



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program doprava



Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Správa železniční dopravní cesty

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444 fax: +420 585 570 412 e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz
-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------

OBJEDNATEL	 Správa železniční dopravní cesty	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. ONDŘEJ POKORNÝ 	ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
LUBOMÍR KADALA 	LUBOMÍR KADALA 	ING. STANISLAV VÁVRA 	
KRAJ: JIHOMORAVSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: VESELÍ NAD MORAVOU	OBEC: VESELÍ NAD MORAVOU	
"Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou"		ZAK. ČÍSLO MCO	16 - 013 - 233 - PS
		ÚČEL	PROJEKT STAVBY
		DATUM	LEDEN 2017
		FORMÁT	
SO 01-16-02 Žst. Veselí nad Moravou, nástupiště		MĚŘÍTKO	
Stavebně technické řešení		ČÁST	POŘ.Č.
Technická zpráva		E.1.2	1.01

E.1.2 Nástupiště

SO 01-16-02 Žst. Veselí nad Moravou, nástupiště

Technická zpráva

O b s a h

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH	3
3. PODKLADY	3
3.1 VSTUPNÍ PODKLADY	3
3.2 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	3
4. POLOHOVÝ SYSTÉM, STANIČENÍ A VYTYČOVÁNÍ	3
5. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	4
6. NAVRHOVANÝ STAV	4
6.1 SITUOVÁNÍ A PARAMETRY NÁSTUPIŠTĚ	6
6.2 KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ	6
6.3 POCHOZÍ PLOCHA NÁSTUPIŠTĚ	6
6.4 PŘÍSTUP K NÁSTUPIŠTI	7
6.5 UKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ	7
6.6 ODVODNĚNÍ NÁSTUPIŠTĚ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE	7
6.7 ZÁBRADLÍ	8
6.8 BEZPEČNOSTNÍ A ORIENTAČNÍ PÁSY NA NÁSTUPIŠTI	8
6.9 MOBILIÁŘ	9
6.10 POŽÁRNĚ – BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	9
6.11 ORIENTAČNÍ SYSTÉM	9
• TABULE S NÁZVEM STANICE	9
• TABULE S ČÍSLEM NÁSTUPIŠTĚ	10
• TABULE S UKAZATELEM SMĚRU JÍZDY VLAKŮ	10
• ORIENTAČNÍ TABULE	11
• PIKTOGRAMY	11
• ŠTÍTKY	11
• HLASOVÉ MAJÁČKY	12
• SEKTORY NA NÁSTUPIŠTI	12
• MATERIÁL A PROVEDENÍ	13
• RŮZNÉ	13
• STAVEBNÍ POSTUPY ORIENTAČNÍHO SYSTÉMU	13
6.11 OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE	14
6.12 VEDENÍ KABELOVÝCH TRAS	14
7. STAVEBNÍ POSTUPY	14
8. BEZPEČNOST PRÁCE	14
9. SOUVISEJÍCÍ PS A SO	14
10. SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY	15
11. VLIVY REALIZACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	20
12. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	20

Přílohy:

- 1) Záznam z pracovní rady ze dne 5.9.2016
- 2) Záznam ze závěrečné rady ze dne 18.10.2016

1. Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby (PS)
Místo stavby:	Žst. Veselí nad Moravou a navazující traťové úseky
Poloha v síti SŽDC:	žel. trať č. 340 (dle knižního JŘ), Brno hl. n. – Uherské Hradiště TÚ 2302 Brno – Černovice – Vlárský průsmyk st. hr. žel. trať č. 343 (dle knižního JŘ), Hodonín – Veselí n. M. – Vrbovce TÚ 2391 Veselí n. M. – Sudoměřice n. M. st. hr. TÚ 2791 Velká n. Veličkou st. hr. – Veselí n. M.
Kraj:	Jihomoravský
Pověřený OÚ:	Veselí nad Moravou
Katastrální území:	Veselí-Předměstí (780731)

Stavební objekty:

<u>číslo SO</u>	<u>název SO</u>	<u>odpovědný projektant</u>
SO 01-16-02	Žst. Veselí nad Moravou, nástupiště	Lubomír Kadala

Budoucí vlastník SO:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

Budoucí provozovatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Brno Správa tratí Břeclav Břetislavova 9 690 02 Břeclav
-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Stavební objekt **SO 01-16-02** se nachází na parcele č. 4331/10 ve vlastnictví České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1. V rámci tohoto stavebního objektu nedochází k záboru mimodrážního pozemku. Stavební objekt bude realizován v rámci jihomoravského kraje a nachází se na katastrálním území Veselí-Předměstí (780731).

2. Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Stavební objekt „SO 02-16-01 Žst. Veselí nad Moravou, nástupiště“ je součástí stavby „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“. V rámci této stavby je navržena demolice stávajícího nástupiště a navrženo nástupiště nové a jeho tvarová úprava podle osy koleje.

3. Podklady

3.1 Vstupní podklady

- Zadávací dokumentace stavby, SŽDC, s.o.
- Záměr projektu a přípravná dokumentace (prosinec 2015)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu a doměření pro účely projektování (Ing Jan Smetana 2016)
- Geotechnický průzkum pražcového podloží (GeoTec – GS, a.s., Praha 2015)
- Ujednání z výrobních porad (záznamy z porad jsou přílohou technické zprávy)
- Informace z pochůzek po trati
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

3.2 Inženýrské sítě

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

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

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

4. Polohový systém, staničení a vytyčování

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

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

TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000). Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení. Hlavní vytyčovací body nástupiště jsou uvedeny v samostatné příloze dokumentace.

5. Popis stávajícího stavu

Žst. Veselí nad Moravou je styčnou stanicí na tratích 340 a 343 (dle KJŘ). Ve stanici je celkem 15 dopravních kolejí (č. 1, 2, 2b, 3, 4, 5, 5b, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 15, 17) s užitečnými délkami od 277 m do 633 m, 15 manipulačních kolejí (č. 2a, 5a, 5c, 7a, 8c, 10, 12, 16, 18, 19, 21, 23, 25, 27, 29) a součástí obvodu stanice je i železniční depo. Hlavní kolej pro trať 343 je kolej č. 3. Do stanice je zapojeno DPOV Veselí nad Moravou a vlečka Železářny Veselí.

Stávající nástupiště jsou lemována nástupištními betonovými zídками, nástupní hrana je tvořena kamenným obrubníkem. Výška nástupní hrany je cca 380mm nad TK. Nástupiště budou rozebrána, včetně stávajících služebních přístupů na nástupiště, tj. dvou úrovněových přechodů z betonových panelů a dřevěných pražců. Šířka stávajícího 1. nástupiště je 3,1 m, délka 209,3 m (z toho 48,1 m betonové panely). Šířka stávajícího 2. nástupiště je 6,2 m, délka 239,6 m. Šířka stávajícího 3. nástupiště je 6,1 m, délka 239,4 m. Stávající povrch nástupišť je z litého asfaltu. Stávající betonové služební přechody mají šířku cca 2,5 m a celkovou součtovou délku cca 110,6 m. Při demolici 1. nástupiště bude rozebrán i stávající kabelovod uložený podél stávající nástupištní zídky. Stávající kabelovod má rozměr cca 1,2 x 0,6 m a délku cca 194 m ve stávajícím 1. nástupišti. Jeho demolice je ale možná až v okamžiku, kdy kabely v něm obsažené budou prokazatelně odpojeny a nefunkční!

Mezi kolejemi č. 10 a 12 je volná skládka, u koleje č. 8 je boční rampa a kolej č. 10 je zakončena čelní rampou. V prostoru před nádražní budovou je umístěno autobusové nádraží.

Kolejiště stanice je zabezpečeno SZZ 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením s řídicím přístrojem v DK a třemi stavědly St.1 na kunovickém zhlaví a PSt2 (spádovištní) a St.3 na bzenecko-sudoměřickém zhlaví. Návěstidla jsou světelná, odjezdová návěstidla jsou skupinová a u staničních kolejí jsou zřízena vložena návěstidla. Výhybky jsou ovládány elektromotorickými přestavníky.

6. Navrhovaný stav

Žst. Veselí nad Moravou se nachází na dvojkolejně neelektrizované celostátní dráze Veselí nad Moravou – Blažovice a jednokolejných regionálních dráhách Veselí nad Moravou – Blažovice, Veselí nad Moravou – Kunovice (včetně Kunovické spojky), Velká n.Veličkou st.hr. – Veselí nad Moravou, Rohatec – Veselí nad Moravou.

Stavba je řešena v úseku trati č. 340 Bzenec – Veselí nad Moravou od km 77,950 po hranici žst. Veselí nad Moravou, dále v celé žst. Veselí nad Moravou a v úseku trati č. 343 Veselí nad Moravou – Velká n.Veličkou od hranice žst. Veselí nad Moravou po km 50,400. V úseku trati č. 340 Veselí nad Moravou – Uherský Ostroh je stavba řešena od žst. Veselí nad Moravou po km 89,919. V úseku trati č. 343 Strážnice - Veselí nad Moravou je stavba řešena od km 2,006 dále směrem k žst. Veselí nad Moravou.

V rámci stavby budou v žst. Veselí nad Moravou rekonstruovány vybrané části dopravních kolejí a výhybky s cílem zvýšit rychlost pro pravidelné jízdy vlaků osobní dopravy. Je navržena podstatná změna konfigurace kolejíště, jejímž výchozím podkladem je vydaný dokument GŘ SŽDC „Oznámení postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Veselí nad Moravou“, čj. 7350/2015-O12 (odbor základního řízení provozu) ze dne 27.2.2015. Toto oznámení o postradatelnosti nahradilo dřívější Oznámení SŽDC GŘ „O postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Veselí nad Moravou“ ze dne 29.5.2013. Na základě dodatečného požadavku investora byla do stavby zahrnuta rekonstrukce železničního svršku a železničního spodku ve vjezdovém oblouku do žst. Veselí nad Moravou směrem od žst. Bzenec. Rozšíření stavby umožní vjíždět do žst. Veselí nad Moravou od žst. Bzenec rychlostí 80km/h. Rekonstrukce trati č.340 tedy začíná v km 86,380 a pokračuje dále směrem do žst. Veselí nad Moravou.

Ve stavbě bude řešen železniční svršek a spodek, umělé stavby, sdělovací a zabezpečovací zařízení, silnoproudé rozvody a EOV. Cílem rekonstrukce je zvýšení rychlosti v hlavních staničních kolejích z 80 km/h na 100 km/h, zvýšení rychlosti ve vjezdovém oblouku do žst. Veselí nad Moravou směrem od žst. Bzenec z 70km/h na 80km/h, umožnění průjezdného průřezu Z-GC a v případě mostních objektů umožnit budoucí možný přechod na třídu zatížitelnosti D4 a zvýšení rychlosti na 120 km/h.

Dokumentace popíše a navrhne předelektrizační úpravy pro předpokládanou střídavou trakční soustavu 25 kV 50 Hz.

Nové nástupiště jsou navrženy s výškou nástupní hrany 550mm nad TK. 1. vnější nástupiště (u výpravní budovy) délky 225m. Dále dvě ostrovní nástupiště, 2. nástupiště dl. 240m a 3. nástupiště dl. 170m.

Souběžně s čely nástupišť, od 1. nástupiště u VB až po 3. nástupiště je veden nový přejezd pro invalidní vozíky, vytvořený celopryžovými panely napříč kolejíště, uloženými na betonových pražcích. Ostatní navazující plochy přejezdu pro vozíky budou zdlážděny zámkovou dlažbou tl. 60 mm, uloženou na lože ze štěrkodrti frakce 4/8 mm tl. 50 mm, vrstvu štěrkodrti frakce 8/16 mm tl. 150 mm a separační geotextilii. Přístupové šikmé chodníky na nástupiště ze přejezdu pro vozíky, budou z nástupištních bloků L zkosených, se sklonem 8 %. Nástupištní prefabrikáty budou zasypány zhutněnou nenamrzavou zeminou (např. zásyp vytěženým materiálem v rámci SO kolejového svršku – staré štěrkové lože). V čele nástupišť bude osazeno zábradlí s uzamykatelnou brankou opatřenou elektromechanickým pohonem a umožní jak místní obsluhu, tak obsluhu dálkovou z CDP. Na konci nástupiště bude zřízeno služební schodiště s uzamykatelnou brankou.

Na zvýšenou úroveň nástupišť budou navázána i výstupní schodiště na ostrovních nástupištích (4 x) a na vnějším nástupišti (zpevněných plochách; 2 x). S ohledem na předpisy platné pro výstupní schodiště a příčný sklon nástupišť, bude nutné provést „výběhy“ soklů schodišť se zábradlím do nástupišť pro vyrovnání výškových rozdílů výstupů schodišť a navazujících nástupišť. Zvýšení výšky nástupišť si vyžádá doplnění schodišť o 1 stupeň a provedení navazujících "výběhů". Stávající ocelová zábradlí schodišť (na 1., 2. a 3. nástupišti) budou demontována a budou provedena nová prodloužená ocelová zábradlí schodišť (kryjící i výběhy), na nových železobetonových soklech, lemujících výstupy z podchodu. Budou opatřena kombinovaným protikoročním systémem. Vlastní stávající žulové schody budou přebroušeny a stěny výstupů z podchodů budou obloženy (po odstranění původních

obkladů a sanaci podkladu – součást SO 01-19-01) novými slinutými obklady, lepenými na sanované povrchy stěn pružnými tmely do venkovního prostředí.

Provozní, dopravní technologie, dimenzace je řešená v části dokumentace B.2.

6.1 Situování a parametry nástupiště

Návrh nového nástupiště vychází z kolejového řešení a z požadavků dodržení rozhledových trojúhelníků na trati. V kolejovém řešení je uvažováno se třemi nástupišti a pěti nástupními hranami. Ve stavbě bude vybudováno jedno vnější mimoúrovňové nástupiště u V.B. (1. nástupiště) dl. 225 m. Dále dvě ostrovní nástupiště, 2. nástupiště dl. 240 m a 3. nástupiště dl. 170 m. Výška nástupní hrany bude 0,55 m nad temenem přilehlé kolejnice a hrana bude ve vzdálenosti 1,67 m od osy přímé koleje. Nástupiště je v podélném spádu přilehlé koleje. Stávající koleje budou v rámci stavebního objektu žel. svršku směrově a výškově upraveny.

6.2 Konstrukční řešení nástupišť

Konstrukce nástupiště bude tvořena z prefabrikovaných nástupištních bloků L s nástupištní hranou H 130 a nástupištní dlažební deskou s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu (VLsVP). Kontrastní optické značení v š. 0,15m žlutou barvou bude vyznačeno na vodící linii blíže k nástupní hraně.

Prefabrikáty budou opatřeny otvory pro jejich kotvení a polohové a výškové ustavení.

V 1. nástupišti bude z důvodu umístění kabelovodu část nástupní hrany tvořena monolitickým železobetonovým blokem (výkres č.18), jedná se o úseky délky 6,56m a 7,08m (před a za podchodem).

Prefabrikáty nástupištních zídek budou uloženy na vyrovnávací vrstvu z cementové malty MC min. tl.10 mm a na vrstvu z betonu C 16/20 min. tl. 0,15 m. Nástupištní prefabrikáty budou zasypány ve spodních vrstvách zhutněnou zeminou (zásyp vytěženým materiálem v rámci stavby) a v horních vrstvách min. 0,5 m od pochozí plochy budou zasypány zhutněnou nenamrzavou zeminou (zásyp vytěženým materiálem – staré štěrkové lože). Zásyp bude hutněn po 300 mm na $\lambda_d = 0,95$. Při zřizování nástupištních zídek musí být kladen důraz na kvalitu a přesnost provedení podkladních vrstev pro uložení prefabrikátů, aby nedocházelo k pohybu zídek při zasypávání a hutnění výplně nástupišť.

6.3 Pochozí plocha nástupiště

Horní plocha nástupiště bude tvořena nástupištní dlažební deskou s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu (VLsVP), která je zvláštní formou umělé vodící linie a odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Kolem signálních pásů (do vzdálenosti 400mm) bude plocha tvořena rovinnými dlaždicemi bez zkosení o rozměrech 200x200mm. Zbytek plochy nástupiště je tvořen betonovou zámkovou dlažbou tl. 60 mm, která bude uložena na lože ze štěrkodrti fr. 4/8 mm, min tl. 50mm, betonovou vrstvu tl.120mm drenážně otevřenou a vrstvu štěrkodrti fr. 16/32mm min. tl. 100 mm. Dlažba u vnějšího nástupiště bude uzavřena chodníkovým obrubníkem uloženým do lože z betonu C 16/20 min. tl. 150 mm.

Výšková úroveň přilehlého terénu za nástupištěm bude vyrovnána svahováním v rámci tohoto stavebního objektu. Vzniklé svahy a plochy budou upraveny vytěženým materiálem – staré štěrkové lože, ohumusovány a zatravněny.

6.4 Přístup k nástupišti

Komunikace pro pěší je křížena s kolejemi mimoúrovňově prostřednictvím stávajícího podchodu, který vede pod kolejemi. Bezbariérová cesta je zajištěna do podchodu z přednádraží – pomocí bezbariérového šikmého chodníku, dále vede podchodem až k výtahům na jednotlivá nástupiště.

Souběžně s čely nástupišť, od 1. nástupiště u VB až po 3. nástupiště je veden nový přejezd pro invalidní vozíky, vytvořený celopryžovými panely napříč kolejiště, uloženými na betonových pražcích. Tento přejezd bude sloužit pro přesun imobilních osob v případě poruchy výtahu. Uzamykatelné branky na začátcích nástupišť budou dálkově ovládány jak z CDP Přerov, tak místně obsluhou stanice. Na branku bude osazen dveřní kontakt – zámek na 24V. K místu je přiveden napájecí kabel (součást samostatného SO). Zámky budou osazeny na straně blíže k výpravní budově.

6.5 Ukončení nástupiště

Nástupiště bude ukončeno železobetonovou prefabrikovanou zídou tvaru L, tvořící zároveň boční stěnu služebního schodiště. Služební schodiště je také prefabrikované. Pod betonovou konstrukcí schodiště i L prefabrikátu bude podkladní beton tl.150 mm a štěrkdrt tl. 280 mm. Zídka a schodiště budou opatřeny zábradlím výšky 1,10 m. Výšková úroveň přilehlého terénu za nástupištěm (nenástupní hranou) bude vyrovnána svahováním v rámci tohoto stavebního objektu. Vzniklé svahy a plochy budou upraveny pomocí štěrkdrti.

6.6 Odvodnění nástupiště a přístupové komunikace

Každé z nástupišť je odvodněno pomocí 2 ks dešťových odpadů DN 125. Vzhledem k tomu, že se nemění zásadně velikost nástupišť, zůstane způsob odvodnění v původním rozsahu. Dešťové odpady budou opatřeny litinovými lapači střešních splavenin DN 125.

Na nástupišti č.1 bude kanalizace z trub PVC 150, SN8 od dešťových odpadů napojena na SO 01-18-01 Žst. Veselí nad Moravou, zpevněné plochy – ZTI.

Na nástupišti č.2 bude svodná kanalizace z trub PVC 200, SN8 od dešťových odpadů napojena na SO 01-27-02 Žst. Veselí nad Moravou, kanalizace a to v místě navržené revizní šachty umístěné v nástupišti.

Na nástupišti č.3 budou před oběma schodišti umístěna navíc liniová odvodnění doplněná o suché zápachové uzávěrky (součást stavebního řešení), která budou napojena na svodnou kanalizaci z trub PVC 200, SN8 od dešťových odpadů.

Napojení kanalizace od dešťových odpadů PVC 150, SN8 na SO 01-27-02 Žst. Veselí nad Moravou, kanalizace bude provedeno v místě navržených revizních šachet umístěných v nástupištech.

6.7 Zábradlí

V rámci řešení celé trati je navrženo zábradlí městského typu se svislou výplní, jehož uspořádání a rozměry jsou patrné z výkresové části projektové dokumentace na samostatném výkresu zábradlí. Povrch ocelové konstrukce je žárově zinkován. Případné sváry prováděné po zinkování musí být očištěny a opatřeny základním nátěrem. Barva základní reaktivní na zinkovaný povrch, odstín vrchní RAL 5010.

Zábradlí výšky 1,10 m bude osazováno na L prefabrikáty a na nadezdívku schodišť podchodu. Základní osová vzdálenost sloupků je cca 1,5 m. Dilatační celek zábradlí je tvořen jedním polem zábradlí. Zhotovitel musí zpracovat výrobní dokumentaci zábradlí a tuto prokonzultovat s projektantem.

Všechna nová zábradlí tohoto objektu (na ukončovacích zídkách, šikmém chodníku chodníku a lemování schodišť podchodu) budou opatřena kombinovaným protikorozním systémem:

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

Alternativně je možno použít:

- žárově zinkování ponorem, tloušťka Zn povlaku min 60 µm;
- základní nátěr na bázi epoxidové pryskyřice s vysokým obsahem sušiny tl. 100 µm;
- vrchní polyuretanový nátěr tl. 50 µm v jednotném odstínu.

Odstín nátěru bude RAL 7024 GRAPHITE GREY, přičemž jednotlivé vrstvy nátěru musí mít odlišný barevný odstín.

Konkrétní nátěrové systémy musí být:

- opatřeny certifikátem tuzemské akreditované zkušebny včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu, odpovídající konkrétním podmínkám pro nové a stávající konstrukce;
- schválený pro použití v podmínkách SŽDC.

6.8 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti

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

Podél nástupištních hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany budou v dlažbě vytvořeny vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 400 mm, které oddělují bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Horní plocha nástupiště bude tvořena nástupištní dlažební deskou s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu

(VLsVP), která je zvláštní formou umělé vodící linie a odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště.

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

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

6.9 Mobiliář

V rámci mobiliáře budou na každém nástupišti umístěny 4 jednostranné lavičky pro čekající cestující pod zastřešením a 3 boxy na posypový materiál. Na nástupištech jsou v současnosti instalovány sestavy odpadkových košů na tříděný odpad; na 1. nástupišti 3 sestavy, na 2. a 3. nástupišti po dvou sestavách. V sestavách jsou koše na sklo, plasty, kovy a směsný odpad. Do této stavby budou zahrnuty pouze náklady na demontáž a zpětnou montáž těchto nádob (sestav odpadkových košů).

6.10 Požárně – bezpečnostní řešení

Je řešeno v samostatné části B.4.1.

6.11 Orientační systém

Prvky orientačního systému v žst. Veselí nad Moravou nebudou prosvětlovány s přihlédnutím k intenzitě nově navrhovaného osvětlení, kromě tabulí instalovaných na zastřešení všech tří nástupišť – ty budou řešeny jako prosvětlené. Tabule a piktogramy jsou navrženy jako osvětlené přičemž k osvětlení slouží nové osvětlovací stožáry a osvětlení stanice. Řešení orientačního systému bylo zpracováno s přihlédnutím k připravovanému předpisu, který se týká prvků orientačního systému.

• Tabule s názvem stanice

Na nástupištech budou osazeny tabule s názvem stanice, které budou rozmístěny tak, aby vyhovovali požadavku na viditelnost tabulí.

Tabule s názvem stanice budou osazeny na samostatné konstrukci tvořené sloupky s betonovými základy a jsou situovány ve středu nových ostrovních nástupišť, u nenástupní hrany vnějšího nástupiště a pod zastřešením prvního nástupiště. Tabuli tvoří jednostranný nápis na pozinkovaném plechu s fólií. Navržený rozměr tabule je 5000x600mm. Tabule na samostatné konstrukci musí být umístěny tak, aby byla zachována výška 2,7m pod spodní hranou tabule k pochozí ploše nástupiště.

Tabule instalované na zastřešení na všech třech nástupištech budou řešeny jako prosvětlené. Umisťovat se budou na novou konstrukci do stejných míst jako stávající tabule instalované na zastřešení. Tyto tabule v čele zastřešení budou jednostranné. Tabule umístěná pod zastřešením rovnoběžně s kolejemi bude oboustranná.

Detailně jsou konstrukce, základní rozměry a umístění jednotlivých tabulí rozkreslené ve výkresové části projektové dokumentace, příloha č.14 a 15). Provedení

tabulí musí odpovídat TNŽ 73 6390 Nápis názvů stanice a zastávek (s výjimkou fontu písma, kde je možné použít font „ARIAL Bold“).

Situování tabulí s názvem stanice na nástupišti 1:

nový km 87,723	Tabule s názvem stanice na samostatné konstrukci
nový km 87,788	Stávající tabule na výpravní budově
nový km 87,800	Tabule s názvem stanice na zastřešení kolmo ke kolejišti
nový km 87,837	Tabule s názvem stanice pod zastřešením
nový km 87,873	Tabule s názvem stanice na zastřešení kolmo ke kolejišti
nový km 87,893	Tabule s názvem stanice na samostatné konstrukci

Situování tabulí s názvem stanice na nástupišti 2:

nový km 87,723	Tabule s názvem stanice na samostatné konstrukci (oboustranně)
nový km 87,800	Tabule s názvem stanice na zastřešení kolmo ke kolejišti
nový km 87,840	Tabule s názvem stanice na zastřešení kolmo ke kolejišti
nový km 87,893	Tabule s názvem stanice na samostatné konstrukci (oboustranně)

Situování tabulí s názvem stanice na nástupišti 3:

nový km 87,800	Tabule s názvem stanice na zastřešení kolmo ke kolejišti
nový km 87,840	Tabule s názvem stanice na zastřešení kolmo ke kolejišti
nový km 87,893	Tabule s názvem stanice na samostatné konstrukci (oboustranně)

Tabule s názvem stanice umístované na vjezd do stanice na zhlaví (dle §21 vyhlášky č.177/1995 Sb.) jsou součástí tohoto stavebního objektu. Rozměry tabulí a základů jsou shodné s tabulemi na nástupištech (bez tabule s číslem nástupiště). Stojky je nutno upravit s ohledem na umístění tabulí. Tabule budou umístěny po obou stranách kolejí – celkem 4ks.

- **Tabule s číslem nástupišť**

Pro označování nástupišť budou použita označení **nástupiště 1, nástupiště 2 a nástupiště 3.**

Tabule s číslem nástupiště 2 a 3 bude osazena na společné konstrukci s názvem stanice, která je tvořena sloupky s betonovými základy a jsou situovány ve středu nového nástupiště. Navržený rozměr tabule je 1700x300mm.

Tabule s číslem nástupiště 1 budou osazeny na samostatné konstrukci s názvem stanice a dále pod zastřešením nástupiště z pohledu od nástupiště a přístupů z výpravní budovy. Navržený rozměr tabule je 1700x300mm.

- **Tabule s ukazatelem směru jízdy vlaků**

Nové tabule s ukazatelem směrů budou osazeny pod zastřešením. Tabuli tvoří jednostranný nápis na pozinkovaném plechu s fólií. Navržený rozměr tabule je 1200x450mm.

Situování tabulí s ukazatelem směru jízdy vlaků na nástupišti 1:

nový km 87,809	Tabule s ukazatelem směrů - jednostranně
nový km 87,832	Tabule s ukazatelem směrů - jednostranně

Situování tabulí s ukazatelem směru jízdy vlaků na nástupišti 2 a 3:

nový km 87,814 Tabule s ukazatelem směrů – oboustranně – nad schodištěm podchodu
 nový km 87,827 Tabule s ukazatelem směrů – oboustranně – nad schodištěm podchodu

- **Orientační tabule**

Pro snadnější orientaci cestujících budou ve stanici osazeny orientační tabule v místě nad schodištěm podchodu zavěšené pod zastřešením a dále nad schodištěm na stěně podchodu. Ve výčtu prvků orientačního systému se jedná o prvky 9 až 11.

- **Piktogramy**

Ve stanici budou osazeny piktogramy k označení východu, zákazu vstupu, zákazu kouření, označení východů a čísel kolejí. Navrženy jsou samostatné piktogramy na pozinkovaném plechu s fólií. Rozměry piktogramů jsou 300x300mm (označení východu a čísel kolejí), Ø300mm (zákaz vstupu), 600x300mm (označení bezbariérového přístupu) a 480x320mm (kouření zakázáno).

Piktogramy s číslem koleje budou osazeny na osvětlovací stožáry a samostatné konstrukce. Ve výčtu prvků orientačního systému se jedná o prvek č. 4.

Piktogramy označení bezbariérového přístupu budou osazeny na výtahových šachtách ve spodní i horní stanici výtahu. Ve výčtu prvků orientačního systému se jedná o prvek č. 8.

Piktogramy označení východu budou osazeny na osvětlovací stožáry v koncích jednotlivých nástupišť. Ve výčtu prvků orientačního systému se jedná o prvek č. 5.

Piktogramy „Průchod pro pěší zakázán“ budou osazeny na dvou koncích nástupišť a to na zábradlí, dále pak v čele všech tří nástupišť, na která navazuje přejezd pro invalidní vozíky. Ve výčtu prvků orientačního systému se jedná o prvek č. 7. Tyto prvky budou provedeny v souladu s nařízením vlády č. 11/2002 Sb.

Piktogramy kouření zakázáno budou umístěny pod zastřešenou částí nástupišť a to na stěně stojek zastřešení. Ve výčtu prvků orientačního systému se jedná o prvek č. 6. Piktogram bude proveden v souladu s přílohou zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami.

- **Štítky**

U schodiště z podchodu na nástupiště bude na zábradlí vpravo dole umístěn štítek v Braillově písmu s číslem nástupišť a číslem koleje vpravo a vlevo, každý výstup bude mít svůj štítek. Např. pro 2. nástupiště bude u jednoho schodiště označení N2 L1 P2 a u druhého N2 L2 P1.

Dle připravované směrnice SŽDC bude na stěně u výstupu z podchodu (v místě nad štítkem na zábradlí s Braillovým písmem) ve výšce 1450mm - 1650mm plastová tabulka (štítek), na které bude v horní části text s prismatickým písmem se sektory v příslušném směru chůze, v dolní části bude stejný text v Braillově písmu. Předpokládá se, že tabulka bude v modrobílém provedení - modrá RAL 5013, předpokládaná výška 100mm, délka podle textu, výška prismatického písma se předpokládá 25mm - font Myriad pro light semiCond. Vzhledem k tomu, že uvedené údaje se mohou ještě do schválení směrnice a vytvoření grafického manuálu změnit či upřesnit, bude nutno před zahájením stavby toto konkrétní provedení konzultovat s O13 (zhotovitel se musí před zadáním štítků do výroby v této věci obrátit na O13).

- **Hlasové majáčky**

Hlasové majáčky budou osazeny na vstupech do podchodů a na začátku prvního a druhého nástupiště. Ve výčtu prvků orientačního systému se jedná o prvek označený jako HM.

Fráze akustických majáčků:

- M1** ZF – nástupiště jedna, sektor BĚ, podchod, stanice Veselí nad Moravou
(brlm) RF – vlevo nástupiště dva a tři, vpravo na konci podchodu výstup před výpravní budovou
- M2** ZF – nástupiště jedna, sektor CĚ, podchod, stanice Veselí nad Moravou
(brlm) RF – pravo nástupiště dva a tři, vlevo na konci podchodu výstup před výpravní budovou
- M3** ZF – nástupiště jedna, sektor DĚ, stanice Veselí nad Moravou
(íá) RF – nezřizuje se
- M4** ZF – nástupiště dva, sektor Á, stanice Veselí nad Moravou
(íá) RF – nezřizuje se
- M5** ZF – nástupiště dva, sektor BĚ, podchod, stanice Veselí nad Moravou
(brlm) RF – vlevo nástupiště tři, vpravo nástupiště jedna a na konci podchodu výstup před výpravní budovou
- M6** ZF – nástupiště dva, sektor CĚ, podchod, stanice Veselí nad Moravou
(brlm) RF – vpravo nástupiště tři, vlevo nástupiště jedna a na konci podchodu výstup před výpravní budovou
- M7** ZF – nástupiště dva, sektor DĚ, stanice Veselí nad Moravou
(íá) RF – nezřizuje se
- M8** ZF – nástupiště tři, sektor BĚ, podchod, stanice Veselí nad Moravou
(brlm) RF – vpravo nástupiště dva, jedna a na konci podchodu výstup před výpravní budovou
- M9** ZF – nástupiště tři, sektor CĚ, podchod, stanice Veselí nad Moravou
(brlm) RF – vlevo nástupiště dva, jedna a na konci podchodu výstup před výpravní budovou

- **Sektory na nástupišti**

Značení sektorů bude provedeno na základě novely vyhlášky č.177/1995 Sb. Dle §16 Na nástupišti o délce 100m a více a zároveň s výškou nástupní hrany 550 a 380 mm nad spojnici temen kolejnic musí být vyznačeny sektory. Návrh sektorů byl zpracován na základě výtahu z pravidel pro umístění a realizaci sektorů připravovaného předpisu k orientačnímu systému. Vzhledem k faktu, že do realizace stavby může dojít k úpravám pravidel pro sektory, musí být konečný vzhled sektorů upřesněn se SŽDC O13 před zahájením stavby, případně výroby těchto prvků orientačního systému.

V rámci stanice budou označeny sektory A až E. Vzdálenost mezi jednotlivými sektory je cca 50,0m s přihlédnutím k využití stávajících prvků k osazení. Tabulky s označením sektorů budou zavěšeny vždy kolmo na osu koleje na rozhraní mezi jednotlivými sektory. Tabulky budou oboustranné – z jedné strany bude písmeno sektoru, který v místě končí, z druhé strany bude písmeno sektoru, který v místě začíná. Velikost tabulek pro označení sektorů je 300x300mm. Tabulky se umísťují přednostně na stávající konstrukce (stožár osvětlení, rozhlasu, pod zastřešení) a v případech kdy není možné využít stávající konstrukce, bude tabulka osazena na samostatnou konstrukci. Rozmístění tabulek sektorů je patrné z přílohy č.14 Schéma rozmístění prvků orientačního systému, kde jsou jednotlivé písmena sektorů vyznačena a to vždy první písmeno z levé strany a pravé písmeno z pravé strany.

- **Materiál a provedení**

Tabule budou zhotoveny z hliníkového plechu s nápisem na fólii. Sloupky budou zhotoveny z ocelových profilů (70/70/5 Jäckl). Sloupky jsou osazeny do ocelových patek (90/90/8 Jäckl), které jsou kotveny k betonovému základu. Pro umístění tabulí budou sloupky spojeny ocelovými čtvercovými uzavřenými profily (jäckel) TR4HR 40x40x3. Ty se připevní na sloupky pomocí šroubových spojů nebo svarů tak, aby je spodní a horní okraj tabulí přesahoval o 10cm. Délka profilů je závislá na délce tabulí – bude o 20cm kratší. Tabule budou k uzavřeným profilům jáckel uchyceny po 250mm samořeznými šrouby. Spojovací materiál musí být v pozinkovaném provedení. Tabule budou provedeny z pozinkovaného plechu. Samostatně stojící prvky jsou osazovány do základů z betonu C 20/25. Rozměry základů pro jednotlivé prvky jsou popsány v soupisu orientačního systému. Při osazování patek je nutno ověřit průběh inženýrských sítí a to jak stávajících, tak nových dle skutečného provedení. Na tabulích bude použita nereflexní fólie s trvanlivostí 10 let.

Všechny prvky orientačního systému jsou situovány na drážním pozemku. Nápis a piktogramy se provádí v barvě bílé č. 9010 (RAL) na modrém podkladě č. 5010 (RAL). Písmo „ARIAL Bold“. Zhotovitelem bude vypracována výrobní dokumentace s řešením upevnění tabulí na konstrukce a budou před samotnou výrobou schváleny budoucím správcem, kterému bude předána kopie výrobní dokumentace.

- **Různé**

Při zpracování projektu bylo umístění tabulí a piktogramů koordinováno s ostatními SO a PS stavby, pokud by při skutečném provedení stavby došlo u těchto ke změnám, je třeba tomu přizpůsobit i osazení prvků orientačního systému.

Tabule s názvem zastávky umístěvané 100m před začátky nástupišť (dle §21 vyhlášky č.177/1995 Sb.) jsou součástí tohoto stavebního objektu.

Provedení tabulí musí odpovídat TNŽ 73 6390 Nápis názvů stanice a zastávek (s výjimkou fontu písma, kde bude použit font „ARIAL Bold“).

- **Stavební postupy orientačního systému**

Prvky orientačního systému budou osazovány na novém nástupišti. Zřízení základů samostatně stojících prvků orientačního systému by mělo být koordinováno s výstavbou a zásypem nového nástupiště tak, aby byl eliminován následný zásah do již zřízené konstrukce nástupišť. Osazení tabulí respektuje sklápěcí stožáry osvětlení tak, aby nedocházelo ke kolizi při sklopení jednotlivých stožárů.

6.11 Osvětlení nástupiště a přístupové komunikace

Nástupiště bude osvětleno novými osvětlovacími stožáry umístěnými v ose ostrovních nástupišť. Osvětlení je součástí samostatného stavebního objektu. Pro osvětlení jsou použity sklopné stožáry a při jejich umisťování bylo přihlédnuto k této skutečnosti ve vztahu k orientačnímu systému a ostatním stavebním objektům a provozním souborům. Stávající prvky osvětlení budou v rámci objektu venkovního osvětlení zrušeny.

6.12 Vedení kabelových tras

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

7. Stavební postupy

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

8. Bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat zákon č. **309/2006 Sb.**, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády **591** ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.

Dále je nutné dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat základní předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1, platný od 1. října 2013.

Staveniště a zařízení stavby bude jasně vyznačeno, ohrazeno a zabezpečeno proti vstupu nepovolaných fyzických osob.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení inženýrských sítí. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací.

Všichni pracovníci musí být zdravotně a odborně způsobilí pro výkon příslušné pracovní činnosti a musí být řádně proškoleni v oblasti BOZP. Všichni pracovníci jsou povinni používat při práci předepsané OOPP.

Povinnosti zhotovitelů ve vztahu k omezení bezpečnostních rizik jsou popsány v plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi část dokumentace F.4. Všichni pracovníci jsou povinni se s plánem seznámit.

9. Související PS a SO

PS 01-29-01 Žst. Veselí nad Moravou, výtahy

SO 01-17-01 Žst. Veselí nad Moravou, železniční svršek

SO 01-16-02 Žst. Veselí nad Moravou, nástupiště

SO 01-16-01 Žst. Veselí nad Moravou, železniční spodek
SO 90-17-01 Žst. Veselí nad Moravou, výstroj trati
SO 01-19-01 Žst. Veselí nad Moravou, podchod v km 87,817
SO 01-27-01 Žst. Veselí nad Moravou, vodovod
SO 01-27-02 Žst. Veselí nad Moravou, kanalizace
SO 01-18-01 Žst. Veselí nad Moravou, zpevněné plochy
SO 01-15-03 Žst. Veselí nad Moravou, zastřešení nástupišť
SO 01-06-02 Žst. Veselí nad Moravou, rekonstrukce venkovního osvětlení
SO 01-06-03 Žst. Veselí nad Moravou, osvětlení podchodu a nástupišť

10. Související předpisy a normy

Technické řešení tohoto stavebního objektu je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy. Jedná se zejména o následující:

Zákony a vyhlášky:

(všechny zákony ve znění pozdějších předpisů)

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, změna provedená zákonem 377/2009 Sb. (obsahuje část Provozní a technickou propojenost Evropského železničního systému- tratě, které jsou součástí evropského železničního systému musí ve smyslu § 49b splňovat TSI)
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (znění účinné od 21.10.2015)
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (znění účinné od 1.2.2015)
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných tech. požadavcích zabezpečení bezbariérového používání staveb
- Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 86/2001 Sb., o ochraně ovzduší
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Směrnice:

- **Směrnice GŘ SŽDC, s.o. č. 11/2006** „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění (vč. změny č. 1 z 05/2010 a změny č. 1 přílohy č.1 z 04/2012),
- **Směrnice GŘ SŽDC, s.o., č. 16/2005** „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“

- **Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 20/2004** „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ ve znění pozdějších změn,
- **Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 28/2005** „Koncepce používání jednotl. tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejiích žel. drah ve vlastnictví ČR,
- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 30/2008** „Zásady rekonstrukce celostátních drah nezařazených do evropského železničního systému“,
- **Směrnice SŽDC s.o. č.34** – Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu, , v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č.35** – Směrnice, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na žel. dopravní cestě ve vlastnictví státu, , v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č. 42-** Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění vč. dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č. 77** – Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustavy UIC 60 a S49 2. Generace, v platném znění vč. příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č. 96** – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC č. 100** pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy platným od 17.9.2013.
- **Prováděcí opatření** k předávání digitální dokumentace investiční výstavby č.j. 6154/04-OI ze dne 1.11.2004, v aktuálním znění, vč. všech dodatků,
- **Metodický pokyn** odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb.
- **Pokyn generálního ředitele č. 9/2013** - Pracoviště pro dálkové řízení (od 15.10.2013)
- **Pokyn generálního ředitele č. 16/2013** - Zásady posuzování možnosti optimalizace traťové rychlosti (od 9.9.2013).

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Předpisy SŽDC:

Označení	Název
SŽDC D 1	Dopravní a návěštní předpis (vč. změny č.1 a 2, úč. od 14.12.2014)
SŽDC D 7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M 20	Předpis pro zeměměřictví (úč. od 1.7.2015)
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích SŽDC)
SŽDC S 3	Železniční svršek (změna č. 1 10/2011, Změna č. 2 10/2014)
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku ve znění změny č.1 a 2 od 1.1.2010
SŽDC S 3/2	Bezstyková kolej
SŽDC S4	Železniční spodek (Změna č. 1 09/2014)
SŽDC S5	Správa mostních objektů
SŽDC (ČD) S 5/4	Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC S9	Pevná jízdní dráha

Označení	Název
SŽDC Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Zam 1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, změna od 1.9.2014
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany SŽDC, s.o.
SŽDC (ČSD) T7	Radiový provoz
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu (účinnost od 1.3.2014)
SŽDC E8	Předpis pro provoz energetických zařízení napájení zabezpečovacího zařízení

Služební rukověti SŽDC:

SŽDC (ČD) SR 5(S)	Určování zatížitelnosti železničních mostů
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC SR 70	Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
SŽDC (ČSD) SR101 (S)	Služební rukověť. Seznam soupisů materiálu pro železniční svršek.
SŽDC (ČD) SR 103/1 (S)	Služební rukověť. Seznam vzorových listů železničního svršku.
SŽDC SR 103/3 (S)	Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej.
SŽDC (ČSD) SR 103/6 (S)	Služební rukověť. Výkresy materiálu železničního svršku. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Služební rukověť. Pasportní evidence železničního svršku, změna č.1 od 1.12.2014.
SŽDC (ČSD) SR 105/1 (S)	Služební rukověť. Používání plastbetonu v traťovém hospodářství.
SŽDC (ČD) SR 112 (T)	Staniční zabezpečovací zařízení

Technické kvalitativní podmínky (TKP) staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, účinnost od 1.7.2008 včetně změn.

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

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

Technické normy:

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

ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6320	Průjezdové průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN EN 13674-1 ČSN prEN 13674-2	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 1: Vignolovy železniční kolejnice 46 kg/m a těžší Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 2: Kolejnice pro výhybky a kolejové křižovatky používané ve spojení se širokopátními symetrickými železničními kolejnicemi 46 kg/m a více
ČSN EN 13481-1 až 5	Železniční aplikace - Kolej – Technické požadavky na upevňovací systémy
ČSN prEN 13848-1	Železniční aplikace - Kolej - Geometrická kvalita koleje - Část 1: Popis geometrie koleje
ENV 13803-1	Železniční aplikace - Kolej – Návrhové parametry pro polohu koleje-Standardní kolej-Část 1: Průběžná traťová kolej
ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411)	Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
TNŽ 01 3412	Značky a zkratky v jednotných železničních mapách
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6311	Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
TNŽ 73 6334	Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
TNŽ 73 6390	Nápisy názvů železničních stanic a zastávek
TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
prEN 13803-1	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 1: Plain line
prEN 13803-2	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 2: Switches and crossings and comparable alignment design situations with abrupt changes of curvature

Interoperabilita:

Interoperabilita je základním předpokladem fungování integrovaného evropského železničního systému. Interoperabilitou se rozumí schopnost železničního systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro jednotlivé tratě.

Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) platí pro železniční systém v Evropské unii, tzn. od 1.1.2015 pro všechny celostátní dráhy, zatímco dříve platily jen pro transevropský železniční systém. TSI jsou přímo platné legislativní dokumenty, které jsou závazné pro všechny členské státy Společenství.

Posuzování na interoperabilitu bude podléhat dle čl. 6.2.4.1 návrh průjezdného průřezu, protože za charakteristický průřez lze považovat i místo úrovnového křížení (kap. 16 ČSN EN 15273-3:2013 Železniční aplikace - Průjezdové průřezy tratí a obrysy vozidel - Část 3: Průjezdové průřezy tratí). Současně je v ČSN EN 15273-3:2013 uvedeno v kapitole 16, kde se pojednává o zvláštních konstrukcích železničního svršku, že šířka žlábků úrovnového křížení „musí být určena tak, aby byl možný průjezd silničních vozidel, chodců a hlavně cyklistů. Jmenovitá hodnota musí být vyhovující a je závislá na platných národních předpisech. Šířka žlábků musí zajišťovat vedení kola tak,

jak je stanoveno v EN 13232-3. Hodnota 58 mm + (l–1435 mm) určuje nejvíce mezní polohu kola. ...“.

Posuzování projektů s Technickými specifikacemi interoperability (TSI) se řídí zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách. Zpracovává mj. směrnici 2008/57/ES. Evropský železniční systém v ČR je dráhou celostátní. Stavba dráhy celostátní musí mít ověření subsystémů notifikovanou/oznámenou osobou. Posouzení na interoperabilitu se standardně provádí ve fázi dokončeného stupně projektu stavby.

V projektu stavby, na základě jejího charakteru a obsahu, bude navrženým řešením dotčena strukturální oblast konvenčního železničního systému a to v těchto subsystémech:

- **Infrastruktura (INS)**
- **Energie (ENE)**
- **Řízení a zabezpečení (CCT)**

Pozn.: Směrnicí komise 2011/18/EU, kterou se mění 2008/57/ES, byl rozdělen subsystém řízení a zabezpečení CCS na traťové a palubní vybavení:

CCT (track side) – traťové

CCS (on board) – vozidla

Přehled legislativy pro interoperabilitu, vztahující se k projektu výše uvedené stavby:

- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému **infrastruktura** železničního systému v Evropské unii.
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a **osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**.
- Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii, oprava nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014.
- 2012/88/EU-TSI pro interoperabilitu subsystému **řízení a zabezpečení** transevropského konvenčního železničního systému, opravené rozhodnutím komise (EU) 2015/14, změna názvu na „rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů řízení a zabezpečení-znamená, že se směrnice vztahuje nejen na síť transevropského železničního systému, ale i na ostatní síť celého železničního systému.
- Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii. Rozhodnutí Komise 2012/88/EU se zrušuje.
- 2008/57/ES Směrnice o interoperabilitě žel. systému ve Společenství v platném znění

- Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) 2016/797 ze dne 11.května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, vstupuje v platnost 15.června 2016 (směrnice 2008/57/ES ve znění směrnic uvedených v části A přílohy V se zrušuje s účinkem ode dne 16. června 2020)
- Vyhláška MD 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému v platném znění
- Nařízení vlády 133/2005 o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského žel. systému v platném znění (účinnost od 22. března 2016).
- 2010/713/EU Rozhodnutí komise z 9.11.2010 o modulech pro postupy posuzování shody
- 2014/880/EU Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/880/EU ze dne 26. listopadu 2014 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2011/633/EU.
- Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
- Sdělení MD z 25.2.2004 (Sbírka zákonů č. 111) o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Směrnice EP a rady jsou volně dostupné na webových stránkách MD na adrese:

http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/Interoperabilita/

V době zpracování projektu byla poslední aktualizace směrnic **provedena 20.6.2016.**

Základní parametry pro návrh trasy trati jsou uvedeny v Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii.

11. Vlivy realizace na životní prostředí

Všechny materiály použité při výstavbě nástupiště musí splňovat ustanovení zákona 114/1992 Sb., ve znění zákona 347/1992 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. Jejich nezávadnost musí být prokázána.

Materiály použité ke stavbě nástupiště lze z hlediska životního prostředí považovat za nezávadné.

V souvislosti s výstavbou nebudou káceny vzrostlé stromy a mýceny porosty. Případné jednotlivé nezbytné kácecí práce jsou dále podrobně popsány v souhrnné části dokumentace.

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

12. Závěrečná ustanovení

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

možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Pokud, ve výjimečných případech, dojde ke změně technického řešení, vyžaduje se souhlas investora.

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

Navržené řešení všech splňuje požadavky zadávacích podmínek, příp. požadavky vzešlé z výrobních porad.

V Olomouci, prosinec 2016

Lubomír Kadala
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
tel.: +420 585 570 448
mob.: +420 734 391 477
e-mail: kadala@moravia.cz

Záznam z pracovní porady koleje + dopravní technologie a POV k projektu stavby „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“,

která se uskutečnila dne 5.9.2016, v sídle střediska 233 společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Mezírka 1, 602 00 Brno – v poradní místnosti ve 4. patře.

SO 01-16-02 Žst. Veselí nad Moravou, nástupiště

1) Výška nástupní hrany na nástupištích bude zvýšena ze současných cca 380 mm na 550 mm. Na zvýšenou úroveň nástupišť budou navázána i výstupní schodiště na ostrovních nástupištích (4 x) a na vnějším nástupišti (zpevněných plochách; 2 x).

S ohledem na předpisy platné pro výstupní schodiště a příčný sklon nástupišť, bude nutné provést „výběhy“ soklů schodišť se zábradlím do nástupišť pro vyrovnání výškových rozdílů výstupů schodišť a navazujících nástupišť. U stávajících výstupních schodišť z podchodu na nástupiště je dodržen max. sklon 28 st., výška stupně nepřesahuje 160 mm. Zvýšení výšky nástupišť si vyžádá doplnění schodišť o 1 stupeň a provedení navazujících "výběhů".

2) Stávající ocelová zábradlí schodišť (na 1., 2. a 3. nástupišti) budou demontována a budou provedena nová prodloužená ocelová zábradlí schodišť (kryjící i výběhy), na nových železobetonových soklech, lemujících výstupy z podchodu. Nová ocelová zábradlí již budou mít i další požadovaná madla. Budou opatřena kombinovaným protikorozním systémem.

3) Vlastní stávající žulové schody budou přebroušeny a stěny výstupů z podchodů budou obloženy (po odstranění původních obkladů a sanaci podkladu) novými slinutými obklady, lepenými na sanované povrchy stěn pružnými tmely do venkovního prostředí.

4) Komunikace pro přístup cestujících z odbavovací haly na ostrovní nástupiště je křížena s kolejemi mimoúrovňově a vede stávajícím podchodem. Přístupnost na nástupiště z podchodu je jednak bezbariérová, prostřednictvím stávajících výtahů, jednak stávajícími schodišti.

5) Souběžně s čely nástupišť, od 1. nástupiště u VB až po 3. nástupiště, je veden nový služební přechod. Je tvořený zámkovou dlažbou, přes koleje je převeden celopryžovými panely, uloženými na betonových pražcích.

6) Stávající nástupiště jsou lemovány nástupištními zídkami, pravděpodobně z kamenného zdiva. Nástupištní (nástupní) hrana je tvořena kamenným obrubníkem. Nástupiště budou rozebrána, včetně stávajících služebních přístupů na nástupiště, tj. dvou úrovněvých přechodů z betonových panelů.

7) Ve stavbě bude vybudováno jedno vnější mimoúrovňové nástupiště u V.B. (1. nástupiště) dl. 225 m. Dále dvě ostrovní nástupiště, 2. nástupiště dl. 240 m a 3. nástupiště dl. 170 m.

8) Konstrukce nástupiště bude tvořena z nástupištních bloků H130, uložených na podkladní vrstvu z betonu C 16/20 tl. 150 mm. V místě odvodnění pláň, by měla být pod podkladní beton nástupištních bloků provedena šterková vrstva v tl. cca 50 - 100 mm. Vzhledem k tomu, že půdní profil je málo propustný a odvodňovací drenáže v kolejišti jsou poměrně vysoko, bude nutné provést drenážně otevřený (diskrétně vložené drenážní trubky) podkladní beton pod nástupištními bloky.

9) V místě podchodu budou nástupištní stěny vytvořeny zkrácenými nástupištními bloky H130, kotvenými ke konstrukci podchodu. V místě suterénních prostor u 1. nástupiště budou nástupištní stěny vytvořeny dobetonávkami, kotvenými ke stěně suterénu.

10) Horní plocha nástupiště bude tvořena nástupištní dlažební deskou s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu (VLsVP), která je zvláštní formou umělé vodící linie a odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Zbytek plochy nástupiště je tvořen betonovou zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Zámková dlažba, resp. nástupištní deska, bude uložena do vrstvy šterkodrti frakce 4/8 mm tloušťky 50 mm, resp. 30 mm. Pod tuto šterkovou vrstvu bude provedena betonová deska tl. 120 mm z prostého betonu, drenážně propustná (diskrétně vložené drenážní trubky), na vrstvě šterkodrti fr. 16/32 mm tl. 100 mm, oddělené geotextilií.

- 11) Osvětlení je součástí samostatného stavebního objektu.
- 12) V rámci mobiliáře budou na každém nástupišti umístěny 4 jednostranné lavičky pro čekající cestující pod zastřešením a 3 boxy na posypový materiál. Na nástupišťích jsou v současnosti instalovány sestavy odpadkových košů na tříděný odpad; na 1. nástupišti 3 sestavy, na 2. a 3. nástupišti po dvou sestavách. V sestavách jsou koše na sklo, plasty, kovy a směsný odpad. Do této stavby budou zahrnuty pouze náklady na demontáž a zpětnou montáž těchto nádob (sestav odpadkových košů).
- 13) Tabule orientačního systému budou zřízeny jako oboustranné nebo jednostranné, osvětlené, z hliníkového plechu, s nápisem na nereflexní fólii, s trvanlivostí 10 let, buď na sloupcích nebo na konstrukci osvětlení, či zastřešení.
- 14) Nástupiště jsou rozděleny na sektory A, B, C, D. Tabulky pro označení sektorů budou oboustranné, nereflexní, 300x300 mm, upevněné na sloupky osvětlení a konstrukce zastřešení (18 ks).
- 15) Nástupiště budou doplněna tabulemi a piktogramy orientačního systému.
- 16) Nástupiště, společně se zastřešením, budou odvodněna do nových kanalizačních potrubí.
- 17) Nástupiště budou vybavena digitálními hlasovými majáčky, včetně napojení NN.
- 18) Postup výstavby nástupišť bude v souladu s navrženými pracovními postupy tak, aby po dobu stavby byl vždy zajištěn přístup na jednotlivá nástupiště.

Příspěvek na závěrečnou poradu k projektu stavby „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“,

SO 01-16-02 Žst. Veselí nad Moravou, nástupiště

- 1) Výška nástupní hrany na nástupištích bude zvýšena ze současných cca 380 mm na 550 mm. Na zvýšenou úroveň nástupišť budou navázána i výstupní schodiště na ostrovních nástupištích (4 x) a na vnějším nástupišti (zpevněných plochách; 2 x).
- 2) Stávající ocelová zábradlí schodišť (na 1., 2. a 3. nástupišti) budou demontována a budou provedena nová prodloužená ocelová zábradlí schodišť (kryjící i výběhy), na nových železobetonových soklech, lemujících výstupy z podchodu. Budou opatřena kombinovaným protikorozním systémem.
- 3) Vlastní stávající žulové schody budou přebroušeny a stěny výstupů z podchodů budou obloženy (po odstranění původních obkladů a sanaci podkladu) novými slinutými obklady, lepenými na sanované povrchy stěn pružnými tmely do venkovního prostředí.
- 4) Souběžně s čely nástupišť, od 1. nástupiště u VB až po 3. nástupiště, je veden nový služební přechod. Je tvořený zámkovou dlažbou, přes koleje je převeden celopryžovými panely, uloženými na betonových pražcích.
- 5) Ve stavbě bude vybudováno jedno vnější mimoúrovňové nástupiště u V.B. (1. nástupiště) dl. 225 m. Dále dvě ostrovní nástupiště, 2. nástupiště dl. 240 m a 3. nástupiště dl. 170 m.
- 6) Konstrukce nástupiště bude tvořena z nástupištních bloků H130, uložených na podkladní vrstvu z betonu C 16/20 tl. 150 mm. V místě odvodnění pláň, by měla být pod podkladní beton nástupištních bloků provedena šterková vrstva v tl. cca 50 - 100 mm. Vzhledem k tomu, že půdní profil je málo propustný a odvodňovací drenáže v kolejišti jsou poměrně vysoko, bude nutné provést drenážně otevřený (diskrétně vložené drenážní trubky) podkladní beton pod nástupištními bloky.
- 7) Horní plocha nástupiště bude tvořena nástupištní dlažební deskou s integrovanou vodicí linií s funkcí varovného pásu (VLsVP), která je zvláštní formou umělé vodicí linie a odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Zbytek plochy nástupiště je tvořen betonovou zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Zámková dlažba, resp. nástupištní deska, bude uložena do vrstvy šterkodrti frakce 4/8 mm tloušťky 50 mm, resp. 30 mm. Pod tuto šterkovou vrstvu bude provedena betonová deska tl. 120 mm z prostého betonu, drenážně propustná (diskrétně vložené drenážní trubky), na vrstvě šterkodrti fr. 16/32 mm tl. 100 mm, oddělené geotextilií.
- 8) Osvětlení je součástí samostatného stavebního objektu.
- 9) V rámci mobiliáře budou na každém nástupišti umístěny 4 jednostranné lavičky pro čekající cestující pod zastřešením a 3 boxy na posypový materiál. Na nástupištích jsou v současnosti instalovány sestavy odpadkových košů na tříděný odpad; na 1. nástupišti 3 sestavy, na 2. a 3. nástupišti po dvou sestavách. V sestavách jsou koše na sklo, plasty, kovy a směsný odpad. Do této stavby budou zahrnuty pouze náklady na demontáž a zpětnou montáž těchto nádob (sestav odpadkových košů).
- 10) Tabule orientačního systému budou zřízeny jako oboustranné nebo jednostranné, osvětlené, z hliníkového plechu, s nápisem na nereflexní fólii, s trvanlivostí 10 let.
- 11) Nástupiště jsou rozděleny na sektory A, B, C, D. Tabulky pro označení sektorů budou oboustranné, nereflexní, 300x300 mm, upevněné na sloupky osvětlení a konstrukci zastřešení (18 ks).
- 12) Nástupiště budou doplněna tabulemi a piktogramy orientačního systému.
- 13) Nástupiště, společně se zastřešením, budou odvodněna do nových kanalizačních potrubí.
- 14) Nástupiště budou vybavena digitálními hlasovými majáčky, včetně napojení NN.
- 15) Postup výstavby nástupišť bude v souladu s navrženými pracovními postupy tak, aby po dobu stavby byl vždy zajištěn přístup na jednotlivá nástupiště.