

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
02	30.11.2019	DUSP a PDPS se zapracovanými připomínkami	Ing. Martin Peterka	
01	20.4.2019	Dokumentace k připomínkám SŽDC	Ing. Martin Peterka	

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	
--	---

Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
---	---

Hlavní inženýr projektu:  Ing. Bc. Martin Verner	Zástupce hlavního inženýra projektu  Ing. Michaela Kopálová
--	---

Zpracovatel části: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
--	---

Vypracoval:  Ing. Martin Peterka	Kontroloval:  Ing. Bc. Martin Verner	Odpovědný projektant:  Ing. Bc. Martin Verner
--	--	---

KRAJ: Středočeský	OKRES: Kolín	OÚ: Kolín
-------------------	--------------	-----------

Název akce: <h2>Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Kolín</h2>	
--	--

Část: D.2.1.2 NÁSTUPIŠTĚ SO 10-12-01 ŽST Kolín, úprava vnějšího nástupiště SO 10-12-02 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 2; SO 10-12-03 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 3 SO 10-12-04 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 4; SO 10-12-05 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 5	Číslo zakázky: ZAK-2018-47	
	Stupeň:	DUSP a PDPS
	Datum:	11/2019
	Měřítko:	-
	Formát:	-
Příloha: <h2>TECHNICKÁ ZPRÁVA</h2>	Verze: 02	Část: D.2.1.2.1
	Č. přílohy: 1	

D.2.1.1.2.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA***SO 10-12-01 ŽST Kolín, úprava vnějšího nástupiště******SO 10-12-02 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 2******SO 10-12-03 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 3******SO 10-12-04 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 4******SO 10-12-05 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 5*****O B S A H:**

1. Identifikační údaje	3
1.1. Stavba	3
1.2. Objednatel (stavebník)	3
1.3. Zpracovatel dokumentace	4
2. Všeobecné údaje	4
2.1. Stručný popis stavby	4
2.2. Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů	5
3. Přehled výchozích podkladů	5
4. Průzkum inženýrských sítí	6
5. Související SO a PS	6
6. Stávající stav	7
6.1. Konstrukce nástupišť	7
7. SO 10-12-01 ŽST Kolín, úprava vnějšího nástupiště	7
7.1. Popis stávajícího nástupiště	8
7.2. Rozsah úprav	8
7.3. Technický popis nástupiště (nový stav)	9
7.4. Dotčené části nástupiště	11
7.5. Provizorní stav nástupiště	12
8. SO 10-12-02 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 2	13
8.1. Popis stávajícího nástupiště	13
8.2. Rozsah úprav	14
8.3. Technický popis nástupiště (nový stav)	14
8.4. Dotčené části nástupiště	17
9. SO 10-12-03 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 3	19
9.1. Popis stávajícího nástupiště	20
9.2. Rozsah úprav	20
9.3. Technický popis nástupiště (nový stav)	21
9.4. Dotčené části nástupiště	23
10. SO 10-12-04 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 4	25
10.1. Popis stávajícího nástupiště	25
10.2. Rozsah úprav	26
10.3. Technický popis nástupiště (nový stav)	26
10.4. Dotčené části nástupiště	28
11. SO 10-12-05 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 5	30
11.1. Popis stávajícího nástupiště	31
11.2. Rozsah úprav	31
11.3. Technický popis nástupiště (nový stav)	32
11.4. Dotčené části nástupiště	34

12. Nakládání s odpady.....	36
13. Polohový systém.....	36
14. Použité normy a předpisy.....	36

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Číslo projektu:	ISPROFIN: 521 351 0016 ISPROFOND: 327 321 4901	
Název stavby:	„Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Kolín“	
Místo realizace (kraj):	Středočeský	
Katastrální území:	Kolín [668150]	
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)	
Trať (dle SJŘ):	č. 010	(Praha –) Kolín – Česká Třebová
	č. 011	Praha – Kolín
	č. 014	Kolín – Leděčko
	č. 230	(Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod
	č. 231	Praha – Lysá nad Labem – Kolín
Trať (dle TTP):	č. 501A	Česká Třebová – Praha-Libeň
	č. 502A	Kutná Hora hl.n. – Lysá nad Labem
	č. 515C	Kolín – Leděčko
Traťový úsek TÚ:	1191	Kolín – Lysá nad Labem
	1501	Česká Třebová os.n. – Praha-Masarykovo nádr.
Definiční úsek:	A1	ŽST Kolín – ŽST Kolín-Zálabí
	N5	ŽST Kolín
	NA	NŽST Kolín os.n. V. Osek
	NG	ZST Kolín kol. Leděčko výkol.
Správce:	SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Praha	
Popis zadání:	Rekonstrukce technologického podchodu v ŽST Kolín a výstavba nového kabelovodu. Jedná se o trvalou stavbu, která bude sloužit k zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště ve stanici. Bezbariérovost je zajištěna pomocí výtahů.	

1.2. Objednatel (stavebník)

Investor a objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupená:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Marek Zeman Email: ZemanMa@szdc.cz Tel: + 420 972 244 883 Mob: + 420 725 444 352

1.3. Zpracovatel dokumentace

Dodavatel dokumentace: **PROJEKT servis spol. s r.o.**
U Elektry 830/2b
198 00 Praha 9 – Hloubětín
IČ: 49 82 31 41
DIČ: CZ 49 82 31 41

Subdodavatelé: **STOSMOL, s.r.o.**
Mařákova 3079/2
400 01 Ústí nad Labem
IČ: 28 69 50 97
DIČ: CZ 28 69 50 97

Zpracovatelé dokumentace:

Hlavní inženýr projektu: Ing. Martin Koudelka
PROJEKT servis, spol. s r.o.
ČKAIT 0012803, dopravní stavby, pozemní stavby
Email: martin.koudelka@projekt-servis.cz
Mob: + 420 725 059 889

Odpovědný projektant stavby: Ing. Bc. Martin Verner
PROJEKT servis, spol. s r.o.
ČKAIT 0202207, dopravní stavby, mosty a inženýrské konstrukce
Email: martin.verner@projekt-servis.cz
Mob: + 420 739 507 861

2. Všeobecné údaje

Jedná se o výstavbu nového kabelovodu a změnu stávajícího technologického podchodu. V současné době se v místě nového podchodu nachází technologický podchod šířky 6,0 m a výšky 2,1 m. Podchod vede od 1. nástupiště k 5. nástupišti a byl realizován ve 30. letech 20. století.

V rámci stavby bude vybudován bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu mezi výpravní budovou a jednotlivými nástupišti. Nově bude zajištěno spojení prostoru výpravní budovy s ulicí Starokolínskou.

S ohledem na povahu, umístění a účel stavby nedojde ke změně dopravní koncepce. Současná dopravní technologie zůstane zachována v železniční stanici i v přilehlých traťových úsecích. V cílovém stavu není uvažováno se změnou kapacity stanice ani základních technických parametrů (traťová rychlost, poloha dopraven, zastávek apod.).

Stavební úpravy týkající se železničního svršku, železničního spodku a nástupišť budou provedeny pouze v rozsahu daném výstavbou nového podchodu.

Trať je zařazena do traťové třídy zatížení D4-160 s průchodností GC.

2.1. Stručný popis stavby

Nově bude vybudován železobetonový podchod pro cestující světlé šířky 6,0 m, výšky 2,5 m. Délka podchodu bude přibližně 100 m. Z podchodu bude umožněn výstup na nástupiště pomocí schodiště a výtahové šachty. Povrch podchodu odlážděn z keramických dlaždic světlé barvy. Pro vymístění veškeré kabelizace ze stávajícího podchodu se vybuduje nový kabelovod pod kolejištěm, kam bude kabelizace přeložena. Ostatní činnosti jsou realizovány pouze z důvodu kolize s novým řešením podchodu a kabelovodu (např. úprava trakce, stavební úpravy, vodovodní přípojka apod.).

Projektované kapacity stavby:

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| • Prostorová průchodnost | Z-GC |
| • Traťová třída zatížení | D4 |
| • Max. rychlost | 160 km/h |
| • Rozsah stavby | km 347,530 – 348,150 |

2.2. Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů**SO 10-12-01 ŽST Kolín, úprava vnějšího nástupiště**

• stavební délka vnějšího nástupiště	184,0 m
• stavební délka jazykového nástupiště	262,0 m
• délka rekonstruované části nástupiště	60,0 m
• celková délka úprav nástupištní hrany	30,0 m
• příčný sklon vnějšího nástupiště (jednostranný)	2,0 %
• příčný sklon jazykového nástupiště (střechovitý)	2,0 %
• podélný sklon nástupiště v místě podchodu	+0,54 %
• počet nástupních hran	3 ks
• výška nástupní hrany nad TK	550 mm

SO 10-12-02 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 2

• stavební délka ostrovního nástupiště	400,0 (401,0) m
• délka rekonstruované části nástupiště	27,0 + 27,0 m
• celková délka úprav nástupištní hrany	150,0 + 85,0 m
• příčný sklon ostrovního nástupiště (střechovitý)	2,0 %
• podélný sklon nástupiště v místě podchodu	+0,11 (+0,11) %
• počet nástupních hran	2 ks
• výška nástupní hrany nad TK	550 mm

SO 10-12-03 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 3

• stavební délka ostrovního nástupiště	401,0 (402,0) m
• délka rekonstruované části nástupiště	27,0 + 27,0 m
• celková délka úprav nástupištní hrany	300,0 + 100,0 m
• příčný sklon ostrovního nástupiště (střechovitý)	2,0 %
• podélný sklon nástupiště v místě podchodu	+0,12 (+0,11) %
• počet nástupních hran	2 ks
• výška nástupní hrany nad TK	550 mm

SO 10-12-04 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 4

• stavební délka ostrovního nástupiště	267,0 (267,0) m
• délka rekonstruované části nástupiště	47,0 + 47,0 m
• celková délka úprav nástupištní hrany	10,0 + 44,0 m
• příčný sklon ostrovního nástupiště (střechovitý)	2,0 %
• podélný sklon nástupiště v místě podchodu	-2,58 (-1,41) %
• počet nástupních hran	2 ks
• výška nástupní hrany nad TK	550 mm

SO 10-12-05 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 5

• stavební délka ostrovního nástupiště	257,0 (217,0) m
• délka rekonstruované části nástupiště	27,0 + 27,0 m
• celková délka úprav nástupištní hrany	186,0 + 41,0 m
• příčný sklon ostrovního nástupiště (střechovitý)	2,0 %
• podélný sklon nástupiště v místě podchodu	-1,41 (-1,07) %
• počet nástupních hran	2 ks
• výška nástupní hrany nad TK	550 mm

3. Přehled výchozích podkladů

- Příloha č. 3 c) Zvláštní technické podmínky, dokumentace pro vydání společného povolení – „Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Kolín“ (06/2018).
- Záměr projektu vč. technicko-ekonomického průkazu pro stavbu „Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Kolín“ z roku 2018, schválen dne 19. 06. 2018.
- Dokumentace skutečného provedení stavby „Sanační průjezd železničním uzlem Kolín“ (06/2010).

- Dokumentace skutečného provedení stavby „Rekonstrukce nástupiště č. 1 a 1A v ŽST Kolín“ (10/2009).
- Dokumentace skutečného provedení stavby „Rekonstrukce železničního mostu Kolín“ (02/2011).
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby.
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Středočeský kraj, <http://nahliznidokn.cuzk.cz/>.
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení.
- Vstupní porada a další porady svolávané v průběhu zpracování dokumentace stavby.
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů.
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách.
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice.

4. Průzkum inženýrských sítí

Pro zpracování dokumentace bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části E. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- viz. B Souhrnná část

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- viz. B Souhrnná část

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3,0 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění.

5. Související SO a PS

- PS 10-01-01 ŽST Kolín, ochrana kabelů SSZT
- PS 10-02-71 ŽST Kolín, Informační systém pro cestující
- PS 10-04-01 ŽST Kolín, Osobní výtahy č. 1, 2, 3 pro cestující
- PS 10-04-02 ŽST Kolín, Osobní výtahy č. 4, 5 pro cestující
- SO 10-10-01 Železniční svršek, ŽST Kolín
- SO 10-11-01 Železniční spodek, ŽST Kolín
- SO 10-12-01 ŽST Kolín, úprava vnějšího nástupiště
- SO 10-12-02 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 2
- SO 10-12-03 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 3
- SO 10-12-04 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 4

- SO 10-12-05 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 5
- SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 347,777 (technologický podchod)
- SO 10-40-01 Kabelovod v ev. km 347,765
- SO 10-61-01 Stavební úpravy administrativní budovy a VB
- SO 10-62-01 ŽST Kolín, úprava zastřešení nástupišť
- SO 10-62-02 ŽST Kolín, úprava zastřešení nástupiště č. 2
- SO 10-62-03 ŽST Kolín, úprava zastřešení nástupiště č. 3
- SO 10-62-04 ŽST Kolín, úprava zastřešení nástupiště č. 4
- SO 10-62-05 ŽST Kolín, úprava zastřešení nástupiště č. 5
- SO 10-64-01 ŽST Kolín – Orientační systém
- SO 10-71-01 Trakční vedení

6. Stávající stav

V ŽST Kolín v prostoru osobního nádraží se nachází celkem 5 nástupišť. Jedná se o 1 vnější a 4 ostrovní nástupiště. Vnější nástupiště je navíc rozšířeno o jazykovou část mezi dopravními kolejemi č. 107 a 109 (jazykové části se netýkají žádné úpravy). Celkem je zde 11 nástupních hran. Přístup na nástupiště je podchodem, který je spojen s výpravní budovou.

Výška nástupní hrany nad TK je 550 mm. Konstrukce všech mimoúrovňových nástupišť je typu „SUDOP“. Nástupiště jsou vybavena prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Podchod je vybavený dvojicí schodišť na každé z ostrovních nástupišť, není tak zde zajištěn bezbariérový přístup.

Tabulka nástupišť v osobním nádraží ŽST Kolín:

Číslo nástupiště	Číslo koleje	Výška nad TK [mm]	Stavební délka nástupiště [m]	Typ nástupiště
I	105	550	184	úrovňové, vnější, jednostranné
I.A	107 + 109	550	262	úrovňové, jazykové, oboustranné
II	100 + 101	550	400 (401)	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné
III	102 + 104	550	401 (402)	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné
IV	110 + 112	550	267 (267)	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné
V	114 + 116	550	257 (217)	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné

6.1. Konstrukce nástupišť

Všechna stávající nástupiště jsou typu „SUDOP“. Konstrukce nástupištní hrany je tvořena tvárnici „Tischer“ a konzolovou deskou KS 230 nebo KS 145-Z. Tvárnice pak jsou uloženy na úložných blocích U 95, které jsou ještě uloženy na podkladním betonu C12/15. Zadní strana nástupištní desky je uložena na opěře z drti, popř. na tvárnici „Tischer“. Zbývající část nástupiště mimo nástupištní desky je zpevněna betonovou dlažbou. Vlastní nástupní plocha je tvořena zmíněnými nástupištními deskami.

V oblasti podchodu pro cestující i zavazadlového podchodu jsou konzolové desky na nástupištích č. 1, 2 a 3 uloženy přímo na konstrukci samotného podchodu. U nástupišť č. 4 a 5 pak je zřízena pevná nástupní hrana, která je tvořena konstrukcí podchodu.

Nástupiště jsou částečně zastřešena.

7. SO 10-12-01 ŽST Kolín, úprava vnějšího nástupiště

Poloha, šířkové a výškové uspořádání nástupiště nebude měněno. Nástupiště bude upraveno kvůli vytvoření prostoru pro rameno schodiště a výtahovou šachtu spojující nástupiště s novým podchodem pro cestující. Dále bude doplněna dlažba mezi nástupní hranou a stávajícími objekty. U výstupu z podchodu bude také zřízena nová šikmá rampa pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště, na opačné straně pak krátké schodiště. Schodiště do podchodu (šířky 4000 mm) na nástupiště č. 1 bude navazovat směrově na podchod, výtahová šachta (2900 x 2100 mm) bude průchozí ve směru

z podchodu do prostoru před nádraží. Minimální vzdálenost hrany konstrukce schodiště bude alespoň 2500 mm od nástupištní hrany.

Po dokončení stavby zůstane charakter nástupiště shodný se stávajícím stavem. Jde tedy o vnější úrovněvé nástupiště s jazykovou částí (té se úpravy netýkají) a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ – tj. tvořena úložným blokem U 95 a tvárnici „Tischer“ s konzolovými deskami délky 2,3 m. Přístup bude zajištěn z výpravní budovy, z prostoru přednádraží a dále pomocí podchodu pro cestující s jedním schodišťovým ramenem a osobním výtahem pro bezbariérový provoz.

Souhrn parametrů nástupiště je přehledně zobrazen v následující tabulce:

Číslo nástupiště	Číslo koleje	Výška nad TK [mm]	Délka nástupiště [m]	Typ nástupiště
I	105	550	184	úrovněvé, vnější, jednostranné
IA	107 + 109	550	262	úrovněvé, jazykové, oboustranné

Vzdálenosti nástupních hran od os kolejí:

Číslo koleje	Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje [m]
105	1,68
107	1,68
109	1,68

Úpravy se budou týkat pouze vnější části nástupiště č. 1. Do jazykové části (nástupiště č. 1A) mezi kolejemi č. 107 a 109 nebude zasaženo.

7.1. Popis stávajícího nástupiště

Stavební délka stávajícího nástupiště je 184 m. Projektovaná výška nástupní hrany byla 550 mm nad TK přilehlé koleje č. 105. Posouzení nástupiště v km 347,697 533 – 347,827 562 dle zaměření udává, že se tato výška pohybuje v rozmezí 549 – 575 mm. Vodorovná vzdálenost mezi nástupištní hranou a osou koleje č. 105 se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1677 – 1699 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1680 mm v celé délce nástupní hrany.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“. Nástupištní hrana je tvořena konzolovými deskami KS 230 (popř. KS 145-Z) usazenými na tvárnících „Tischer“. Ty jsou uloženy na úložných blocích U 95, které jsou dále uloženy na podkladním betonu C12/15. Zadní strana konzolových desek je usazena na opěře z drti. Pochozí plocha nástupiště mimo nástupištní desky je tvořena betonovou dlažbou uloženou na podsypu tl. 30 mm.

V místě stávajícího podchodu pro cestující (ev. km 347,745) a zavazadlového podchodu (ev. km 347,777) jsou zřízena nástupiště s nerozebíratelnou hranou. Konzolové desky jsou položeny přímo na konstrukci obou podchodů.

Před demontáží nástupiště bude třeba vytyčit stávající síť, během stavby pak dbát zvýšené opatrnosti vzhledem k jejich vedení a nezbytnému přeložení. Bude provedeno výškové vyrovnání sítě (poklopů) s novou úrovní nástupištní plochy.

7.2. Rozsah úprav

Podél směrově a výškově upravené koleje č. 105 bude zachováno stávající vnější nástupiště č. 1. K úpravě GPK koleje č. 105 dojde v km 347,677 595 – 347,883 813. V tomto rozsahu došlo k posouzení stávající hrany nástupiště vůči nově navržené ose koleje.

Rozsah úprav nástupiště č. 1 je určen dle staničení koleje č. 105 (vztaženo ke staničení hlavní staniční koleje č. 101) následovně:

ZÚ km 347,717 134

KÚ km 347,825 239

Délka rekonstrukce nástupiště je 60 m. Délka úprav nástupištní hrany pomocí přeskládání konzolových desek je pak dohromady dalších 30 m pro plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav, popř. pro další opravy nástupištní hrany v místech s překročenými provozními odchylkami. V těchto částech nástupiště dojde k vyrovnání pro návaznost konzolových desek vertikálně i horizontálně ve vztahu k ose koleje.

Povolené provozní odchylky jsou dle předpisu SŽDC S3 stanoveny následovně:

- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: -0/+50 mm
- Výška hrany nástupiště od nepřevýšené kolejnice: -30/+0 mm

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 105:

- 347,717 134 – 347,727 134: oprava nástupištní hrany
- 347,745 140 – 347,755 157: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 347,755 157 – 347,815 229: rekonstruovaná část nástupiště
- 347,815 229 – 347,825 239: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu nástupiště spojenou pouze s výstavbou nového podchodu pro cestující, bude nástupiště opětovně sestaveno ze stávajících částí konstrukce (prefabrikáty, konzolové desky). V případě požadavků odlišných částí oproti stávajícím (např. konzolové desky pro navázání prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a dále v případě vadných kusů dojde k doplnění / nahrazení novými částmi.

7.3. Technický popis nástupiště (nový stav)

Stavební délka nástupiště zůstává shodná se stávající (184 m u koleje č. 105). Nástupištní hrana je situována v přímé, obloucích o poloměru 1000 a 1750 m a podél výhybkové konstrukce č. 167 transformované poloměrem 1750 m. Výhybkou č. 168 pak nástupištní hrana přechází obloukem o poloměru 300 m ke koleji č. 107, kde je dále situována navazující přímou. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 105 je 1680 mm. Výška hrany je 550 mm nad TK.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % ke koleji č. 105. Betonová dlažba za deskami pokračuje ve shodném sklonu 2 %. Vnější nástupiště má pouze jednostranný sklon. Šířka nástupiště je proměnná v celé délce, dlažba je zřízena od konzolových desek tvořící hranu nástupiště až k výpravni, popř. administrativní budově.

Nástupiště zůstává typu „SUDOP“ v plném rozsahu, vyjma částí nad stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745 a novým podchodem pro cestující v ev. km 347,777, kde jsou konzolové desky uloženy přímo na konstrukci podchodu.

Nástupištní zídka se skládá z úložných bloků U 95 usazených na podklad z betonu C12/15 v osových vzdálenostech 1 m, přičemž bloky jsou 2,1 m od osy přilehlé koleje. Na úložných blocích jsou uloženy nástupištní tvárnice „Tischer“ a na ně jsou dále položeny konzolové desky délky 2,3 m (popř. 1,45 m) a šířky 0,995 m. V délce 10 m nad nově zřizovaným podchodem bude podklad pro konzolové desky tvořen speciálním prefabrikovaným úložným blokem – výkres tvaru a výztuže viz samostatná příloha D.2.1.1.2.5.

Uložení konzolových desek délky 2,3 m je na straně ke koleji volné na nástupištní tvárnici „Tischer“, na opačné straně na opěře z nenamrzavého materiálu s minimální délkou uložení 500 mm. U desek délky 1,45 je minimální uložení 350 mm. Maximální velikost spáry mezi konzolovými deskami je 10 mm. Přechod mezi deskami délky 2,3 m a 1,45 m je řešen pomocí úhelníků, které jsou vloženy pod desku délky 2,3 m. Výplň nástupiště tvoří nenamrzavý materiál hutněný po 300 mm na $I_D = 0,8$, který se opírá o zákrytové desky KZD. Ty jsou u konzolových desek délky 2,3 m použity dvě a u desek délky 1,45 m tři.

Povrch nástupiště je mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. Dlažba je kladena do podsypu o tl. 30 mm. Pod podsypem se nachází štěrkodrt' o tl. 150 mm. Míra zhutnění je $I_D = 0,8$. V místě stropní konstrukce stávajícího podchodu pro cestující v ev. km 347,745 je použita zámková dlažba tl. 40 mm uložena do lepidla. V místě stropní konstrukce nového podchodu pro cestující v ev. km 347,777 bude v délce 6,9 m mezi zídkou podchodu a konzolovými deskami pochozí plocha dobetonována. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodícími linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m

je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišťích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě podchodu pro cestující a výtahu bude zachována min. průchodná šířka pro cestující šířky 0,8 m mimo bezpečnostní pásy. Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišťích budou vzdáleny minimálně 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupišť budou provedeny podle vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - Změna č. 2.

Vybavení vnějšího nástupiště bude shodné se stávajícím stavem. Orientační a informační systém je součástí samostatného SO/PS.

Nástupiště bude vybaveno osobními výtahy pro cestující pro bezbariérový přístup. Volná plocha před nástupním místem u osobního výtahu bude o rozměrech 2,1 x 1,5 m.

Nástupiště bude částečně zastřešeno. Úprava zastřešení je řešena v samostatném stavebním objektu.

Skladba hrany nástupiště:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- úložný blok U 95
- podkladní beton C12/15 tl. 50 mm

Úložné bloky jsou doplněny záchytnými deskami dl. 1,0 m (2 při použití konzolových desek KS 230 a 3 pro použití konzolových desek KS 145-Z).

Skladba hrany nástupiště v místě stropní konstrukce nového podchodu pro cestující:

- konzolová deska KS 230
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní úložný blok 300 x 1300 (900) mm

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- zhutněná dř. tl. 100 mm
- zhutněný nenamrzavý materiál tl. min. 300 mm

Skladba pochozí plochy nástupiště:

- betonová (zámková) dlažba tl. 60 mm
- kladecí vrstva drcené kamenivo fr. 4/8 (2/4) tl. 40 mm
- podkladní nosná vrstva ŠD fr. 8/16 (16/32) tl. 150 mm
- zhutněný nenamrzavý zásyp

Kolem vodící linie a signálních/varovných pásů pro nevidomé bude použita dlažba z prvků bez sražených hran, se spárami max. 4 mm, vzdálenost spár min. 200 mm, klad na střih, prvky pravoúhlé.

Skladba přístupové rampy a plochy před schodištěm podchodu bude shodná se skladbou pochozí plochy nástupiště.

Povrchy podlah:

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Náslapná vrstva musí mít:

- 1) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- 2) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo

- 3) úhel kluzu nejméně 10° , popřípadě ve sklonu pak:
- 4) součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tan \alpha$, nebo
- 5) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně $40 \times (1 + \tan \alpha)$, nebo
- 6) úhel kluzu nejméně $10^\circ \times (1 + \tan \alpha)$, a je úhel sklonu ve směru chůze.

Zábradlí u schodiště do nového podchodu je řešeno v rámci SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 347,777 (technologický podchod). Ostatní zábradlí se zachová stávající.

7.3.1. Ukončení nástupiště

Ukončení nástupiště v obou směrech zůstává stávající. Nedochází zde k žádným úpravám.

7.3.2. Odvodnění nástupiště

Odvedení vody je zajištěno příčným sklonem nástupiště 2 % ve směru do kolejiště.

7.3.3. Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště je zajištěn přímo z výpravní budovy, z prostoru přednádraží a stávajícím podchodem pro cestující od dalších nástupišť. Nově bude přístup zajištěn novým podchodem pro cestující z ulice Starokolínská, který bude rovněž zajišťovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

7.3.4. Vybavení nástupiště

Veškeré prvky vybavení nástupiště zůstávají dle stávajícího stavu. K úpravě orientačního systému dochází v rámci samostatného SO.

7.4. Dotčené části nástupiště

7.4.1. Část nástupiště v km 347,717 134 – 347,727 134

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 10 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1680 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

7.4.2. Část nástupiště v km 347,745 140 – 347,755 157

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

7.4.3. Část nástupiště v km 347,755 157 – 347,815 229

Nástupiště v daném rozsahu podlehe kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 60 m.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity pouze 4 desky KS 230 V – pravá / levá (2+2) a části, které nebude možno znovu užít. Výjimku tvoří finální pokládka betonové dlažby v prostoru mezi výpravní a administrativní budovou a v místě nově zřizované šikmé rampy pro přístup na nástupiště č. 1. Zde bude použita výhradně nová dlažba.

V úseku cca km 347,771 – 347,781 bude v délce 10 m nad nově zřizovaným podchodem pro cestující v ev. km 347,777 podklad pro konzolové desky tvořen speciálním prefabrikovaným úložným blokem. Výkres tvaru a výztuže viz samostatná příloha D.2.1.1.2.5.

V místě stropní konstrukce nového podchodu bude v délce 6,9 m mezi zídou podchodu a konzolovými deskami pochozí plocha dobetonována. Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,54 m. Veškerý ostatní povrch nástupiště od konzolových desek až k navazujícím objektům bude zřízen z betonové (zámkové) dlažby, uložené na podsypu.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % ke koleji č. 105. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do výšky 200,050 m n. m., odkud bude zadláždění pochozí plochy bez sklonu, popř. s malým sklonem pro napojení na navazující objekty (výpravní budova, nákladová rampa před administrativní budovou).

Krátké schodiště mezi výpravní budovou a schodištěm do nového podchodu pro cestující šířky 2,8 m je součástí SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 347,777 (technologický podchod). Na horní schod bude napojena betonová dlažba ve výšce 200,050 m n. m. Na spodní schod bude navazovat dlažba ve

výšce 199,220 m n.m., která je shodná s výškou horního schodu schodiště do nově budovaného podchodu.

Na opačnou stranu od schodiště do podchodu bude zřízena šikmá rampa pro bezbariérový přístup na nástupiště č. 1. Šikmá rampa bude šířky 5,0 m se sklonem 1:12 (8,33 %). Výška spodní hrany rampy bude opět shodná s výškou horního schodu do podchodu (199,220 m n. m.) a horní hrana rampy bude ve výšce dlažby nástupiště č. 1 (200,050 m n. m.). Skladba rampy bude shodná se skladbou pochozí plochy nástupiště.

Pochozí plocha před schodištěm do nového podchodu spojující nástupiště č. 1 s přednádražním prostorem bude shodné skladby jako dlažba nástupiště č. 1. Dlažba bude zřízena ve sklonu 0,5 % směrem od nástupiště. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76. Finální dlažba zde bude realizovaná již po výstavbě kabelovodu (předpoklad po hranu nové rampy). Ostatní části finální dlažby budou realizovány až po výstavbě nového podchodu pro cestující. Do pokládky finální dlažby bude položena provizorní dlažba (předpoklad využití stávající dlažby).

Vyvýšená nákladová rampa před výpravní budovou je součástí samostatného SO 10-61-01 Stavební úpravy administrativní budovy a VB.

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od výpravní budovy bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolové desky KS 230 V – pravá a levá. Další signální pás bude zřízen nad rampou spojující nástupiště s plochou před schodištěm z podchodu. Signální pás bude opět veden na konzolové desky KS 230 V – pravá a levá, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad veřejnými schodišti (schodiště do nového podchodu a schodiště spojující výpravní budovu s prostorem před podchodem) budou zřízeny v dlažbě zdrsněné hmatové pásy po celé šířce schodu. U dvojice služebních schodišť spojující prostor nástupiště č. 1 s nákladovou rampou budou zřízeny varovné pásy.

Varovné, signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupištech budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

7.4.4. Část nástupiště v km 347,815 229 – 347,825 239

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

7.5. Provizorní stav nástupiště

Z důvodu výstavby nového kabelovodu dojde k dočasné úpravě nástupní hrany nástupiště č. 1 ještě před samotnou výstavbou podchodu a rekonstrukce části nástupiště.

Cílová jáma pro protlačovaný kabelovod bude vzdálena místy jen cca 2 m od stávající hrany nástupiště. Pro zřízení této jámy a dočasné umístění lávky nad ní bude nutné v délce cca 16 m nahradit stávající konzolové desky KS 230 deskami KS 145-Z. Provizorní lávka bude umožňovat průchod cestujících z nástupiště č. 1A k výpravní budově.

V rámci této provizorní úpravy nástupiště č. 1 dojde k vyjmutí stávajících 16 konzolových desek KS 230, následnému doplnění nenamrzavým materiálem hutněným na $I_D = 0,8$ s minimální délkou uložení 350 mm pro desky KS 145-Z spolu s přidáním zákrytových desek KZD pro opření výplně nástupiště. Poté budou na stávající nástupištní tvárnice „Tischer“ a opěru z nenamrzavého materiálu uloženy konzolové desky KS 145-Z se zámkem.

Po skončení prací na kabelovodu budou provizorní konzolové desky KS 145-Z nahrazeny původními deskami KS 230.

Rozsah této úpravy je dán staničením koleje č. 105 (vztaženo k hlavní staniční koleji č. 101) od km 347,785 200 – 347,801 216.

8. SO 10-12-02 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 2

Poloha, šířkové a výškové uspořádání nástupiště nebude měněno. Nástupiště bude upraveno kvůli vytvoření prostoru pro rameno schodiště a výtahovou šachtu spojující nástupiště s novým podchodem pro cestující. Dále bude doplněna dlažba mezi nástupními hranami. Schodiště (šířky 3200 mm) bude orientováno na směr do Prahy, výtahová šachta (2890 x 2100 mm) pak od podchodu směrem na Českou Třebovou. Výtah bude neprůchozí. Minimální vzdálenost hrany konstrukce schodiště bude 2270 mm od nástupištění hrany a minimální vzdálenost výtahové šachty bude alespoň 2500 mm.

Po dokončení stavby zůstane charakter nástupiště shodný se stávajícím stavem. Jde tedy o ostrovní mimoúrovňové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ – tj. tvořena úložným blokem U 95 a tvárnici „Tischer“ s konzolovými deskami délky 2,3 m, popř. 1,45 m. Přístup bude zajištěn pomocí stávajícího podchodu pro cestující dvěma schodišťovými rameny a nového podchodu pro cestující s jedním schodišťovým ramenem a osobním výtahem pro bezbariérový provoz.

Souhrn parametrů nástupiště je přehledně zobrazen v následující tabulce:

Číslo nástupiště	Číslo koleje	Výška nad TK [mm]	Délka nástupiště [m]	Typ nástupiště
II	100 + 101	550	400 (401)	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné

Vzdálenosti nástupních hran od os kolejí:

Číslo koleje	Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje [m]
100	1,67
101	1,67

Kolej č. 101 je zčásti v obloucích s převýšením $D = 35$ (40) mm. Kvůli tomu byla v přechodnicích a obloucích s převýšením vzdálenost L nástupištění hrany od osy koleje transformována do vodorovné, čímž dochází ke snížení hodnoty až na hodnotu 1657 mm pro oblouk s převýšením $D = 35$ mm a 1655 mm pro oblouk s převýšením $D = 40$ mm. Svislá výška nástupní hrany od nepřevýšeného kolejnicového pásu se pak naopak zvyšuje na hodnotu 606 mm pro oblouk s převýšením $D = 35$ mm a 614 mm pro oblouk s převýšením $D = 40$ mm.

8.1. Popis stávajícího nástupiště

Stavební délka stávajícího nástupiště u koleje č. 101 je 400 m, resp. 401 m u koleje č. 100. Projektovaná výška nástupní hrany byla 550 mm nad TK přilehlých kolejí č. 101 a 100. Posouzení nástupiště u koleje č. 101 v km 347,698 635 – 347,826 357 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 529 – 559 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupištění hranou a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1660 – 1697 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1670 mm v celé délce nástupní hrany. Posouzení nástupiště u koleje č. 100 v km 347,698 513 – 347,826 294 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 542 – 571 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupištění hranou a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1661 – 1688 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1670 mm vyjma cca 35 m nástupní hrany u koleje č. 100, kde se vzdálenost hrany od osy koleje zvyšuje na hodnotu 1680 mm na deseti konzolových deskách a pokračuje až do ukončení nástupiště.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“. Nástupištění hrana je tvořena konzolovými deskami KS 230 (popř. KS 145-Z) usazenými na tvárnících „Tischer“. Ty jsou uloženy na úložných blocích U 95, které jsou dále uloženy na podkladním betonu C12/15. Zadní strana konzolových desek je usazena na opěře z drti, popř. na nástupištění tvárnici „Tischer“, která je dále uložena na podkladním betonu tl. 50 mm. Pochozí plocha nástupiště mimo nástupištění desky je tvořena betonovou dlažbou uloženou na podsypu tl. 30 mm.

V místě stávajícího podchodu pro cestující (ev. km 347,745) a zavazadlového podchodu (ev. km 347,777) jsou zřízena nástupiště s nerozebíratelnou hranou. Konzolové desky jsou položeny přímo na konstrukci obou podchodů.

V celé délce nástupiště č. 2 je pod konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 101, příp. pod dlažbou, vedena kabelová trasa.

Před demontáží nástupiště bude třeba vytyčit stávající síť, během stavby pak dbát zvýšené opatrnosti vzhledem k jejich vedení a nezbytnému přeložení. Bude provedeno výškové vyrovnaní sítí (poklopů) s novou úrovní nástupištní plochy.

8.2. Rozsah úprav

Mezi směrově a výškově upravenými kolejemi č. 101 a 100 bude zachováno stávající ostrovní nástupiště č. 2. K úpravě GPK koleje č. 101 dojde v km 347,600 000 – 348,055 874. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 400 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje. K úpravě GPK koleje č. 100 dojde v km 347,600 000 – 348,030 299. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 401 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje.

Rozsah úprav nástupiště č. 2 (nástupní hrany u koleje č. 101) je určen dle staničení hlavní staniční koleje č. 101 následovně:

ZÚ km 347,627 070	(347,709 428)
KÚ km 347,993 488	(348,014 894)

V závorce uveden rozsah úprav nástupní hrany nástupiště č. 2 u koleje č. 100. Staničení koleje č. 100 je vztaženo ke staničení hlavní staniční koleje č. 101.

Délka rekonstrukce nástupiště je 27 m (platí shodně pro obě nástupní hrany). Délka úprav nástupištní hrany pomocí přeskládání konzolových desek je pak pro nástupní hranu u koleje č. 101 dohromady dalších 150 m a pro nástupní hranu u koleje č. 100 je to 85 m. Tyto úpravy jsou navrženy z důvodu plynulého navázání z rekonstruované části na stávající stav, popř. pro další opravy nástupištní hrany v místech s překročenými provozními odchylkami. V těchto částech nástupiště dojde k vyrovnaní pro návaznost konzolových desek vertikálně i horizontálně ve vztahu k ose koleje.

Povolené provozní odchylky jsou dle předpisu SŽDC S3 stanoveny následovně:

- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: -0/+50 mm
- Výška hrany nástupiště od nepřevýšené kolejnice: -30/+0 mm

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 101:

- 347,627 070 – 347,677 070: oprava nástupištní hrany
- 347,725 069 – 347,735 067: oprava nástupištní hrany
- 347,755 633 – 347,765 627: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 347,765 627 – 347,792 605: rekonstruovaná část nástupiště
- 347,792 605 – 347,802 597: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 347,890 515 – 347,915 514: oprava nástupištní hrany
- 347,948 513 – 347,993 488: oprava nástupištní hrany

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 100:

- 347,709 428 – 347,719 437: oprava nástupištní hrany
- 347,735 451 – 347,765 478: oprava nástupištní hrany vč. navázání na rekonstruovanou část nástupiště
- 347,765 478 – 347,792 501: rekonstruovaná část nástupiště
- 347,792 501 – 347,802 510: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 347,959 086 – 347,989 112: oprava nástupištní hrany
- 348,009 865 – 348,014 894: oprava nástupištní hrany

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu nástupiště spojenou pouze s výstavbou nového podchodu pro cestující, bude nástupiště opětovně sestaveno ze stávajících částí konstrukce (prefabrikáty, konzolové desky). V případě požadavků odlišných částí oproti stávajícím (např. konzolové desky pro navázání prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a dále v případě vadných kusů dojde k doplnění / nahrazení novými částmi.

8.3. Technický popis nástupiště (nový stav)

Stavební délka nástupiště zůstává shodná se stávající (400 m u koleje č. 101 a 401 m u koleje č. 100). Nástupištní hrana je u koleje č. 101 situována v přímé a převýšených obloucích o poloměru 2000

(pro $D = 35$ mm) a 1900 mm (pro $D = 40$ mm). Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 101 je 1670 mm. Výška hrany je 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje č. 100 je situována v přímé a obloucích o poloměru 1904 a 300 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 100 je 1670 mm, v oblouku o poloměru 300 m pak 1680 m (přechod mezi vzdálenostmi je proveden na deseti konzolových deskách před koncem směrového oblouku o poloměru 1904 m. Výška hrany je 550 mm nad TK.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlým kolejím. Betonová dlažba za deskami pokračuje ve shodném sklonu 2 %. Ostrovní nástupiště má střešovitý sklon. Šířka nástupiště je proměnná v celé délce, dlažba je zřízena mezi konzolovými deskami tvořící hrany nástupiště.

Nástupiště zůstává typu „SUDOP“ v plném rozsahu, vyjma části nad stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745, kde jsou konzolové desky uloženy přímo na konstrukci podchodu. V místě nového podchodu pro cestující bude nástupiště typu „SUDOP“ beze změn.

Nástupištní zídka se skládá z úložných bloků U 95 usazených na podklad z betonu C12/15 v osových vzdálenostech 1 m, přičemž bloky jsou 2,1 m od osy přilehlé koleje. Na úložných blocích jsou uloženy nástupištní tvárnice „Tischer“ a na ně jsou dále položeny konzolové desky délky 2,3 m (popř. 1,45 m) a šířky 0,995 m.

Uložení konzolových desek délky 2,3 m je na straně ke koleji volné na nástupištní tvárnici „Tischer“, na opačné straně na opěře z nenamrzavého materiálu s minimální délkou uložení 500 mm. U desek délky 1,45 m je minimální uložení 350 mm. Lokálně (především v místě šachet kabelovodu) jsou konzolové desky na opačné straně od osy koleje uloženy na nástupištní tvárnici „Tischer“ s podkladním betonem tl. 50 mm. V místě mezi šachtami stávajícího kabelovodu Š5 – Š6 a Š7 – Š8 leží desky na kabelovodu (do cementové malty MC10, tl. 10 mm), resp. na opěře z nenamrzavého materiálu. Maximální velikost spáry mezi konzolovými deskami je 10 mm. Přechod mezi deskami délky 2,3 m a 1,45 m je řešen pomocí úhelníků, které jsou vloženy pod desku délky 2,3 m. Výplň nástupiště tvoří nenamrzavý materiál hutněný po 300 mm na $I_D = 0,8$, který se opírá o zákrytové desky KZD. Ty jsou u konzolových desek délky 2,3 m použity dvě a u desek délky 1,45 m tři.

Povrch nástupiště je mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. Dlažba je kladena do podsypu o tl. 30 mm. Pod podsypem se nachází šterkodrt' o tl. 150 mm. Míra zhutnění je $I_D = 0,8$. Před novou výtahovou šachtou se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupištních budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě podchodu pro cestující a výtahu bude zachována min. průchodná šířka pro cestující šířky 0,8 m mimo bezpečnostní pásy. Veškeré konstrukce (překážky) na nástupištních budou vzdáleny minimálně 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupišť budou provedeny podle vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - Změna č. 2.

Vybavení vnějšího nástupiště bude shodné se stávajícím stavem. Orientační a informační systém je součástí samostatného SO/PS.

Nástupiště bude vybaveno osobními výtahy pro cestující pro bezbariérový přístup. Volná plocha před nástupním místem u osobního výtahu bude o rozměrech 2,1 x 1,5 m.

Nástupiště bude částečně zastřešeno. Úprava zastřešení je řešena v samostatném stavebním objektu.

Skladba hrany nástupiště:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- úložný blok U 95
- podkladní beton C12/15 tl. 50 mm

Úložné bloky jsou doplněny záchytnými deskami dl. 1,0 m (2 při použití konzolových desek KS 230 a 3 pro použití konzolových desek KS 145-Z).

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- zhutněná drť tl. 100 mm
- zhutněný nenamrzavý materiál tl. min. 300 mm

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky v místě šachet kabelovodu:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- podkladní beton tl. 50 mm
- zhutněná drť tl. 100 mm

Skladba pochozí plochy nástupiště:

- betonová (zámková) dlažba tl. 60 mm
- kladecí vrstva drcené kamenivo fr. 4/8 (2/4) tl. 40 mm
- podkladní nosná vrstva ŠD fr. 8/16 (16/32) tl. 150 mm
- zhutněný nenamrzavý zásyp

Kolem vodící linie a signálních/varovných pásů pro nevidomé bude použita dlažba z prvků bez sražených hran, se spárami max. 4 mm, vzdálenost spár min. 200 mm, klad na stříh, prvky pravoúhlé.

Povrchy podlah:

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít:

- 1) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- 2) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- 3) úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pak:
- 4) součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tg \alpha$, nebo
- 5) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně $40 \times (1 + \tg \alpha)$, nebo
- 6) úhel kluzu nejméně $10^\circ \times (1 + \tg \alpha)$, a je úhel sklonu ve směru chůze.

Zábradlí u schodiště do nového podchodu je řešeno v rámci SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 347,777 (technologický podchod). Ostatní zábradlí se zachová stávající.

8.3.1. Ukončení nástupiště

Ukončení nástupiště v obou směrech zůstává stávající. Nedochází zde k žádným úpravám.

8.3.2. Odvodnění nástupiště

Odvedení vody je zajištěno příčným sklonem nástupiště 2 % ve směru do kolejiště.

8.3.3. Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště je zajištěn od výpravní budovy stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745 a nově bude také podchodem pro cestující v ev. km 347,777, který bude spojoval nástupiště č. 1 směrem z prostoru přednádraží s ulicí Starokolínská. Nový podchod bude rovněž zajišťovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

8.3.4. Vybavení nástupiště

Veškeré prvky vybavení nástupiště zůstávají dle stávajícího stavu. K úpravě orientačního systému dochází v rámci samostatného SO.

8.4. Dotčené části nástupiště

8.4.1. Část nástupiště u koleje č. 101 v km 347,627 070 – 347,677 070

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově mimo povolené tolerance. V délce 50 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

8.4.2. Část nástupiště u koleje č. 101 v km 347,725 069 – 347,735 067

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově mimo povolené tolerance. V délce 10 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

8.4.3. Část nástupiště u koleje č. 101 v km 347,755 633 – 347,765 627

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

8.4.4. Část nástupiště u koleje č. 101 v km 347,765 927 – 347,792 605

Nástupiště v daném rozsahu podlehe kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 27 m.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity 2 desky KS 230 V – pravá / levá (1+1), 1 deska KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými úložnými bloky U 95, nástupištními tvárnicemi „Tischer“ a záchytnými deskami KZD.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 101 a hrany u koleje č. 100 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,27 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,76 m. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlé koleji č. 101. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolovou desku KS 145-ZP. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden kolmo na konzolové desky KS 230 V – pravá a levá, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

Pod nástupištní hranou u koleje č. 101 je vedena kabelová trasa. Rozsah rekonstrukce nástupiště se dotkne kabelové trasy v délce cca 27 m včetně šachet Š7 a Š8.

Mezi šachtami Š7 a Š8 je trasa vedena v nástupišti nad konstrukcí nákladního výtahu v jedné řadě (5x DN 75). Trubky jsou v délce 15 m obetonovány. Před šachtou Š7 je trasa vedena v nástupišti v jedné

řadě (4x DN 110) s min. krytím trubek 350 mm od hrany nástupiště. Za šachtou Š8 trasa pokračuje v nástupišti znovu v jedné řadě (4x DN 110) s min. krytím trubek 350 mm od hrany nástupiště.

Šachta Š7 (v km 347,779 908) a šachta Š8 (v km 347,794 905) jsou uloženy v prostoru ostrovního nástupiště přímo pod konzolovými deskami. Vzdálenost os šachet od osy přilehlé koleje č. 101 je 2880 mm. Víka šachet jsou z polymerbetonu. Komory jsou uloženy na desku z podkladního betonu C16/20. V úrovni dna šachet jsou vedeny plastové trubky DN 60 pro odvedení srážkové vody.

8.4.5. Část nástupiště u koleje č. 101 v km 347,792 605 – 347,802 597

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

8.4.6. Část nástupiště u koleje č. 101 v km 347,890 515 – 347,915 514

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 25 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

8.4.7. Část nástupiště u koleje č. 101 v km 347,948 513 – 347,993 488

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 45 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

8.4.8. Část nástupiště u koleje č. 100 v km 347,709 428 – 347,719 437

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 10 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

8.4.9. Část nástupiště u koleje č. 100 v km 347,735 451 – 347,765 478

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 30 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm). Zároveň v km 347,765 478 dojde k plynulému navázání na rekonstruovanou část nástupiště.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

8.4.10. Část nástupiště u koleje č. 100 v km 347,765 478 – 347,792 501

Nástupiště v daném rozsahu podlehe kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 27 m.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity pouze 2 desky KS 230 V – pravá / levá (1+1), 1 deska KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými úložnými bloky U 95, nástupištními tvárnicemi „Tischer“ a záchytnými deskami KZD.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 100 a hrany u koleje č. 101 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,30 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,75 m. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlé koleji č. 100. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým

značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolovou desku KS 145-ZP. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden kolmo na konzolové desky KS 230 V – pravá a levá, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupištech budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

8.4.11. Část nástupiště u koleje č. 100 v km 347,792 501 – 347,802 510

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

8.4.12. Část nástupiště u koleje č. 100 v km 347,959 086 – 347,989 112

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 30 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 – 1680 mm, výškově 550 mm). V této části nástupiště dochází ke změně vzdálenosti hrany nástupiště od osy koleje č. 100 z hodnoty 1670 mm na 1680 mm. Tato změna je provedena na deseti konzolových deskách.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

8.4.13. Část nástupiště u koleje č. 100 v km 348,009 865 – 348,014 894

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově mimo povolené tolerance. V délce 5 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1680 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 145-Z.

9. SO 10-12-03 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 3

Poloha, šířkové a výškové uspořádání nástupiště nebude měněno. Nástupiště bude upraveno kvůli vytvoření prostoru pro rameno schodiště a výtahovou šachtu spojující nástupiště s novým podchodem pro cestující. Dále bude doplněna dlažba mezi nástupními hranami. Schodiště (šířky 2800 mm) bude orientováno na směr do Prahy, výtahová šachta (2890 x 2100 mm) pak od podchodu směrem na Českou Třebovou. Výťah bude neprůchozí. Minimální vzdálenost hrany konstrukce schodiště bude 2090 mm od nástupištní hrany a minimální vzdálenost výtahové šachty bude 2390 mm.

Po dokončení stavby zůstane charakter nástupiště shodný se stávajícím stavem. Jde tedy o ostrovní mimoúrovňové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ – tj. tvořena úložným blokem U 95 a tvárnici „Tischer“ s konzolovými deskami délky 2,3 m, popř. 1,45 m. Přístup bude zajištěn pomocí stávajícího podchodu pro cestující dvěma schodišťovými rameny a nového podchodu pro cestující s jedním schodišťovým ramenem a osobním výtahem pro bezbariérový provoz.

Souhrn parametrů nástupiště je přehledně zobrazen v následující tabulce:

Číslo nástupiště	Číslo koleje	Výška nad TK [mm]	Délka nástupiště [m]	Typ nástupiště
III	102 + 104	550	401 (402)	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné

Vzdálenosti nástupních hran od os kolejí:

Číslo koleje	Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje [m]
102	1,67

104	1,67
-----	------

Kolej č. 102 je zčásti v oblouku s převýšením $D = 35$ mm. Kvůli tomu byla v přechodnicích a oblouku s převýšením vzdálenost L nástupištní hrany od osy koleje transformována do vodorovné, čímž dochází ke snížení hodnoty až na hodnotu 1657 mm. Svislá výška nástupní hrany od nepřevýšeného kolejnicového pásu se pak naopak zvyšuje na hodnotu 606 mm.

9.1. Popis stávajícího nástupiště

Stavební délka stávajícího nástupiště u koleje č. 102 je 401 m, resp. 402 m u koleje č. 104. Projektovaná výška nástupní hrany byla 550 mm nad TK přilehlých kolejí č. 102 a 104. Posouzení nástupiště u koleje č. 102 v km 347,695 323 – 347,822 779 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 535 – 550 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupištní hranou a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1665 – 1702 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1670 mm v celé délce nástupní hrany. Posouzení nástupiště u koleje č. 104 v km 347,690 023 – 347,810 124 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 555 – 603 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupištní hranou a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1678 – 1698 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1670 mm vyjma cca 35 m nástupní hrany u koleje č. 104, kde se vzdálenost hrany od osy koleje zvyšuje na hodnotu 1680 mm na deseti konzolových deskách. Vzdálenost 1680 je od začátku nástupiště, kde je hrana nástupiště vedena u koleje v oblouku s poloměrem 300 m až do přechodu na hodnotu 1670 mm v navazující přímě.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“. Nástupištní hrana je tvořena konzolovými deskami KS 230 (popř. KS 145-Z) usazenými na tvárnících „Tischer“. Ty jsou uloženy na úložných blocích U 95, které jsou dále uloženy na podkladním betonu C12/15. Zadní strana konzolových desek je usazena na opěře z drti. Pochozí plocha nástupiště mimo nástupištní desky je tvořena betonovou dlažbou uloženou na podsypu tl. 30 mm.

V místě stávajícího podchodu pro cestující (ev. km 347,745) a zavazadlového podchodu (ev. km 347,777) jsou zřízena nástupiště s nerozebíratelnou hranou. Konzolové desky jsou položeny přímo na konstrukci obou podchodů.

Před demontáží nástupiště bude třeba vytyčit stávající síť, během stavby pak dbát zvýšené opatrnosti vzhledem k jejich vedení a nezbytnému přeložení. Bude provedeno výškové vyrovnání sítí (poklopů) s novou úrovní nástupištní plochy.

9.2. Rozsah úprav

Mezi směrově a výškově upravenými kolejemi č. 102 a 104 bude zachováno stávající ostrovní nástupiště č. 3. K úpravě GPK koleje č. 102 dojde v km 347,600 000 – 348,150 026. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 401 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje. K úpravě GPK koleje č. 104 dojde v km 347,600 000 – 348,067 785. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 402 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje.

Rozsah úprav nástupiště č. 3 (nástupní hrany u koleje č. 102) je určen dle staničení hlavní staniční koleje č. 102 následovně:

ZÚ km 347,661 664	(347,653 668)
KÚ km 348,034 229	(348,039 307)

V závorce uveden rozsah úprav nástupní hrany nástupiště č. 3 u koleje č. 104. Staničení koleje č. 104 je vztaženo ke staničení hlavní staniční koleje č. 101.

Délka rekonstrukce nástupiště je 27 m (platí shodně pro obě nástupní hrany). Délka úprav nástupištní hrany pomocí přeskládání konzolových desek je pak pro nástupní hranu u koleje č. 102 dohromady dalších 300 m a pro nástupní hranu u koleje č. 104 je to 100 m. Tyto úpravy jsou navrženy z důvodu plynulého navázání z rekonstruované části na stávající stav, popř. pro další opravy nástupištní hrany v místech s překročenými provozními odchylkami. V těchto částech nástupiště dojde k vyrovnání pro návaznost konzolových desek vertikálně i horizontálně ve vztahu k ose koleje.

Povolené provozní odchylky jsou dle předpisu SŽDC S3 stanoveny následovně:

- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: -0/+50 mm
- Výška hrany nástupiště od nepřevýšené kolejnice: -30/+0 mm

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 102:

- 347,661 664 – 347,686 653: oprava nástupištní hrany
- 347,732 076 – 347,762 050: oprava nástupištní hrany vč. navázání na rekonstruovanou část nástupiště
- 347,762 050 – 347,789 026: rekonstruovaná část nástupiště
- 347,789 026 – 348,034 229: oprava nástupištní hrany vč. navázání na rekonstruovanou část nástupiště

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 104:

- 347,653 668 – 347,663 692: oprava nástupištní hrany
- 347,695 359 – 347,765 417: oprava nástupištní hrany vč. navázání na rekonstruovanou část nástupiště
- 347,765 417 – 347,792 442: rekonstruovaná část nástupiště
- 347,792 442 – 347,802 452: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 348,029 297 – 348,039 307: oprava nástupištní hrany

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu nástupiště spojenou pouze s výstavbou nového podchodu pro cestující, bude nástupiště opětovně sestaveno ze stávajících částí konstrukce (prefabrikáty, konzolové desky). V případě požadavků odlišných částí oproti stávajícím (např. konzolové desky pro navázání prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a dále v případě vadných kusů dojde k doplnění / nahrazení novými částmi.

9.3. Technický popis nástupiště (nový stav)

Stavební délka nástupiště zůstává shodná se stávající (401 m u koleje č. 102 a 402 m u koleje č. 104). Nástupištní hrana je u koleje č. 101 situována v přímé a oblouku o poloměru 1910 m s převýšením $D = 35$ mm. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 102 je 1670 mm. Výška hrany je 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje č. 104 je situována v oblouku o poloměru 300 m, v přímé a obloucích o poloměru 2000 a 1600 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 104 je 1670 mm, v oblouku o poloměru 300 m pak 1680 m (přechod mezi vzdálenostmi je proveden na deseti konzolových deskách v přímé za směrovým obloukem o poloměru 300 m. Výška hrany je 550 mm nad TK.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlým kolejím. Betonová dlažba za deskami pokračuje ve shodném sklonu 2 %. Ostrovní nástupiště má střešovitý sklon. Šířka nástupiště je proměnná v celé délce, dlažba je zřízena mezi konzolovými deskami tvořící hrany nástupiště.

Nástupiště zůstává typu „SUDOP“ v plném rozsahu, vyjma části nad stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745, kde jsou konzolové desky uloženy přímo na konstrukci podchodu. V místě nového podchodu pro cestující bude nástupiště typu „SUDOP“ beze změn.

Nástupištní zídka se skládá z úložných bloků U 95 usazených na podklad z betonu C12/15 v osové vzdálenosti 1 m, přičemž bloky jsou 2,1 m od osy přilehlé koleje. Na úložných blocích jsou uloženy nástupištní tvárnice „Tischer“ a na ně jsou dále položeny konzolové desky délky 2,3 m (popř. 1,45 m) a šířky 0,995 m.

Uložení konzolových desek délky 2,3 m je na straně ke koleji volné na nástupištní tvárnici „Tischer“, na opačné straně na opěře z nenamrzavého materiálu s minimální délkou uložení 500 mm. U desek délky 1,45 je minimální uložení 350 mm. Maximální velikost spáry mezi konzolovými deskami je 10 mm. Přechod mezi deskami délky 2,3 m a 1,45 m je řešen pomocí úhelníků, které jsou vloženy pod desku délky 2,3 m. Výplň nástupiště tvoří nenamrzavý materiál hutněný po 300 mm na $I_D = 0,8$, který se opírá o zákrytové desky KZD. Ty jsou u konzolových desek délky 2,3 m použity dvě a u desek délky 1,45 m tři.

Povrch nástupiště je mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. Dlažba je kladena do podsypu o tl. 30 mm. Pod podsypem se nachází šterkodrt' o tl. 150 mm. Míra zhutnění je $I_D = 0,8$. Před novou výtahovou šachtou se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupištích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě podchodu pro cestující a výtahu bude zachována min. průchodná šířka pro cestující šířky 0,8 m mimo bezpečnostní pásy. Veškeré konstrukce (překážky) na nástupištích budou vzdáleny

minimálně 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupišť budou provedeny podle vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - Změna č. 2.

Vybavení vnějšího nástupiště bude shodné se stávajícím stavem. Orientační a informační systém je součástí samostatného SO/PS.

Nástupiště bude vybaveno osobními výtahy pro cestující pro bezbariérový přístup. Volná plocha před nástupním místem u osobního výtahu bude o rozměrech 2,1 x 1,5 m.

Nástupiště bude částečně zastřešeno. Úprava zastřešení je řešena v samostatném stavebním objektu.

Skladba hrany nástupiště:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- úložný blok U 95
- podkladní beton C12/15 tl. 50 mm

Úložné bloky jsou doplněny záchytnými deskami dl. 1,0 m (2 při použití konzolových desek KS 230 a 3 pro použití konzolových desek KS 145-Z).

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- zhutněná drť tl. 100 mm
- zhutněný nenamrzavý materiál tl. min. 300 mm

Skladba pochozí plochy nástupiště:

- betonová (zámková) dlažba tl. 60 mm
- kladecí vrstva drcené kamenivo fr. 4/8 (2/4) tl. 40 mm
- podkladní nosná vrstva ŠD fr. 8/16 (16/32) tl. 150 mm
- zhutněný nenamrzavý zásyp

Kolem vodící linie a signálních/varovných pásů pro nevidomé bude použita dlažba z prvků bez sražených hran, se spárami max. 4 mm, vzdálenost spár min. 200 mm, klad na stříh, prvky pravoúhlé.

Skladba přístupové rampy a plochy před schodištěm podchodu bude shodná se skladbou pochozí plochy nástupiště.

Povrchy podlah:

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít:

- 1) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- 2) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- 3) úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pak:
- 4) součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg α, nebo
- 5) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg α), nebo
- 6) úhel kluzu nejméně 10° x (1 + tg α), a je úhel sklonu ve směru chůze.

Zábradlí u schodiště do nového podchodu je řešeno v rámci SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 347,777 (technologický podchod). Ostatní zábradlí se zachová stávající.

9.3.1. Ukončení nástupiště

Ukončení nástupiště v obou směrech zůstává stávající. Nedochází zde k žádným úpravám.

9.3.2. Odvodnění nástupiště

Odvedení vody je zajištěno příčným sklonem nástupiště 2 % ve směru do kolejiště.

9.3.3. Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště je zajištěn od výpravní budovy stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745 a nově bude také podchodem pro cestující v ev. km 347,777, který bude spojoval nástupiště č. 1 směrem z prostoru přednádraží s ulicí Starokolínská. Nový podchod bude rovněž zajišťovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

9.3.4. Vybavení nástupiště

Veškeré prvky vybavení nástupiště zůstávají dle stávajícího stavu. K úpravě orientačního systému dochází v rámci samostatného SO.

9.4. Dotčené části nástupiště

9.4.1. Část nástupiště u koleje č. 102 v km 347,661 664 – 347,686 653

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 25 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

9.4.2. Část nástupiště u koleje č. 102 v km 347,732 076 – 347,762 050

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 30 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm). Zároveň v km 347,762 050 dojde k plynulému navázání na rekonstruovanou část nástupiště.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

9.4.3. Část nástupiště u koleje č. 102 v km 347,762 050 – 347,789 026

Nástupiště v daném rozsahu podlehe kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 27 m.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity 2 desky KS 230 V – pravá / levá (1+1), 1 deska KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými úložnými bloky U 95, nástupištními tvárnicemi „Tischer“ a záchytnými deskami KZD.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 102 a hrany u koleje č. 104 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,09 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,39 m. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlé koleji č. 102. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolovou desku KS 145-ZP. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden kolmo na konzolové desky KS 230 V – pravá a levá, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupištích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

9.4.4. Část nástupiště u koleje č. 102 v km 347,789 026 – 348,034 229

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově i výškově mimo povolené tolerance. V délce 245 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm). Zároveň v km 347,789 026 dojde k plynulému navázání na rekonstruovanou část nástupiště.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

9.4.5. Část nástupiště u koleje č. 104 v km 347,653 668 – 347,663 692

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově mimo povolené tolerance. V délce 10 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

9.4.6. Část nástupiště u koleje č. 104 v km 347,695 359 – 347,765 417

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 70 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm). Zároveň v km 347,765 417 dojde k plynulému navázání na rekonstruovanou část nástupiště.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

9.4.7. Část nástupiště u koleje č. 104 v km 347,765 417 – 347,792 442

Nástupiště v daném rozsahu podlehe kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 27 m.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity pouze 2 desky KS 230 V – pravá / levá (1+1), 1 deska KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými uložitelnými bloky U 95, nástupištními tvárnicemi „Tischer“ a záchytnými deskami KZD.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 104 a hrany u koleje č. 102 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,20 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,49 m. Před novou výtahovou šachtou se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlé koleji č. 104. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolovou desku KS 145-ZP. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden kolmo na konzolové desky KS 230 V – pravá a levá, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupištích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

9.4.8. Část nástupiště u koleje č. 104 v km 347,792 442 – 347,802 452

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

9.4.9. Část nástupiště u koleje č. 104 v km 348,029 297 – 348,039 307

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 10 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 145-Z.

10. SO 10-12-04 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 4

Poloha, šířkové a výškové uspořádání nástupiště nebude měněno. Nástupiště bude upraveno kvůli vytvoření prostoru pro rameno schodiště a výtahovou šachtu spojující nástupiště s novým podchodem pro cestující. Dále bude doplněna dlažba mezi nástupními hranami. Schodiště (šířky 2000 mm) bude orientováno na směr do České Třebové, výtahová šachta (2650 x 1820 mm) pak od podchodu směrem na Prahu. Výtah bude neprůchozí. Minimální vzdálenost hrany konstrukce schodiště bude 2250 mm od nástupiště hrany a minimální vzdálenost výtahové šachty bude 2000 mm.

Po dokončení stavby zůstane charakter nástupiště shodný se stávajícím stavem. Jde tedy o ostrovní mimoúrovňové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ – tj. tvořena úložným blokem U 95 a tvárnici „Tischer“ s konzolovými deskami délky 2,3 m, popř. 1,45 m. Přístup bude zajištěn pomocí stávajícího podchodu pro cestující dvěma schodišťovými rameny a nového podchodu pro cestující s jedním schodišťovým ramenem a osobním výtahem pro bezbariérový provoz.

Souhrn parametrů nástupiště je přehledně zobrazen v následující tabulce:

Číslo nástupiště	Číslo koleje	Výška nad TK [mm]	Délka nástupiště [m]	Typ nástupiště
IV	110 + 112	550	267	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné

Vzdálenosti nástupních hran od os kolejí:

Číslo koleje	Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje [m]
110	1,68
112	1,67

10.1. Popis stávajícího nástupiště

Stavební délka stávajícího nástupiště u obou kolejí je 267 m. Projektovaná výška nástupní hrany byla 550 mm nad TK přilehlých kolejí č. 110 a 112. Posouzení nástupiště u koleje č. 110 v km 298,259 844 – 298,376 929 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 556 – 584 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupiště hrany a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1690 – 1863 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1680 mm v celé délce nástupní hrany. Posouzení nástupiště u koleje č. 112 v km 298,260 013 – 298,375 822 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 557 – 599 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupiště hrany a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1672 – 1699 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1670 v celé délce nástupní hrany.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“. Nástupiště hrana je tvořena konzolovými deskami KS 230 (popř. KS 145-Z) usazenými na tvárnících „Tischer“. Ty jsou uloženy na úložných blocích U 95, které jsou dále uloženy na podkladním betonu C12/15. Zadní strana konzolových desek je usazena na opěře z drti, popř. na nástupiště tvárnici „Tischer“, která je dále uložena na podkladním betonu tl. 50 mm. Pochozí plocha nástupiště mimo nástupiště desky je tvořena betonovou dlažbou uloženou na podsypu tl. 30 mm.

V místě stávajícího podchodu pro cestující (ev. km 347,745) a zavazadlového podchodu (ev. km 347,777) jsou zřízena nástupiště s nerozebíratelnou hranou. Je zde zřízena pevná hrana nástupiště bez konzolových desek (hrana je tvořena přímo konstrukcí podchodu). V těchto částech nástupiště je použita zámková dlažba tl. 40 mm uložená do lepidla.

Ve vlastní konstrukci nástupiště je vedena kanalizace pro odvedení srážkové vody ze zastřešení. V km cca 295,203 je v nástupišti umístěno stanoviště vnějšího výpravčího

Před demontáží nástupiště bude třeba vytyčit stávající síť, během stavby pak dbát zvýšené opatrnosti vzhledem k jejich vedení a nezbytnému přeložení. Bude provedeno výškové vyrovnání sítí (poklopů) s novou úrovní nástupištní plochy.

10.2. Rozsah úprav

Mezi směrově a výškově upravenými kolejemi č. 110 a 112 bude zachováno stávající ostrovní nástupiště č. 4. K úpravě GPK koleje č. 110 dojde v km 298,108 396 – 298,451 677. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 267 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje. K úpravě GPK koleje č. 112 dojde v km 298,100 000 – 298,403 098. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 267 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje.

Rozsah úprav nástupiště č. 4 (nástupní hrany u koleje č. 112) je určen dle staničení hlavní staniční koleje č. 112 následovně:

ZÚ km 298,163 292	(298,319 746)
KÚ km 298,375 826	(298,376 768)

V závorce uveden rozsah úprav nástupní hrany nástupiště č. 4 u koleje č. 110. Staničení koleje č. 110 je vztaženo ke staničení hlavní staniční koleje č. 112.

Délka rekonstrukce nástupiště je 47 m (platí shodně pro obě nástupní hrany). Délka úprav nástupištní hrany pomocí přeskládání konzolových desek je pak pro nástupní hranu u koleje č. 110 dalších 10 m a pro nástupní hranu u koleje č. 112 je to 44 m. Tyto úpravy jsou navrženy z důvodu plynulého navázání z rekonstruované části na stávající stav, popř. pro další opravy nástupištní hrany v místech s překročenými provozními odchylkami. V těchto částech nástupiště dojde k vyrovnání pro návaznost konzolových desek vertikálně i horizontálně ve vztahu k ose koleje.

Povolené provozní odchylky jsou dle předpisu SŽDC S3 stanoveny následovně:

- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: -0/+50 mm
- Výška hrany nástupiště od nepřevýšené kolejnice: -30/+0 mm

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 110:

- 298,319 746 – 298,329 802: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 298,329 802 – 298,376 768: rekonstruovaná část nástupiště

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 112:

- 298,163 292 – 298,173 292: oprava nástupištní hrany
- 298,284 431 – 298,308 426: oprava nástupištní hrany
- 298,318 826 – 298,328 826: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 298,328 826 – 298,375 826: rekonstruovaná část nástupiště

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu nástupiště spojenou pouze s výstavbou nového podchodu pro cestující, bude nástupiště opětovně sestaveno ze stávajících částí konstrukce (prefabrikáty, konzolové desky). V případě požadavků odlišných částí oproti stávajícím (např. konzolové desky pro navázání prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a dále v případě vadných kusů dojde k doplnění / nahrazení novými částmi.

10.3. Technický popis nástupiště (nový stav)

Stavební délka nástupiště zůstává shodná se stávající, tj. 267 m v případě obou nástupních hran. Nástupištní hrana je u koleje č. 110 situována v přímé, v obloucích o poloměrech 300, 4000, 5500 a 300 m a kolem odbočné větve u křižovatkové výhybky č. 164 s poloměrem odbočné větve 300 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 110 je 1680 mm. Výška hrany je 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje č. 112 je situována v přímé a oblouku o poloměru 2000 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 112 je 1670 mm. Výška hrany je 550 mm nad TK.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % (popř. 1 %) k přilehlým kolejím. Betonová dlažba za deskami pokračuje ve shodném sklonu 2 %. Ostrovní nástupiště má střeovitý sklon. Šířka nástupiště je proměnná v celé délce, dlažba je zřízena mezi konzolovými deskami tvořící hrany nástupiště.

Nástupiště zůstává typu „SUDOP“ v plném rozsahu, vyjma části nad stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745, kde je zřízena pevná nástupní hrana bez konzolových desek (hrana je tvořena přímo konstrukcí podchodu). V místě nového podchodu pro cestující bude nástupiště typu „SUDOP“ beze změn.

Nástupištní zídka se skládá z úložných bloků U 95 usazených na podklad z betonu C12/15 v osových vzdálenostech 1 m, přičemž bloky jsou 2,1 m od osy přilehlé koleje. Na úložných blocích jsou uloženy nástupištní tvárnice „Tischer“ a na ně jsou dále položeny konzolové desky délky 2,3 m (popř. 1,45 m) a šířky 0,995 m.

Uložení konzolových desek délky 2,3 m je na straně ke koleji volné na nástupištní tvárnici „Tischer“, na opačné straně na opěře z nenamrzavého materiálu s minimální délkou uložení 500 mm. U desek délky 1,45 m je minimální uložení 350 mm. V místě konzolových desek délky 1,45 m jsou desky na opačné straně od osy koleje uloženy na nástupištní tvárnici „Tischer“ s podkladním betonem tl. 50 mm. Maximální velikost spáry mezi konzolovými deskami je 10 mm. Přechod mezi deskami délky 2,3 m a 1,45 m je řešen pomocí úhelníků, které jsou vloženy pod desku délky 2,3 m. Výplň nástupiště tvoří nenamrzavý materiál hutněný po 300 mm na $I_D = 0,8$, který se opírá o zákrytové desky KZD. Ty jsou u konzolových desek délky 2,3 m použity dvě a u desek délky 1,45 m tři.

Povrch nástupiště je mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. Dlažba je kladena do podsypu o tl. 30 mm. Pod podsypem se nachází šterkodrt' o tl. 150 mm. Míra zhutnění je $I_D = 0,8$. V místě stávajícího podchodu pro cestující v e. km 347,745 je použita zámková dlažba tl. 40 mm uložená do lepidla. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupištích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě podchodu pro cestující a výtahu bude zachována min. průchodná šířka pro cestující šířky 0,8 m mimo bezpečnostní pásy. Veškeré konstrukce (překážky) na nástupištích budou vzdáleny minimálně 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupišť budou provedeny podle vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - Změna č. 2.

Vybavení vnějšího nástupiště bude shodné se stávajícím stavem. Orientační a informační systém je součástí samostatného SO/PS.

Nástupiště bude vybaveno osobními výtahy pro cestující pro bezbariérový přístup. Volná plocha před nástupním místem u osobního výtahu bude o rozměrech 2,1 x 1,5 m.

Nástupiště bude částečně zastřešeno. Úprava zastřešení je řešena v samostatném stavebním objektu.

Skladba hrany nástupiště:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- úložný blok U 95
- podkladní beton C12/15 tl. 50 mm

Úložné bloky jsou doplněny záchytnými deskami dl. 1,0 m (2 při použití konzolových desek KS 230 a 3 pro použití konzolových desek KS 145-Z).

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- zhutněná drť tl. 100 mm
- zhutněný nenamrzavý materiál tl. min. 300 mm

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky v místě desek KS 145-Z:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- podkladní beton tl. 50 mm
- zhutněná drť tl. 100 mm

Skladba pochozí plochy nástupiště:

- betonová (zámková) dlažba tl. 60 mm
- kladecí vrstva drcené kamenivo fr. 4/8 (2/4) tl. 40 mm
- podkladní nosná vrstva ŠD fr. 8/16 (16/32) tl. 150 mm
- zhutněný nenamrzavý zásyp

Kolem vodící linie a signálních/varovných pásů pro nevidomé bude použita dlažba z prvků bez sražených hran, se spárami max. 4 mm, vzdálenost spár min. 200 mm, klad na stříh, prvky pravoúhlé.

Povrchy podlah:

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít:

- 1) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- 2) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- 3) úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pak:
- 4) součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tg \alpha$, nebo
- 5) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně $40 \times (1 + \tg \alpha)$, nebo
- 6) úhel kluzu nejméně $10^\circ \times (1 + \tg \alpha)$, a je úhel sklonu ve směru chůze.

Zábradlí u schodiště do nového podchodu je řešeno v rámci SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 347,777 (technologický podchod). Ostatní zábradlí se zachová stávající.

10.3.1. Ukončení nástupiště

Ukončení nástupiště v obou směrech zůstává stávající. Nedochází zde k žádným úpravám.

10.3.2. Odvodnění nástupiště

Odvedení vody je zajištěno příčným sklonem nástupiště 2 % ve směru do kolejiště.

10.3.3. Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště je zajištěn od výpravní budovy stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745 a nově bude také podchodem pro cestující v ev. km 347,777, který bude spojoval nástupiště č. 1 směrem z prostoru přednádraží s ulicí Starokolínská. Nový podchod bude rovněž zajišťovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

10.3.4. Vybavení nástupiště

Veškeré prvky vybavení nástupiště zůstávají dle stávajícího stavu. K úpravě orientačního systému dochází v rámci samostatného SO.

10.4. Dotčené části nástupiště**10.4.1. Část nástupiště u koleje č. 110 v km 298,319 746 – 298,329 802**

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

10.4.2. Část nástupiště u koleje č. 110 v km 298,329 802 – 298,376 768

Nástupiště v daném rozsahu podlehne kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 47 m. Nástupiště bude rekonstruováno až

do jeho ukončení ve směru na Prahu z důvodu rozšíření plochy nástupiště pro umístění nové výtahové šachty.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity 2 desky KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými úložnými bloky U 95, nástupištními tvárnici „Tischer“, záchytnými deskami KZD a konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 110 a hrany u koleje č. 112 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,27 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,00 m. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % (popř. 1 %) k přilehlé koleji č. 110. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolovou desku KS 145-ZP. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden taktéž kolmo na konzolovou desku KS 145-ZP, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupištních budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

10.4.3. Část nástupiště u koleje č. 112 v km 298,163 292 – 298,173 292

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 10 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

10.4.4. Část nástupiště u koleje č. 112 v km 298,284 431 – 298,308 426

Nástupní hrana v tomto úseku je výškově mimo povolené tolerance. V délce 24 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

10.4.5. Část nástupiště u koleje č. 112 v km 298,318 826 – 298,328 826

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 145-Z.

10.4.6. Část nástupiště u koleje č. 112 v km 298,328 826 – 298,375 826

Nástupiště v daném rozsahu podlehe kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 47 m. Nástupiště bude rekonstruováno až do jeho ukončení ve směru na Prahu z důvodu rozšíření plochy nástupiště pro umístění nové výtahové šachty.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity 2 desky KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými úložnými bloky U 95, nástupištními tvárnici „Tischer“, záchytnými deskami KZD a konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 112 a hrany u koleje č. 110 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,25 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,00 m. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlé koleji č. 112. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolovou desku KS 145-ZP. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden taktéž kolmo na konzolovou desku KS 145-ZP, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupištech budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

11. SO 10-12-05 ŽST Kolín, úprava nástupiště č. 5

Poloha, šířkové a výškové uspořádání nástupiště nebude měněno. Nástupiště bude upraveno kvůli vytvoření prostoru pro rameno schodiště a výtahovou šachtu spojující nástupiště s novým podchodem pro cestující. Dále bude doplněna dlažba mezi nástupními hranami. Schodiště (šířky 2400 mm) bude orientováno na směr do České Třebové, výtahová šachta (2650 x 1820 mm) pak od podchodu směrem na Prahu. Výťah bude neprůchozí. Minimální vzdálenost hrany konstrukce schodiště bude 2190 mm od nástupištní hrany a minimální vzdálenost výtahové šachty bude 2080 mm.

Po dokončení stavby zůstane charakter nástupiště shodný se stávajícím stavem. Jde tedy o ostrovní mimoúrovňové nástupiště s jazykovou částí a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ – tj. tvořena úložným blokem U 95 a tvárnici „Tischer“ s konzolovými deskami délky 2,3 m, popř. 1,45 m. Přístup bude zajištěn pomocí stávajícího podchodu pro cestující dvěma schodišťovými rameny a nového podchodu pro cestující s jedním schodišťovým ramenem a osobním výtahnem pro bezbariérový provoz.

Souhrn parametrů nástupiště je přehledně zobrazen v následující tabulce:

Číslo nástupiště	Číslo koleje	Výška nad TK [mm]	Délka nástupiště [m]	Typ nástupiště
V	114 + 116	550	257 (217)	mimoúrovňové, ostrovní, oboustranné

Vzdálenosti nástupních hran od os kolejí:

Číslo koleje	Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje [m]
114	1,67
116	1,68

11.1. Popis stávajícího nástupiště

Stavební délka stávajícího nástupiště u koleje č. 114 je 257 m, resp. 217 m u koleje č. 116. Projektovaná výška nástupní hrany byla 550 mm nad TK přilehlých kolejí č. 114 a 116. Posouzení nástupiště u koleje č. 114 v km 298,259 250 – 298,376 011 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 562 – 612 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupištění hranou a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1672 – 1713 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1670 mm v celé délce nástupní hrany. Posouzení nástupiště u koleje č. 116 v km 298,259 096 – 298,376 807 dle zaměření udává, že se výška nástupní hrany pohybuje v rozmezí 576 – 603 mm nad TK. Vodorovná vzdálenost mezi nástupištění hranou a osou koleje se pohybuje dle posouzení zaměření v rozmezí 1660 – 1730 mm. Tato vzdálenost byla projektována na hodnotu 1680 v celé délce nástupní hrany.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“. Nástupištění hrana je tvořena konzolovými deskami KS 230 (popř. KS 145-Z) usazenými na tvárnících „Tischer“. Ty jsou uloženy na úložných blocích U 95, které jsou dále uloženy na podkladním betonu C12/15. Zadní strana konzolových desek je usazena na opěře z drti, popř. na nástupištění tvárnici „Tischer“, která je dále uložena na podkladním betonu tl. 50 mm. Pochozí plocha nástupiště mimo nástupištění desky je tvořena betonovou dlažbou uloženou na podsypu tl. 30 mm.

V místě stávajícího podchodu pro cestující (ev. km 347,745) a zavazadlového podchodu (ev. km 347,777) jsou zřízena nástupiště s nerozebíratelnou hranou. Je zde zřízena pevná hrana nástupiště bez konzolových desek (hrana je tvořena přímo konstrukcí podchodu). V těchto částech nástupiště je použita zámková dlažba tl. 40 mm uložená do lepidla.

Část nástupiště je provedena jako jazykové s nástupní hranou u koleje č. 114. Nenástupní hranu u koleje č. 116 tvoří betonová zídka.

Ve vlastní konstrukci nástupiště je vedena kanalizace pro odvedení srážkové vody ze zastřešení. V km cca 295,203 je v nástupišti umístěno stanoviště vnějšího výpravčího

Před demontáží nástupiště bude třeba vytyčit stávající síť, během stavby pak dbát zvýšené opatrnosti vzhledem k jejich vedení a nezbytnému přeložení. Bude provedeno výškové vyrovnání sítí (poklopů) s novou úrovní nástupištění plochy.

11.2. Rozsah úprav

Mezi směrově a výškově upravenými kolejemi č. 114 a 116 bude zachováno stávající ostrovní nástupiště č. 5. K úpravě GPK koleje č. 114 dojde v km 298,100 000 – 298,403 005. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 257 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje. K úpravě GPK koleje č. 116 dojde v km 298,147 753 – 298,393 405. V tomto rozsahu je zřízena nástupní hrana délky 217 m, u níž došlo k posouzení vůči nově navržené ose koleje.

Rozsah úprav nástupiště č. 5 (nástupní hrany u koleje č. 114) je určen dle staničení hlavní staniční koleje č. 112 následovně:

ZÚ km 298,119 165 (298,159 198)
KÚ km 298,365 187 (298,376 763)

V závorce uveden rozsah úprav nástupní hrany nástupiště č. 5 u koleje č. 116. Staničení koleje č. 116 je vztaženo ke staničení hlavní staniční koleje č. 112.

Délka rekonstrukce nástupiště je 27 m (platí shodně pro obě nástupní hrany). Délka úprav nástupištění hrany pomocí přeskládání konzolových desek je pak pro nástupní hranu u koleje č. 114 dohromady dalších 186 m a pro nástupní hranu u koleje č. 116 je to 41 m. Tyto úpravy jsou navrženy z důvodu plynulého navázání z rekonstruované části na stávající stav, popř. pro další opravy nástupištění hrany v místech s překročenými provozními odchylkami. V těchto částech nástupiště dojde k vyrovnání pro návaznost konzolových desek vertikálně i horizontálně ve vztahu k ose koleje.

Povolené provozní odchylky jsou dle předpisu SŽDC S3 stanoveny následovně:

- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: -0/+50 mm
- Výška hrany nástupiště od nepřevýšené kolejnice: -30/+0 mm

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 114:

- 298,119 165 – 298,285 191: oprava nástupištní hrany
- 298,318 187 – 298,328 187: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 298,328 187 – 298,355 187: rekonstruovaná část nástupiště
- 298,355 187 – 298,365 187: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav

Rozsah jednotlivých úprav nástupiště u koleje č. 116:

- 298,159 198 – 298,169 221: oprava nástupištní hrany
- 298,318 516 – 298,328 547: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav
- 298,328 547 – 298,355 675: rekonstruovaná část nástupiště
- 298,355 675 – 298,376 763: plynulé navázání z rekonstruované části na stávající stav

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu nástupiště spojenou pouze s výstavbou nového podchodu pro cestující, bude nástupiště opětovně sestaveno ze stávajících částí konstrukce (prefabrikáty, konzolové desky). V případě požadavků odlišných částí oproti stávajícím (např. konzolové desky pro navázání prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a dále v případě vadných kusů dojde k doplnění / nahrazení novými částmi.

11.3. Technický popis nástupiště (nový stav)

Stavební délka nástupiště zůstává shodná se stávající (257 m u koleje č. 114 a 217 m u koleje č. 116). Nástupištní hrana je u koleje č. 114 situována v přímé a směrovém oblouku o poloměru 2000 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 114 je 1670 mm. Výška hrany je 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje č. 116 je situována v přímé, obloucích o poloměrech 710.906, 2000 a 544.164 m a podél odbočné větve výhybkové konstrukce č. 163 s poloměrem odbočné větve 300 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje č. 116 je 1680 mm. Výška hrany je 550 mm nad TK.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlým kolejím. Betonová dlažba za deskami pokračuje ve shodném sklonu 2 %. Ostrovní nástupiště má střešovitý sklon. Jazyková část má jednostranný sklon 2 % k přilehlé koleji č. 114. Šířka nástupiště je proměnná v celé délce, dlažba je zřízena mezi konzolovými deskami tvořící hrany nástupiště.

Nástupiště zůstává typu „SUDOP“ v plném rozsahu, vyjma části nad stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745, kde je zřízena pevná nástupní hrana bez konzolových desek (hrana je tvořena přímo konstrukcí podchodu). V místě nového podchodu pro cestující bude nástupiště typu „SUDOP“ beze změn.

Nástupištní zídka se skládá z úložných bloků U 95 usazených na podklad z betonu C12/15 v osové vzdálenosti 1 m, přičemž bloky jsou 2,1 m od osy přilehlé koleje. Na úložných blocích jsou uloženy nástupištní tvárnice „Tischer“ a na ně jsou dále položeny konzolové desky délky 2,3 m (popř. 1,45 m) a šířky 0,995 m.

Uložení konzolových desek délky 2,3 m je na straně ke koleji volné na nástupištní tvárnici „Tischer“, na opačné straně na opěře z nenamrzavého materiálu s minimální délkou uložení 500 mm. U desek délky 1,45 m je minimální uložení 350 mm. V místě konzolových desek délky 1,45 m jsou desky na opačné straně od osy koleje uloženy na nástupištní tvárnici „Tischer“ s podkladním betonem tl. 50 mm. Maximální velikost spáry mezi konzolovými deskami je 10 mm. Přejechod mezi deskami délky 2,3 m a 1,45 m je řešen pomocí úhelníků, které jsou vloženy pod desku délky 2,3 m. Výplň nástupiště tvoří nenamrzavý materiál hutněný po 300 mm na $I_D = 0,8$, který se opírá o zákrytové desky KZD. Ty jsou u konzolových desek délky 2,3 m použity dvě a u desek délky 1,45 m tři.

Povrch nástupiště je mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. Dlažba je kladena do podsypu o tl. 30 mm. Pod podsypem se nachází šterkodrť o tl. 150 mm. Míra zhutnění je $I_D = 0,8$. V místě stávajícího podchodu pro cestující v e. km 347,745 je použita zámková dlažba tl. 40 mm uložená do lepidla. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupištích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě podchodu pro cestující a výtahu bude zachována min. průchodná šířka pro cestující šířky 0,8 m mimo bezpečnostní pásy. Veškeré konstrukce (překážky) na nástupištích budou vzdáleny minimálně 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupišť budou provedeny podle vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - Změna č. 2.

Vybavení vnějšího nástupiště bude shodné se stávajícím stavem. Orientační a informační systém je součástí samostatného SO/PS.

Nástupiště bude vybaveno osobními výtahy pro cestující pro bezbariérový přístup. Volná plocha před nástupním místem u osobního výtahu bude o rozměrech 2,1 x 1,5 m.

Nástupiště bude částečně zastřešeno. Úprava zastřešení je řešena v samostatném stavebním objektu.

Skladba hrany nástupiště:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- úložný blok U 95
- podkladní beton C12/15 tl. 50 mm

Úložné bloky jsou doplněny zachytnými deskami dl. 1,0 m (2 při použití konzolových desek KS 230 a 3 pro použití konzolových desek KS 145-Z).

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- zhutněná drť tl. 100 mm
- zhutněný nenamrzavý materiál tl. min. 300 mm

Skladba nástupiště na opačné straně konzolové desky v místě desek KS 145-Z:

- konzolová deska KS 230 (KS 145-Z)
- cementová malta MC10 tl. 10 mm
- nástupištní tvárnice Tischer
- podkladní beton tl. 50 mm
- zhutněná drť tl. 100 mm

Skladba pochozí plochy nástupiště:

- betonová (zámková) dlažba tl. 60 mm
- kladecí vrstva drcené kamenivo fr. 4/8 (2/4) tl. 40 mm
- podkladní nosná vrstva ŠD fr. 8/16 (16/32) tl. 150 mm
- zhutněný nenamrzavý zásyp

Kolem vodící linie a signálních/varovných pásů pro nevidomé bude použita dlažba z prvků bez sražených hran, se spárami max. 4 mm, vzdálenost spár min. 200 mm, klad na střih, prvky pravoúhlé.

Povrchy podlah:

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Náslapná vrstva musí mít:

- 1) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- 2) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- 3) úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pak:
- 4) součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg α, nebo
- 5) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg α), nebo
- 6) úhel kluzu nejméně 10° x (1 + tg α), a je úhel sklonu ve směru chůze.

Zábradlí u schodiště do nového podchodu je řešeno v rámci SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 347,777 (technologický podchod). Ostatní zábradlí se zachová stávající.

11.3.1. Ukončení nástupiště

Ukončení nástupiště v obou směrech zůstává stávající. Nedochází zde k žádným úpravám.

11.3.2. Odvodnění nástupiště

Odvedení vody je zajištěno příčným sklonem nástupiště 2 % ve směru do kolejiště.

11.3.3. Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště je zajištěn od výpravní budovy stávajícím podchodem pro cestující v ev. km 347,745 a nově bude také podchodem pro cestující v ev. km 347,777, který bude spojit nástupiště č. 1 směrem z prostoru přednádraží s ulicí Starokolínská. Nový podchod bude rovněž zajišťovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

11.3.4. Vybavení nástupiště

Veškeré prvky vybavení nástupiště zůstávají dle stávajícího stavu. K úpravě orientačního systému dochází v rámci samostatného SO.

11.4. Dotčené části nástupiště

11.4.1. Část nástupiště u koleje č. 114 v km 298,119 165 – 298,285 191

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově i výškově mimo povolené tolerance. V délce 166 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1670 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

11.4.2. Část nástupiště u koleje č. 114 v km 298,318 187 – 298,328 187

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

11.4.3. Část nástupiště u koleje č. 114 v km 298,328 187 – 298,355 187

Nástupiště v daném rozsahu podlehne kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 27 m.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity 2 desky KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými úložnými bloky U 95, nástupištními tvárnici „Tischer“, záchytnými deskami KZD a konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 114 a hrany u koleje č. 116 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,19 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,08 m. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlé koleji č. 114. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým

značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolovou desku KS 145-ZP. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden taktéž kolmo na konzolovou desku KS 145-ZP, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupištích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

11.4.4. Část nástupiště u koleje č. 114 v km 298,355 187 – 298,365 187

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

11.4.5. Část nástupiště u koleje č. 116 v km 298,159 198 – 298,169 221

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově mimo povolené tolerance. V délce 10 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1680 mm, výškově 550 mm).

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

11.4.6. Část nástupiště u koleje č. 116 v km 298,318 516 – 298,328 547

V této části dochází k plynulému přechodu z rekonstruované části nástupiště do stávajícího stavu. Uvažuje se úprava nástupní hrany v délce 10 m pomocí přeskládání konzolových desek.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230.

11.4.7. Část nástupiště u koleje č. 116 v km 298,328 547 – 298,355 675

Nástupiště v daném rozsahu podlehne kompletní rekonstrukci z důvodu výstavby nového podchodu pro cestující. Celková délka rekonstruované části je 27 m.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z. Veškeré části konstrukce nástupiště budou po rozebrání užity pro opětovné sestavení. To se týká všech prefabrikátů včetně konzolových desek a betonové dlažby z pochozí plochy nástupiště. Nově budou pro vybudování nástupní hrany užity pouze 2 desky KS 230 V – pravá / levá (1+1), 1 deska KS 145-ZP a části, které nebude možno znovu užít (včetně konzolových desek rozdílné délky, než budou vyzískané ze stávajícího stavu). V místě stávajícího zavazadlového podchodu je konstrukce nástupiště tvořena stropní konstrukcí podchodu – v rozsahu vybourané části podchodu (cca 6-7 m) bude nutné doplnit konstrukci novými úložnými bloky U 95, nástupištními tvárnicemi „Tischer“, záchytnými deskami KZD a konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

V prostoru mezi konzolovými deskami nástupní hrany u koleje č. 116 a hrany u koleje č. 114 bude zřízena betonová (zámková) dlažba, uložená do podsypu (použita bude výhradně dlažba z výzisku). Nejmenší vzdálenost mezi hranou zídky podchodu a nástupištní hranou bude 2,32 m, nejmenší vzdálenost mezi hranou výtahové šachty a nástupištní hranou bude 2,25 m. Před novou výtahovou šachtu se do dlažby osadí čistící zóna dle směrnice SŽDC S10, čl. 76.

Příčný sklon konzolových desek je 2 % k přilehlé koleji č. 116. Betonová dlažba za deskami bude pokračovat ve shodném sklonu 2 % až do navázání na protisklon vedeného k druhé nástupní hraně tohoto ostrovního nástupiště. Do místa styku dlažby s horním schodem nově vybudovaného schodiště bude dlažba plynule navázána proměnným sklonem v délce 1,5 m od schodiště (zborcená plocha).

Všechna bezpečnostní značení na nástupišti budou před uvedením nástupiště do provozu schválena příslušnou zodpovědnou sjednocenou organizací slabozrakých a nevidomých ČR.

V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky.

Pro přístup k nástupní hraně od zídky podchodu bude sloužit signální pás, který bude kolmo veden na konzolové desky KS 230 V – pravá a levá, součástí kterých je vodící linie s funkcí varovného pásu. Další signální pás pro přístup k nástupní hraně bude zřízen od výtahové šachty. Ten bude veden taktéž kolmo na konzolovou desku KS 145-ZP. Podél signálních pásů bude v šířce 0,4 m na obě strany zřízena dlažba bez zkosených hran.

Nad schodištěm do nového podchodu bude zřízen v dlažbě zdrsněný hmatový pás po celé šířce schodu.

Signální a zdrsněné hmatové pásy na nástupišťích budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

11.4.8. Část nástupiště u koleje č. 116 v km 298,355 675 – 298,376 763

Nástupní hrana v tomto úseku je směrově i výškově mimo povolené tolerance. V délce 21 m dojde k opravě nástupní hrany přeskládáním konzolových desek do normových hodnot (směrově 1680 mm, výškově 550 mm). Zároveň v km 298,355 675 dojde k plynulému navázání na rekonstruovanou část nástupiště.

Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“ s konzolovými deskami KS 230, popř. KS 145-Z.

12. Nakládání s odpady

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

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

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využití a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ad.).

Ve smyslu zákona č. 185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č. 11.

U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů:

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací.

Na základě odběru vzorků a laboratorních zkoušek lze jednoznačně konstatovat, že odpad reprezentovaný zkoušeným vzorkem jednak vyhovuje zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb., a proto je možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S-ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

13. Polohový systém

Projektová dokumentace je zpracována v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv - Balt po vyrovnání.

14. Použité normy a předpisy

Při zpracování dokumentace bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.
- Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb.

- Zákon o podrobnostech nakládání s odpadem č. 383/2001 Sb.
- Vyhláška č.100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení
- Vyhláška č.173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah
- Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Vyhláška č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Dokumentace dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám SŽDC s.o. a ČD a.s., zejména:

- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Průjezdne 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 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 3050 Zemní práce
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí – Základní ustanovení
- ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy – Základní požadavky
- ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože
- ČSN 37 5711 ed. 2 Křížení kabelových vedení s železničními dráhami
- TNŽ 01 0101 Návosloví Českých drah
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 až Ž10
- TKP staveb státních drah 2000 v aktuálním znění

Dokumentace je vypracována v rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (č.j. 13 511/06-OP z 30.6.2006).

Nákladová část je zpracována v souladu se Směrnicí GŘ SŽDC č.20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u SŽDC, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů (č.j. 4 124/04-OI)

Návrh soustavy železničního svršku vychází ze Směrnice GŘ SŽDC č.28/2005 „Koncepte používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky“ (č.j. 6 037/05-OP ze dne 30.3.2006)

Řešení problematiky materiálových výzkisů je určeno Směrnicí GŘ SŽDC č. 11/2004 „Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem z majetku SŽDC s.o. ve správě SDC“ (č.j. 1664/04-OI ze dne 1.4.2004).

V listopadu 2019

Vypracoval: Ing. Martin Peterka