položena hladká dlažba 200/200mm v pásu 400mm

Za nástupištní deskou bude dlažba šedá s impregnací bez fazety 200/200mm tl. 60mm do štěrkodrtě (frakce 4/8mm) tl. 50mm. Mezi těmito pásy z hladké dlažby bude položena velkoplošná dlažba 400/600/40mm s fazetou dle příčného sklonu nástupiště.

Součinitel smykového tření pro prvky pochozích ploch na nástupišti dle ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních vlečkách, ($\mu = 0,6 + \text{tg} \alpha$) bude mít hodnotu min. 0,65.

Příčný sklon nástupiště bude 1% a 2% viz PD. Šířky nástupišť jsou navrženy 6,69m.

Úprava před výtahovými dveřmi:

Před vstupem do výtahové šachty bude uložen pororošt o velikosti 1050/600mm uložen ve vaně – 2ks. Oka lisovaného roštu budou 33,3mm/11,11mm. Nosný pás (profil 30/2mm) roštu osadit ve směru chůze. Vše bude v provedení NEREZ. Vana bude ukotvena k podkladnímu betonu.

Demolice stávajících nástupišť

Pro provedení nového kolejiště bude konstrukce stávajících nástupištních prvků odstraněna a odtěžena. Prefa prvky jsou součástí SO 11-16-02, ostatní zásypová část nástupiště bude odstraněna v rámci SO 11-16-01 Žst. Jaroměř, železniční spodek. Výpis prvků demolice je uveden v příloze č. 12.

V rámci SO bude odstraněna rovněž odstraněna zámková dlažba mezi kolejí č.5 a zastřešenou plochou u výpravní budovy a dále v místě nového podchodu a výstupu z podchodu u výpravní budovy a podél stávajícího objektu datastanice u koleje č.5 (směr Stará Paka). Odstranění keřů před VB je součástí SO – podchodu.

Posouzení únosnosti základové spáry nástupiště

Nová nástupiště jsou situována v prostoru rušených kolejí – je tedy reálný předpoklad, že podloží je únosné a stabilizované. Vlastní zídky nástupišť jsou uloženy na zlepšené zemní pláni tl. 420mm přilehlých kolejí č. 1 a č.2, resp. na přehutněné zemní pláni přilehlé koleje č.4. V ploše pod nástupištní zídkou u koleje č. 3 bude pod vrstvou podkladního betonu uložena. **Návrh základové spáry nástupiště byl proveden dle kapitoly č. 2.5 Návrh přijetí normativních opatření dle ČSN EN 1997.** V průběhu stavebních prací budou za přítomnosti geotechnika prováděny kontrolní zkoušky dle ČSN EN 1997 – pro plán kolejiště, v místě pod navrženou polohou nástupiště je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti 20 MPa.

Seizmické zatížení dle ČSN EN 1998-1(730036)

Stavba se nachází v seismické oblasti $a_{gr}=0,0-0,02$ g dle ČSN EN 1998-1. Tato seismická je velmi malá a navržené konstrukce toto zatížení spolehlivě přenesou.

Provizorního nástupiště

Součástí stavebního objektu bude i zřízení provizorního nástupiště ke koleji č.6. To znamená, že nástupiště bude situováno mezi kolejemi nově č.4 a č.6. v délce 120metrů + 3m na sklon + 2m v místě napojení na dřevěný přechod (není součástí SO nástupiště) přes koleje dle stavebních postupů. Začátek nástupiště bude v km cca 39,600 – konec cca 39,725 .

Pro konstrukci nástupiště budou použity stávající prefabrik. desky rozebraného nástupiště mezi kolejemi č.1 a č.2. Šířka provizor. nástupiště bude 1,45m . Výška provizorního nástupiště bude 250mm nad TK. Pod šterkovou vrstvou pro prefa panely nástupiště bude uložena ve v dvou vrstvách textilní folie. Po ukončení daného stavebního postupu bude provizorní nástupiště demontováno.

6.4 Přístup k nástupišti

Vlastní přístup na nástupiště č.1 a č. 2 bude nově vybudovaným podchodem a výtahy. Dále bude přístup možný po přejezdu pro vozíky a to pro imobilní osoby v případě poruchy a nefunkčnosti výtahů.

Konstrukce přejezdu bude provedena celopryžovými přejezdovými panely a žel. bet. závěrnými zídками s doplněním zámkovou dlažbou 200/100/60mm a bet. obrubníky. Pod závěrnými zídками budou vybetonovány základové pasy š.450mm , výšky 300mm, viz PD. Závěrné zídky v kolejích č.1-4 budou osazeny ve vzdálenosti 200mm od hlavy pražců.

Přejezd š. 2,7m bude navazovat na novou zpevněnou plochu u technologického objektu.

Jednotlivé části celopryžového přejezdu budou provedeny podle použitého typů pražců a upevnění koleje.

Ze směru od Hradce Králové budou provedeny nájezdové šikmé rampy š. 2,5m. Konstrukce bočních stěn ramp je provedena ze spádových L prefabrikátů, uložených na podkladním betonu. Prostor mezi L prefabrikáty bude zasypán vytěženým šterkem z kolejiště. Pochozí plocha ramp ve sklonu 8% je ze zámkové dlažby 200/100mm uložené ve šterkodrti.

Skladba konstrukce viz PD. V prostoru ramp bude uložena trasa kabelovodu, která bude procházet štítovou monolitickou částí s vynechanými otvory pro trasu multikanálů.

Na konci nástupiště č.1 a č.2 (ze směru od Hradce Králové) bude zábradlí v. 1,1m a uzamykatelná dvoukřídlová branka š. 2m. Ke sloupkům branky bude v rámci přípravy na její otevírání přivedena chránička pro uložení kabelů (dle dohody z porady pozemních staveb a sděl. zařízení).

Přístup k přejezdu pro vozíky od výpravní budovy je uzavřen uzamykatelnou brankou, mezi stávající výpravní budovou a stáv. skladem. Uzamykatelná branka je součástí SO 11-18-01 Žst. Jaroměř, zpevněné plochy.

6.5 Ukončení nástupiště

Ukončení nástupiště na straně od Hradce Králové je navrženo žel.betonovými monolitickými zídками dle sklonu nástupiště.

Na straně od Liberce (Staré Paky) budou nástupiště ukončena prefabrikovanými služebními schůdky včetně uzavíratelné branky a zábradlí. Čelní stěna nástupiště č. 1

a č.2 na této straně je vytvořena z prefabrikovaných dílců viz PD uložených na podkladní betonové vrstvě.

Část plochy za brankou je navržena z monolitického betonu a zhutněného zásypu. Na obou stranách nástupiště bude ukotveno zábradlí výšky 1,1m viz . PD. Prostor pod prefabrikovanými schody zhutněn po vrstvách.

V čele nástupiště a na služ. schodech bude přes plotýnky ukotveno zábradlí se svislou výplní výšky 1100mm, (viz PD) včetně 2ks uzavíratelných branek.

Nedílnou součástí PD je technická zpráva statická, kde jsou uvedena upozornění při provádění betonových konstrukcí a ocelových konstrukcí !!!

6.6 Odvodnění nástupiště a přístupového chodníku

Nástupiště je v podélném sklon přilehlých kolejí tj. 1,59‰. Příčný sklon nástupiště je 1 % a 2% ke kolejím. Příčný sklon nástupiště č.2 bude 1%, pouze na nástupišti č.1 směrem ke koleji č.3 bude příčný sklon 2%, z důvodu rozdílné výšky kolejí č.1 a č.3.

6.7 Zábradlí

V žel. stanici je navrženo zábradlí městského typu se svislou výplní, jehož uspořádání a rozměry jsou patrné z výkresové části projektové dokumentace na samostatném výkresu prvků zábradlí. Povrch ocelové konstrukce je žárově zinkován. Případné sváry prováděné po zinkování musí být očištěny a opatřeny základním nátěrem. Barva základní reaktivní na zinkovaný povrch, odstín vrchní RAL bude stejný jako na stávajícím novém zábradlí.

Zábradlí výšky 1,10 m bude osazováno na betonové zídky. Zhotovitel musí zpracovat výrobní dokumentaci zábradlí a tuto odsouhlasit s projektantem.

Všechna nová zábradlí tohoto objektu budou opatřena kombinovaným protikorozním systémem:

- otryskání povrchu na Sa 3 (dle ČSN ISO 8501-1);
- metalizace slitinou Zn 85 % – Al 15 % na min. tl. 120 µm (dle ČSN EN ISO 2063);
- penetrační nátěr tl. 40 µm na bázi epoxidové pryskyřice;
- mezivrstva tl. 100 µm na bázi vysokosušinných nátěrových hmot;
- vrchní polyuretanový nátěr tl. 50 µm v jednotném odstínu dle původ. zábradlí

Alternativně je možno použít :

- žárově zinkování ponorem, tloušťka Zn povlaku min 80 µm ;
- základní nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s vysokým obsahem sušiny tl. 100 µm ;
- vrchní polyuretanový nátěr tl. 50 µm v jednotném odstínu.

Odstín nátěru bude dle původ. zábradlí , přičemž jednotlivé vrstvy nátěru musí mít odlišný barevný odstín.

Konkrétní nátěrové systémy musí být:

- opatřeny certifikátem tuzemské akreditované zkušebny včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích.

- Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu, odpovídající konkrétním podmínkám pro nové a stávající konstrukce;
- schváleny pro použití v podmínkách SŽDC.

6.8 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti

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 značení 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.

Podél hrany nástupiště ve vzdálenosti 800mm je vytvořena **vodící linie s funkcí varovného pásu** – povrch tvořený podélnými drážkami (š.400mm) a optické značení vodící linie š.150mm – žlutý pruh (RAL 6200). Povrch bude vytvořen nástupištní dlažební deskou s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu (VLsVP), která je zvláštní formou umělé vodící linie a odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště.

Vodící linie s funkcí varovného pásu – povrch tvořený podélnými drážkami pokračuje na konci nástupiště až do prostoru služebního schodiště k zábradlí. Na konci nástupiště před uzavíratelnou brankou bude uložen **varovný pás š.400mm s optickým značením š.150mm** (viz vzor.list SŽDC č.8.7 - Změna č.2 obr.č.5. Vzdálenost varovného pásu od hrany prvního stupně služebních schodů bude min. 1000mm.

Signální pás na nástupišti bude odbočovat k výtahové šachtě a přístupům ke schodům do podchodu.

Povrch signálního pásu bude tvořen výstupky tvaru kulových úsečí, nebo komolých kuželů nebo válců. Barevný odstín bude šedý stejný jako povrch nástupiště (šedý).

Zdrsněný pás - před prvním schodem do podchodu bude uložen zdrsněný pás - zdrsněné desky v šířce 400mm a délce mezi nosnými sloupy zastřešení nástupiště.

Horní nášlapná hrana L prefabrikátu má protiskluzný dezén a na straně koleji je hrana zkosená 10/10mm, na straně od koleje je zkosená 5/5mm.

Kontrastní optické značení v šířce 150 mm bude provedeno žlutou barvou (odstín 6200 podle ČSN 73 4959). Kontrastní optické značení musí splňovat požadavky smykového součinitele tření (protismyková úprava).

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

6.9 Mobiliář

V rámci tohoto stavebního objektu budou osazena prvky mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, nádoby na tříděný odpad, nádoby na posyp.) Polohy prvků jsou zakresleny v půdoryse nástupiště.

Odpadkové koše – 2ks na každém nástupišti a 1ks **kontejneru na tříděný odpad** na každém nástupišti a po 1ks **nádoba na posyp** na každém nástupišti).

Na 1. nástupišti je navrženo oboustranných 13ks laviček a na 2. nástupišti 11ks . U výpravní budovy budou osazeny jednostranné lavičky s područkami 5ks. Jejich tvar je vyobrazen a uložen v příloze č. 12 - výpis materiálu. Poloha laviček je upravena dle situování jednotlivých prvků orientačního systému a osvětlovacích stožárků a dalších prvků umístěných v prostoru nástupiště. Pod dlažbou nástupiště jsou vedeny trasy kabelovodu. Poklopy plastových šachet jsou v provedení pro uložení dlažby.

6.10 Orientační systém pro cestující

Orientační systém pro cestující je samostatnou přílohou dokumentace stavebního objektu SO 11-15-08.

6.11 Osvětlení nástupiště a přístupové komunikace

Nástupiště bude osvětleno novými osvětlovacími stožáry umístěnými na nástupišti.

Osvětlení je součástí samostatného stavebního objektu. Pro osvětlení jsou použity sklopné stožáry a při jejich umístění bylo přihlédnuto k této skutečnosti ve vztahu k orientačnímu systému a ostatním stavebním objektům a provozním souborům

6.12 Vedení kabelových tras

Vedení kabelových tras je patrné z výkresové části projektové dokumentace a zhotovitel zodpovídá za koordinaci prováděcích prací realizace všech stavebních objektů a provozních souborů.

7. Stavební postupy

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně rozpracovány v části projektové dokumentace „F. Zásady organizace výstavby“.

8. Bezpečnost práce

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

Zákoník práce – zákon č. 262/2006 Sb, ve znění pozdějších předpisů

Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Vyhl. č. 324/1990 Sb. kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení

Zákon 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy

Předpis SŽDC Bp 1 - Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím k práci v ochranných pásmech podzemních sítí, manipulaci s břemeny.

Dále je nutno postupovat v souladu se Zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech

TKP, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

Zhotovitel je povinen vytvořit podmínky pro dodržování zásad ochrany zdraví.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni a vybaveni odpovídajícími ochrannými pomůckami.

Vedoucí práce zhotovitele musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle Směrnice SŽDC č. 50 – Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty.

9. Související PS a SO

PS 11-14-07 Žst. Jaroměř, rozhlas pro cestující

PS 11-14-08 Žst. Jaroměř, informační zařízení

PS 11-14-09 Žst. Jaroměř, kamerový systém

SO 11-17-01 Žst. Jaroměř, železniční svršek

SO 11-17-02 Žst. Jaroměř, výstroj trati

SO 11-16-01 Žst. Jaroměř, železniční spodek

SO 11-19-02 Žst. Jaroměř, podchod v km 39,729

SO 11-18-01 Žst. Jaroměř, zpevněné plochy

SO 11-15-01 Žst. Jaroměř, kabelovod

SO 11-15-05 Žst. Jaroměř, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodů

SO 11-06-03 Žst. Jaroměř, osvětlení nástupiště a podchodu

10. Související předpisy a normy

Dotčené normy a předpisy, použitá literatura

- Zákon o drahách č.35/2001 Sb., změna provedená zákonem 377/2009 Sb.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah v platném znění
- Zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky v platném znění
- Nařízení vlády č. 178/1997, kterým se stanoví technické požadavky na výrobky v platném znění
- Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky
- SŽDC S 5/4 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, 2007 v platném znění, schválené GR SŽDC
- Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (nový stavební zákon)
- Vyhláška č. 268/2009 Sb. , o technických požadavcích na výstavbu
- Zákon č.184/2006 Sb , o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění)
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných tech. požadavcích zabezpečení bezbariérového používání staveb

EN 1992-1-1 Navrhování betonových konstrukcí –Část 1-1: Obecná pravidla pro pozemní stavby

EN 206-1 Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda + Z1, Z2, Z3

EN 13670 Provádění betonových konstrukcí

ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce 1992

EN 1997-1 Navrhování geotechnických konstrukcí - Část 1: Obecná pravidla

EN 1090-2 „Provádění ocelových konstrukcí – Část 1 a 2“

EN 13670 „Provádění betonových konstrukcí

ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN ISO 9690 (73 1215) Klasifikace podmínek agresivního prostředí působícího na beton a železobetonové konstrukce

ČSN EN 1991-1 Zásady navrhování a zatížení konstrukcí – Část 1: Zásady navrhování

ČSN EN ISO 12944 Nátěrové hmoty – Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí ochrannými nátěrovými systémy. 1999

ČSN EN ISO 14 713 -2 Zinkové povlaky, Směrnice a doporučení pro ochranu ocelových konstrukcí ochrannými nátěrovými systémy

ČSN EN ISO 1461 Zinkové povlaky nanášené žárově ponorem na ocelové a litinové výrobky

Interní předpisy SŽDC:

Označení	Název
SŽDC (ČD) D 1	Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
SŽDC (ČD) D 2	Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
SŽDC (ČD) D 7/2	Předpis pro organizování výluk na síti Českých drah
SŽDC (ČD) M 20/2	Jednotná železniční mapa. Vzorové listy
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
SŽDC Bp 1	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC (ČD) S 3/2	Bezстыková kolej
SŽDC (ČD) SR101 (S)	Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek
SŽDC (ČD) SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC (ČD) SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC (ČD) SR 103/6 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Pasportní evidence železničního svršku
SŽDC (ČD) Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) S 66	Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v ČR
SŽDC (ČD) S 5/4	Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC (ČD) 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství

Technické kvalitativní podmínky (TKP) staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, účinnost od 1.7.2008 včetně změn. Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Další normy a předpisy, které je nutno mimo výše uvedených bezpodmínečně zhotovitelem stavby dodržet, jsou obsahem příslušných kapitol TKP.

Technické normy:

Označení	Název
ČSN 01 3419	Vytyčovací výkresy staveb
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420-1	Přesnost vytyčování staveb – Část 1: Základní požadavky
ČSN 73 0420-2	Přesnost vytyčování staveb – Část 2: Vytyčovací odchylky
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 4130	Schodiště a šikmé rampy. Základní ustanovení
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítě technického vybavení
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic

ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6320	Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN EN 13674-1 ČSN prEN 13674-2	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 1: Vignolovy železniční kolejnice 46 kg/m a těžší Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 2: Kolejnice pro výhybky a kolejové křižovatky používané ve spojení se širokopátními symetrickými železničními kolejnicemi 46 kg/m a více
ČSN EN 13481-1 až 5	Železniční aplikace - Kolej – Technické požadavky na upevňovací systémy
ČSN prEN 13848-1	Železniční aplikace - Kolej - Geometrická kvalita koleje - Část 1: Popis geometrie koleje
ENV 13803-1	Železniční aplikace - Kolej – Návrhové parametry pro polohu koleje-Standardní kolej-Část 1: Průběžná traťová kolej
ČSN ISO 4463-1až3 (730411)	Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
TNŽ 01 3412	Značky a zkratky v jednotných železničních mapách
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6311	Návrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
TNŽ 73 6334	Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
TNŽ 73 6390	Nápisy názvů železničních stanic a zastávek
TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
prEN 13803-1	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 1: Plain line
prEN 13803-2	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 2: Switches and crossings and comparable alignment design situations with abrupt changes of curvature

11. Vlivy realizace na životní prostředí

Materiály použité ke stavbě nástupiště lze z hlediska životního prostředí považovat za nezávadné. V souvislosti s výstavbou nebudou káceny vzrostlé stromy a mýceny porosty. Případné jednotlivé nezbytné kácení je dále podrobně popsáno v souhrnné části dokumentace.

Vliv stavby na životní prostředí je podrobně popsán v souhrnné části dokumentace.

12. Závěrečná ustanovení

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. V dokumentaci konkrétně uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou.

Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Pokud, ve výjimečných případech, dojde ke změně technického řešení, vyžaduje se souhlas investora.

Provedení všech částí stavby musí být v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb státních drah (aktualizace v r.2008). Jednotlivé konstrukční součásti, pro které není zpracována TNŽ nebo ČSN, musí být v souladu s Obecnými technickými podmínkami (OTP). Příslušný výrobce na základě OTP si následně zpracovává Technické podmínky dodací (TPD), které SŽDC odsouhlasují. OTP jsou zpracovány např. pro pražce a příslušenství, kamenivo, geotextilie atd. Jednotlivým výrobcům jsou udělována osvědčení např. pro kolejnice, přejezdy, prefabrikované příkopové zídky, dodávky kameniva do kolejového lože jednotlivým kamenolomům apod.

V Olomouci, duben 2015

Vypracoval: Ing. Vladimír Kopp

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

**Záznam ze vstupní profesní porady týkající se
dopravní technologie, zásad organizace výstavby a kolejového řešení
ke zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst. Jaroměř“,**

kteřá se uskutečnila dne 16.12.2016, v sídle SŽDC s.o., Oblastního ředitelství Hradec Králové.

4. Nástupiště

Navržené nástupiště respektuje novou polohu kolejového řešení z přípravné dokumentace. To znamená vybudování nových ostrovních nástupišť v této poloze:

- Začátek nástupiště u koleje č. 3 a č.1a koleje č. 2 a č.4 je v km 39,629 056
- Konec nástupiště u koleje č. 3 a č.1 je v km 39,874 557
- Konec nástupiště u koleje č. 2 a č.4 je v km 39,854 558

Ostrovní nástupiště jsou navržena mezi novými kolejemi č. 3 a 1 – nástupiště č.1 v osové vzdálenosti 10,05m a mezi kolejemi č. 2 a 4 – nástupiště č.2 a to v osové vzdálenosti 10,04m.

Jejich délka je podle požadavku dopravní technologie. Délka nástupiště č.1 je 246m a délka nástupiště č.2 je 226m. Nástupiště jsou přístupna z nově navrženého podchodu s dvěma nástupními rameny a osobním výtahem.

Přejezd pro vozíky na zavazadla a spěšniny je navržen na jihozápadní straně nástupiště ze směru od Hradce Králové, šířka je 2,7m. Do prostoru nástupišť jsou na koncích navrženy přístupové rampy ve sklonu 8% (neveřejná část).

Zde u schváleného návrhu přejezdů pro vozíky a zavazadla proběhla diskuse, zda je nutné provádět přístupy rampou na obě ostrovní nástupiště. Otázka obou přístupů nebyla uzavřena, neboť rampy mohou sloužit i jako bezbariérový přístup a to v případě výpadku napájení osobního výtahu, případně jeho poruchy.

Před vlastním budováním nových nástupišť bude provedeno rozebrání konstrukce stávajících nástupišť (Sudop v.250-300mm nad TK), které jsou u těchto kolejí:

- u koleje č.5 v délce 208 m;
- u koleje č.3 v délce 450 m;
- u koleje č.1 v délce 450 m;
- u koleje č.2 v délce 184 m;

Dále bude odstraněna konstrukce stávajícího centrálního přechodu pro pěší od VB šířky 3,50 m a přechodu před dopravní kanceláří v šířce 5,3m.

Vzdálenost nástupních hran od osy přilehlých kolejí bude konstantní 1,68 m (u koleje č.3) a 1,67 m (u koleje č.1, 2, 4) a výška nástupních hran nad TK bude 550 mm. Příčný sklon nástupiště bude 1%, pouze směrem ke koleji č.3 bude příčný sklon 2%, z důvodu rozdílné výšky kolejí č.1 a č.3. Šířky nástupišť jsou navrženy 6,7m.

Vlastní konstrukce nástupištní hrany je navržena z nástupištních prefabrikátů tvaru L, s nástupištní předsunutou hranou s rozšířenou náslapnou plochou šířky 250 mm. V horní části nástupiště budou uloženy u nástup. hrany nástupištní dlažební desky VLsVP tl. 80mm do podkladní vrstvy šterkodrtě. Pod podkladními vrstvami šterkodrtě bude uložena podkladní betonová vrstva

120mm.

Desky mají v horní části vytvořenou vodící linii s funkcí varovného pásu a optické značení varovného pásu v š. 150mm bude provedeno barvou na beton žlutý pruh (RAL 6200).

Podél dlažeb. desek VLsVP bude položena hladká dlažba 200/200mm v pásu 400mm. Mezi těmito pásy z hladké dlažby bude položena velkoplošná dlažba 400/600/40mm s fazetou dle příčného sklonu nástupiště. **Kontrastní optické značení musí splňovat požadavky smykového součinitele tření (protismyková úprava).**

Přístup k služebnímu přechodu je uzavřen uzamykatelnou brankou, mezi stávající výpravní budovou a stáv. skladem. Uzamykatelná branka je součástí SO 11-18-01 Žst. Jaroměř, zpevněné plochy.

Ukončení nástupiště je navrženo železobetonovými zídkami. Na koncích nástupiště ve směru Liberec budou osazeny uzavíratelné branky a služební schody, a zábradlí v 1100mm.

Konstrukce přejezdu bude provedena celopryžovými přejezdovými panely a želez. bet. závěrnými zídkami s doplněním zámkovou dlažbou a bet. obrubníky. Přejezd š. 2,7m bude navazovat na novou zpevněnou plochu u technologického objektu.

Součástí stavebního objektu bude i zřízení provizorního nástupiště mezi kolejemi nově č.4 a č.6. v délce 120metrů. Pro konstrukci nástupiště budou použity stávající prefabrik. desky rozebraného nástupiště mezi kolejemi č.1 a č.2. Začátek jeho situování se předpokládá v úrovni výhybky č. 17 a bude pokračovat směrem na Liberec.

Na nástupišti budou umístěny stožáry TV, osvětlovací stožárky, zastřešení nástupiště je v délce 58m. Dále bude na nástupišti umístěn kamerový systém, rozhlas, mobiliář (lavičky, odpadkové koše) a orientační systém.

Součástí SO budou i orientační prvky v ploše nástupiště zabezpečující pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace (varovné pásy, signální pásy a zdrsňené pásy před vstupem na schodišťová ramena do podchodu) a to včetně hlasových majáčků (součást jiného stavebního objektu).

Zapsal: Ing. Vladimír Kopp

5. Železniční přejezdy

Přejezd P5225 v ev. km 39,087

- jednokolejný přejezd místní komunikace III. třídy v ul. Hradecká přes jednokolejnou elektrifikovanou trať Hradec Králové – Jaroměř.

- koncepce a rozsah úprav se oproti předchozímu stupni nemění, tj. s ohledem na návaznost na související stavbu chodníku Města Jaroměř „Chodník v ulici Hradecké v Jaroměři“ dojde na přejezdu k zúžení vozovky na š. 6,50 m a k vybudování chodníku š. 1,50 m na straně výpravní budovy.

- projektová dokumentace související stavby města je ve fázi finalizace ke stavebnímu řízení, její realizace se předpokládá po vydání stavebního povolení v roce 2017, tj. dříve než harmonogram přejezdů stavby „Rekonstrukce žst. Jaroměř“. V období mezi oběma stavbami bude na chodníku v rámci související stavby provedeno opatření, které zamezí resp. usměrní pohyb osob po přejezdu a které vyznačí nebezpečný prostor pro nevidomé a slabozraké. V šířce budoucího chodníku na

**Záznam z výrobní profesní porady týkající se
dopravní technologie, zásad organizace výstavby a kolejového řešení
ke zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst. Jaroměř“,**

kteřá se uskutečnila dne 03.03.2017, v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s..

5. Nástupiště

SO 11-16-02 Žst. Jaroměř, nástupiště

Předmětem výrobní porady byl stavební objekt nástupiště v žst. Jaroměř. Proti původně předloženému řešení na minulé poradě konané 16.12. 2016 na OŘ SŽDC v Hradci Králové došlo k menším prostorovým úpravám a to v poloze nástupní hrany u koleje č. 4, (4a) a úpravě tvaru přejezdu pro vozíky a zavazadla v km 39,620 s ohledem na tvar zpevněné plochy u technologického objektu a polohy kolejí.

Navržené nástupiště respektuje novou polohu kolejového řešení z přípravné dokumentace. To znamená vybudování nových ostrovních nástupišť v této poloze:

- Začátek nástupiště u koleje č. 3 a č.1a koleje č. 2 a č.4 je v km 39,629 056
- Konec nástupiště u koleje č. 3 a č.1 je v km 39,874 557
- Konec nástupiště u koleje č. 2 a č.4 je v km 39,854 558

Ostrovní nástupiště jsou navržena mezi novými kolejemi č. 3 a 1 – nástupiště č.1 v osové vzdálenosti 10,05m a mezi kolejemi č. 2 a 4 – nástupiště č.2 a to v osové vzdálenosti 10,04m.

Jejich délka je podle požadavku dopravní technologie. Délka nástupiště č.1 je 246m a délka nástupiště č.2 je 226m. Nástupiště jsou přístupna z nově navrženého podchodu s dvěma nástupními rameny a osobním výtahem.

Přejezd pro vozíky na zavazadla a spěšniny je navržen na jihozápadní straně nástupiště ze směru od Hradce Králové, šířka je 2,7m. Do prostoru nástupišť jsou na koncích navrženy přístupové rampy ve sklonu 8% (neveřejná část). Pojezdová plocha ramp je navržena ze zámkové dlažby 200/100mm.

Na dnešním jednání byl vznesen požadavek na zmenšení šířky obou přístupových ramp a to na 2,5m a doplnění 2ks uzavíratelných branek (šířky 2m) na konci nástupišť ze směru od Hradce Králové. Pro případný přejezd přes koleje bude branka elektricky otevíratelná. Ke sloupkům branky bude v rámci přípravy na její otevírání přivedena chránička pro uložení kabelů (dle dohody z porady pozemních staveb).

Součástí SO nástupišť je i rozebrání konstrukce stávajících nástupišť (Sudop v.250-300mm nad TK)), které jsou u těchto kolejí:

- u koleje č.5 v délce 208 m;
- u koleje č.3 v délce 450 m;
- u koleje č.1 v délce 450 m;
- u koleje č.2 v délce 184 m;

Dále bude odstraněna konstrukce stávajícího úrovněového přechodu pro pěší od VB šířky 3,5m a přechodu před dopravní kanceláří v šířce 5,3m.

Vzdálenost nástupních hran od osy přilehlých kolejí bude konstantní 1,68 m (u koleje č.3 a 4) a 1,67 m (u koleje č.1, 2) a výška nástupních hran nad TK bude 0,55 m. Příčný sklon nástupiště bude 1%, pouze směrem ke koleji č.3 bude příčný sklon 2%, z důvodu rozdílné výšky kolejí č.1 a č.3.

Šířky nástupišť jsou navrženy 6,69m.

Vlastní konstrukce nástupištní hrany je dle původního řešení a to z nástupištních prefabrikátů tvaru L, s nástupištní předsunutou hranou s rozšířenou nášlapnou plochou šířky 250 mm. V horní části nástupišť budou uloženy u nástup. hrany nástupištní dlažební desky VLsVP tl. 80mm do podkladní vrstvy šterkodrtě. Pod podkladními vrstvami šterkodrtě bude uložena podkladní betonová vrstva 120mm.

Desky mají v horní části vytvořenou vodící linii s funkcí varovného pásu a optické značení varovného pásu v š.150mm bude provedeno barvou na beton žlutý pruh (RAL 6200).

Podél dlažeb. desek VLsVP bude položena hladká dlažba 200/200mm v pásu 400mm. Mezi těmito pásy z hladké dlažby bude položena velkoplošná dlažba 400/600/40mm s fazetou dle příčného sklonu nástupišť. **Kontrastní optické značení musí splňovat požadavky smykového součinitele tření (protismyková úprava).**

Přístup k služebnímu přechodu je uzavřen uzamykatelnou brankou, mezi stávající výpravní budovou a stáv. skladem. Uzamykatelná branka je součástí SO 11-18-01 Žst. Jaroměř, zpevněné plochy.

Ukončení nástupišť je navrženo železobetonovými zídkami. Na koncích nástupišť ve směru Liberec budou osazeny uzavíratelné branky a služební schody, a zábradlí v 1100mm.

Konstrukce přejezdu bude provedena celopryžovými přejezdovými panely a žel. bet. závěrnými zídkami s doplněním zámkovou dlažbou a bet. obrubníky. Přejezd š. 2,7m bude navazovat na novou zpevněnou plochu u technologického objektu.

Součástí stavebního objektu bude i zřízení provizorního nástupišť mezi kolejemi nově č.4 a č.6 v délce 120 metrů. Začátek nástupišť bude v km cca 39,600 – konec cca 39,720 . Pro konstrukci nástupišť budou použity stávající prefabrikované desky rozebraného nástupišť mezi kolejemi č.1 a č.2. Šířka provizorního nástupišť bude 1,40m. Výška provizorního nástupišť bude 250mm nad TK.

Na nástupišti budou umístěny stožáry TV, osvětlovací stožárky, zastřešení nástupišť je v délce 58m. Dále bude na nástupišti umístěn kamerový systém, rozhlas, mobiliář (lavičky, odpadkové koše) a orientační systém. Na 1. nástupišti je navrženo 13ks laviček a na 2. nástupišti 11ks . Jejich poloha bude upravena dle situování jednotlivých prvků orientačního systému a osvětlovacích stožárků a dalších prvků umístěných v prostoru nástupišť.

Součástí stavebního objektu nástupišť budou i orientační prvky v ploše nástupišť zabezpečující pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace (varovné pásy, signální pásy a zdrsňené pásy před vstupem na schodišťová ramena do podchodu a signál. pásy k navedení k výtahové šachtě). Hlasové majáčky budou součástí jiného stavebního objektu.

K předloženému návrhu nástupišť nebylo mimo výše uvedené požadavky dalších připomínek proto považuje projektant návrh za schválený.

Zapsal: Ing. Vladimír Kopp

**Záznam ze závěrečné profesní porady týkající se
dopravní technologie, zásad organizace výstavby a kolejového řešení
ke zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst. Jaroměř“,**

kteřá se uskutečnila dne 18.04.2017, v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s..

SO 11-16-02 Žst. Jaroměř, nástupiště

Součástí výrobní porady byla prezentace stavebního objektu nástupiště v žst. Jaroměř. Technické řešení SO nástupiště předložené v březnu 2017 bylo upraveno podle požadavku z výrobní porady.

Úpravy se týkaly zmenšení šířky obou přístupových ramp a to na 2,5m a doplnění 2ks uzavíratelných branek (šířky 2m) na konci nástupišť ze směru od Hradce Králové. Pro případný vstup na přejezd přes koleje bude zde umístěna elektricky otevíratelná branka. Ke sloupkům každé branky bude v rámci přípravy na její otevírání přivedena chránička pro uložení kabelů.

Na jednání byl přeložen podélný a příčný řez nájezdovou rampou na nástupiště, která bude provedena ze spádových L prefabrikátů uložených na podkladním betonu. Část stěny této rampy bude monolitického betonu vyztužena kari sítí. V čelní monolitické zídce na konci nástupiště ze směru od Hradce Králové budou vynechány prostupy pro protažení multikanálů, které jsou součástí stavebního objektu kabelovodu. Spádová pojezdová část bude ze zámkové dlažby uložené do šterkodrti. Podkladní vrstva bude z podklad. betonu tl.120mm. Zásyp v tělese rampy bude z výzisku z kolejiště.

Na straně od Liberce bude ukončení nástupiště provedeno prefabrikáty tvaru L, výšky 750mm a služebními schody se zábradlím a služební brankou.

Definitivní vzdálenosti nástupištních hran od osy kolejí jsou následující:

- od koleje č.1 – 1670 mm
- od koleje č.2 – 1670 mm
- od koleje č.3 – 1680 mm
- od koleje č.4 – 1680 mm

Délky jednotlivých nástupišť zůstávají původní a to na 1. nástupišti 246m, na 2. nástupišti 226m.

Proti původně předloženému řešení na minulé poradě byl upraven tvar (rozšíření) dlážděné plochy přejezdu pro vozíky v místě napojení na zpevněnou plochu u technologického objektu. Pojezdová plocha přejezdu pro vozíky bude v kombinaci pryže a zámkové dlažby (200/100mm) ukončené obrubníkem.

K předloženému příčnému řezu v ose přejezdu pro vozíky byl vznesen požadavek u kolejí č. 1-4 na situování závěrných zídek celopryžového přejezdu a to 200mm od hlavy pažců. V PD k připomínkám bude tato vzdálenost respektována.

Mimo konstrukci nástupiště bylo předloženo situování mobiláře na nástupišti. Na ostrovních nástupištích budou v ploše umístěny a ukotveny oboustranné lavičky dl. 1800mm a odpadkové koše. Situování bylo provedeno s ohledem na umístění sklápěcích osvětlovacích stožárků a prvků orientačního systému, stožárů TV, výstupů z podchodu a výtahu.

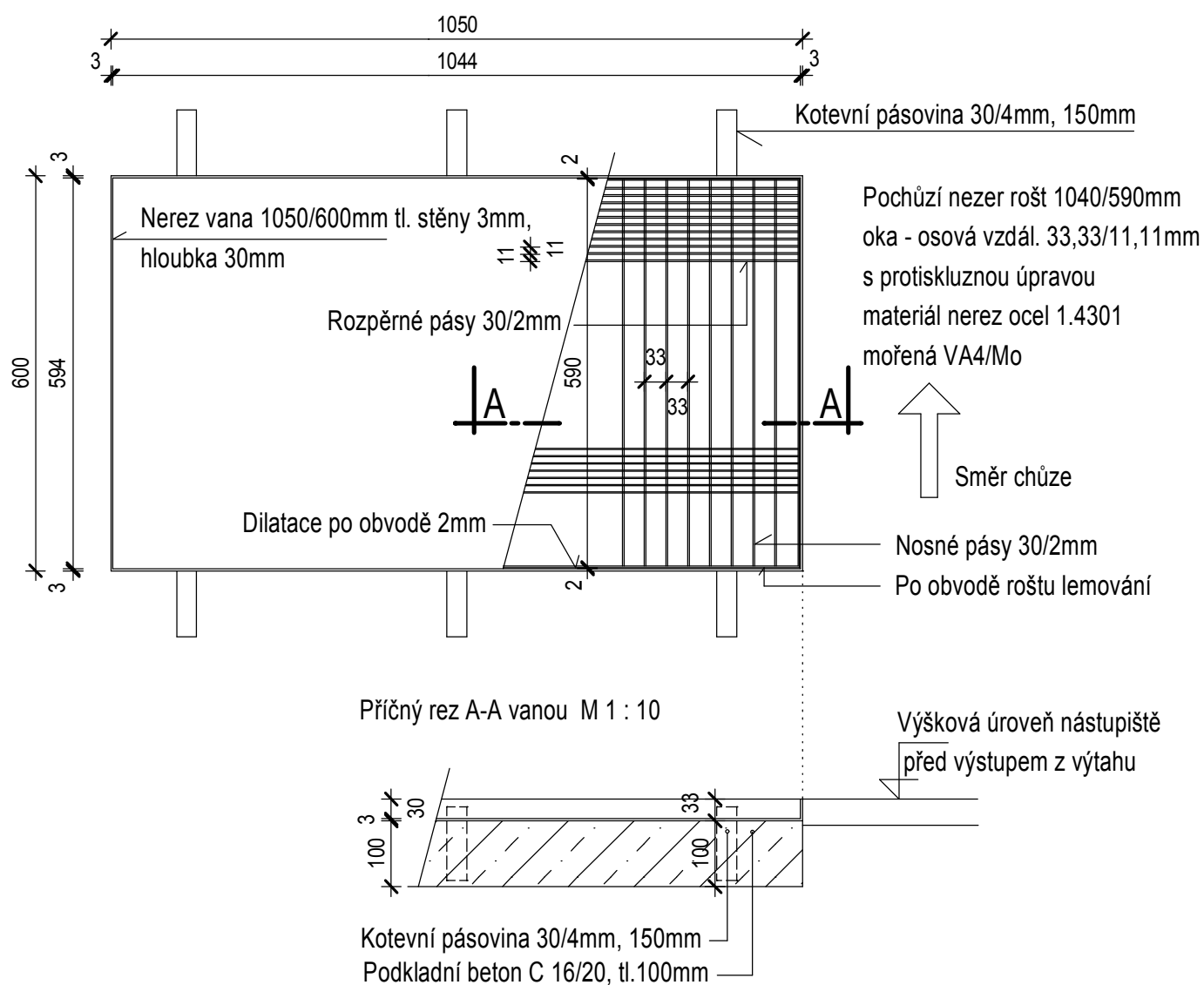
Na 1. nástupišti je navrženo 13ks laviček a na 2. nástupišti 11ks. U výpravní budovy bude umístěno 5ks jednostranných laviček.

K předloženému návrhu nástupiště nebylo mimo výše uvedené požadavky dalších připomínek proto považuje projektant návrh za schválený.

Zapsal: Ing. Vladimír Kopp

SO 11-16-02 Žst. Jaroměř, nástupiště

Nerez vana pro pochůzí nerez rošt M 1:10



Poznámka:

Pro pochůzí rošt budou použité typové lisované rošty upravené lemováním na požadovaný rozměr.

Před výrobu bude zhotovitelem provedena dílenská dokumentace.