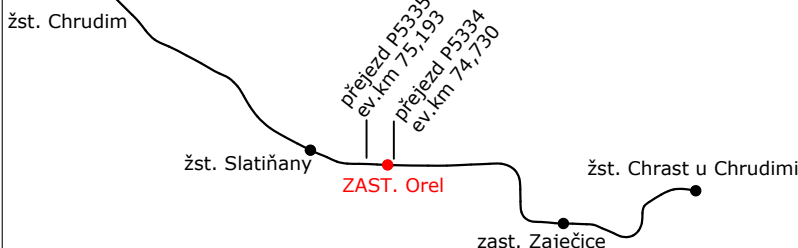




Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	16.09.2021	Dokumentace po připomínkách	Ing. Vlastimil Mičjan

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	<b>PRODIN a.s.</b>	
Adresa:	K Vápence 2745, 530 02 Pardubice	
Kontakt:	T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz	
Zhotovitel objektu:	<b>PRODIN a.s.</b>	
Adresa:	K Vápence 2745, 530 02 Pardubice	
Kontakt:	T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Burda	Specialista: Martin Lipenský, DiS.

Název stavby/akce:	<b>Výstavba železniční zastávky Orel</b>		Označení investora:	S622000222
Název části:	Nástupiště		Označení zhotovitele:	3110-20-161
Název objektu/dílčí části:	<b>ZAST Orel, nástupiště</b>		Označení části:	D.2.1.2
Název přílohy:	Technická zpráva		Označení objektu/komplexu:	<b>SO 11-12-01</b>
Název dílčí části přílohy:			Číslo přílohy:	<b>1. 001</b>
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -	Stupeň dokumentace:	<b>DUSP + PDPS</b>
Martin Lipenský, DiS.	Ing. Vlastimil Mičjan	Formáty: A4	Smluvní datum zpracování:	<b>16.09.2021</b>
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Pardubický	Orel [712086]	1611 16		

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 2 2 2	- P D P S	- D 2 1 0 2	- S O 1 1 1 2 0 1	- X X	- 1 - 0 0 1 - 0 0 0	



## Obsah

1	Základní údaje o stavbě.....	5
1.1	Identifikační údaje .....	5
1.2	Umístění stavby, správce.....	6
1.3	Popis stavby.....	7
1.4	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech .....	7
2	Vstupní podklady .....	9
3	Popis stávajícího stavu.....	9
4	Navrhovaný stav – SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště .....	9
4.1	Obecně .....	9
4.2	Úprava stávajícího stavu .....	10
4.3	Parametry nástupiště .....	10
4.4	Konstrukční řešení nástupiště .....	10
4.4.1	Nástupní hrana .....	10
4.4.2	Nenástupní hrana .....	11
4.4.3	Ukončení nástupiště .....	12
4.4.4	Přístup na nástupiště .....	12
4.4.5	Pochozí plocha nástupiště .....	13
4.4.6	Odvodnění nástupiště.....	13
4.5	Návazné zpevněné plochy .....	14
4.5.1	Přístup ve směru na Slatiňany .....	14
4.5.2	Přístup ve směru na Chrast u Chrudimi .....	14
4.6	Bezpečnostní prvky.....	15
4.7	Nástupištní přístřešek .....	16
4.8	Zábradlí .....	16
4.9	Mobiliář .....	17
4.10	Orientační systém .....	19
4.11	Osvětlení nástupiště.....	19
5	Vliv stavby na životní prostředí .....	19
5.1	Vliv na životní prostředí.....	19
5.2	Odpadové hospodářství .....	19
6	Koordinace, přípravné práce .....	20
7	Polohový systém, staničení a vytyčování .....	20
8	Inženýrské sítě v prostoru stavby .....	21
9	Dokončovací práce .....	21
10	Závěrečná ustanovení .....	21
11	Související předpisy:.....	22



## 1 Základní údaje o stavbě

### 1.1 Identifikační údaje

<b>Název stavby:</b>	„Výstavba železniční zastávky Orel“
<b>Specifikace stavby:</b>	Veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru, stavba dráhy
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro společné povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby (DUSP+PDPS)
<b>Dílčí část – objekt (SO/PS):</b>	SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště
<b>Charakter dílčí části:</b>	novostavba
<b>Katastrální území:</b>	Orel [712086]
<b>Místo stavby dílčí části:</b>	Celostátní trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
<b>Trať podle nákrešného JŘ:</b>	507
<b>Trať podle prohlášení o dráze:</b>	582
<b>Trať podle knižního JŘ:</b>	238
<b>Traťový úsek TU:</b>	1611 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
<b>Definiční úsek DU:</b>	16 Chrast u Chrudimi - Slatiňany
<b>Kategorie dráhy:</b>	celostátní
<b>Období realizace:</b>	II. – III. Q. 2022

### Údaje o stavebníkovi:

**Investor:** Správa železnic, státní organizace



Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

IČO: 709 94 234

**Zástupce investora:** Stavební správa východ  
Nerudova 773/1  
779 00 Olomouc

### Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

**Hlavní projektant stavby:** PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,  
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161  
Hlavní projektant stavby: Ing. Petr Burda  
Autorizace ČKAIT: 0601748  
Obor: ID00

**Odpovědný projektant SO 11-12-01:** PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,  
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161  
Odpovědný projektant: Martin Lipenský, DiS.  
Autorizace ČKAIT: 0602274  
Obor: TD01

**Zpracovatel SO 11-12-01:** PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,  
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161  
Zpracovatel: Ing. Vlastimil Mičjan

### 1.2 Umístění stavby, správce

Začátek nástupiště: km 74,780 000  
Konec nástupiště: km 74,870 000  
Délka nástupiště: 90m  
Kraj: Pardubický  
Okres: Chrudim  
Správce: OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové

**Tabulka dotčených pozemků - SO 11-12-01 NAST Orel, nástupiště:**

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník – právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku	Stavba, způsob využití
<b>Obec: Orel [571962]; Katastrální území: Orel [712086]</b>						
1	1792	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	284	15673	ostatní plochy	dráha
2	498/49	Obec Orel	10001	3002	ostatní plochy	ostatní komunikace

Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích.

### 1.3 Popis stavby

Řád trati:	6
Hmotnost na nápravu:	20,0 t / 7,2 t
Traťová třída dle UIC:	C3
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	P5
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	F4
Maximální traťová rychlost:	100 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo
Trakční soustava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

### 1.4 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury - stavbu dráhy. Cílem díla je vybudování nové železniční zastávky v obci Orel, která bude mít významný přínos pro dopravní obslužnost v obci. Zastávka se bude polohově nacházet v km 74,780 – km 74,870 trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

V nové železniční zastávce je navrženo vnější jednostranné nástupiště délky 90m u přímého úseku koleje. Nástupní hrana výšky 550mm nad TK bude provedena z konzolových desek lomených (KDL) uložených na prefabrikovaných blocích typu L. Ostatní plocha nástupiště bude vydlážděna. Z důvodu bezbariérového a plynulého přístupu cestujících na nástupiště bude zřízen šikmý přístupový chodník a chodníky navazující na stávající infrastrukturu. Součástí nového nástupiště bude i vybudování nástupištního přístřešku, nového osvětlení, osazení mobiliáře a orientačního systému.

Rekonstrukce železničního svršku a spodku proběhla v roce 2015 v rámci stavby „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“. Nyní je navržena pouze směrová a výšková úprava geometrické polohy koleje v dotčené části trati v km 74,745 – km 75,185. Železniční svršek a spodek bude dále stavbou dotčen pouze v rozsahu nutném k vybudování nástupiště.

Výstavba zastávky si vyžádá přeložky inženýrských sítí ve správě drážních i mimodrážních správců.

**Předpokládaná délka výluky provozu na trati z hlediska realizované stavební činnosti je stanovena na 5 dní nepřetržitých výluk v roce 2022 (5N).**

#### Rozdělení stavby na PS a SO:

##### **TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

###### D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

###### D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 11-01-31 ZAST Orel, úprava PZZ

###### D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

###### D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 11-02-21 ZAST Orel, nástupištní rozhlas

###### D.1.2.2 Jiné sdělovací zařízení

PS 11-02-91 ZAST Orel, sdělovací zařízení

###### D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

###### D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 11-03-11 ZAST Orel, DDTS

##### **STAVEBNÍ ČÁST**

###### D.2.1 Inženýrské objekty

###### D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 11-10-01 Železniční svršek

SO 11-14-01 Výstroj trati

###### D.2.1.2 Nástupiště

SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště

###### D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

###### D.2.1.5.1 Elektrorozvodné sítě

SO 11-30-11 SSZT a SEE, přeložka kabelové trasy

###### D.2.2 Pozemní stavební objekty

###### D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 11-75-01 ZAST Orel, nástupištní přístřešek



#### D.2.2.4 Orientační systém

SO 11-77-01 ZAST Orel, orientační systém

#### D.2.3 Trakční a energetická zařízení

##### D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

##### D.2.3.6.1 NN

SO 11-86-01 ZAST Orel, osvětlení

#### D.2.4 Ostatní stavební objekty

SO 90-90 Odpady

SO 98-98 Všeobecný stavební objekt

SO 99-99 Materiál objednatele

## 2 Vstupní podklady

- Zadávací dokumentace stavby (Správa železnic, státní organizace)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha, GON Hradec Králové)
- Informace z pochůzek po trati a místního šetření
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Nákrešný přehled a evidenční listy přejezdů
- Projektová dokumentace „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, stupeň DSPS
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

## 3 Popis stávajícího stavu

Jedná se o novostavbu železniční zastávky. Ve stávajícím stavu se v předmětné oblasti nenachází nástupiště s přístupovými komunikacemi. V místě nově navržené železniční zastávky, mezi traťovou kolejí a přilehlou místní komunikací, se nachází travnatá plocha.

## 4 Navrhovaný stav – SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště

### 4.1 Obecně

Stavební objekt „SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště“ (dále jen SO 11-12-01) řeší zejména výstavbu nového vnějšího jednostranného nástupiště délky 90m. Nástupiště bude vybudováno podél přímého úseku traťové koleje vpravo ve směru staničení trati v km 74,780 – km 74,870. Nástupištní hrana bude výšky 550mm nad TK. Provedena bude z konzolových desek lomených (KDL) uložených na nástupištní prefabrikáty typu L. Bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn šikmým přístupovým chodníkem. U opačného konce nástupiště bude vybudováno i přístupové schodiště. Stavební objekt obsahuje i výstavbu spojovacích chodníků pro pěší zajišťujících plynulé napojení nástupiště na stávající dopravní infrastrukturu. Zde je nutná koordinace se současně prováděnou stavbou „Zřízení parkovacích stání u zastávky Orel“, jejímž investorem je obec Orel. V SO 11-12-01 bude na nástupiště osazen i nový

mobiliář a v prostoru před nástupištěm stojany na kola. V samostatných objektech bude dále zřízen nástupištění přístřešek, osvětlení nástupiště a orientační systém.

## 4.2 Úprava stávajícího stavu

Před zahájením realizace SO 11-12-01 bude nutná koordinace zejména s SO/PS zahrnujícími přeložky inženýrských sítí. Dále bude zrušeno nadzemní vedení NN ve správě ČEZ, a.s., jehož trasa se v současnosti nachází v místě navrženého nástupiště a napájí objekt bývalého drážního domku. Napájení tohoto objektu bude zachováno novou přípojkou z podzemního vedení NN ve správě ČEZ, a.s. V rámci výstavby nového nástupiště bude provedeno sejmutí stávající skřívky v tl. 150mm. Dále bude odtěžena část stávajícího kolejového lože a podkladních vrstev od hlav pražců tak, aby bylo umožněno zřízení nové nástupní hrany.

## 4.3 Parametry nástupiště

Jedná se o vnější nástupiště s nástupní hranou délky 90m u traťové koleje č. 1. Délka nástupiště vychází ze zadávací dokumentace projektu a ze závěru dopravní technologie.

Začátek nástupní hrany: km 74,780 000

Konec nástupní hrany: km 74,870 000

### Nástupní hrana:

Nástupní hrana se nachází v přímé.

Užitná délka nástupní hrany: 90m

Výška nástupní hrany: 550mm nad TK

Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje: 1,670m (+0,010m kladná odchylka)

### Šířka nástupiště:

Šířka nástupiště je minimálně 3,0m v délce 72m. V místě osazení zábradlí u nenástupní hrany se šířka pochozí plochy zmenší na 2,85m v délce 18m.

## 4.4 Konstrukční řešení nástupiště

### 4.4.1 Nástupní hrana

Nástupní hrana je tvořena z nástupištěních konzolových desek lomených KDL 800/1600. Desky jsou pomocí pryžové podložky o rozměrech 100x100x10mm uloženy na nástupištění prefabrikované bloky typu L výšky 1,3m. Nástupištění bloky L budou uloženy na vrstvu vyrovnávací cementové malty MC10 tl. 20mm a na vrstvu z podkladního betonu pevnostní třídy C 20/25nXF3. Pod podkladním betonem bude na zhuťné země pláni provedena stabilizace cementem (SC) tl. 350mm dopravená z míchacího centra. Skladba podkladních vrstev pod nástupištění hranou zohledňuje stávající skladbu konstrukčních vrstev železničního spodku v přilehlé koleji, v níž bylo již dříve provedeno zlepšení zeminy vápnem s cementem (ZZVC -viz. Vzorové příčné řezy).

### Konstrukce nástupní hrany:

- Nástupištění konzolová deska lomená KDL 800/1600, tl. 100/180mm
- Pryžová podložka 100x100mm, tl. 10mm
- Nástupištění prefabrikát typu L
- Cementová malta MC10, tl. 20mm

- Podkladní beton C20/25nXF3. tl. 150mm
- Podkladní vrstva SC, tl. 350mm
- Zhutněná zemní pláň

Prefabrikované bloky L budou lícem uloženy ve vzdálenosti 2,136m od osy přilehlé koleje. Tím bude dosažena vzdálenost nástupní hrany 1,670m (+0,010m kladná odchylka) od osy koleje při usazení nástupištních desek KDL 800/1600 ve sklonu 2% (příčný sklon nástupiště).

V rámci ukládání nástupištních prefabrikátů je nutná přítomnost geodeta. Každý jednotlivý díl bude před usazením zaměřen do správné polohy tak, aby byla dodržena požadovaná vzdálenost od osy přilehlé koleje!

Jednotlivé bloky typu L budou spojovány pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami, které jsou zašroubovány do ocelových vložek s vnitřním závitem M16. Prefabrikáty budou pro zamezení nežádoucího vodorovného posunu ukotveny do podkladního betonu. Kotvení bude provedeno v místě vytvořených otvorů v prefabrikátu pomocí betonářských prutů  $\varnothing$  16mm do hloubky 100mm. Poté se otvor zabetonuje betonem C25/30. Kotvení prefabrikátu se provede nejdříve druhý den po osazení.

Zemní pláň pod prefabrikátem musí být přehutněna, požadavky na únosnost pláně jsou stanoveny v předpisu SŽDC S4. Minimální modul přetvárnosti základové spáry bude  $E_{def}=20\text{MPa}$ , min. míra zhutnění  $ID=0,8$ , resp. 100% Proctor Standard. Únosnost bude ověřena statickou zatěžovací zkouškou.

Jádru nástupišť bude vysypáno propustným zhutněným nenamrzavým materiálem a zhutněno na  $ID=0,8$  (resp. 95% Proctor Standard). Tloušťka zhutňované vrstvy nesmí být větší než 0,3m. Na část zásypu bude použit vyzískaný materiál z odtěžené části kolejového lože.

#### 4.4.2 Nenástupní hrana

Vzhledem k prostorovým možnostem bude nenástupní hrana nástupiště provedena dvěma způsoby. V místě šikmého přístupového chodníku a podél nástupištního přístřešku bude nenástupní hrana (I) tvořena prefabrikovanými bloky typu L. Způsob uložení L bloků je **rozdílný** než u nástupní hrany (viz. Konstrukce nenástupní hrany I).

Nenástupní hrana (II) mezi nástupištním přístřeškem a přístupovým schodištěm bude tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,1m uloženým do betonového lože min. tl. 0,1m s bočními opěrami. Obrubník bude v úrovni pochozí plochy nástupiště, výjimkou bude 3,0m dlouhá část u nástupištního přístřešku, která bude mít funkci vodící linie a bude zvýšena o 60mm. Za obrubníkem bude zřízen výběh v šířce 0,6m o sklonu 2%. Dále bude navazovat mírný svah ve sklonu 1:2 ke stávajícímu terénu tak, aby nebylo nutné zřizovat zábradlí. Plochy svahu a navazující zelené plochy budou ohumusovány v tl. 150mm a osety travinami. Součástí zřízení zelených ploch je založení trávníku včetně jeho ošetřování a prvního pokosení.

##### Konstrukce nenástupní hrany I:

- Nástupištní prefabrikát typu L
- Cementová malta MC10, tl. 20mm
- Podkladní beton C20/25nXF3. tl. 150mm
- Podkladní vrstva ŠD<sub>A</sub> fr. 0/32, tl. 150mm
- Zhutněná zemní pláň

#### Konstrukce nenástupní hrany II:

- Chodníkový obrubník šířky 100mm
- Betonové lože min. tl. 150mm

#### **4.4.3 Ukončení nástupiště**

Ukončení nástupiště bude provedeno po obou stranách železobetonovou monolitickou zídou se zábradlím. Na straně se schodištěm (směr Chrast u Chrudimi) bude monolitická zídka prodloužena podél schodišťových stupňů. Monolitická zídka se zábradlím se bude nacházet i na druhé straně podél schodišťových stupňů. Monolitická zídka bez zábradlí bude také uzavírat rozšířenou část nástupiště pro nástupištní přístřešek. Zídky ukončující nástupiště budou z vnější strany dosypány do odpovídající výšky stávajícího terénu.

#### Konstrukce železobetonových monolitických zídek:

Betonová zídka bude tloušťky 0,4m z betonu C 30/37 XC4+XF3 s hloubkou založení min. 0,8m pod přilehlý terén. Zídka bude vyztužená dvěma kari sítěmi KY50 R8/150/150, vodorovné R12, spony R6 á 150mm, třmínky TŘ R10 á 20mm. Minimální krytí výztuže 50mm. Pod betonovou zídou bude zřízen podsyp ze štěrkodrti fr. 0/32 tl. 150mm. Části zídky nacházející se pod terénem budou opatřeny penetračním asfaltovým nátěrem. Viditelné plochy zídky budou tvořeny pohledovým betonem. Hrany u betonové zídky budou sraženy podobným způsobem jako u přilehlých prefabrikátů typu L. V případě potřeby si dodavatel stavby zajisti pro uvedené betonové konstrukce výkresy tvaru a výztuže.

#### **4.4.4 Přístup na nástupiště**

##### Šikmý přístupový chodník:

Bezbariérový přístup je situován blíže konci nástupiště ve směru na Slatiňany. Podél zadní nenástupní hrany nástupiště bude vybudován šikmý chodník v podélném sklonu 8%. Na vnitřní straně u nástupiště bude chodník ohraničen prefabrikáty typu L, které tvoří nenástupní hranu. Na vnější straně bude chodník ohraničen prefabrikáty typu L s proměnnou výškou (6ks – orientací pravé), které tvoří požadovaný sklon 8%. Aby bylo dosaženo požadovaného sklonu 8%, je nutné tyto prefabrikáty usazovat vodorovně. V jejich pokračování jsou opět umístěny prefabrikáty typu L tvořící ohraničení prostoru pro nástupištní přístřešek, tyto prefabrikáty se již usazují v podélném sklonu shodném, jako je podélný sklon koleje ( $1,023\% = 10,23\text{‰}$ ). Šikmý chodník je ve svém začátku z části (0,659m) ohraničen obrubníkem tak, aby se dosáhlo požadovaného výškového rozdílu. Způsob uložení prefabrikátů bude totožný s uložení prefabrikátu typu L u nenástupní hrany. Šikmý chodník plynule navazuje na novou zpevněnou plochu před nástupištěm.

#### Konstrukce vnější hrany šikmého chodníku:

- Prefabrikát typu L s proměnnou výškou (6ks – orientací pravé)  
1x L 130/114, L 114/98, L 98/82, L 82/66  
2x L 66/50 (krajní blok uložen hlouběji pro dosažení požadovaného sklonu 8%)
- Cementová malta MC10, tl. 20mm
- Podkladní beton C20/25nXF3. tl. 150mm
- Podkladní vrstva ŠD<sub>A</sub> fr. 0/32, tl. 150mm
- Zhutněná zemní pláň

### **Přístupové schodiště:**

U konce nástupiště ve směru na Chrast u Chrudimi bude vybudováno přístupové schodiště pro cestující. Schodiště bude lemováno železobetonovými monolitickými zídками se zábradlím. Schodiště mezi zídками je široké 3m a tvoří ho 5 schodišťových stupňů. Jeden schodišťový stupeň je tvořen 3ks prefabrikátu o rozměrech 0,35x1,0 x0,15m, které mají upravený zdrsňený protiskluzový povrch. Vrchní schodišťový stupeň je v úrovni plochy nástupiště a je tedy šířky 0,35m, ostatní stupně jsou pod sebe zapuštěné tak, aby šířka nášlapné plochy byla 0,34m. Jednotlivé stupně jsou uloženy na šikmou železobetonovou schodišťovou desku pomocí výplňového betonu. Deska je uložena na základech tvořených ztraceným bedněním a výplňovým betonem (viz. vzorový příčný řez P1). Výkres výztuže šikmé železobetonové desky bude součástí dokumentace zhotovitele.

#### **4.4.5 Pochozí plocha nástupiště**

Příčný sklon nástupiště je 2%. Pochozí plochu nástupiště ve směru od nástupní hrany bude tvořit nástupištní konzolová deska lomená KDL 800/1600. Povrch desky je opatřen desénem zámkové dlažby velikosti 200x200mm. Desky jsou opatřeny vodící linií s funkcí varovného pásu v šířce 0,4m ve vzdálenosti 0,8m od nástupní hrany. Zbytek plochy nástupiště a plocha šikmého přístupového chodníku bude vydlážděna betonovou dlažbou bez sražené hrany o rozměrech 200x200mm, tl. 60mm, barva přírodní šedá. Tato dlažba bude kladena na stříh a spáry kolmé k ose koleje budou navazovat na spáry desénu nástupištní konzolové desky lomené KDL 800/1600. Dlažba bude kladena ve směru od nástupní hrany a případné dořezy budou realizovány u hrany nenástupní.

#### **Skladba pochozí plochy nástupiště v místě betonové dlažby bez zkosené hrany:**

Betonová dlažba 200x200mm	60mm
(spáry vysypány křemičitým pískem fr. 0/2)	
Lože z drtě fr. 2/5	40mm
Podkladní vrstva ŠDA fr. 0/32	200mm
Celkem	300mm

Pro dlažby do 300x300 mm bez pojíždění osobními automobily musí podkladní vrstva a zemní pláš splnit požadavky na únosnost – 30 MPa na zemní pláni a 50 MPa na podkladní vrstvě. Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6192 s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky  $s = 0,6$  mm. Minimální tloušťka dlažebních prvků z betonu je pro pochozí plochy 60mm. Všechny dlažební prvky musí splnit požadavky odolnosti na prostředí XF4. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Součinitel smykového tření povrchu nástupiště a povrchu schodů musí být minimálně 0,6. U šikmé plochy musí být součinitel smykového tření  $0,7 + \tan \alpha$ , kde  $\alpha$  je úhel sklonu ve směru chůze. Při obnově povrchů je nutné předložit doklad o splnění protiskluzných vlastností.

#### **4.4.6 Odvodnění nástupiště**

Odvodnění nástupiště bude provedeno příčným a podélným sklonem plochy do travnatého pásu za nástupištěm. Pochozí plocha nástupiště je navržena v příčném sklonu 2% směrem od koleje. Podélný sklon nástupiště je shodný s podélným sklonem přilehlé koleje tj. 0,667% a 1,023%.

Odvodnění zastřešení nástupištního přístřešku je řešeno v „SO 11-75-01 ZAST Orel, nástupištní přístřešek“ dvěma svislými svody v krajních zadních stojkách. Svody jsou dále vedeny přes prefabrikáty typu L a jsou vyústěny pod nenástupní hranou nad terénem. V místě vyústění jsou zřízeny zpevněné

plochy z dlažby z lomového kamene, která bude usazena do betonu C 16/20 min. tl. 150mm a vyspárována cementovou maltou. Zpevněná plocha bude vyspádována směrem od nenástupní hrany k travnaté ploše.

## 4.5 Návazné zpevněné plochy

Při návrhu návazných zpevněných ploch a chodníků je postupováno v koordinaci se souběžně zpracovávaným projektem „Zřízení parkovacích stání u zastávky Orel“ (investor: obec Orel).

### 4.5.1 Přístup ve směru na Slatiňany

Nově bude vybudován chodník šířky 6,0m z betonové dlažby mezi šikmým přístupem na nástupiště a stávající silniční komunikací. Rozhraní dlažby nástupiště a dlažby chodníku je vyznačeno ve výkresové části. Sklonové poměry jsou zřetelné z výkresové dokumentace a jsou voleny tak, aby bylo dosaženo plynulého napojení mezi novým a stávajícím stavem. Chodník bude ohraničen obrubníkem šířky 80mm a výšky 250mm. Na straně nižšího příčného sklonu bude obrubník zapuštěný pro umožnění odtoku srážkové vody do přilehlé travnaté plochy. Na opačné straně bude obrubník zvýšený o 60mm a bude plnit funkci přirozené vodící linie. Zde bude i řešeno plynulé napojení na chodník podél parkovacích stání z projektu „Zřízení parkovacích stání u zastávky Orel“. Betonová dlažba chodníku bude tl. 60mm a typově bude sjednocena s dlažbou chodníku podél parkovacích stání. Mezi novým chodníkem u zastávky a stávajícím chodníkem u rodinné zástavby bude přes místní komunikaci zřízeno „Místo pro usnadnění přecházení“ šířky 4,0m. Na obou stranách budou zřízeny varovné pásy šířky 0,4m a snížená obruba na výšku 20mm nad silniční komunikací. Zámková dlažba (tyč „íčko“ se sraženou hranou) v okolí varovného pásu na stávajícím chodníku bude nahrazena stejným typem i barvou, ale bez sražené hrany. Rozsah patrný z výkresové dokumentace. Na dlážděné ploše nového chodníku bude umístěno 9ks stojanů na jízdní kola do betonového základu pod dlažbou.

#### Skladba chodníkové dlažby:

Betonová dlažba 200x200 mm	60mm
(spáry vysypány křemičitým pískem fr. 0/2)	
Lože z drtě fr. 2/5	40mm
Podkladní vrstva ŠDA fr. 0/32	200mm
Celkem	300mm

Před „Místem pro usnadnění přecházení“ ve směru na Slatiňany budou odstraněny náletové dřeviny tak, aby byly dodrženy rozhledové poměry na čekací plochy.

### 4.5.2 Přístup ve směru na Chrast u Chrudimi

Nově bude vybudován chodník šířky 3,0m z betonové dlažby mezi schodištěm na nástupiště a stávající silniční komunikací. Sklonové poměry jsou zřetelné z výkresové dokumentace a jsou voleny tak, aby bylo dosaženo plynulého napojení mezi novým a stávajícím stavem. Chodník bude ohraničen obrubníkem šířky 80mm a výšky 250mm. Na straně vyššího příčného sklonu bude obrubník zvýšený o 60mm a bude plnit funkci přirozené vodící linie. Na opačné straně bude obrubník zvýšený o 60mm pouze v části od schodiště k napojení na chodník podél parkovacích stání. Zde bude i řešeno plynulé napojení na chodník podél parkovacích stání z projektu „Zřízení parkovacích stání u zastávky Orel“.



Betonová dlažba chodníku bude tl. 60mm a typově bude sjednocena s dlažbou chodníku podél parkovacích stání. Mezi novým chodníkem u zastávky a stávajícím chodníkem u rodinné zastavby bude přes místní komunikaci zřízeno „Místo pro usnadnění přecházení“ šířky 3,0m. Na obou stranách budou zřízeny varovné pásy šířky 0,4m a snížená obruba na výšku 20mm nad silniční komunikací. Zámková dlažba (tyč „íčko“ se sraženou hranou) v okolí varovného pásu na stávajícím chodníku bude nahrazena stejným typem i barvou dlažby, ale bez sražené hrany. Rozsah patrný z výkresové dokumentace.

Skladba chodníkové dlažby:

Betonová dlažba 200x200 mm	60mm
(spáry vysypány křemičitým pískem fr. 0/2)	
Lože z drtě fr. 2/5	40mm
Podkladní vrstva ŠDA fr. 0/32	200mm
Celkem	300mm

## 4.6 Bezpečností prvky

Nově vybudovaná železniční zastávka Orel bude navržena pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Návrh nástupiště je zároveň zpracován dle platné legislativy, podle které se řídí projektování nástupišť zejména dle normy ČSN 73 4957, a dle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště a Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích.

Vodící linie s funkcí varovného pásu, odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Její šířka je 400mm a bude integrována v nástupištní konzolové desce lomené KDL 800/1600. Povrch vodící linie s funkcí varovného pásu bude tvořen podélnými drážkami ve tvaru trapézu. Vodící linie s funkcí varovného pásu bude provedena v celé délce nástupní hrany. Vizuální kontrast vodící linie s funkcí varovného pásu se provádí žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 0,15m (vyznačí se část k nástupní hraně). Žlutý pruh musí splňovat požadavky na protiskluznost a musí být proveden dle předepsaného technologického postupu výrobce nátěrem nebo nástřikem. Zároveň bude mít vysokou odolnost proti odprýsknutí a bude odolný vůči chemikáliím. V rámci provádění pravidelné údržby je nutné obnovovat žluté bezpečnostní odstupové pruhy podél hrany nástupiště.

Varovný pás ohraničuje místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Šířka varovného pásu je 400mm. Povrch varovného pásu je tvořen dlažbou s výstupky. Varovný pás na zpevněných návazných plochách a chodnících bude v barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu – červená barva.

Signální pás vyznačuje zrakově postiženým osobám důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům. Signální pás bude šířky 800mm. Povrch signálního pásu je tvořen dlažbou s výstupky a z části je integrován do nástupištní desky „KDL 800/1600 signální“. V prostoru nástupiště jsou umístěny dva signální pásy. Jeden určuje polohu nástupištního přístřešku a druhý polohu bezbariérového přístupu na nástupiště. Signální pásy jsou odsazeny 0,2m od vodící linie s funkcí varovného pásu, která je v daném místě přerušena v délce 0,4m. Signální pásy na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště.

U přístupového schodiště bude zřízeno kontrastní označení nástupnice nástupního a výstupního schodu protiskluzovým nátěrem v podobě pruhu žluté barvy (RAL 1003) šířky 0,1m ve vzdálenosti nejvýše 0,05m od hrany schodu. Žlutý pruh musí splňovat požadavky na protiskluznost a musí být proveden dle předepsaného technologického postupu výrobce nátěrem nebo nástřikem. Před prvním

schodem směrem dolů bude proveden zdrsňený pás šířky 0,4m. Zdrsňený pás nebude barevně kontrastní oproti povrchu nástupiště. Povrch zdrsňeného pásu nesmí být shodný s povrchem varovného pásu nebo vodící linie s funkcí varovného pásu. Zdrsňený pás je tvořen vymývanou dlažbou s povrchem z drčeného kameniva fr. 3-7 mm. Hloubka vymývání je maximálně 3 mm. Tyto parametry splňuje např. dlažba z umělého kamene.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí všech reliéfních prvků (vodící linie s funkcí varovného pásu, varovné pásy, signální pásy, zdrsňený pás před schodištěm) tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 0,250 m (optimálně 0,400 m). Tento požadavek je na nástupišti a přístupových komunikacích splněn použitím hladké betonové dlažby bez zkosené hrany. Pro hmatové prvky musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 12.03.04.–06.

#### 4.7 Nástupištní přístřešek

Na nástupišti nové železniční zastávky Orel bude zřízen nástupištní přístřešek pro cestující. Bude umístěn v rozšířené části nástupiště u šikmého přístupového chodníku. Nástupištní přístřešek je navržen v souladu s Pokynem SŽDC PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Železniční zastávky/přístřešky.

Nástupištní přístřešek je samostatně řešen v „SO 11-75-01 ZAST Orel, nástupištní přístřešek“. Základová deska pro kotvení nástupištního přístřešku uvedená v dokumentaci SO 11-75-01 bude zřízena v rámci výstavby tělesa nástupiště.

#### 4.8 Zábradlí

Z důvodu bezpečnosti cestujících bude na nástupišti zřízeno zábradlí městského typu výšky 1,1m nad pochozí plochou, bude provedeno se svislou výplní. Zábradlí bude osazeno na vnější straně šikmého přístupového chodníku a na nenástupní hraně nástupiště nad šikmým přístupovým chodníkem. Zábradlí v místě prefabrikátů typu L bude předsunuto před prefabrikáty a kotveno do betonových patek pod dlažbu

Zábradlí bude osazeno na monolitických zídkách ukončujících nástupiště a na monolitických zídkách podél schodiště. Zábradlí ve směru kolmém na osu koleje bude ukončeno ve vzdálenosti min. 2,5m od osy přilehlé koleje – tak aby byl dodržen volný schůdný a manipulační prostor. Zábradlí podél schodiště bude opatřeno předsazenými madly ve výšce 0,7 a 0,9m nad pochozí plochou, která budou kotvena přímo na zábradlí. Madla musí nepřerušovaně sledovat sklon šikmých ploch, musí oba konce přesahovat minimálně o 300 mm a musí být ukončena zaobleně. Doporučuje se madlo průměru 40 mm s odsazením 60 mm od výplně zábradlí.

Výrobní dokumentace zábradlí bude součástí dokumentace zhotovitele.

Barevné řešení zábradlí musí splňovat požadavek na optický kontrast vůči svému okolí – dle TSI PRM 1300/2014 bod 4.2.1.7. Odstín vrchní barvy zábradlí bude RAL 7016 (antracitová šedá). Povrchová ochrana ocelové konstrukce se provede ve výrobě ve schválené skladbě pro použití na síti Správy železnic, s.o. dle předpisu SŽDC S5/4 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí.

Jako materiál zábradlí bude použita ocel S235. Stupeň korozní agresivity atmosféry v dané lokalitě je dle ČSN EN ISO 12944-2 je C4. Všechny svary budou zabroušeny.

Všechna zábradlí budou opatřena ochranným protikorozním systémem – například zinkování ponorem podle SŽDC S5/4, tab. 5/2.



- Otryskání povrchu na Sa 3 (dle ČSN ISO 8501-1)
- Žárové zinkování ponorem tl. 60 µm
- Základní nátěr ve dvou vrstvách na bázi epoxidové pryskyřice tl. 100 µm
- Vrchní polyuretanový nátěr tl. 50 µm

Předpokládaná životnost kombinovaného nátěrového systému je velmi vysoká dle SŽDC S5/4.

Konkrétní nátěrový systém:

- musí být schválen pro použití v podmínkách Správy železnic, s.o.
- být opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích

## 4.9 Mobiliář

V rámci výstavby nástupiště bude osazen nový mobiliář, který bude obsahovat odpadkové koše na směsný odpad, stojany na kola a nádoby na posypový materiál. Mobiliář byl navržen v souladu s Pokynem SŽ PO-20/2019 – GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – mobiliář. V prostoru nástupiště budou umístěny dva odpadkové koše na směsný odpad a dvě nádoby na posypový materiál. Na dlážděné ploše před nástupištěm bude umístěno 9ks stojanů na kola. Rozmístění jednotlivých prvků mobiliáře je znázorněno ve výkresové části.

Barevné provedení prvků mobiliáře bude shodné či podobné s barevným provedením zábradlí a nástupištního přístřešku, tj. odstín RAL 7016 (antracitová šedá). V případě použití jiného barevného řešení je nutné změnu barvy schválit investorem a projektantem. Barevné řešení mobiliáře musí splňovat požadavek na optický kontrast vůči svému okolí – dle TSI PRM 1300/2014 bod 4.2.1.7. Odpadkové koše a stojany na kola musí být řádně ukotveny podle podkladů výrobce do betonového základu pod dlažbou.

### Odpadkový koš na směsný odpad

Specifikace dle SŽ PO-20/2019-GŘ: Typ B.2 - Jednotlivě umístované nádoby na odpad v exteriéru

- jednotlivě stojící nádoba na směsný odpad do exteriéru, čistý objem nádoby min. 60 l;
- se stříškou, bez úpravy pro kuřáky;
- nosná konstrukce: konstrukce z ocelových profilů, konstrukční spoje svařované, příprava pro pevné kotvení k podkladu, kotvení k základu v chodníku, resp. v nepevných plochách, dřevěné a betonové nosné konstrukce nejsou přípustné;
- opláštění: prvky budou opláštěny – kapotovány tak, aby bylo zamezeno ukládání předmětů pod nádobou, opláštění bude vyměnitelné, odolné proti poškození neoprávněnou demontáží, aplikace prvků na bázi dřeva je přípustná;
- vnitřní nádoba na odpad: snadné vyprazdňování vysunutím nebo vyklopením do strany, mechanické zamezení zámkem neoprávněného vysunutí nebo vyklopení, možnost aplikace jednorázových náplní (LDPE, HDPE pytlů) s mechanickým kotvením po celém obvodu k vnitřní nádobě (bodové háčkové kotvení není dovoleno), nádoba z odolného nehořlavého nekorodujícího materiálu – plná (bez otvorů), těsná, vodonepropustná;
- prvky budou opracovány do hladka, bez ostrých hran, otřepů nebo výčnělků a bez zbytečných zákoutí a štěrbin;
- povrchová úprava: ocelové prvky budou v provedení z nerezavějící oceli nebo ocelové s antikorozií úpravou povrchu žárovým zinkováním ponorem nebo nástřikem (min. tl. povlaku 70 až 85 µm) s následnou finální povrchovou úpravou polyesterovým práškovým vypalovacím lakem (min. tl. povlaku 80 µm) v jemné struktuře mat;

- spojovací materiál: veškerý spojovací a kotevní materiál v provedení nerez A2, resp. A4 pro kotevní prvky k podkladu;
- životnost: celková životnost bez nutnosti údržby (obnovy povrchových úprav) je min. 7 let běžného provozu ve veřejně přístupném prostoru, požadovaná životnost nosných prvků z hlediska stability je min. 10 let při běžné údržbě.

### Stojany na kola

Specifikace dle SŽ PO-20/2019-GŘ: Typ D.1 - Jednotlivě nebo v sestavách umísťované stojany umožňující parkování jízdních kol s možností zajištění proti krádeži v exteriéru

- jednotlivě stojící nebo v sestavách osazené stojany na parkování jízdních kol, umístění v exteriéru, stojan typu „obrácené U“, jednostranné nebo oboustranné parkování kol s možností zajištění proti krádeži, stojan musí umožnit uzamknutí rámu a předního i zadního kola ke stojanu;
- stojany určené pro dlouhodobé parkování budou chráněny před klimatickými vlivy přístřešky
- konstrukce z ocelových uzavřených profilů s oblou hranou, konstrukční spoje pouze svařované, příprava pro pevné kotvení k podkladu, kotvení k základu v chodníku nebo v nezpevněných plochách, dřevěné konstrukce nejsou přípustné;
- prvky budou opracovány do hladka, bez ostrých hran, otřepů nebo výčnělků a bez zbytečných zákoutí a štěrbin;
- povrchová úprava: ocelové prvky budou v provedení z nerezavějící oceli nebo ocelové s antikorozní úpravou povrchu žárovým zinkováním ponorem nebo nástřikem (min. tl. povlaku 70 až 85  $\mu\text{m}$ ) s následnou finální povrchovou úpravou polyesterovým práškovým vypalovacím lakem (min. tl. povlaku 80  $\mu\text{m}$ ) v jemné struktuře mat;
- spojovací materiál: veškerý spojovací a kotevní materiál v provedení nerez A2, resp. A4 pro kotevní prvky k podkladu;
- životnost: celková životnost bez nutnosti údržby (obnovy povrchových úprav) je min. 7 let běžného provozu ve veřejně přístupném prostoru, požadovaná životnost nosných prvků z hlediska stability je min. 20 let při běžné údržbě.

### Nádoba na posypový materiál

Nádoba bude vyrobena ze sklolaminátu s panty z nerezavějící oceli. Nádoba na posyp bude v šedé barvě s nápisem „POSYP“. Objem nádoby na posyp bude 220l.

#### 4.10 Orientační systém

Řešeno v samostatném SO 11-77-01 ZAST Orel, orientační systém

#### 4.11 Osvětlení nástupiště

Řešeno v samostatném SO 11-86-01 ZAST Orel, osvětlení

### 5 Vliv stavby na životní prostředí

#### 5.1 Vliv na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hluchnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů.

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Materiály zabudované do železničního spodku musí splňovat ustanovení Zákona č.114/1992 Sb. ve znění Zákona č.347/1992 Sb. a Vyhlášky č.395/1992 Sb. Jejich nezávadnost musí být prokázána.

#### 5.2 Odpadové hospodářství

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. ve znění změn a doplňků.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina a štěrk). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

S případnými kontaminovanými materiály bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Následným provozem objektu nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

Zatřídění odpadů dle vyhlášky 8/2021 Sb.

Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění výše uvedených bouracích prací, je uveden v následující tabulce:

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 01 01	Beton, cihly, tašky a keramika	Beton z demolic	O	Recyklace, odvoz na skládku
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Asfaltový beton z vozovek	O	Odvoz na skládku

## 6 Koordinace, přípravné práce

**Samotný návrh projektu i jeho realizaci je nutné koordinovat s projektem „Zřízení parkovacích stání u zastávky Orel“. Investorem akce je obec Orel.**

Stavební objekt „SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště“ je nutné koordinovat s ostatními stavebními objekty a provozními soubory akce „Výstavba železniční zastávky Orel“, viz. seznam PS a SO, který je součástí dokumentace.

V rámci přípravných prací bude provedeno vytyčení podzemních sítí, zajištění dozoru těchto sítí a zajištění případných subdodávek jiných dotčených zařízení.

V rámci akce budou přeloženy kabelové trasy ve správě SSZT, SEE a ČD Telematika, které jsou v kolizi v souvislosti s výstavbou nástupiště. Přeložky jsou řešeny v samostatném objektu SO 11-30-11 SSZT a SEE, přeložka kabelové trasy.

Přeložky ostatních inženýrských sítí nejsou součástí této stavby a vzhledem k poloze inženýrských sítí, dle zákresů jejich správců, nebudou potřeba. Inženýrské sítě uložené v souladu s platnými ČSN a drážními předpisy nebudou stavbou dotčeny.

## 7 Polohový systém, staničení a vytyčování

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Pro celý úsek stavby je uvažováno se stávajícím staničením trati.

Zhotovitel je povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k poškození bodů železničního polygonu. V případě poškození bodu bude zhotovitelem vyvoláno jednání se správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie – SŽG) a bude zjednána náprava zastabilizováním nového bodu.

## 8 Inženýrské sítě v prostoru stavby

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě drážních i nedrážních správců. Jedná se o sítě ČD Telematika, SEE, SSZT, CETIN, ČEZ, GasNet, VS Chrudim.

Při výstavbě nástupištní konstrukce nastane kolize se sítěmi ve správě ČD Telematika, Správy železnic SSZT a SEE, ČEZ. Nadzemní vedení NN ve správě ČEZ, a.s. bude odstraněno před začátkem stavby a zajištěno jinou trasou. Ostatní sítě v kolizi budou řešeny přeložkou v samostatném stavebním objektu.

Ostatní sítě vedou v zájmovém území stavby, ale nacházejí se dle dodaných podkladů mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie realizované činnosti zasažen stavbou.

Zjištěné inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příslušných výkresových přílohách. Vyznačené vedení sítí je třeba brát jako orientační, protože zákres sítí byl proveden na základě podkladů předaných jejich správci.

Inženýrské sítě bude nutné zaměřit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítě. V případě kolize stavby s inženýrskou sítí bude provedeno dočasné obnažení sítě, její ochrana proti poškození v rámci stavebních prací a následné uložení kabelů do terénu.

## 9 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

## 10 Závěrečná ustanovení

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Objednatel projektové dokumentace nesdělil projektantovi žádné další okolnosti, absence zpracování okolností, které nebyly projektantovi sděleny, nemůže být považováno za vadu projektu. Zároveň nemohou být za vadu projektu považovány skutečnosti, které mohou způsobit nemožnost realizace díla a to takové, které byly investorovi známy již v průběhu projekčních prací, a projektant o nich nebyl srozuměn. Projektant považuje dodané podklady investora za platné, pokud nebylo uvedeno jinak.

*V Pardubicích  
vypracoval: Ing. Vlastimil Mičjan  
Prodin a.s.  
e-mail: vlastimil.micjan@prodin.cz  
tel.: 601 159 919*

## 11 Související předpisy:

499/2006 Sb.	Vyhláška o dokumentaci staveb
146/2008 Sb.	Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb
266/1994 Sb.	Zákon o drahách, ČR, 1994
13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997
541/2020 Sb.	Zákon o odpadech, ČR, 2020
77/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
104/1997 Sb.	Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6320	Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování
ČSN 73 4959	Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6108	Lesní dopravní síť
ČSN 73 6109	Projektování polních cest
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 01 3466	Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S 3/2	Bezстыková kolej
SŽ S 4	Železniční spodek
SŽDC S 5/4	Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
TP 83	Odvodnění pozemních komunikací
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 170	Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004
VL Ž 1-10	Vzorové listy železničního spodku
VL 0 – 6.4	Vzorové listy pozemních komunikací
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC
TKP PK	Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD

Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"  
 Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací