




Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby: <div> <div>Podpis:</div> <div>Datum:</div> </div>	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	18.03.2025	Odevzdání dokumentace k připomínkovému řízení	Radek Kverek, DiS

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

Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod T: +420 569 400 512 E: prijmeni@dmchb.cz	
Zhotovitel části/objektu: Adresa: Kontakt:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod T: +420 569 400 512 E: prijmeni@dmchb.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Radek Kverek DiS	Specialista:	Radek Kverek DiS
--------------------------	-------------------------	--------------	-------------------------

Název stavby/akce:	Prodloužení nástupiště č. 1 v ŽST Šatov a zastávce Znojmo - Nový Šaldorf	Označení investora: - Zakázka: 24047								
Název části:	KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK A NÁSTUPIŠTĚ	Označení části: D								
Název objektu/dílčí části:	SO 111-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Železniční svršek SO 121-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Nástupiště	Objekt/Skupina objektů: <table> <tr> <th>řada</th> <th>úsek</th> <th>řazení</th> <th>podobjekt</th> </tr> <tr> <td>SK122</td> <td>11</td> <td>1</td> <td>-</td> </tr> </table>	řada	úsek	řazení	podobjekt	SK122	11	1	-
řada	úsek	řazení	podobjekt							
SK122	11	1	-							
Název přílohy: Název dílčí části přílohy:	Technická zpráva 	Dílčí část: D.2 Typ: 1 Číslo přílohy: 01								
Odpovědný projektant: Radek Kverek DiS Kraj: Jihomoravský	Zpracovatel přílohy: Radek Kverek DiS Katastrální území: Šatov [762075], Nový Šaldorf [707988]	Měřítko: Formáty: XxA4 TUDU: 1201 B1, 1204 04								
Stupeň dokumentace: DPS + PDPS		Smluvní datum zpracování: 18.06.2025								

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Typ:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 3 0 0 4 2 1	-	D P S X - D X X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- X	- X X X X	- P 0 1

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	6
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	9
4	SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH OBJEKTŮ.....	10
5	POPIS SOUČASNÉHO STAVU.....	10
6	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	11
7	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
8	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 03 NÁSTUPIŠTĚ.....	16
9	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 04 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
10	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 08 NÁSTUPIŠTNÍ PŘÍSTŘEŠEK	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
11	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 09 ORIENTAČNÍ SYSTÉM	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
12	SEZNAM VYTYČOVANÝCH BODŮ.....	24
13	SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ	24
14	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	27
15	POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVEB	27
16	ZÁVĚR	27

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Prodloužení nástupiště č. 1 v ŽST Šatov a zastávce Znojmo – Nový Šaldorf
Místo stavby:	Trať TU 1201 Retz (ÖBB) (část) – Kolín (mimo), mezistaniční úsek žst. Šatov – žst. Znojmo
Místo:	ŽST Šatov, zastávka Znojmo – Nový Šaldorf
Kategorie dráhy:	Celostátní dráha Trať č. 248 dle KJŘ, trať č. 644 dle prohl. o dr., trať č. 322A dle NJŘ Celostátní dráha provozovaná SŽ
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo
Katastrální území:	Šatov a Nový Šaldorf
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce. Jedná se o změnu dokončené stavby, přičemž jde o trvalou stavbu (obojí ve smyslu zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon. Z hlediska účelu užívání se jedná o stavbu dopravní infrastruktury.

Charakter dle zákona o drahách: stavba dráhy

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní dráha
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	644
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	322A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	248
Číslo traťového a definičního úseku	1201 B1, 1204 04
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	90 km/h
Trakční soustava	15 kV 16,7 Hz
Počet traťových kolejí	1

Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem:	Šatov, Nový Šaldorf
Správní obvod obce s rozšířenou působností:	Znojmo
Stavební úřad:	Znojmo

POZEMKY STAVBY:

Číslo pozemku	Katastrální území	Vlastník pozemku
974	Nový Šaldorf	Správa železnic, s.o.,
1162/9	Šatov	České dráhy, a.s., Praha

POZEMKY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ:

Číslo pozemku	Katastrální území	Vlastník pozemku
1079	Nový Šaldorf	Státní pozemkový úřad, Praha
1162/10	Šatov	České dráhy, a.s., Praha

Předmět dokumentace:	Předmětem dokumentace je prodloužení nástupiště č.1 v žst. Šatov a zastávce Znojmo – Nový Šaldorf na požadovanou délku min. 220 m, včetně doplnění kamerového systému, rozhlasu a osvětlení. Bude provedena úprava GPK koleje.
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro povolení stavby (DPS) Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Termín realizace stavby:	2026
Termín odevzdání DPS+ PDPS:	06/2025

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor / Objednatel:	SPRÁVA ŽELEZNIC, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00 IČ: 70994234, CZ 70994234 Zastoupená: Stavební správou východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Nadřízený orgán:	MINISTERSTVO DOPRAVY
Oblastní ředitelství:	Brno
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Jakub Maršalík

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod IČ: 25284525 DIČ:CZ25284525
Hlavní projektant (HIP):	Radek Kverek DiS. Reg. č. ČKAIT: 1400337, obor – dopravní stavby – kolejová doprava
Vypracoval:	Radek Kverek, DiS.
Odpovědný projektant:	Radek Kverek DiS. Reg. č. ČKAIT: 1400337, obor – dopravní stavby – kolejová doprava

Část dokumentace:

- D.2.1 Inženýrské objekty**
 - D.2.1.1 Železniční svršek a spodek**
 - D.2.1.2 Nástupiště**

Stavební objekt:

- | | |
|---------------------|---|
| SO 111-11-01 | žst. Šatov, Železniční svršek |
| SO 111-12-01 | zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Železniční svršek |
| SO 121-11-01 | žst. Šatov, Nástupiště |
| SO 121-12-01 | zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Nástupiště |
| SO 122-11-01 | žst. Šatov, Orientační systém pro cestující |
| SO 122-12-01 | zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Orientační systém pro cestující |

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Umístění stavby

Stavba se nachází v ŽST Šatov, zastávka Znojmo – Nový Šaldorf na trati TU 1201 Retz (ÖBB) (část) – Kolín (mimo), mezistaniční úsek žst. Šatov – žst. Znojmo na jednokolejné elektrifikované trati č. 248 dle KJŘ, podle prohlášení o dráze se jedná o trať č. 644. Dle kategorie se jedná o dráhu celostátní provozovanou SŽ.

2.2 Stručný popis části dokumentace

SO 111-11-01 žst. Šatov, Železniční svršek

Popis stávajícího stavu:

ŽST Šatov - stávající svršek koleje č. 1 v ŽST Šatov je tvořen mj. kolejnicemi tvaru S49 a pražci B91S s rozdělením „u“, obojí z roku 2006. Kolej je bezстыková, je v přímé a klesá hodnotou 3,3 ‰. Traťová rychlost v koleji č. 1 je V100/V130 = 80/85 km/h. Okolní terén je rovinný. Podzemní odvodnění by se v prostoru prodlouženého nástupiště nemělo nacházet.

Navržený stav:

Bude provedena úprava GPK stávající přilehlé koleje k nástupišti. V rámci návrhu GPK je respektován projekt SŽG. Bude doplněno kamenivo pro kolejové lože fr. 31,5/63mm. Všechny parametry koleje zůstanou zachovány. Do železničního spodku se nezasahuje.

SO 111-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Železniční svršek

Popis stávajícího stavu:

Zast. Znojmo-Nový Šaldorf - Stávající svršek traťové koleje podél zastávky Znojmo-Nový Šaldorf je tvořen mj. kolejnicemi tvaru S49 a pražci B91S s rozdělením „u“, obojí z roku 2009. Kolej je bezстыková, je v oblouku o poloměru 798 m s převýšením 60 mm a klesá hodnotou 9,5 ‰. Traťová rychlost v přilehlé koleji je V100/V130 = 90/90 km/h. Trať je v zářezu. Podzemní odvodnění by se v prostoru prodlouženého nástupiště nemělo nacházet.

SO 121-11-01 žst. Šatov, Nástupiště

Popis stávajícího stavu:

ZST Šatov – ve stanici se nachází jedno vnější a jedno poloostrovní nástupiště s celkem dvěma nástupními hranami. Prodloužované nástupiště u koleje č. 1 je vnější, vlevo trati, konstrukce SUDOP s deskami K230 a dlažbou. Nástupní hrana má délku 170 m, od km 88,966 – do km 89,136. Vzdálenost hrany od osy koleje je 1670 mm, výška hrany nad spojnici temen kolejnic je 550 mm. Čelo nástupiště je ukončeno služebními schůdky.

Navržený stav:

ŽST Šatov – bude navrženo prodloužení nástupiště č. 1 u koleje 1 o 52 m směrem ke státní hranici, celková délka nástupiště č.1 bude navýšena na 222 m, na začátku nástupiště bude

zřízena železobetonová zídka se zábradlím bez služebních schůdků. Nástupiště bude typu SUDOP s konzolovými deskami, které užitě dodá OŘ Brno.

Stávající výška hrany nad TK hrana bude dodržena jako v navazující stávající části nástupiště tj. bude 550 mm nad temenem kolejnice a bude vzdálena 1680 mm od osy přilehlé koleje, která se nachází v oblouku. Příčný sklon nástupiště bude 2 % směrem od přilehlé koleje, plocha nástupiště bude odvodněna na zatravněný svah s přirozeným zasakováním. Šířka nástupiště bude 3,0 m a jeho plocha za deskami bude z betonové dlažby stejného typu jako stávající část v tl.80mm a nástupiště bude zakončeno (ohraničeno) chodníkovým obrubníkem.

Přístup na nástupiště bude stávající a nemění se a je řešen jako bezbariérový po přístupových chodnících z betonové dlažby.

SO 121-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Nástupiště

Popis stávajícího stavu:

Zast. Znojmo-Nový Šaldorf - nástupiště v zastávce Znojmo-Nový Šaldorf je vnější, vpravo trati, konstrukce SUDOP s deskami K230 a dlažbou. Nástupní hrana má délku 160 m (podle staničení v ose koleje, od km 95,548 – do km 95,708) a 161m (ve skutečné rozvinuté délce nástupiště po započtení sklonu koleje). Vzdálenost hrany od osy koleje je 1680 mm, výška hrany nad spojnici temen kolejnic je 550 mm. Čelo nástupiště je ukončeno služebními schůdky.

Navržený stav.

Zast. Znojmo-Nový Šaldorf – bude navrženo prodloužení nástupiště o 59 m směrem k ŽST Šatov, celková délka nástupiště bude navýšena na 219 m (podle staničení v ose koleje) a 220m (ve skutečné rozvinuté délce nástupiště po započtení sklonu koleje), na začátku nástupiště bude zřízena železobetonová zídka se zábradlím bez služebních schůdků. Nástupiště bude typu SUDOP s konzolovými deskami, které užitě dodá OŘ Brno.

Stávající výška hrany nad TK hrana bude dodržena jako v navazující stávající části nástupiště tj. bude 550 mm nad temenem kolejnice a bude vzdálena 1680 mm od osy přilehlé koleje, která se nachází v oblouku. Příčný sklon nástupiště bude 2 % směrem od přilehlé koleje, plocha nástupiště bude odvodněna do příkopových tvárnic TZZ4a. Šířka nástupiště bude 3,0 m a jeho plocha za deskami bude z betonové dlažby stejného typu jako stávající část v tl.80mm a nástupiště bude zakončeno (ohraničeno) chodníkovým obrubníkem.

Přístup na nástupiště bude stávající a nemění se a je řešen jako bezbariérový po přístupových chodnících z betonové dlažby.

SO 122-11-01 žst. Šatov, Orientační systém pro cestující

Popis stávajícího stavu:

V Žst. Šatov se nachází stávající orientační systém. V prodloužené části nástupiště se nachází pouze na konci nástupiště piktogram „zákaz vstupu nepovolaným osobám“ V žst Šatov se nenachází hlasový majáček pro nevidomé.

Navržený stav.

V Žst. Šatov bude navrženo prodloužení nástupiště o 52 m směrem k ŽST Šatov a na jeho konci před služebními schody bude umístěn piktogram „zákaz vstupu nepovolaným osobám“ U tabule s elektronickým informačním systémem u výpravní budovy bude doplněn hlasový majáček pro nevidomé.

Vzhledem k rozsahu stavby a prací zde nebude doplněn ani rekonstruován stávající orientační systém. Případně bude řešeno komplexně v rámci samostatné související stavby.

SO 122-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Orientační systém pro cestující

Popis stávajícího stavu:

V zastávce Znojmo-Nový Šaldorf se nachází stávající orientační systém. V prodloužené části nástupiště se nachází pouze na konci nástupiště piktogram „zákaz vstupu nepovolaným osobám“ V zastávce se nenachází hlasový majáček pro nevidomé.

Navržený stav.

V Zast. Znojmo-Nový Šaldorf bude navrženo prodloužení nástupiště o 59 m směrem k ŽST Šatov a na jeho konci před služebními schody bude umístěn piktogram „zákaz vstupu nepovolaným osobám“ U nástupištního přístřešku bude doplněn hlasový majáček pro nevidomé.

Vzhledem k rozsahu stavby a prací zde nebude doplněn ani rekonstruován stávající orientační systém. Případně bude řešeno komplexně v rámci samostatné stavby.

2.3 Navržené kapacitní údaje

Úprava GPK žst. Šatov	255 m
Úprava GPK zastávka Znojmo-Nový Šaldorf.....	550 m
Nový železniční svršek Šatov	0 m
Nový železniční svršek Znojmo-Nový Šaldorf....	0 m
Nová část nástupiště žst. Šatov	52 m
Nová část nástupiště zastávka Znojmo-Nový Šaldorf	59 m

2.4 Přehled vlastníků a správců inženýrských sítí

Podrobný přehled správců inženýrských sítí v okolí stavby je součástí dokladové části.

2.5 Přehled vlastníků a správců jednotlivých SO:

SO 111-11-01	žst. Šatov, Železniční svršek	Správa železnic, s.o.
SO 111-12-01	zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Železniční svršek	Správa železnic, s.o.
SO 121-11-01	žst. Šatov, Nástupiště	Správa železnic, s.o.
SO 121-12-01	zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Nástupiště	Správa železnic, s.o.
SO 122-11-01	žst. Šatov, Orientační systém pro cestující	Správa železnic, s.o.
SO 122-12-01	zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Orientační systém pro cestující	Správa železnic, s.o.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Dokumentace pro společné povolení je zhotovena na základě podkladů, které byly projektantovi předány objednatelem zakázky a byly specifikovány ve smlouvě o dílo mezi objednatelem a zhotovitelem projektové dokumentace.

Mimo těchto vstupních podkladů zpracovatel provedl jejich další nutné doplnění tak, aby dokumentace mohla být zpracována v požadované kvalitě a rozsahu.

- Zvláštní technické podmínky ze dne 15.05.2023
- Konzultace projektanta se zástupcem investora
- Pochůzka trati
- Geodetické zaměření stávajícího prostoru stavby – mapování předáno od SŽG
- Projekt PPK od SŽG
- Místní šetření a porady projektanta
- Nákrešný přehled trati
- Katastrální mapa
- Podklady správců inženýrských sítí

3.1 Vyhodnocení průzkumů

Geodetické zaměření

Nebylo provedeno – byl dodán mapový podklad od SŽG. Tento byl předán v dostatečném rozsahu, který vypovídá o všech okolnostech ovlivňujících navrhované řešení a je součástí geodetické části.

Geotechnický průzkum

Nebyl proveden – součástí navrhovaného řešení není řešení železničního spodku.

Průzkum inženýrských sítí

Průzkum stávajících inženýrských sítí proběhl souběžně s prací na projektové dokumentaci. Poloha stávajících inženýrských sítí, poskytnutá v papírové i digitální formě jednotlivými

správci je součástí dokladové části. Před zahájením vlastní realizace stavby je nutno ověřit skutečný stav sítí a požádat správce sítí o jejich vytyčení. Při pracích v blízkosti inženýrských sítí je nutné se řídit pokyny správců sítí.

4 SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH OBJEKTŮ

STAVEBNÍ OBJEKTY:

- SO 111-11-01 žst. Šatov, Železniční svršek
- SO 111-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Železniční svršek
- SO 121-11-01 žst. Šatov, Nástupiště
- SO 121-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Nástupiště
- SO 122-11-01 žst. Šatov, Orientační systém pro cestující
- SO 122-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Orientační systém pro cestující
- SO 310-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, úprava trakčního vedení
- SO 340-11-01 žst. Šatov, úprava rozvodů nn a osvětlení
- SO 340-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, úprava rozvodů nn a osvětlení
- SO 350-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, úprava ukolejnění

PROVOZNÍ SOUBORY:

- PS 510-11-01 žst. Šatov, úprava rozhlasu
- PS 510-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, úprava rozhlasu
- PS 530-11-01 žst. Šatov, kamerový systém
- PS 540-11-01 žst. Šatov, informační systém
- PS 580-11-01 žst. Šatov, přeložka a ochrana TK a OK SŽ
- PS 580-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, přeložka a ochrana TK a OK SŽ
- PS 550-11-01 žst. Šatov, úprava přenosového systému

5 POPIS SOUČASNÉHO STAVU

SO 111-11-01 žst. Šatov, Železniční svršek

ŽST Šatov - stávající svršek koleje č. 1 v ŽST Šatov je tvořen mj. kolejnicemi tvaru S49 a pražci B91S s rozdělením „u“, obojí z roku 2006. Kolej je bezстыková, je v přímé a klesá hodnotou 3,3 ‰. Traťová rychlost v koleji č. 1 je $V_{100}/V_{130} = 80/85$ km/h. Okolní terén je rovinatý. Podzemní odvodnění by se v prostoru prodlouženého nástupiště nemělo nacházet.

SO 111-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Železniční svršek

Zast. Znojmo-Nový Šaldorf - Stávající svršek traťové koleje podél zastávky Znojmo-Nový Šaldorf je tvořen mj. kolejnicemi tvaru S49 a pražci B91S s rozdělením „u“, obojí z roku 2009. Kolej je bezстыková, je v oblouku o poloměru 798 m s převýšením 60 mm a klesá hodnotou 9,5 ‰. Traťová rychlost v přilehlé koleji je $V_{100}/V_{130} = 90/90$ km/h. Trať je v zářezu. Podzemní odvodnění by se v prostoru prodlouženého nástupiště nemělo nacházet.

SO 121-11-01 žst. Šatov, Nástupiště

ZST Šatov – ve stanici se nachází jedno vnější a jedno poloostrovní nástupiště s celkem dvěma nástupními hranami. Prodlužované nástupiště u koleje č. 1 je vnější, vlevo trati, konstrukce SUDOP s deskami K230 a dlažbou. Nástupní hrana má délku 170 m, od km 88,966 – do km

89,136. Vzdálenost hrany od osy koleje je 1670 mm, výška hrany nad spojnici temen kolejnic je 550 mm. Čelo nástupiště je ukončeno služebními schůdky.

Přístup na nástupiště bude stávající a nemění se a je řešen jako bezbariérový po přístupových chodnících z betonové dlažby.

SO 121-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Nástupiště

Zast. Znojmo-Nový Šaldorf - nástupiště v zastávce Znojmo-Nový Šaldorf je vnější, vpravo trati, konstrukce SUDOP s deskami K230 a dlažbou. Nástupní hrana má délku 160 m (podle staničení v ose koleje, od km 95,548 – do km 95,708) a 161m (ve skutečné rozvinuté délce nástupiště po započtení sklonu koleje). Vzdálenost hrany od osy koleje je 1680 mm, výška hrany nad spojnici temen kolejnic je 550 mm. Čelo nástupiště je ukončeno služebními schůdky.

SO 122-11-01 žst. Šatov, Orientační systém pro cestující

V Žst. Šatov se nachází stávající orientační systém. V prodloužené části nástupiště se nachází pouze na konci nástupiště piktogram „zákaz vstupu nepovolaným osobám“ V žst Šatov se nenachází hlasový majáček pro nevidomé.

SO 122-12-01 zast. Znojmo-Nový Šaldorf, Orientační systém pro cestující

V zastávce Znojmo-Nový Šaldorf se nachází stávající orientační systém. V prodloužené části nástupiště se nachází pouze na konci nástupiště piktogram „zákaz vstupu nepovolaným osobám“ V zastávce se nenachází hlasový majáček pro nevidomé.

6 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 111-11-01 ŽST. ŠATOV, ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

6.1 Geometrická poloha koleje

Návrh vychází z projektu osy koleje předaného od SŽG a v zásadě se neliší oproti stávajícímu stavu – kolej je v daném úseku v přímé nebo v oblouku. Úprava GPK proběhne v nejbližším okolí nástupiště č.1 v žst. Šatov. Návrh GPK zohledňuje a vychází z projektu osy předaného od SŽG. Navržené posuny a zdvihy jsou minimální a jsou patrné z výkresové dokumentace.

Žst. Šatov – kolej č.1

Úprava GPK proběhne v km 88,875 000 – 89,130 000. Výběhy do stávajícího stavu budou řešeny geodetem stavby během realizace stavby. **Celková délka úpravy GPK je 255 m včetně výběhů do stávajícího stavu.**

Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje se zde nepředpokládá vzhledem k tomu, že nedochází k výměně kolejového roštu včetně ŠL a nedochází k zásahům ani do PP. Kolej je provozem stabilizovaná a bude zde provedeno pouze propracování koleje vzhledem k výstavbě prodloužených nástupišť.

V rámci následné úpravy GPK bude postupováno dle předpisu S3/1, TKP a vnitřních nařízení SŽ.

Zhotovitel musí zajistit kontrolní měření PPK po následném podbití (dle SŽDC SR 2/1 (S) a TKP kapitola 1). Měření PPK provede v celém rozsahu SŽG jako nezadatelnou činnost (Dle směrnice SŽDC č. 55, čl. 3.2. patří toto kontrolní měření mezi výkony, které provádí OJ SŽDC

jako určené (nemohou být provedeny zhotovitelem) práce pro zhotovitele, prováděné jako součást dodávky díla pro zhotovitele stavby financované z rozpočtu stavby). Toto měření je zahrnuto v položce na následnou směrovou a výškovou úpravu GPK.

Staničení je převzato z projektu SŽG. Počátek staničení je vztažen k navrženému staničníku v km 88,900 000 - převzato z projektu PPK SŽG. Nadmořská výška všech bodů projektu je vztažena ke srovnávací rovině Balt po vyrovnání (dále jen Bpv). V celém úseku je projektována niveleta temene kolejnicového pasu (dále jen NTK).

a) Směrové poměry nového stavu

Dle výkresové části

b) Výškové poměry nového stavu

Dle výkresové části

c) Traťová rychlost

Stávající zavedená rychlost se po rekonstrukci nezmění.

d) Průjezdny průřez

Bude zde zachován stávající průjezdny průřez Z-GC.

6.2 Rekonstrukce železničního svršku

a) Kolejový rošt

Demontáž kolejového roštu

Nebude provedena – není součástí akce.

Nový kolejový rošt

Nebude provedena – není součástí akce. Bude provedena pouze úprava GPK na stávajícím roštu.

Materiál kolejového roštu

Nebude zde proveden zásah do kolejového roštu.

Zřízení bezстыkové koleje

V koleji č.1 v žst Šatov.

Vzhledem ke stáří železničního svršku, vzhledem k minimální délce výluk a vzhledem k minimálním posunům a zdvihům nebude v rámci stavby zasahováno do úpravy bezстыkové koleje. BK nebude přerušena ani obnovena a zůstane zachována stávající.

b) Kolejové lože

Stávající kolejové lože (dále jen KL) v koleji č.1 v žst Šatov v km 88,916 000 –88,968 000 v celkové dl. 54 m bude za hlavami pražců směrem k nástupišti odtěženo z důvodu položení nových nástupištních prefabrikátů.

Stávající kolejové (šterkové) lože je silně znečištěného bude odtěženo a odvezeno na recyklační základu (obecnou provozovanou, otevřenou nebude zřizována v rámci této stavby a recyklované kamenivo nebude použito zpět v rámci této stavby, ale někdy v budoucnu v rámci jiných staveb dojde k jeho využití) a je počítáno v rozpočtové části jako 100% odpad – skládkovné.

Následně bude po provedení prací na nástupišti ve stejném úseku zřízeno - doplněno kolejové lože dle předpisu SŽ S3 v tl. 0,350mm pod spodní ložnou plochu betonového pražce.

Nové KL bude provedeno v celé délce podél nástupiště v bezprostřední blízkosti nástupištních zídek a bude provedeno jako zapuštěné. U drážní stezky musí být dodržen max. podélný sklon 10% a příčný sklon 12%.

Za hlavami pražců po provedení nástupiště a přístupových chodníků bude použit nový materiál KL. Materiálem KL bude drcené přírodní kamenivo frakce 31,5/63 mm třídy BII. Tloušťka KL pod ložnou plochou pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pasem bude 0,350 m.

V části trati, kde bude provedena pouze její směrová a výšková úprava podbíjením a výběhy podbíjení do stávajícího stavu, bude KL doplněno novým materiálem KL s předpokladem 0,3 m³ na 1 m koleje a to v koleji č.1 v žst Šatov v km 88,875 000 – 89,130 000.

Provedení KL musí odpovídat předpisu SŽDC S3 díl X, předpisu SŽDC S3/2 a podmínkám OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“.

c) Výstroj trati

Nebude zde demontována žádná výstroj trati ani umístěna žádná nová.

d) Prostorové zajištění osy koleje

V úseku stavby nástupiště se nenachází žádné zajišťovací značky a nedojde ani k jejich osazení po provedení prací v souladu s předpisy a nařízeními.

6.3 Kapacitní údaje:

Úprava GPK žst. Šatov	255 m
Nový železniční svršek Znojmo-Nový Šaldorf....	0 m

7 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZAST. ZNOJMO-NOVÝ ŠALDORF, ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

7.1 Geometrická poloha koleje

Návrh vychází z projektu osy koleje předaného od SŽG a v zásadě se neliší oproti stávajícímu stavu – kolej je v daném úseku v přímé nebo v oblouku. Úprava GPK proběhne v nejbližším okolí zastávky Znojmo-Nový Šaldorf. Návrh GPK zohledňuje a vychází z projektu osy předaného od SŽG. Navržené posuny a zdvihy jsou minimální a jsou patrné z výkresové dokumentace.

Zastávka Znojmo-Nový Šaldorf

Úprava GPK proběhne v km 95,150 000 – 95,700 000. Výběhy do stávajícího stavu budou řešeny geodetem stavby během realizace stavby. **Celková délka úpravy GPK je 550 m včetně výběhů do stávajícího stavu.**

Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje se zde nepředpokládá vzhledem k tomu, že nedochází k výměně kolejového roštu včetně ŠL a nedochází k zásahům ani do PP. Kolej je provozem stabilizovaná a bude zde provedeno pouze propracování koleje vzhledem k výstavbě prodloužených nástupišť.

V rámci následné úpravy GPK bude postupováno dle předpisu S3/1, TKP a vnitřních nařízení SŽ.

Zhotovitel musí zajistit kontrolní měření PPK po následném podbití (dle SŽDC SR 2/1 (S) a TKP kapitola 1). Měření PPK provede v celém rozsahu SŽG jako nezadatelnou činnost (dle směrnice SŽDC č. 55, čl. 3.2. patří toto kontrolní měření mezi výkony, které provádí OJ SŽDC jako určené (nemohou být provedeny zhotovitelem) práce pro zhotovitele, prováděné jako součást dodávky díla pro zhotovitele stavby financované z rozpočtu stavby). Toto měření je zahrnuto v položce na následnou směrovou a výškovou úpravu GPK.

Staničení je převzato z projektu SŽG. Počátek staničení je vztažen k navrženému staničníku v km 95,100 000 - převzato z projektu PPK SŽG. Nadmořská výška všech bodů projektu je vztažena ke srovnávací rovině Balt po vyrovnání (dále jen Bpv). V celém úseku je projektována niveleta temene kolejnicového pasu (dále jen NTK).

a) Směrové poměry nového stavu

Dle výkresové části

b) Výškové poměry nového stavu

Dle výkresové části

c) Traťová rychlost

Stávající zavedená rychlost se po rekonstrukci nezmění.

d) Průjezdny průřez

Bude zde zachován stávající průjezdny průřez Z-GC.

7.2 Rekonstrukce železničního svršku

a) Kolejový rošt

Demontáž kolejového roštu

Nebude provedena – není součástí akce.

Nový kolejový rošt

Nebude provedena – není součástí akce. Bude provedena pouze úprava GPK na stávajícím roštu.

Materiál kolejového roštu

Nebude zde proveden zásah do kolejového roštu.

Zřízení bezстыkové koleje

V zastávce Znojmo-Nový Šaldorf

Vzhledem ke stáří železničního svršku, vzhledem k minimální délce výluk a vzhledem k minimálním posunům a zdvihům nebude v rámci stavby zasahováno do úpravy bezстыkové koleje. BK nebude přerušena ani obnovena a zůstane zachována stávající.

b) Kolejové lože

Stávající kolejové lože (dále jen KL) v zastávce Znojmo-Nový Šaldorf v km 95,490 000 – 95,550 000 v dl. 62 m bude za hlavami pražců směrem k nástupišti odtěženo z důvodu položení nových nástupištních prefabrikátů.

Stávající kolejové (šterkové) lože je silně znečištěného bude odtěženo a odvezeno na recyklační základu (obecnou provozovanou, otevřenou nebude zřizována v rámci této stavby a recyklované kamenivo nebude použito zpět v rámci této stavby, ale někdy v budoucnu v rámci jiných staveb dojde k jeho využití) a je počítáno v rozpočtové části jako 100% odpad – skládkovné.

Následně bude po provedení prací na nástupišti ve stejném úseku zřízeno - doplněno kolejové lože dle předpisu SŽ S3 v tl. 0,350mm pod spodní ložnou plochu betonového pražce.

Nové KL bude provedeno v celé délce podél nástupiště v bezprostřední blízkosti nástupištních zídek a bude provedeno jako zapuštěné. U drážní stezky musí být dodržen max. podélný sklon 10% a příčný sklon 12%.

Za hlavami pražců po provedení nástupiště a přístupových chodníků bude použit nový materiál KL. Materiálem KL bude drcené přírodní kamenivo frakce 31,5/63 mm třídy BII. Tloušťka KL pod ložnou plochou pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pasem bude 0,350 m.

V části trati, kde bude provedena pouze její směrová a výšková úprava podbíjením a výběhy podbíjení do stávajícího stavu, bude KL doplněno novým materiálem KL s předpokladem 0,3 m³ na 1 m koleje a to v zastávce Znojmo-Nový Šaldorf v km 95,150 000 – 95,700 000.

Provedení KL musí odpovídat předpisu SŽDC S3 díl X, předpisu SŽDC S3/2 a podmínkám OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“.

c) Výstroj trati

Dojde k demontáži a po provedení prací k osazení 1 ks návěsti „Konec nástupiště“ (bílá obdélníková deska s černým okrajem, postavená na delší straně), která bude umístěna na novém konci nástupiště. U této návěsti bude dodán sloupek včetně upevňovacích součástí a též vybudován základ v počtu 1ks.

Dále bude přemístěna stávající návěst „Vlak se blíží k zastávce“ ze směru od žst. Šatov a vzhledem k prodloužení nástupiště bude tato návěst posunuta o cca délku prodloužení nástupiště na správnou vzdálenost 700m od zastávky. U této návěsti budou dodány sloupky včetně upevňovacích součástí a též vybudovány základy v počtu 2ks.

Návěsti budou osazené na samostatných ocelových sloupcích. Svislá (krajní) hrana návěstní tabule musí být minimálně 2,5. Ocelové sloupky budou Ø 60 mm s antikorozní ochranou pozinkováním. Délka sloupků musí být taková, aby byl vrchol sloupků 50 mm (max. 100 mm) nad návěstní tabulí. Otvory ve vrcholech sloupků budou zavíčkované. Sloupky budou osazený do prefabrikovaných betonových patek 25x25x90 cm z betonu C20/25. V místě osazení je nutno dbát zvýšené opatrnosti při výkopových pracích a tyto provádět po vytyčení stávajících inženýrských sítí. Návěsti musí být osazený tak, aby nebyla omezena jejich viditelnost.

Stávající 1 ks návěsti bude odstraněn a protokolárně předán objednateli.

d) Prostorové zajištění osy koleje

V úseku stavby nástupiště se nenachází žádné zajišťovací značky a nedojde ani k jejich osazení po provedení prací v souladu s předpisy a nařízeními.

7.3 Kapacitní údaje:

Úprava GPK zastávka Znojmo-Nový Šaldorf.....	550 m
Nový železniční svršek Znojmo-Nový Šaldorf....	0 m

8 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 121-11-01 ŽST. ŠATOV, NÁSTUPIŠTĚ

8.1 Nástupiště

Stávající nástupiště jsou typu SUDOP s konzolovými deskami nástupištní hrana v dl. 170 m výšky hrany 550mm nad TK a 1670mm od osy přilehlé koleje. V rámci stavby se prodlouží nástupiště č.1 o 52m na v na maximální možnou délku 222 m požadovanou min. délku 222m. Prodlužovaná část nástupiště bude typu SUDOP – vnější nástupiště dle VL Ž 8.33 obrázek č.1. - vzdálenosti a výšky musí být provedeny dle ČSN 73 4959. Šířka nástupiště bude 3,00 m. Podélný sklon koleje v místě nástupiště je klesá 3,23 ‰ a nástupní hrana bude tento sklon kopírovat. Příčný sklon bude 2 ‰ směrem od přilehlé koleje.

Nově bude nástupiště prodlouženo v km 88,914 909 - km 88,966 909, kde se v km 88,966 909 plynule směrově i výškově napojí na stávající nástupiště č.1. Navržená výška hrany je 550mm nad TK a navržená vzdálenost je 1670mm od osy přilehlé koleje v přímé - vzdálenosti a výšky musí být provedeny dle ČSN 73 4959..

Před započítáním stavby nástupiště je nutno provést nejprve demontáž stávající poslední koncové nástupištní desky, demontáž piktogramu zákaz vstupu a demolice železobetonového služebního schodiště včetně zídek a pikogramu zákazu vstupu se základem. Též bude ubourána částečně přilehlá kamenná zídka, část která směřuje kolmo ke koleji. Bude provedeno nové ukončení – zarovnění této kamenné zídky, na kterou se nově napojí svah prodlužovaného nástupiště. **Poslední deska s výstupky s bude opatrně vyjmuta (vyzískána) a bude přesunuta na nový konec (začátek po směru staničení). Nesmí dojít k jejímu poškození, nelze ji již vyrobit. Tato deska bude nahrazena užitou deskou KS 230 nebo KS 230Z (dle dodávky investora).**

Bude zde zřízeno prodloužení nástupiště č.1 v délce 52m směrem na Retz. Toto nástupiště bude provedeno dle VL Ž 8.3. nové prvky nástupiště budou dodány záchytné desky, úložné bloky U95 a tvárnice TISCHER. **Nástupištní desky budou dodány užitě KS 230, které budou zhotovitelem převezeny ze ze ŽST Havlíčkův Brod na místo stavby a ST Jihlava musí být přizvána k závěrečné prohlídce. Nástupiště bude provedeno dle vzorového listu Ž.8.3.**

Upozornění: Pro zabránění pootáčení konzolových desek bez zámků je nutné zvolit vhodnou ložnou vrstvu drceného kameniva širší frakce a s dobrou odolností vůči obrusu např. frakce 0/63mm. Hutnění kameniva musí vyhovět požadavkům SŽ S4, přílohy 4. Nebude zde provedena kladecí vrstva z ŠD fr. 4/8mm (to bude pouze pod dlažbou).

Součástí desky KS 230 je integrovaná vodící linií s funkcí varovného pásu (pozor: v prostoru signálního pásu bude vložena deska s přerušenou vodící linií s funkcí varovného pásu) – viz půdorys nástupiště. Hmatová úprava, který bude mít sdruženou funkcí vodící linie a varovného pásu bude provedeno optické značení žlutou barvou RAL 1003 nebo RAL 1023 Musí být použity nátěry nebo **nástřiky s odolností vůči kluzu aplikované dle technologických předpisů výrobce.**

Úložné bloky U95 budou uloženy na vrstvu ŠD - Štěrkodrt' ŠDa 0/32 mm v tl. 150 mm a na vrstvu podkladního beton C20/25n XF3 v tl. 100 mm- Nástupištní tvárnice TISCHER bude uložena na cementovou maltu MC10 v tl. 10 mm. Nástupištní desky budou uloženy na cementovou maltu MC10 v tl. 10 mm.

Stávající vrstvy v prostoru budoucího prodloužení nástupiště budou odstraněny a odvezeny na blízké zařízení pro nakládání s odpady nebo recyklační základnu (obecnou provozovanou, otevřenou nebude zřizována v rámci této stavby a recyklát nebude použit zpět v rámci této stavby, ale někdy v budoucnu v rámci jiných staveb dojde k jeho využití) a je počítáno v rozpočtové části jako 100% odpad – skládkovné.

Ohraničení nástupiště – Nenástupní hrana

Nenástupní hrana nástupiště bude v celé délce ohraničena chodníkovým obrubníkem (BETONOVÝ OBRUBNÍK 250 x 100 x 1000 mm, MIN. C30/37 - XF4) budou uloženy do betonu C20/25nXF3, MIN. TL. 100 mm, dle Ž8. a to bez podsázky.

Chodníkový obrubník bude uložen do betonu C20/25nXF3, MIN. TL. 100 mm, dle Ž8.5.. Srážková voda z nástupiště bude odtékat do terénu za nenástupní hranu. Po provedení terénních úprav se na upravených svazích provede ohumusování, bude položena protierozní rohož a osetí travním semenem v tl. 0,150 m.

Terén za nenástupní hranou bude plynule vysvahován dle výkresové části. Svahování se bude plynule napojovat na stávající kamennou podezdívku na stávající části nástupiště.

Plocha nástupiště:

Plocha zbylé části nástupiště za konzolovými deskami bude tvořena betonovou dlažbou se zkosenými hranami ve vzoru UNIDEKOR (stejná dlažba jako na stávajících částech nástupiště) ve stejném spárořezu jako ve stávající části nástupiště a tloušťky 80 mm a kolem všech vodících linií, signálních a varovných pásů bude v šířce 0,400m použita dlažba bez zkosených hran (ostrohrannou) 200 x 200 mm tloušťky 80 mm.

Skladba dlažby na nástupišti:

Betonová dlažba šedá	DL 80	tl. 80 mm
Drcené kamenivo fr. 4/8	L 40	tl. 40 mm
Štěrkodrt' 0/32 (O/63)	ŠDa	tl. 150 mm
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	tl. 200 mm
Požadavek na zemní pláň – na zásypu		min Epl = 30 MPa

<u>Zásyp za nástupiště (ŠD 0/63)</u>	<u>až 800 mm</u>
Konstrukce nástupiště celkem	tl. 370 mm

Pro zásyp nástupiště bude nejprve odtěžena zemina – stržen drn a humózní vrstva v tl. 150mm bude provedeno zazubení – svahové stupně dle příčných řezů- Stupně bude ve sklonu 2% a budou provedeny z ŠDb 0/63mm po vrstvě 200mm a pravidelně hutněny. Na tyto vrstvy se následně zřídí vrstvy pod dlažbu a desky viz výše.

Dlažba bude provedena v šedé barvě. Na signální pás bude použita dlažba s výraznými reliéfními výstupky (s půlkulatými výstupky).

Nástupiště včetně přístupového chodníku bude provedeno jako bezbariérové. Budou provedeny příslušné prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

*Zhotovení povrchu nástupišť a přilehlých přístupových chodníků musí být v souladu se vzorovými listy SŽ Ž 8.5 – 8.7 a bezbariérovým řešením staveb. Včetně pozdějších změn a zejména **VZOROVÉ LISTY ŽELEZNIČNÍHO SPODKU Ž8** a další.*

Stavební materiály použité na stavební úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu musí splňovat nařízení vlády č.163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb., a dále TN TZÚS 12.03.04 až 06 Technický návod pro materiály a zařízení užívané k realizaci bezbariérových úprav.

Ukončení nástupiště – Železobetonová zídka

Na novém konci (začátku nástupiště z hlediska staničení) bude nástupiště ukončeno železobetonovou monolitickou zídou dle VL Ž.8.7 Obrázek 3 (bez služebního schodiště – ŽB bude provedena až na konec bloku U95) - šířky 0,400 m. Zídka bude uložena na železobetonový monolitický základ založený v hloubce min 1,1 m.

Vrchní plocha zídky bude v prostoru na konci nástupiště vodorovná (ve stejné výšce jako nástupní hrana). V prostoru přístupových chodníků výška zídky plynule stoupne na výšku 0,060 m nad plochu dlažby chodníku a vytvoří tak vodicí linii.

Železobetonová zídka i základ budou z betonu C30/37 XC4, XF4 a oceli B500B – KARI SÍŤ (100/100/6mm).

Zídka bude osazena ocelovým zábradlím se svislou výplní a spodní příčlí o výšce 1,1 m. U spodní příčle části zábradlí, která je kolmá k ose koleje, bude navíc zhotovena zarážka pro slepeckou hůl. Nejbližší část zábradlí bude vzdálena minimálně 2,5 m od osy koleje – v projektu navrženo 2,55m v rámci dostatečné rezervy. Zábradlí bude **provedeno V PŘESNÉ KOPII STÁVAJÍCÍHO NÁSTUPIŠTĚ** a nebude provedeno dle VL Ž12.1-SVISLÁ VÝPLŇ.

Ocelové části zábradlí budou žárově zinkované a opatřené ochranným nátěrem (úprava povrchu na stupeň SA3, ochranný nátěrový systém ONS 01 dle S5/4). Barvu nátěru určí zástupce investora během realizace – **bude barevně co nejvíce odpovídat stávající barvě zábradlí na nástupišti.**

Na základě projednání nebude u této zídky zhotoveno služební schodiště.

Odvodnění nástupiště

Odvodnění nástupiště – voda z nástupiště přirozeně odteče na zatravněný svah nástupiště a přirozeně se vsákne na pozemku dráhy.

Piktogramy

„Piktogram průchod pro pěší zakázán“ bude na konci stávajícího nástupiště demontován a bude zde na novém konci nástupiště umístěn nový „Piktogram průchod pro pěší zakázán“, který bude mít samostatný sloupek se základem z betonu C20/25 a bude umístěn v blízkosti zábradlí a služebního schodiště dle VL.

8.2 Kapacitní údaje:

Nástupištní hrana nová52 m

9 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 121-12-01 ZAST. ZNOJMO-NOVÝ ŠALDORF, NÁSTUPIŠTĚ

9.1 Nástupiště

Stávající nástupiště jsou typu SUDOP s konzolovými deskami nástupištní hrana v dl. 170 m výšky hrany 550mm nad TK a 1680mm od osy přilehlé koleje v oblouku.

V rámci stavby se prodlouží nástupiště č.1 o 59m a celková délka nástupiště bude navýšena na 219 m (podle staničení v ose koleje) a 220m (ve skutečné rozvinuté délce nástupiště po započtení sklonu koleje). Prodlužovaná část nástupiště bude typu SUDOP – vnější nástupiště dle VL Ž 8.33 obrázek č.1. - vzdálenosti a výšky musí být provedeny dle ČSN 73 4959. Šířka nástupiště bude 3,00 m.

Nástupiště je umístěno podél koleje v oblouku s převýšením (podrobně viz situace) – $R_o=798m$, $D=60mm$. Výše uvedená vzdálenost je provedena v šikmé míře hrana nástupiště směrem k nakloněné ose koleje dle ČSN 73 4959 – Nástupiště, nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách a bude takto bezpodmínečně provedeno

Podélný sklon koleje v místě nástupiště je klesá 9,47 ‰, ale nachází se ve výškovém zakroužení $R_{vnást}=10000,550m$ a nástupní hrana bude tento sklon, výškové zaoblení kopírovat – zhotovitel velmi pečlivě bude pomocí geodetického vytýčení či jiných prostředků tuto hranu umisťovat. Hranu je vhodné provést až po provedení úprav GPK. Příčný sklon bude 2 ‰ směrem od přilehlé koleje. Nepředpokládá se zde vyrovnání hrany nástupiště ve stávající části nástupiště – posuny a zdvihy jsou zde minimální a projekt osy koleje vychází z projektu PPK SŽG.

Nově bude nástupiště prodlouženo v km 95,489 402 - km 95,548 279, kde se v km 95,549 541 plynule směrově i výškově napojí na stávající nástupiště č.1. Navržená výška hrany je 550mm nad TK a navržená vzdálenost je 1680mm od osy přilehlé koleje v oblouku - vzdálenosti a výšky musí být provedeny dle ČSN 73 4959..

Před započtením stavby nástupiště je nutno provést nejprve demontáž stávající poslední koncové nástupištní desky, demontáž piktogramu zákaz vstupu a demolice železobetonového služebního schodiště včetně zídek a pikogramu zákazu vstupu se základem. Těž bude ubourána částečně přilehlá kamenná zídka, část která směřuje kolmo ke koleji. Bude provedeno nové ukončení – zarovnání této kamenné zídky, na kterou se nově napojí svah prodlužovaného nástupiště. **Poslední deska s výstupky s bude opatrně vyjmuta (vyzískána) a bude přesunuta na nový konec (začátek po směru staničení). Nesmí dojít k jejímu poškození, nelze ji již vyrobit. Tato deska bude nahrazena ušitou deskou KS 230 nebo KS 230Z (dle dodávky investora).**

Bude zde zřízeno prodloužení nástupiště č.1 v délce 59m směrem na Retz. Toto nástupiště bude provedeno dle VL Ž 8.3. nové prvky nástupiště budou dodány záchytní desky, úložné bloky U95 a tvárnice TISCHER. **Nástupištní desky budou dodány užitě KS 230, které budou zhotovitelem převezeny ze ŽST Havlíčkův Brod na místo stavby a ST Jihlava musí být přizvána k závěrečné prohlídce. Nástupiště bude provedeno dle vzorového listu Ž.8.3.**

Upozornění: Pro zabránění pootáčení konzolových desek bez zámků je nutné zvolit vhodnou ložnou vrstvu drceného kameniva širší frakce a s dobrou odolností vůči obrusu např. frakce 0/63mm. Hutnění kameniva musí vyhovět požadavkům SŽ S4, přílohy 4. Nebude zde provedena kladecí vrstva z ŠD fr. 4/8mm (to bude pouze pod dlažbou).

Součástí desky KS 230 je integrovaná vodící linií s funkcí varovného pásu (pozor: v prostoru signálního pásu bude vložena deska s přerušenou vodící linií s funkcí varovného pásu) – viz půdorys nástupiště. Hmatová úprava, který bude mít sdruženou funkci vodící linie a varovného pásu bude provedeno optické značení žlutou barvou RAL 1003 nebo RAL 1023

Musí být použity nátěry nebo **nástřiky s odolností vůči kluzu aplikované dle technologických předpisů výrobce.**

Úložné bloky U95 budou uloženy na vrstvu ŠD - Štěrkodrt' ŠDa 0/32 mm v tl. 150 mm a na vrstvu podkladního beton C20/25n XF3 v tl. 100 mm- Nástupištní tvárnice TISCHER bude uložena na cementovou maltu MC10 v tl. 10 mm. Nástupištní desky budou uloženy na cementovou maltu MC10 v tl. 10 mm.

Stávající vrstvy v prostoru budoucího prodloužení nástupiště budou odstraněny a odvezeny na blízké zařízení pro nakládání s odpady nebo recyklační základnu (obecnou provozovanou, otevřenou nebude zřizována v rámci této stavby a recyklát nebude použit zpět v rámci této stavby, ale někdy v budoucnu v rámci jiných staveb dojde k jeho využití) a je počítáno v rozpočtové části jako 100% odpad – skládkovné.

Konce nástupišť budou ukončeny monolitickou zídou se zábradlím a služebními schody dle VL Ž.8.5 Obrázek 1

Ohraničení nástupiště – Nenástupní hrana

Nenástupní hrana nástupiště bude v celé délce ohraničena chodníkovým obrubníkem (BETONOVÝ OBRUBNÍK 250 x 100 x 1000 mm, MIN. C30/37 - XF4) budou uloženy do betonu C20/25nXF3, MIN. TL. 100 mm, dle Ž8. a to bez podsázky.

Chodníkový obrubník bude uložen do betonu C20/25nXF3, MIN. TL. 100 mm, dle Ž8.5..

Nástupiště bude provedeno v zářezu -viz níže zazubení, svahové stupně. Srážková voda ze svahu steče no níže u vedeného příkopu z tvárnice TZZ4a. Terén za nenástupní hranou bude plynule vysahován dle výkresové části. Po provedení terénních úprav se na upravených svazích provede ohumusování, bude položena protierozní rohož a osetí travním semenem v tl. 0,150 m – viz příčné řezy.

Svahování se bude plynule napojovat na stávající svah na stávající části nástupiště.

Plocha nástupiště:

Plocha zbylé části nástupiště za konzolovými deskami bude tvořena betonovou dlažbou se zkosenými hranami ve vzoru PARKETA (stejná dlažba jako na stávajících částech nástupiště) – 100/200mm ve stejném spárořezu jako ve stávající části nástupiště a tloušťky 80 mm a kolem všech vodících linií, signálních a varovných pásů bude v šířce 0,400m použita dlažba bez zkosených hran (ostrohrannou) 200 x 200 mm tloušťky 80 mm.

Skladba dlažby na nástupišti:

Betonová dlažba šedá	DL 80	tl. 80 mm
Drcené kamenivo fr. 4/8	L 40	tl. 40 mm
Štěrkodrt' 0/32 (0/63)	ŠDa	tl. 150 mm
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	tl. 200 mm
Požadavek na zemní pláň – na zásypu		min Epl = 30 MPa

<u>Zásyp za nástupiště (ŠD 0/63)</u>	<u>až 800 mm</u>
Konstrukce nástupiště celkem	tl. 370 mm

Pro zásyp nástupiště bude nejprve odtěžena zemina – stržen drn a humózní vrstva v tl. 150mm bude provedeno zazubení – svahové stupně dle příčných řezů- Stupně bude ve sklonu 2% a budou provedeny z SĎb 0/63mm po vrstvě 200mm a pravidelně hutněny. Na tyto vrstvy se následně zřídí vrstvy pod dlažbu a desky viz výše.

Dlažba bude provedena v šedé barvě. Na signální pás bude použita dlažba s výraznými reliéfními výstupky (s půlkulatými výstupky).

Nástupiště včetně přístupového chodníku bude provedeno jako bezbariérové. Budou provedeny příslušné prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

*Zhotovení povrchu nástupišť musí být v souladu se vzorovými listy SŽ Ž 8.5 – 8.7 a a bezbariérového řešení staveb. Včetně pozdějších změn a zejména **VZOROVÉ LISTY ŽELEZNIČNÍHO SPODKU Ž8** a další.*

Stavební materiály použité na stavební úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu musí splňovat nařízení vlády č.163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb., a dále TN TZÚS 12.03.04 až 06 Technický návod pro materiály a zařízení užívané k realizaci bezbariérových úprav.

Ukončení nástupiště – Železobetonová zídka

Na novém konci (začátku nástupiště z hlediska staničení) bude nástupiště ukončeno železobetonovou monolitickou zídkou dle VL Ž.8.7 Obrázek 3 (bez služebního schodiště – ŽB bude provedena až na konec bloku U95) - šířky 0,400 m. Zídka bude uložena na železobetonový monolitický základ založený v hloubce min 1,1 m.

Vrchní plocha zídky bude v prostoru na konci nástupiště vodorovná (ve stejné výšce jako nástupní hrana). V prostoru přístupových chodníků výška zídky plynule stoupne na výšku 0,060 m nad plochu dlažby chodníku a vytvoří tak vodicí linii.

Železobetonová zídka i základ budou z betonu C30/37 XC4, XF4 a oceli B500B – KARI SÍŤ (100/100/6mm).

Zídka bude osazena ocelovým zábradlím se svislou výplní a spodní příčlím o výšce 1,1 m. U spodní příčle části zábradlí, která je kolmá k ose koleje, bude navíc zhotovena zarážka pro slepeckou hůl. Nejbližší část zábradlí bude vzdálena minimálně 2,5 m od osy koleje – v projektu navrženo 2,55m v rámci dostatečné rezervy. Zábradlí bude **provedeno V PŘESNÉ KOPII STAVAJÍCÍHO NÁSTUPIŠTĚ** a nebude provedeno dle VL **Ž12.1-SVISLÁ VÝPLŇ**.

Ocelové části zábradlí budou žárově zinkované a opatřené ochranným nátěrem (úprava povrchu na stupeň SA3, ochranný nátěrový systém ONS 01 dle S5/4). Barvu nátěru určí zástupce investora během realizace – **bude barevně co nejvíce odpovídat stávající barvě zábradlí na nástupišti.**

Na základě projednání nebude u této zídky zhotoveno služební schodiště.

Odvodnění nástupiště

Odvodnění nástupiště – voda z nástupiště přirozeně oteče do přilehlého betonového žlabu z prefabrikovaných žlabovek tvaru TZZ 4a. Ty budou uloženy do betonového lože z betonu C20/25 v tl. min 0,100m včetně obetonování žlabu z boku a výplní spáry betonem mezi chodníkovým obrubníkem a žlabovkou. Tento prodloužený zpevněný příkop – žlab se plynule napojí na stávající žlabovky TZZ4a na stávajícím konci nástupiště.

Nové prodloužení žlabu bude provedeno v km 95,489 402 - km 95,549 541.

9.2 Kapacitní údaje:

Nástupištní hrana nová59 m

10 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 122-11-01 ŽST. ŠATOV, ORIENTAČNÍ SYSTÉM PRO CESTUJÍCÍ

V rámci prodloužení nástupiště nebude dodáván žádný orientační systém v podobě i tabulí. V prostoru žst. Šatov vedle nově umísťované elektronické informační tabule bude umístěn na výpravní budovu hlasový majáček pro nevidomé, který bude opatřen všemi potřebnými informacemi. Majáček bude napojen na přívod elektrické energie proveden v souvisejícím So rozvodu elektro.

Piktogramy

„Piktogram průchod pro pěší zakázán“ bude na konci stávajícího nástupiště demontován a bude zde na novém konci nástupiště umístěn nový „Piktogram průchod pro pěší zakázán“, který bude mít samostatný sloupek se základem z betonu C20/25 a bude umístěn v blízkosti zábradlí a služebního schodiště dle VL.

11 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ SO 122-11-01 ZAST. ZNOJMO-NOVÝ ŠALDORF, ORIENTAČNÍ SYSTÉM PRO CESTUJÍCÍ

V rámci prodloužení nástupiště nebude dodáván žádný orientační systém v podobě i tabulí. V prostoru zast. Znojmo – Nový Šaldorf bude v blízkosti stávajícího nástupištního přístřešku bude umístěn na výpravní budovu hlasový majáček pro nevidomé, který bude opatřen všemi potřebnými informacemi. Majáček bude napojen na přívod elektrické energie proveden v souvisejícím So rozvodu elektro.

Piktogramy

„Piktogram průchod pro pěší zakázán“ bude na konci stávajícího nástupiště demontován a bude zde na novém konci nástupiště umístěn nový „Piktogram průchod pro pěší zakázán“, který bude mít samostatný sloupek se základem z betonu C20/25 a bude umístěn v blízkosti zábradlí a služebního schodiště dle VL.

12 SEZNAM VYTYČOVANÝCH BODŮ

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BpV

PRO VYTYČENÍ BUDE POUŽITA PLATNÁ A OVĚŘENÁ VYTYČOVACÍ SÍŤ STAVBY

PŘESNOST VYTYČENÍ DLE ČSN 730420-1 a 730420-2

13 SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

Obecně platné právní předpisy v platném znění

Označení	Název
NV č. 272/2011 Sb.	O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
Vyhláška č. 132/1998 Sb.	kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona
Vyhláška č. 243/1996 Sb.	kterou se mění a doplňuje Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 309/2006 Sb.	Zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
Vyhláška č. 8/2021 Sb.	O katalogu odpadů
Vyhláška č. 398/2009 Sb.	O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
Vyhláška č. 395/1992 Sb.	Vyhláška ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
Vyhláška č. 48/1982 Sb.	Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
Zákon č. 183/2006 Sb.	Stavební zákon
Vyhláška č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 114/1992 Sb.	Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny
Zákon č. 254/2001 Sb.	Vodní zákon
Zákon č. 17/1992 Sb.	O životním prostředí
Zákon č. 541/2020 Sb.	O odpadech
Zákon č. 13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích
Vyhláška č. 104/1997 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
Zákon č. 268/2009 Sb.	Vyhláška o technických požadavcích na stavby
Zákon č. 266/1994 Sb.	O dráhách

Předpisy

Označení	Název
SŽ Bp1	Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v propstorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
SŽ Bp3	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
SŽ R14	Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
SŽ S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC (ČD) SR 103/7(S)	Služební rukověť - Paspport železničního svršku dle číselníku traťových a definičních úseků
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČSD) SR 103/6(S)	Služební rukověť - Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽ D1 ČÁST PRVNÍ	Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
SŽ D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽ D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽ D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M21	Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
SŽDC Ob1 díl II	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/2	Bezстыková kolej
SŽ S3/5	Svářečské práce na součástech železničního svršku
SŽ S4	Železniční spodek
SŽDC SR 103/1(S)	Služební rukověť - Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3(S)	Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej
SŽ SR 70	Služební rukověť - Číselník železničních stanic a dopravně významných míst
SŽDC T1	Telefonní provoz
SŽ T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
SŽDC T113	Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
SŽDC T7	Rádiový provoz
SŽ Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽ SM118	Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách

Technické normy

Označení	Název
ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
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 6021	Světelná signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
ČSN 73 6058	Jednotlivé řadové a hromadné garáže

Označení	Název
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
ČSN 73 6320	Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu - Národní požadavky
ČSN 73 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 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 6380	Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
SŽDC (ČSD) TNŽ 73 6311	Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
SŽDC TNŽ 73 6390	Nápisy názvů železničních stanic a zastávek

Seznam použitých zkratk

Bpv	Balt po vyrovnání
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DI PČR	Dopravní inspektorát Policie České republiky
DK	Dopravní kancelář
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DÚ	Definiční úsek
GPK	Geometrické parametry koleje
GTP	Geotechnický průzkum
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JŽM	Jednotná železniční mapa
KHS	Krajská hygienická stanice
KJŘ	Knižní jízdní řád
KL	Kolejové lože
LPP	Ložná plocha pražce
NN	Nízké napětí
OŘ	Oblastní ředitelství
OTP	Obecné technické podmínky
PP	Pražcové podloží
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RD	Reléový domek
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSK	Systém - Jednotné trigonometrické síť katastrální

SSV	Stavební správa Východ
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SŽDC	Správa železnic, státní organizace
TBZ	Technicko bezpečnostní zkouška
TK	Temeno kolejnice
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TNŽ	Technická norma železnice
TPD	Technické podmínky dodací
TSI	Technická specifikace interoperability
TTP	Tabulka traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
TV	Trakční vedení
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ŽST	Železniční stanice

14 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů nebyly pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů.

15 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVEB

Žádné další požadavky ze strany projektanta nevznikají.

16 ZÁVĚR

Před zahájením stavby i v jejím průběhu musí být postupováno ve smyslu platného znění právních předpisů, technických norem a předpisů SŽ.

Materiály a konstrukce, navržené projektem, vycházejí z nabídek katalogů výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější a slouží jako základ pro stanovení nákladů SO. Vybrané výrobky pro železniční spodek a svršek musí být pro použití do kolejí SŽs. o. schváleny. Změna materiálu zvyšující náklady není možná a ve výjimečných případech při změně technického řešení vyžaduje souhlas investora.

V Havlíčkově Brodě, červen 2025

zpracoval: Radek Kverek