

Ž 8

ŽELEZNIČNÍ SPODEK

VZOROVÝ LIST ŽELEZNIČNÍHO SPODKU

**Nástupiště na drahách celostátních, regionálních,
místních a vlečkách**

Ž 8

ŽELEZNIČNÍ SPODEK
VZOROVÝ LIST ŽELEZNIČNÍHO SPODKU
Nástupiště na drahách celostátních, regionálních,
místních a vlečkách

Účinnost od 1. května 2020

Schváleno pod čj. 13081/2020-SŽDC-GR-O13

Obsah

| | počet stran: |
|---|--------------|
| Obsah | 1 |
| Záznam o změnách | 1 |
| Seznam použitých zkratek a značek | 1 |
| Členění vzorového listu | 1 |
| Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách Základní ustanovení | 6 |
| Ž 8.1 Úrovňová sypaná nástupiště | 3 |
| Ž 8.2 Nástupiště typu Tischer Společná ustanovení | 4 |
| Ž 8.21 Úrovňová nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí min. 4,750 m | 4 |
| Ž 8.22 Úrovňová nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí min. 4,500 m | 4 |
| Ž 8.23 Mimoúrovňová nástupiště typu Tischer | 3 |
| Ž 8.3 Nástupiště typu SUDOP Společná ustanovení | 3 |
| Ž 8.31 Úrovňová vnější nástupiště typu SUDOP ve stanicích | 3 |
| Ž 8.32 Úrovňová nástupiště typu SUDOP pro vzdálenost os kolejí min. 4,750 m | 11 |
| Ž 8.33 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu SUDOP | 14 |
| Ž 8.34 Kotvení nástupištních desek u staveb a zařízení umístěných v nástupišti | 3 |
| Ž 8.4 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L Společná ustanovení | 1 |
| Ž 8.41 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L s konzolovými deskami | 6 |
| Ž 8.42 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L bez konzolových desek | 7 |
| Ž 8.5 Ukončení nástupišť | 30 |
| Ž 8.6 Přístupy na nástupiště, přechody a přejezdy pro vozíky na nástupiště | 13 |
| Ž 8.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích | 50 |
| Ž 8.8 Nástupiště mostového typu | 8 |

Záznam o změnách

| Změna | | Vzorový list Ž 8 | | |
|--------------|-------------|------------------|-----|--------|
| Číslo (č.j.) | Účinnost od | Opravil | Dne | Podpis |
| | | | | |

Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení schválených změn a provedení záznamu na této stránce.

Seznam použitých zkratek a značek

Zkratky

| | |
|---------|--|
| GŘ, O13 | Generální ředitelství, Odbor traťového hospodářství |
| ON | Oborová norma |
| OTP | Obecně technické podmínky |
| TKP | Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah |
| TPD | Technické podmínky dodací |
| TNŽ | Technická norma železnic |

Značky

| | |
|---|--|
| R | poloměr oblouku koleje (m) |
| D | převýšení koleje (mm) |
| L | vzdálenost nástupní hrany nad spojnici temen kolejnic (mm) |
| H | výška nástupní hrany nad spojnici temen kolejnic (mm) |
| d | vodorovná vzdálenost nástupní hrany od osy koleje u stávajících nástupišť (mm) |
| s | šířka rozevření spár nástupištních desek v oblouku (mm) |
| l | délka desky (mm) |

Členění vzorového listu

- Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách
- Ž 8.1 Úrovňová sypaná nástupiště
- Ž 8.2 Nástupiště typu Tischer
- Ž 8.21 Úrovňová nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí min. 4,750 m
- Ž 8.22 Úrovňová nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí min. 4,500 m
- Ž 8.23 Mimoúrovňová nástupiště typu Tischer
- Ž 8.3 Nástupiště typu SUDOP
- Ž 8.31 Úrovňová vnější nástupiště typu SUDOP ve stanicích
- Ž 8.32 Úrovňová nástupiště typu SUDOP pro vzdálenost os kolejí min. 4,750 m
- Ž 8.33 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu SUDOP
- Ž 8.34 Kotvení nástupištních desek u staveb a zařízení umístěných v nástupišti
- Ž 8.4 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L
- Ž 8.41 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L s konzolovými deskami
- Ž 8.42 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L bez konzolových desek
- Ž 8.5 Ukončení nástupišť
- Ž 8.6 Přístupy na nástupiště, přechody a přejezdy pro vozíky na nástupiště
- Ž 8.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích
- Ž 8.8 Nástupiště mostového typu

Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách

Základní ustanovení

Tento vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž.

Předmět a účel

Předmětem vzorového listu Ž 8 je řešení nástupišť ve stanicích a zastávkách drah celostátních, regionálních, místních a vleček. Vzorový list je určen pro projektování, stavbu a opravné práce nástupišť.

Technické charakteristiky jednotlivých druhů nástupišť jsou blíže popsány v dílčích vzorových listech.

Platnost a závaznost použití

Vzorový list platí pro železniční dráhy celostátní, regionální, místní a vlečky ve smyslu zákona č.266/1994 Sb., které jsou ve vlastnictví státu, který zákonem č. 77/2002 Sb. výkonem funkce vlastníka dráhy pověřil Správu železnic, státní organizace.

Vzorový list je závazný pro všechny projekční, investorské, stavebně montážní firmy a výkonné jednotky, které se zabývají projektováním a prováděním prací na nástupištích uvedených drah.

Zásady pro navrhování nových nástupišť jsou uvedeny v normě ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.

Závaznost použití jednotlivých dílčích vzorových listů je uvedena v jednotlivých dílčích vzorových listech.

Na základě místních podmínek lze ve zdůvodněných případech použít i jiná konstrukční uspořádání nástupišť, která musí být schválena Správou železnic, státní organizace, GŘ O13.

Rozměry

Rozměry v obrázcích vzorového listu jsou udávány v metrech (m) s přesností na tři desetinná místa, pokud není uvedeno jinak. Výškové kóty jsou vztaženy k temenu kolejnice (dále jen TK). Výšková kóta ± 0 je na úrovni TK.

Dovolené odchylky v rozměrech

Dovolené odchylky od projektovaných parametrů jsou stanoveny ČSN 73 6360-2, SŽDC S3 díl XVI a TKP, Kapitola 10 – Nástupiště, rampy, zarážedla, účelové komunikace a zpevněné plochy.

Související předpisy a normy

Obecně závazné právní předpisy

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších právních předpisů

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů

Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii

Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Vyhláška č. 177/1995 Sb., Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších právních předpisů

Vyhláška č. 398/2009 Sb., Ministerstva pro místní rozvoj, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění pozdějších právních předpisů

České technické normy

| | |
|--------------------|---|
| ČSN 72 1006 | Kontrola zhutnění zemin a sypanin |
| ČSN 72 3000 | Výroba a kontrola betonových stavebních dílců. Společná ustanovení |
| ČSN 73 2480 | Provádění a kontrola montovaných betonových konstrukcí |
| ČSN 73 4130 | Schodiště a šikmé rampy – Základní požadavky |
| ČSN 73 4959 | Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách |
| ČSN 73 6101 | Projektování silnic a dálnic |
| ČSN 73 6110 | Projektování místních komunikací |
| ČSN 73 6114 | Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování |
| ČSN 73 6131 | Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců |
| ČSN 73 6177 | Měření a hodnocení protismykových vlastností povrchů vozovek |
| ČSN 73 6301 | Projektování železničních drah |
| ČSN 73 6310 | Navrhování železničních stanic |
| ČSN 73 6320 | Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu - Národní požadavky |
| ČSN 73 6360-1 | Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - 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 74 3305 | Ochranná zábradlí |
| ČSN 74 4507 | Odolnost proti skluznosti povrchu podlah - Stanovení součinitele smykového tření |
| ČSN EN 13369 | Společná ustanovení pro betonové prefabrikáty |
| ČSN EN 1340 | Betonové obrubníky – Požadavky a zkušební metody |
| ČSN EN 13670 | Provádění betonových konstrukcí |
| ČSN EN ISO 14688-1 | Geotechnický průzkum a zkoušení - Pojmenování a zařizování zemin - Část 1: Pojmenování a popis |
| ČSN EN ISO 14688-2 | Geotechnický průzkum a zkoušení - Pojmenování a zařizování zemin - Část 2: Zásady pro zařizování |
| ČSN EN 15273-1+A1 | Železniční aplikace - Průjezdne průřezy tratí a obrysy vozidel – Část 1: Obecně – Společné zásady pro infrastrukturu a vozidla |
| ČSN EN 15273-2+A1 | Železniční aplikace - Průjezdne průřezy tratí a obrysy vozidel – Část 2: Obrysy vozidel |
| ČSN EN 15273-3+A1 | Železniční aplikace - Průjezdne průřezy tratí a obrysy vozidel – Část 3: Průjezdne průřezy tratí |
| ČSN EN 206+A1 | Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda |
| ČSN EN 998-2 ed. 3 | Specifikace malt pro zdivo – Část 2: Malta pro zdění |

Technické normy železnic

| | |
|----------------|--|
| TNŽ 01 0101 | Názvosloví Českých drah - Oblast: doprava a řízení provozu |
| TNŽ 01 0101-01 | Provozování dráhy - Názvosloví - Část 1: Železniční stavebnictví |
| 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 6949 | Odvodnění železničních tratí a stanic |

Technické podmínky pozemních komunikací

| | |
|--------|--|
| TP 170 | Navrhování vozovek pozemních komunikací |
| TP 192 | Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací |

Interní předpisy

| | |
|--|--|
| SŽDC S3 | Železniční svršek |
| SŽDC (ČD) S 3/3 | Železniční svršek úzkorozchodných drah |
| SŽDC S4 | Železniční spodek |
| SŽDC S5/4 | Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí |
| Směrnice SŽDC č. 118 | Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách |
| Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, s. o. | |
| SŽDC TS 1/2018-Z | Výstražné zařízení pro přechod kolejí |
| SŽDC PO-29/2019-GŘ | Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR. Standardy pro povrchy nástupišť |

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP)

| | |
|-------------|--|
| Kapitola 4 | Odvodnění tratí a stanic |
| Kapitola 10 | Nástupiště, rampy, zarážedla, účelové komunikace |
| Kapitola 18 | Betonové mosty a konstrukce |

Obecné technické podmínky

OTP č.j. 59-638/2000-O13 Prefabrikované prvky nástupišť

Obecné technické požadavky

| | |
|----------|--|
| 12.03.01 | Technický návod pro činnosti autorizovaných osob při posuzování shody stavebních výrobků podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů |
| 12.03.02 | Technický návod pro činnosti autorizovaných osob při posuzování shody stavebních výrobků podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů |
| 12.03.04 | Technický návod pro činnosti autorizovaných osob při posuzování shody stavebních výrobků podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů |
| 12.03.06 | Technický návod pro činnosti autorizovaných osob při posuzování shody stavebních výrobků podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů |
| 12.03.07 | Technický návod pro činnosti autorizovaných osob při posuzování shody stavebních výrobků podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů |

Obecná ustanovení

Pro účely vzorového listu platí základní termíny a definice uvedené v normě ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkových.

Pro projektování a stavbu nově navrhovaných nástupišť na celostátních, regionálních a místních drahách a na vlečkových normálního rozchodu pro rychlost na přilehlých kolejích do 200 km/h včetně platí norma ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkových. U kolejí s vyšší rychlostí nástupiště zřizovat nelze.

Nástupiště u kolejí normálního rozchodu vybudovaná před účinností normy ČSN 73 4959 se opravují a udržují podle tohoto vzorového listu.

Nástupiště u kolejí úzkého rozchodu se budují, opravují a udržují podle zásad uvedených v předpisu SŽDC (ČD) S 3/3. Pro konstrukce nástupní hrany se přiměřeně použijí příslušné dílčí vzorové listy drah normálního rozchodu.

Konstrukční prvky pro zřizování nástupních hran staveb státních drah lze použít pouze v případě, jsou-li pro ně schváleny TPD.

Strojní čištění kolejového lože v plném profilu je u nástupišť umožněno bez zvláštních opatření pouze v případech, je-li vzdálenost líce nástupištních zídek od osy koleje alespoň 2,000 m při použití prážců délky 2,500 m nebo je-li tato vzdálenost alespoň 2,100 m při použití prážců délky 2,600 m.

Poloha nástupní hrany u nových a rekonstruovaných nástupišť u kolejí normálního rozchodu

Vzdálenost nástupní hrany (L), výšku nástupní hrany (H) nad spojnici temen kolejnic a ostatní technické parametry nástupišť stanoví ČSN 73 4959 a předpis SŽDC S3, díl XVI.

Poloha nástupní hrany stávajících nástupišť u kolejí normálního rozchodu

Poznámka: tato část se týká pouze nástupišť, která nebyla rekonstruována podle ČSN 73 4959.

Výška nástupní hrany nástupiště s přístupem v úrovni kolejí musí být 200 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. V případě, že se přes nástupiště již dále nepřechází, může být 250 mm nad spojnici temenem kolejnic (dále TK) přilehlé koleje.

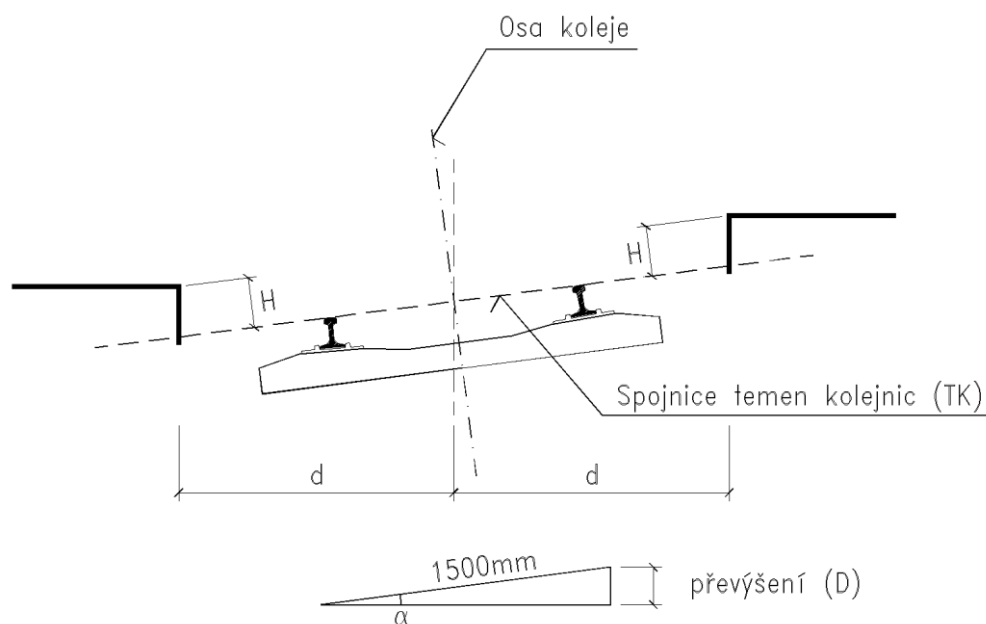
Vzdálenost a výška nástupní hrany se nejpozději při souvislé opravě nástupišť upraví po celé délce nástupní hrany jednotně.

A. Pro vzdálenost nástupní hrany (d) výšky do 300 mm nad spojnici TK od osy koleje platí:

- V koleji v přímé a obloucích poloměru $R \geq 250$ m **1650 mm**.
- V koleji v obloucích poloměru $190 \text{ m} \leq R < 250$ m **1700 mm**.
- V koleji v obloucích poloměru $R < 190$ m se stanoví výpočtem podle ČSN 73 6320 po odsouhlasení O13.

Pro nástupiště a výškou nástupní hrany do 300 mm nad spojnici TK není nutné měnit vzdálenost nástupní hrany v závislosti na převýšení koleje.

Vzdálenost nástupní hrany se měří kolmo od svislice procházející osou koleje. Výška nástupní hrany pro nástupiště do výšky 300 mm nad spojnici TK v koleji s převýšením je měřena kolmo od roviny spojnice TK.



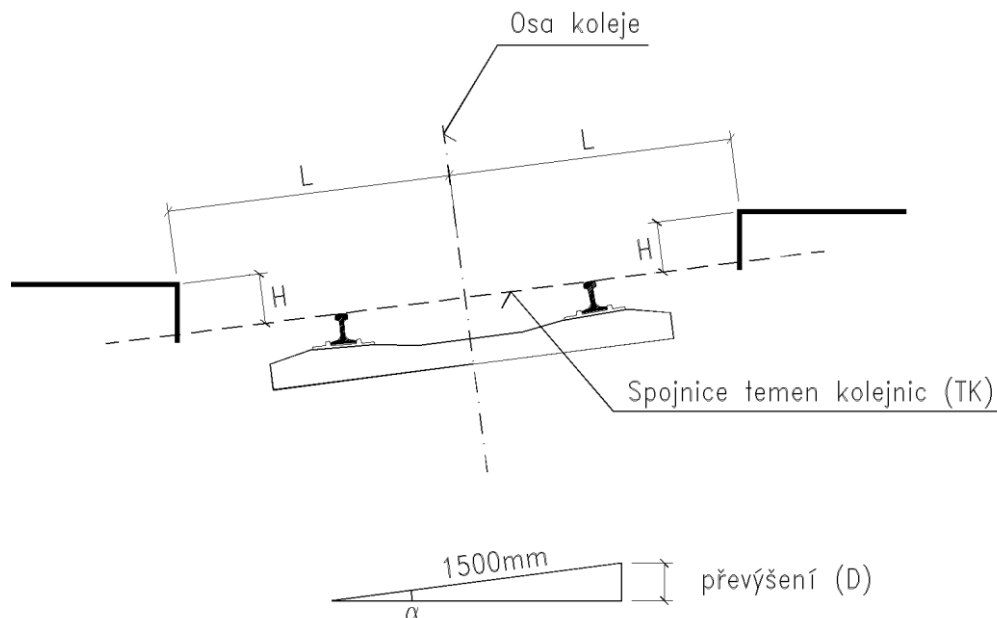
Obrázek 1 – Uspořádání nástupní hrany výšky do 300 mm u stávajících nástupišť u koleje normálního rozchodu

B. Pro vzdálenost nástupní hrany (L) výšky 300 mm a více nad spojnici TK od osy koleje platí:

- V koleji v přímé a obloucích poloměru $R \geq 250$ m **1700 mm**.
- V koleji v obloucích poloměru $190 \text{ m} \leq R < 250$ m **1750 mm**.
- V koleji v obloucích poloměru $R < 190$ m se stanoví výpočtem podle ČSN 73 6320 po odsouhlasení O13.

Pro nástupiště a výškou nástupní hrany nad 300 mm včetně nad spojnici TK je nutné měnit polohu nástupní hrany v závislosti na převýšení koleje.

Vzdálenost nástupní hrany se měří v rovině rovnoběžné se spojnici TK od kolmice ke spojnici TK vedené osou koleje. Výška nástupní hrany je měřena kolmo od roviny spojnice TK.



Obrázek 2 – Uspořádání nástupní hrany výšky nad 300 mm včetně u stávajících nástupišť u koleje normálního rozchodu

Poloha nástupní hrany u kolejí úzkého rozchodu

Technické parametry nástupišť stanoví SŽDC S 3/3.

Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích

Podrobnosti stanoví dílčí vzorový list Ž 8.7.

Sklony nástupiště

Požadavky na příčný sklon nástupiště stanoví ČSN 73 4959. Příčný sklon stávajících úrovnových nástupišť mezi kolejemi typu Tischer typu může být až 12,5 % a stávajících úrovnových nástupišť mezi kolejemi sypaných může být až 15 %.

Zábradlí

Požadavky na konstrukci a uspořádání zábradlí stanoví TNŽ 73 6334.

Dodatečné úpravy konstrukčních prvků nástupišť pro kotvení zábradlí nejsou dovoleny.

Kvalita základové spáry

Konstrukce nástupišť s nástupní hranou výšky 550 mm nad TK musí být založena na základové spáře, která splňuje kvalitativní požadavky stanovené předpisem SŽDC S4.

Kvalita zásypových konstrukcí

Zásypové konstrukce nástupišť musí být zřízeny z vhodných materiálů, které splňují kvalitativní požadavky stanovené předpisem SŽDC S4.

Upozornění

Jednotlivé vzorové listy jsou ve své textové části členěny na číslované články. Části konstrukce, vztahující se k příslušnému článku textu, jsou na obrázcích označeny číslem tohoto článku.

Jiné zobrazené části železničního spodku než ty, které popisuje příslušná textová část, jsou pouze informativní a jsou předmětem jiných vzorových listů.

Ž 8.1 Úrovňová sypaná nástupiště

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.1 je řešení stávajících sypaných nástupišť ve stanicích a zastávkách drah celostátních, regionálních, místních a vleček normálního rozchodu se vzdálenostmi os kolejí 4,500 m, 4,750 m a 6,000 m.

2. Vzorový list je určen pro údržbu a opravu stávajících sypaných nástupišť. Pokud je v přilehlé koleji použit svršek s pružnými svěrkami nebo pružnými sponami, musí být provedeno zakrytí upevňovadel a použity spojovací a upevňovací součásti železničního svršku se schválenou antikorozní úpravou dle příslušných TPD. Nová sypaná nástupiště nesmějí být zřizována.

Konstrukce nástupiště

3. Sypané nástupiště je provedeno z nenamrzavého propustného materiálu s uzavírací vrstvou z drti dobré zhutnitelnosti (doporučená směs štěrkodrti frakce 8/16 mm s výplňovým kamenivem frakce 0 – 4 mm v poměru 2 : 3). Přitom nástupiště musí být do vzdálenosti 1,600 m od osy přilehlých kolejí provedeno pouze z drti (doporučené frakce 16/ 22 mm) s ohledem na činnost kolejových obvodů.

4. Konstrukce nástupiště nakreslená na obrázku 1 a 2 plnou silnou čarou umožňuje průjezd kolejových mechanismů pro odstraňování sněhu.

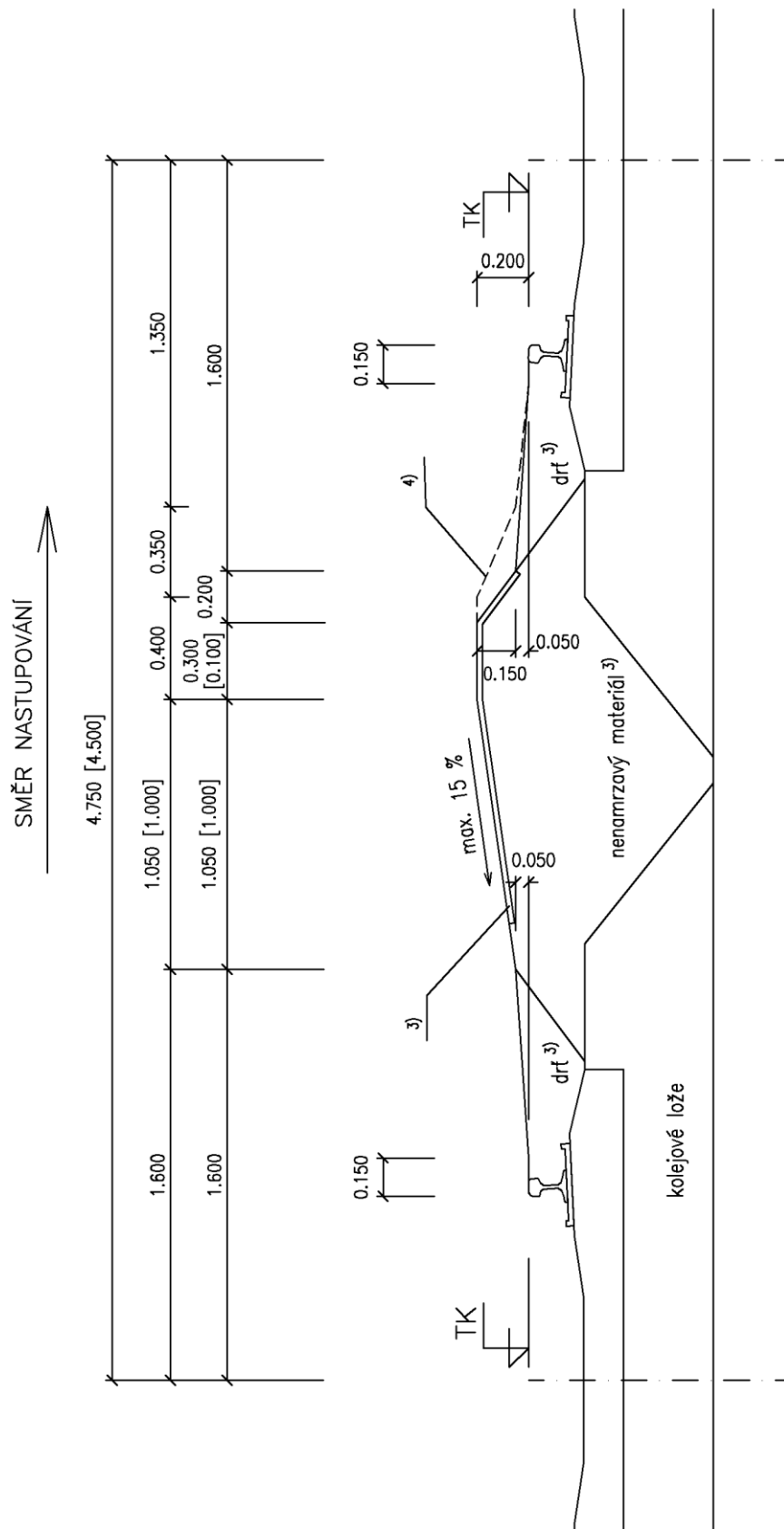
Konstrukce nástupiště nakreslená na obrázku 1 a 2 tenkou čárkovanou čarou neumožňuje průjezd kolejových mechanismů pro odstraňování sněhu.

Příklady řešení nástupiště

5. Řešení jednostranného úrovňového nástupiště pro vzdálenost os kolejí 4,750 m [4,500 m] u přímé koleje je na obrázku 1.

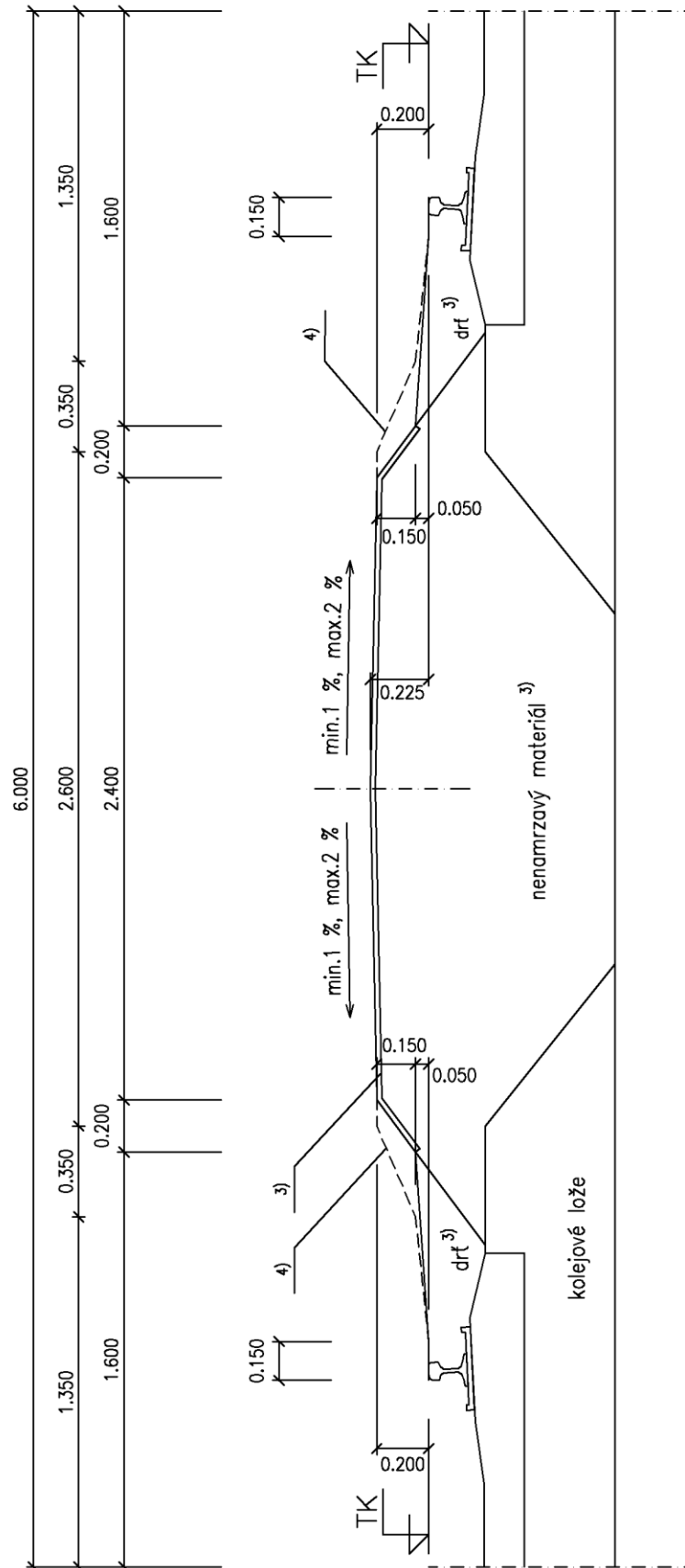
6. Řešení oboustranného úrovňového nástupiště pro vzdálenost os kolejí 6,000 m u přímé koleje je na obrázku 2.

PŘÍČNÝ ŘEZ



Obrázek 1 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVŇOVÉ SYPANÉ NÁSTUPIŠTĚ

PŘÍČNÝ ŘEZ



Obrázek 2 – OBOUSTRANNÉ ÚROVŇOVÉ SYPANÉ NÁSTUPIŠTĚ

Ž 8.2 Nástupiště typu Tischer

Společná ustanovení

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.2 je řešení konstrukce nástupišť typu Tischer ve stanicích a zastávkách drah celostátních, regionálních, místních a vleček normálního rozchodu.

2. Vzorový list je určen pro údržbu a opravu stávajících nástupišť typu Tischer. Nová nástupiště typu Tischer nesmějí být zřizována.

3. Konstrukce nástupišť typu Tischer neumožňuje čistit kolejové lože strojními čističkami bez rozebrání nástupištních zídek nebo odsunutí koleje.

Konstrukce nástupiště

4. Nástupiště typu Tischer tvoří nástupištní zídky z betonových prefabrikátů. Nástupištní zídka se skládá z podložek nástupištních tvárnic Tischer a z nástupištních tvárnic Tischer, které tvoří pevnou hranu. Pevnou nenástupní hranu tvoří betonový obrubník.

5. Nástupištní tvárnice Tischer jsou použity v nástupní hraně:

- a) v poloze s horní plochou vodorovnou (podle obr. 1) při sklonu povrchu nástupiště menším jak 5 %,
- b) v poloze s horní plochou ve sklonu max. 10 % (podle obrázku 2) při sklonu povrchu nástupiště větším jak 5 %.

6. Příklady skladby zídek z nástupištních tvárnic Tischer a z podložek nástupištních tvárnic Tischer jsou na obrázcích 1, 2 a 3.

Pro účely údržby nástupišť je na obrázku 3 zídka s nástupištní tvárnicí Tischer rozměrů 0,300 x 0,250 x 1,000 m bez skloněného líce, která se již nevyrábí a kterou lze v konstrukci zídky ponechat.

7. Vlastní těleso nástupiště je zřízeno z nenamrzavého materiálu a zhuťněno na $I_D = 0,8$. Násyp je ve spádu 1 : 1,25 ke kolejovému loži. U mimoúrovňového nástupiště je nutno zajistit stabilitu násypového materiálu nástupiště a zabránit znečišťování kolejového lože násypovým materiálem. Toho lze dosáhnout osazením prefabrikovaných železobetonových záchytných desek (délky 1,000 m) za podložky nástupištních tvárnic nebo zřízením separační vrstvy z geotextilie nebo zásypem nástupiště materiálem odpovídajícím materiálu drážní stezky (viz předpis SŽDC S3) neznečišťujícím kolejové lože.

8. Povrchová úprava nástupištní plochy jednostranného úrovňového nástupiště mezi nástupištní zídkou a betonovým obrubníkem je provedena podle vzorového listu Ž 10.

Betonový obrubník je nahrazen nástupištní zídkou v případě, že rozdíl povrchů podélného obrubníku a drtě vychází větší než 0,100 m.

9. U úrovňových nástupišť je vhodné prostor mezi nástupištní zídkou případně betonovým obrubníkem a přilehlou kolejnicí vyplnit drtí (doporučená frakce 16/22 mm) nebo vhodnými deskami (např. přejezdový panel schválené konstrukce) pro zajištění správné činnosti kolejových obvodů. Při použití pružného upevnění se tento prostor nesmí drtí vyplňovat.

10. U úrovňových nástupišť, přes která se již dále nepřechází a u mimoúrovňových nástupišť, je prostor mezi nástupní hranou a přilehlou kolejnicí ponechán bez výplně drtí.

11. Odvodnění nástupištní plochy, pokud je to technicky možné, se má provést směrem od koleje.

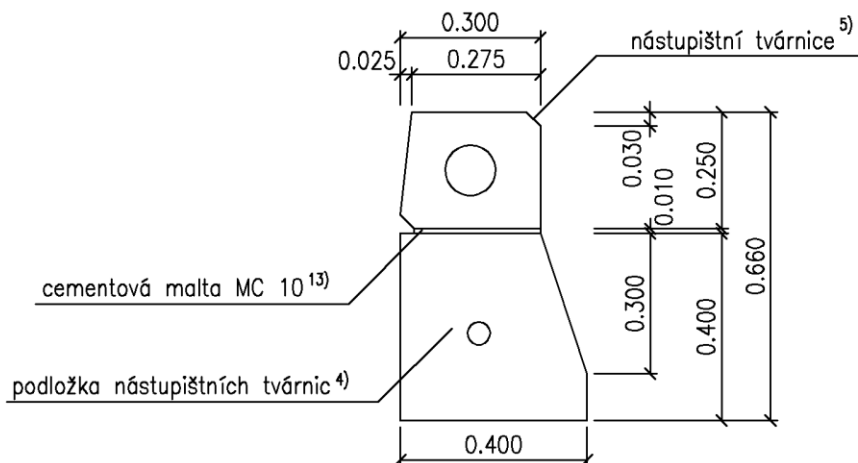
12. Podložky nástupištních tvárnic Tischer jsou osazeny v osové vzdálenosti 1,000 m na upravené kolejové lože vyrovnané vrstvou drtě tl. 30 - 50 mm (případně je přesná poloha podložek nástupištních tvárnic zajištěna jejich uložením do cementové malty MC 10).

13. Nástupištní tvárnice jsou osazeny do cementové malty MC 10 nanesené na úložnou plochu podložek.

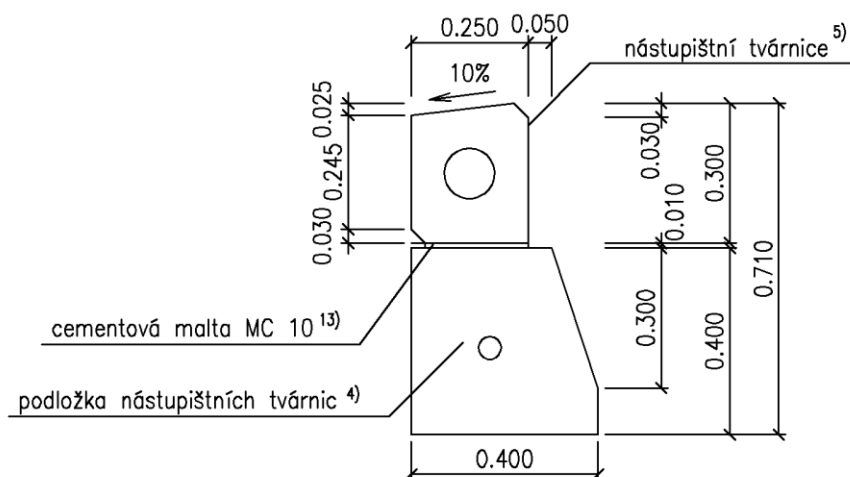
Cementovou maltou jsou vyplněny také 5 mm široké spáry mezi čely nástupištních tvárnic Tischer. Po ztvdnutí cementové malty je dosypán nenamrzavý materiál tělesa nástupiště (až po povrchovou úpravu nástupiště). Mezi podložkami tvárnic je materiál nástupiště upraven ve spádu max. 1 : 1,25. Násyp tělesa nástupiště je zhuťněn.

14. Podložky nástupištních tvárnic Tischer jsou osazeny vždy svisle. Úložná plocha je vyrovnána do příslušného sklonu cementovou maltou.

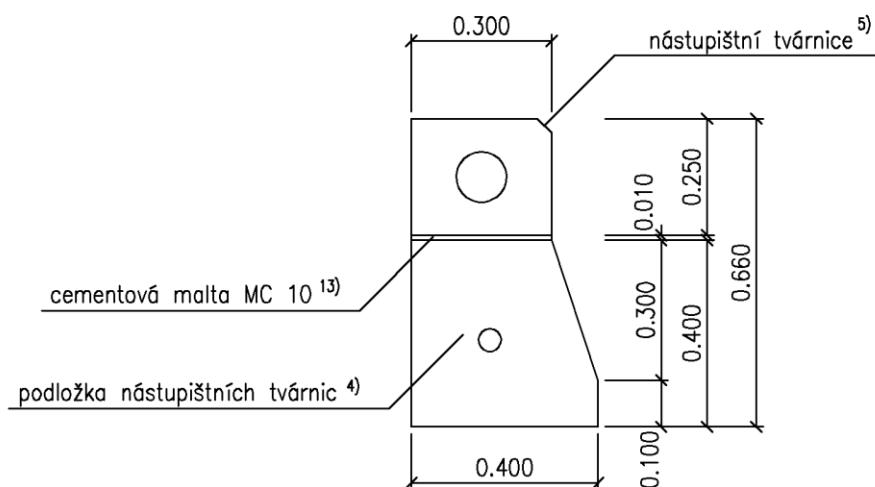
15. U úrovňového nástupiště se na straně, kde není nástupištní zídka, osadí do betonového lože podélný betonový obrubník nebo jiný vhodný betonový prefabrikát. Betonový obrubník odděluje vlastní povrchovou úpravu nástupištní plochy od zásypu drtí.



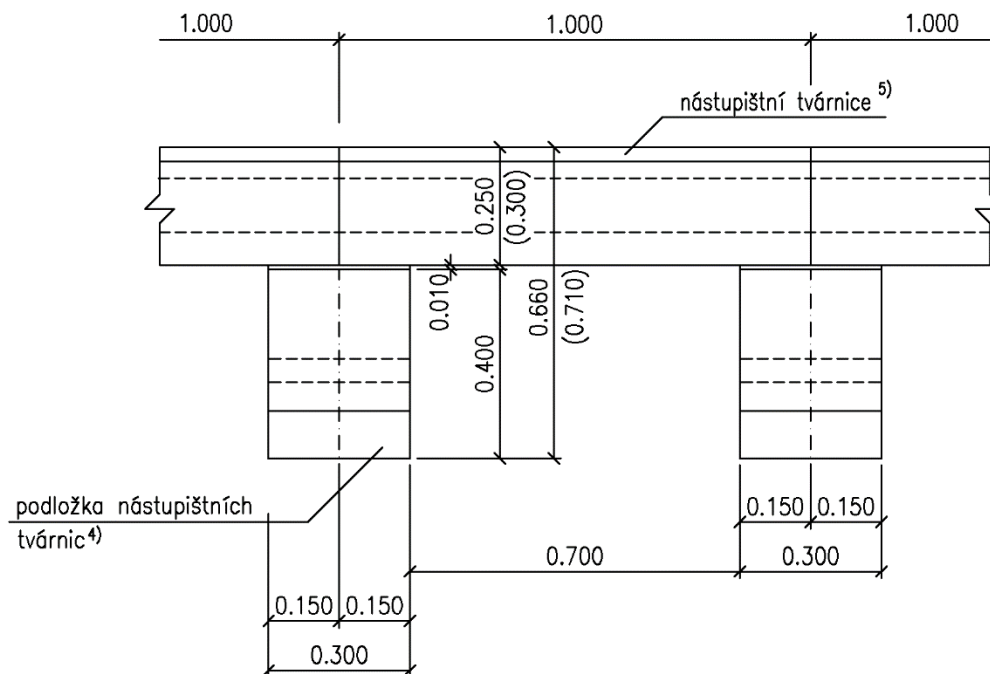
Obrázek 1 – PŘÍČNÝ ŘEZ NÁSTUPIŠTNÍ ZÍDKOU



Obrázek 2 – PŘÍČNÝ ŘEZ NÁSTUPIŠTNÍ ZÍDKOU



Obrázek 3 – PŘÍČNÝ ŘEZ NÁSTUPIŠTNÍ ZÍDKOU



POZNÁMKA : KÓTA V ZÁVORCE PLATÍ PRO OBRÁZEK 2

Obrázek 4 – PODÉLNÝ ŘEZ NÁSTUPIŠTNÍ ZÍDKOU

Ž 8.21 Úrovňová nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí min. 4,750 m

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.2.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování článků vzorového listu Ž 8.2.

Předmět a účel

17. Předmětem vzorového listu Ž 8.21 je řešení jednostranného i oboustranného úrovňového nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí minimálně 4,750 m.

Konstrukce nástupiště

18. V konstrukci jednostranného úrovňového nástupiště na vnitřní straně oblouku je použita nástupištní zídka pouze v nástupní hraně. Na straně odvrácené od nástupní hrany je zpevněný povrch nástupiště oddělen od zásypu drtí podélným betonovým obrubníkem. Pokud rozdíl výšek povrchů podélného obrubníku a drtě vychází větší než 0,100 m, je použita i na této straně nástupištní zídka Tischer podle obrázku 1, Ž 8.2.

19. V konstrukci jednostranného úrovňového nástupiště mezi kolejemi na vnější straně oblouku je použita nástupištní zídka na obou stranách nástupiště, pokud na straně odvrácené od nástupní hrany je výška nástupištní hrany nejméně 0,100 m a nejvíce 0,150 m nad úroveň povrchu z drtě nasypané mezi nástupištní zídkou a přílehlou kolejnici.

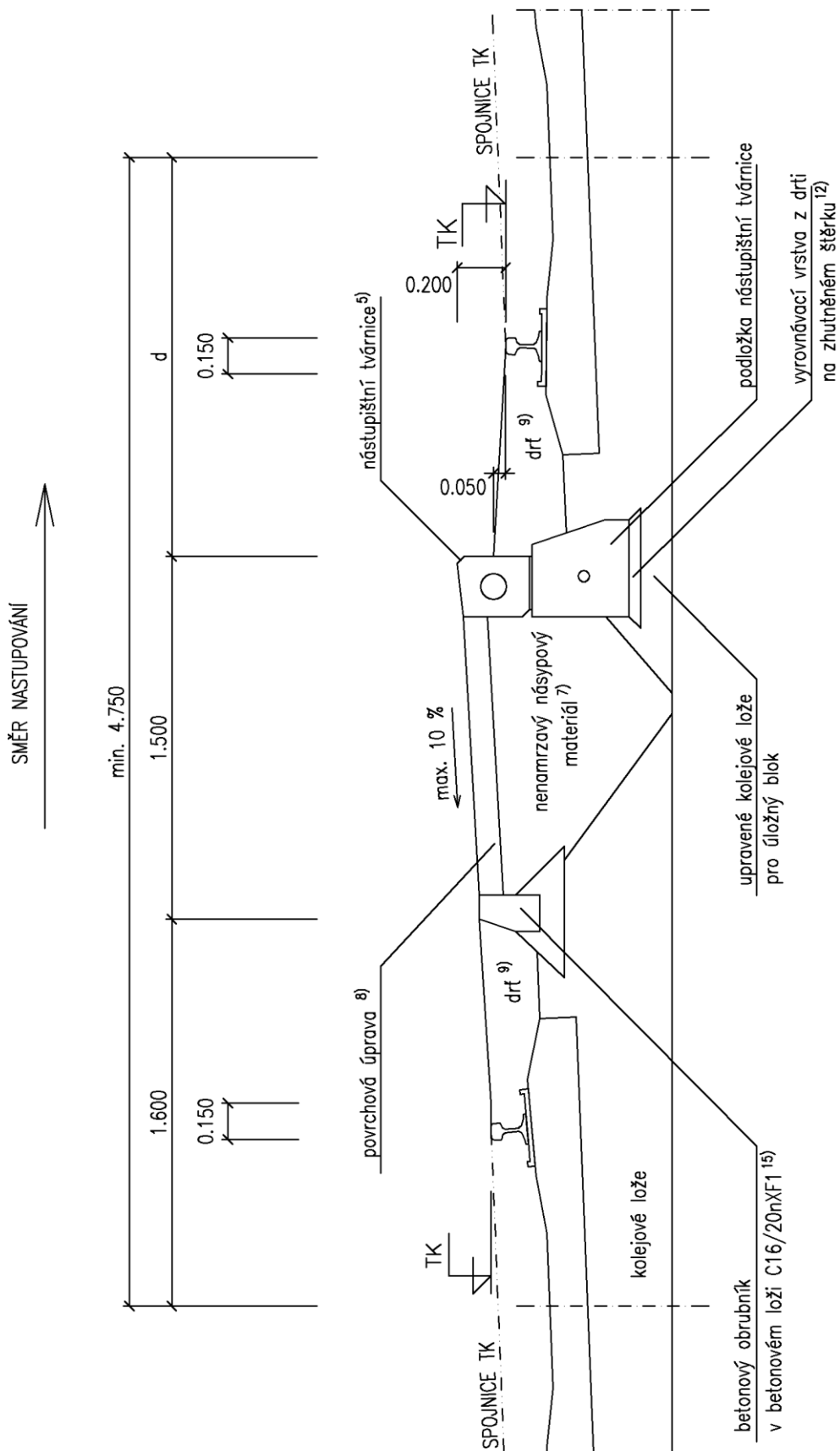
Příklady řešení nástupiště

20. Řešení jednostranného úrovňového nástupiště na vnitřní straně oblouku je na obrázku 1.

21. Řešení jednostranného úrovňového nástupiště mezi kolejemi na vnější straně oblouku je na obrázku 2.

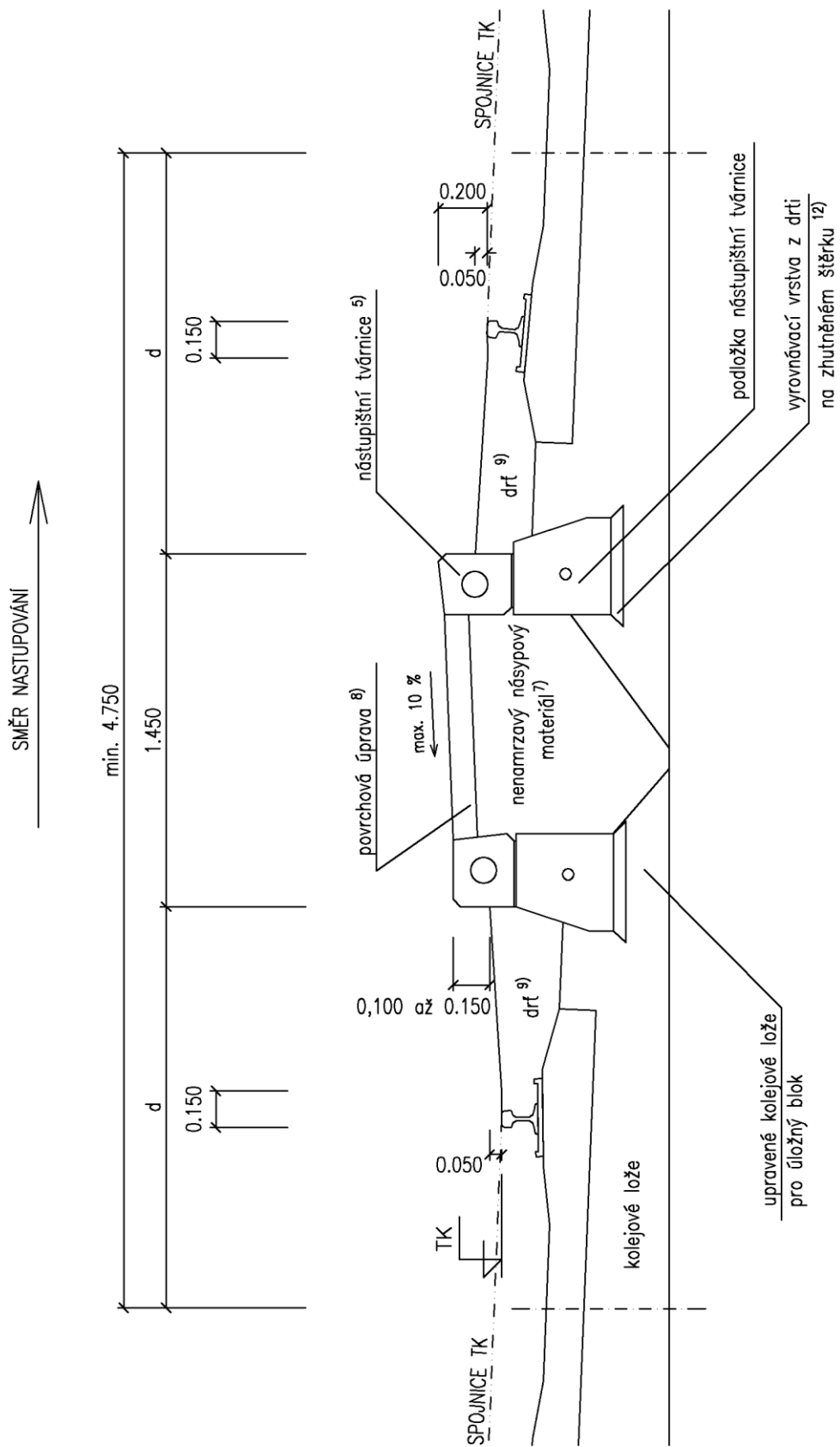
22. Řešení úrovňového oboustranného nástupiště u koleje v přímé, přes které se již dále nepřechází, je uvedeno na obrázku 3.

PŘÍČNÝ ŘEZ

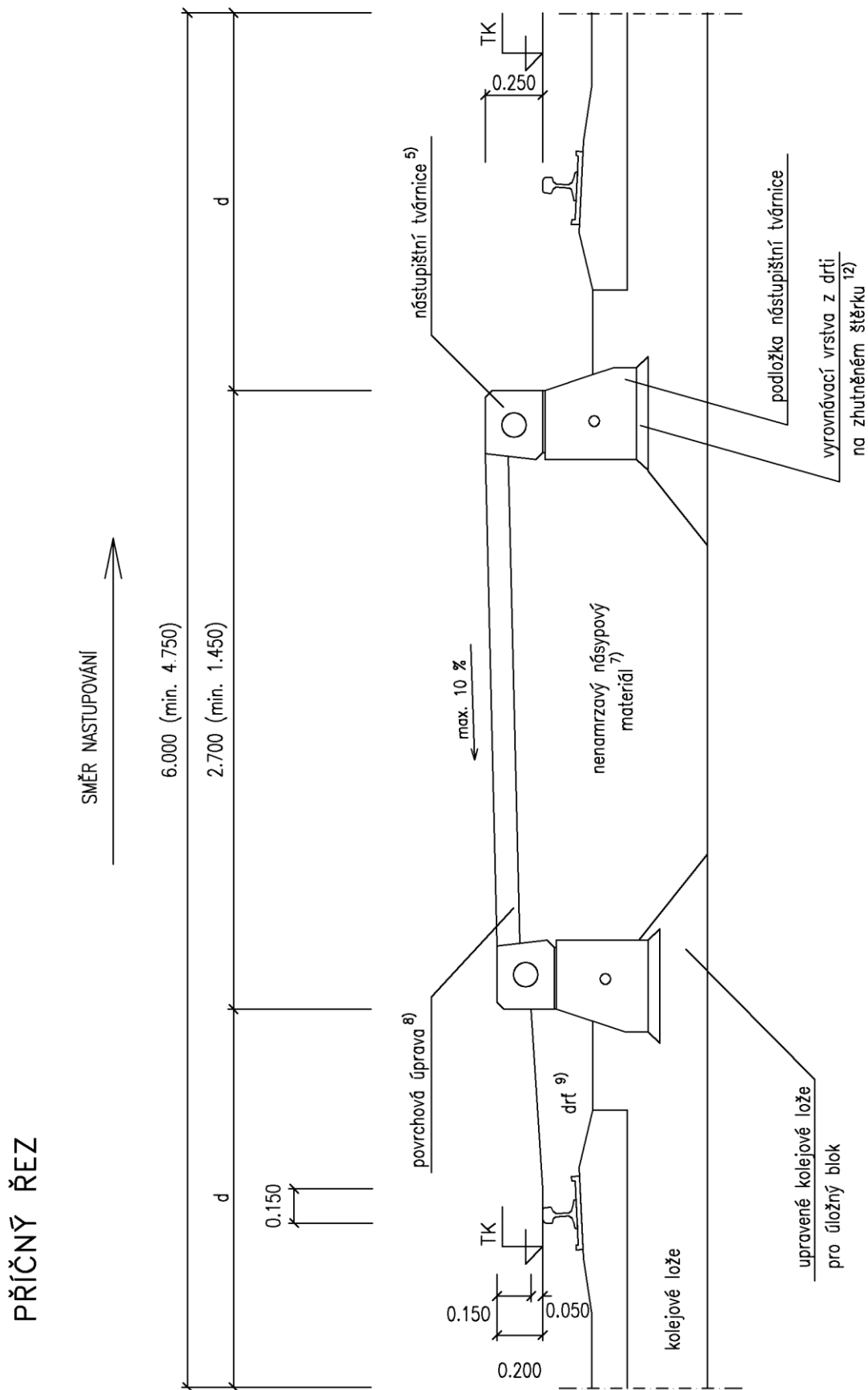


Obrázek 1 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER NA VNITŘNÍ STRANĚ OBLOUKU

PŘÍČNÝ ŘEZ



Obrázek 2 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOKU



Obrázek 3 – OBOUSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER U PŘÍMÉ KOLEJE

Ž 8.22 Úrovňová nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí minimálně 4,500 m

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.2.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování článků vzorového listu Ž 8.2.

Předmět a účel

17. Předmětem vzorového listu Ž 8.22 je řešení jednostranného úrovňového nástupiště typu Tischer pro vzdálenost os kolejí minimálně 4,500 m.

Podmínky pro použití

18. Nástupiště musí splňovat následující podmínky:

- a) dodržení volného průjezdného průřezu obou kolejí, mezi nimiž se konstrukce použije
- b) nebude překročen největší příčný sklon povrchu nástupiště 10 %
- c) výška temen kolejnic, mezi nimiž je nástupiště, bude stejná nebo kolejnice vzdálenější ve směru příchodu cestujících na nástupiště bude mít temeno kolejnice níže než temeno kolejnice bližší; v žádném případě nesmí být temeno kolejnice vzdálenější ve směru příchodu cestujících na nástupiště výše než temeno kolejnice bližší, v žádné z obou kolejí nesmí být převýšení větší než 60 mm
- d) na nástupišti nejsou žádné sloupy, stožáry a podobná zařízení.

19. Nástupní hrana, přes kterou se již dále nepřechází, je ve výšce 0,200 m nad temenem kolejnice.

Konstrukce nástupiště

20. V konstrukci úrovňového jednostranného nástupiště u přímé koleje je použita jedna nástupištní zídka pouze v nástupní hraně. Na straně odvrácené od nástupní hrany je zpevněný povrch nástupiště oddělen od zásypu drtí podélným betonovým obrubníkem. Betonový obrubník tvoří stupeň do výšky max. 0,100 m.

21. V konstrukci úrovňového jednostranného nástupiště u koleje na vnitřní straně oblouku je použita nástupištní zídka pouze v nástupní hraně. Na straně odvrácené od nástupní hrany je zpevněný povrch nástupiště oddělen od zásypu drtí podélným betonovým obrubníkem.

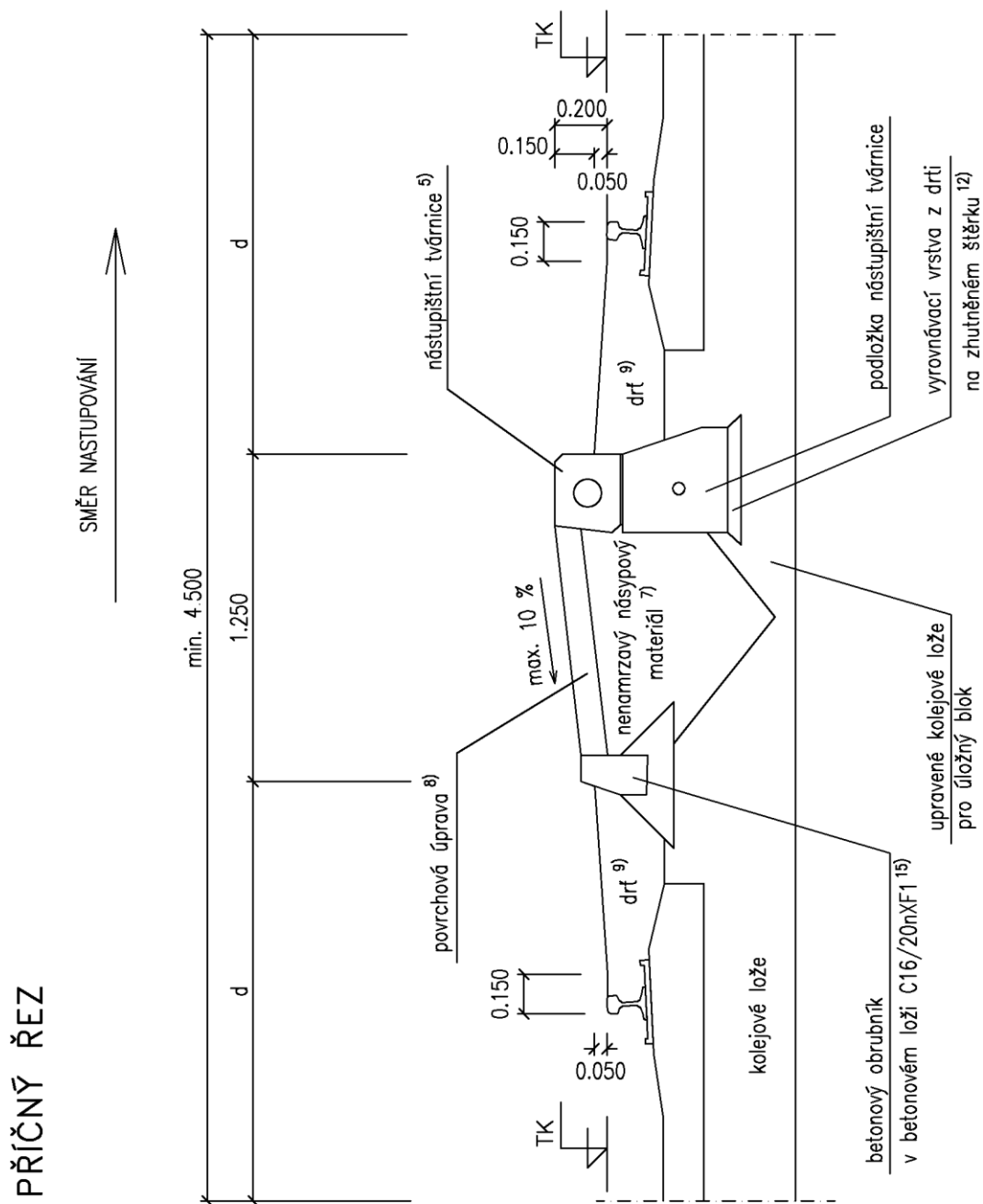
22. V konstrukci úrovňového jednostranného nástupiště u koleje na vnější straně oblouku jsou použity nástupištní zídky na obou stranách nástupiště. Nástupištní hrana na odvrácené straně od nástupní hrany je vysoká minimálně 0,100 m a je tvořena zídkou, oddělující povrch nástupiště od zásypu drtí.

Příklady řešení nástupiště

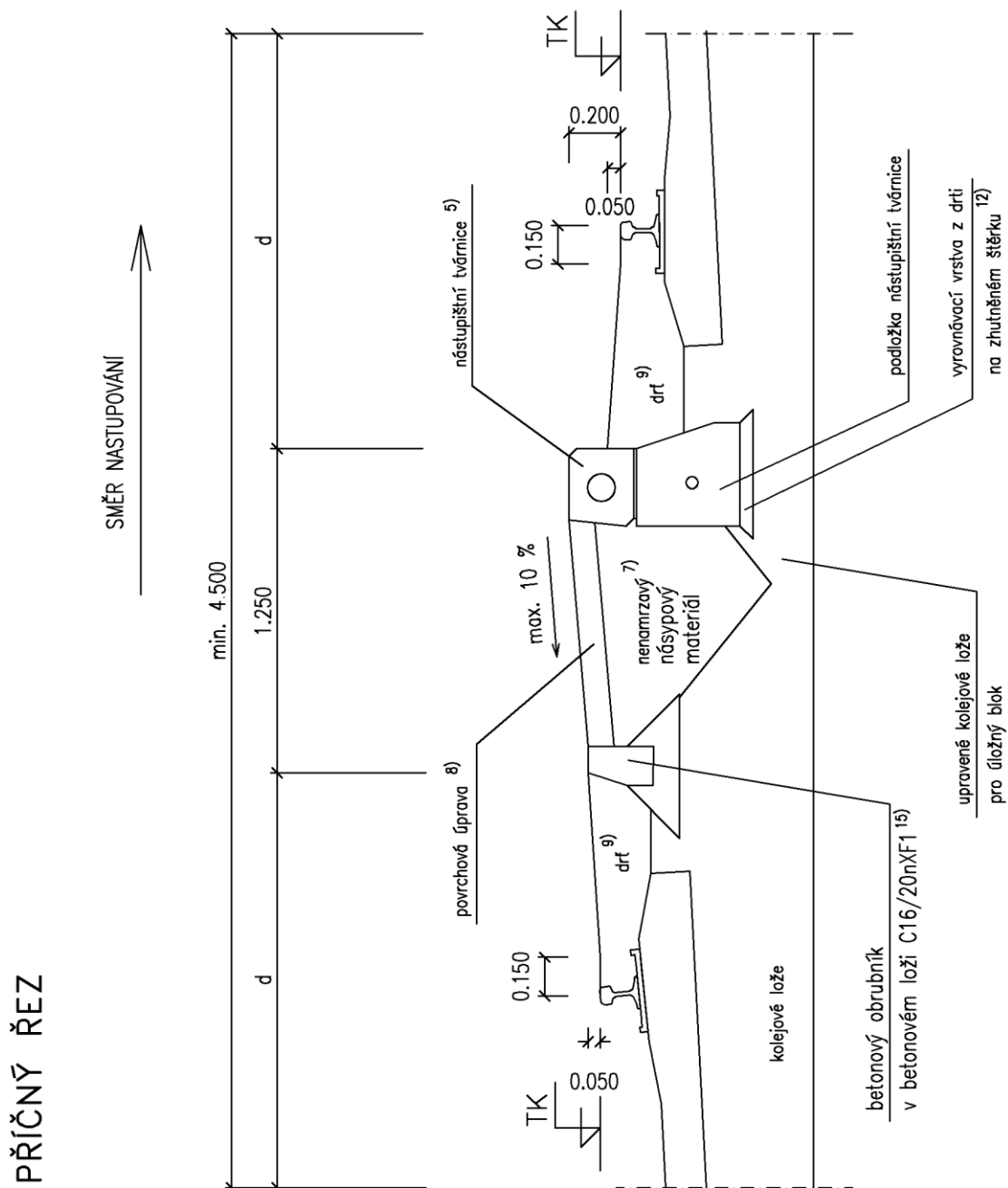
23. Řešení úrovňového jednostranného nástupiště u přímé koleje je na obrázku 1.

24. Řešení úrovňového jednostranného nástupiště u koleje na vnitřní straně oblouku je na obrázku 2.

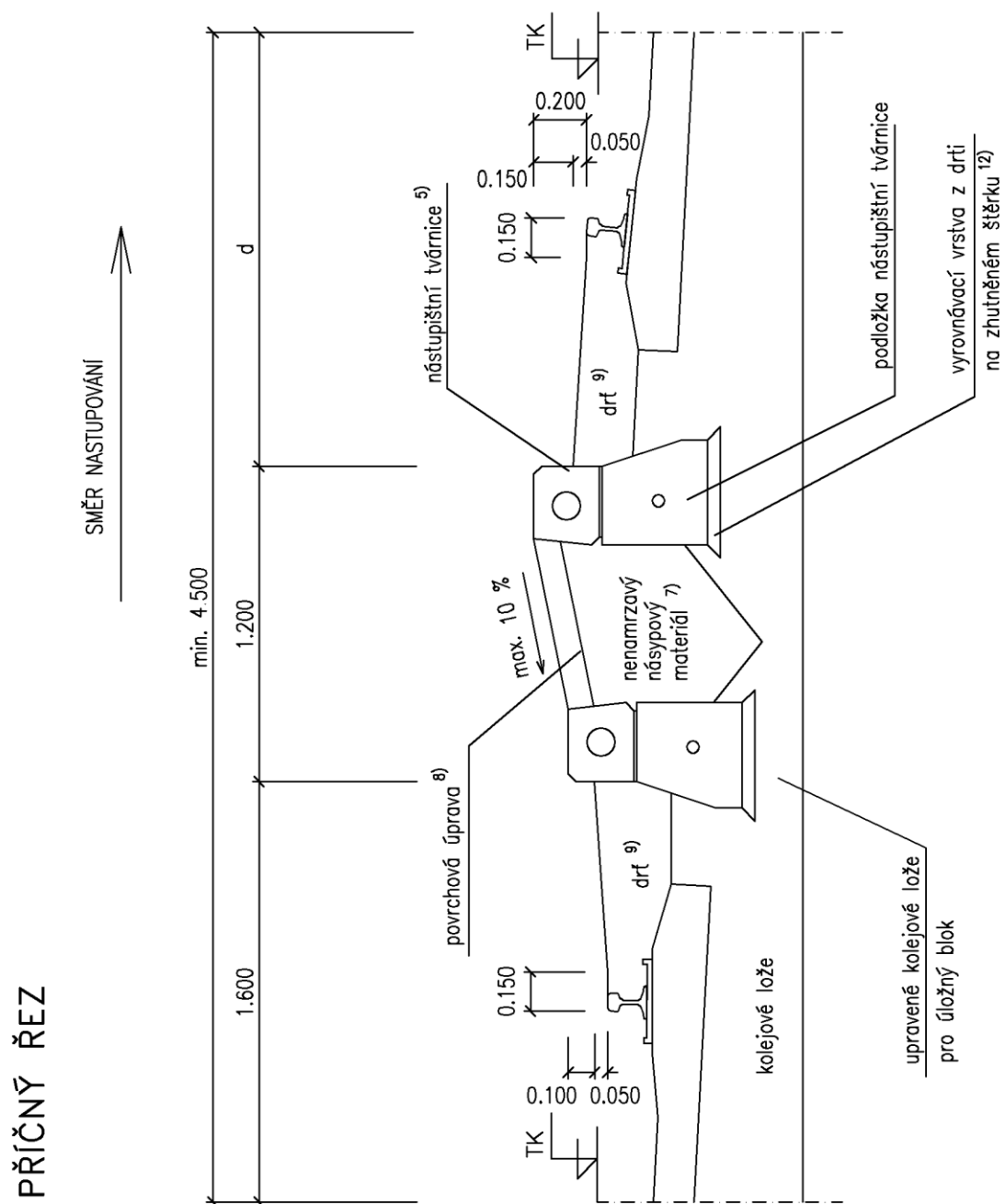
25. Řešení úrovňového jednostranného nástupiště u koleje na vnější straně oblouku je na obrázku 3.



Obrázek 1 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER U PŘÍMÉ KOLEJE



Obrázek 2 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER NA VNITŘNÍ STRANĚ OBLOUKU



Obrázek 3 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOUKU

Ž 8.23 Nástupiště typu Tischer s výškou nástupní hrany 300 mm nad TK

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.2.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování článků vzorového listu Ž 8.2.

Předmět a účel

17. Předmětem vzorového listu Ž 8.23 je řešení nástupiště typu Tischer o výšce nástupní hrany 300 mm nad TK.

Konstrukce nástupiště

17. V konstrukci ostrovního mimoúrovňového nástupiště u přímé koleje je použita na každé straně nástupištní zídka. Spád nástupištní plochy pro odvedení vody je nejméně 1 % a nejvíce 2 %.

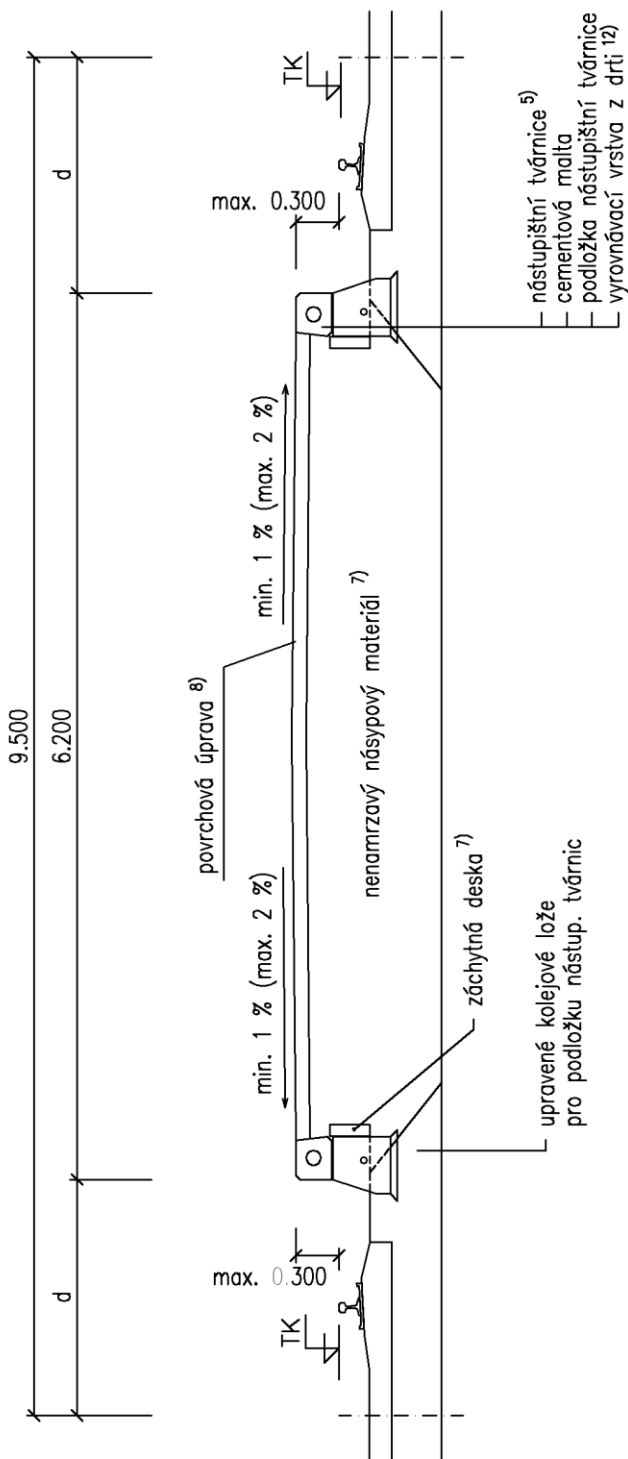
18. V konstrukci vnějšího mimoúrovňového nástupiště u přímé koleje je použita nástupištní zídka, která tvoří nástupní hranu.

Příklady řešení nástupiště

19. Řešení ostrovního mimoúrovňového nástupiště u přímé koleje je na obrázku 1.

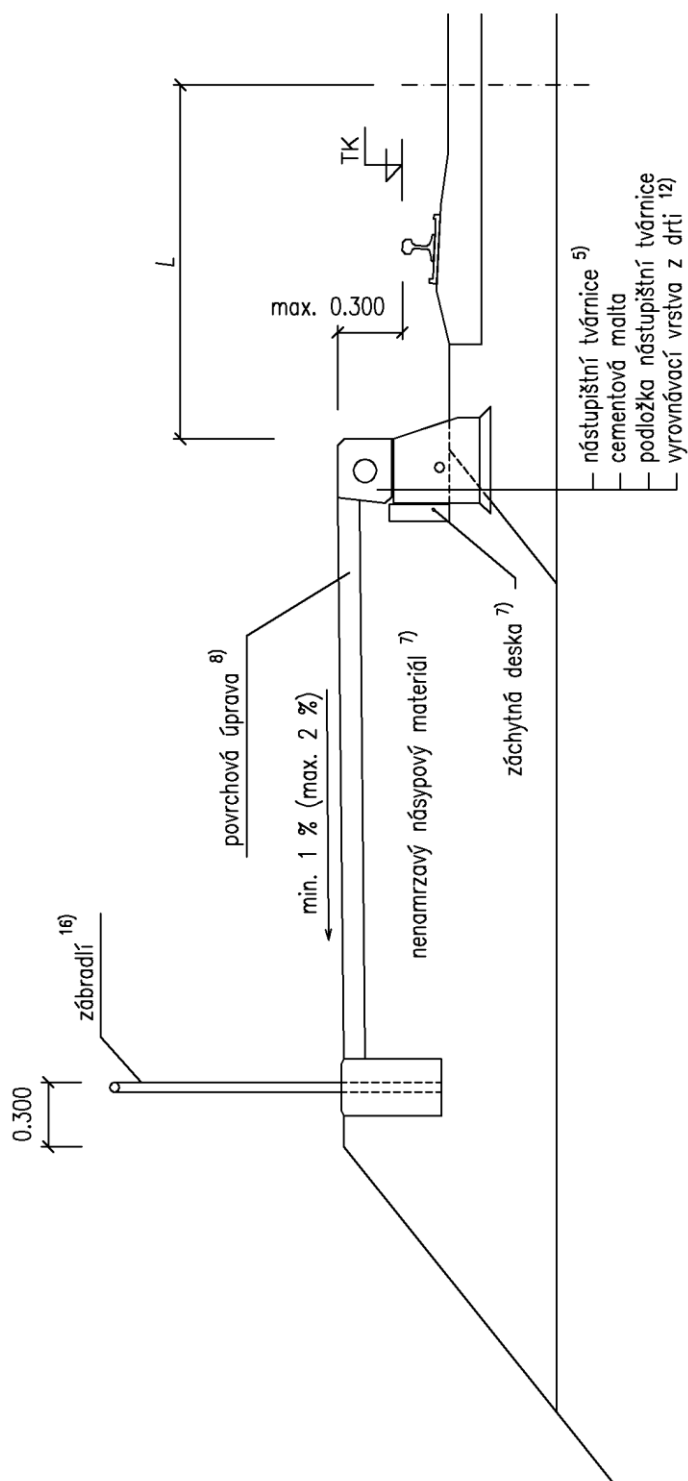
20. Řešení vnějšího mimoúrovňového nástupiště u přímé koleje je na obrázku 2.

PŘÍČNÝ ŘEZ



Obrázek 1 – MIMOÚROVNĚNÉ OSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER U PŘÍMÉ KOLEJE

PŘÍČNÝ ŘEZ



Obrázek 2 – MIMOÚROVŇOVÉ VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER
U PŘÍMÉ KOLEJE

Ž 8.3 Nástupiště typu SUDOP

Společná ustanovení

Tento vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.3 je řešení nástupišť typu SUDOP ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.
2. Platnost vzorového listu je určena v dílčích vzorových listech.
3. Konstrukce nástupišť typu SUDOP umožňuje po odejmutí nástupištních konzolových desek čištění kolejového lože strojnými čističkami bez demontáže dalších prvků.

Konstrukce nástupiště

4. Nástupiště typu SUDOP je tvořeno nástupištními zídkami a konzolovými nástupištními deskami. Nástupištní zídka se skládá z úložných bloků U 65, U 85 nebo U 95 osazených v osových vzdálenostech 1,000 m na podkladní a vyrovnávací vrstvu z podkladního betonu pevnosti C20/25nXF3. U stávajících nástupišť je možné osadit úložné bloky na upravené kolejové lože vyrovnané vrstvou drtě tl. 30 - 50 mm. Úložné bloky jsou vyrovnány výškově i směrově a se zásypem až do úrovně horní hrany pražců drti, která je zhutněna na $I_D = 0,8$. Úložné bloky jsou osazeny vždy svisle. Použití jednotlivých typů úložných bloků je závislé na projektované výšce nástupní hrany nad temenem kolejnice:

- a) výška nástupní hrany do 300 mm (včetně) – úložné bloky U 65 (výška 650 mm)
- b) výška nástupní hrany do 500 mm (včetně) – úložné bloky U 85 (výška 850 mm)
- c) výška nástupní hrany nad 500 mm – úložné bloky U 95 (výška 950 mm)

Základová spára konstrukce nástupiště musí být v úrovni pláně tělesa železničního spodku nebo hlouběji. Na úložné bloky jsou uloženy nástupištní tvárnice Tischer do vrstvy cementové malty MC10 tloušťky 10 mm. Nástupištní tvárnice Tischer je v poloze s horní úložnou plochou vodorovnou. Nástupištní konzolové desky jsou na jedné straně volně a konzolovitě uloženy na nástupištní tvárnici Tischer do vrstvy malty MC10 tloušťky 10 až 30 mm (pro vyrovnání tolerancí při osazování) a na druhé straně na opěru nasypanou z drtě nebo na betonovou podpěru.

5. Nástupištní tvárnice Tischer musí být uloženy na úložné bloky centricky, maximální přípustná odchylka činí ± 50 mm v podélném směru. Spáry mezi čely nástupištních tvárnic Tischer se vyplní cementovou maltou MC10, šířka spáry je 5 mm.

6. Vzdálenost líce nástupištní tvárnice a horní části úložného bloku od osy koleje je u stávajících nástupišť 2,000 m. Největší vyložení konzolových nástupištních desek je v tomto případě 0,350 m. U nově budovaných nástupišť a při přestavbách stávajících nástupišť je při použití pražců délky 2,600 m nutné zvětšit vzdálenost líce nástupištní tvárnice a horní části úložného bloku od osy koleje na 2,100 m a největší vyložení v tom případě je 0,430 m. Pro konzolové desky kratší než 2,000 m, které nejsou spojeny zámkou nebo nejsou kotveny k jiné konstrukci, smí být vyložení maximálně 0,300 m. Hodnota vyložení se mění s ohledem na vzdálenost nástupní hrany od osy koleje, výše uvedené hodnoty jsou uvažovány jako maximální.

7. Šířka opěry z drti pod zadní stranou konzolové nástupištní desky musí být v příčném směru minimálně 0,500 m. U stávajících nástupišť bez provozu motorových vozíků s deskou K 145 (K 150) je šířka opěry minimálně 0,350 m. Míra zhutnění materiálu musí být $I_D = 0,8$. V případě uložení zadní strany konzolové desky na betonové podpěře je líc podpěry ve vzdálenosti 0,100 m od zadní hrany nástupištní desky směrem k nástupní hraně.

8. Příčný sklon nástupišť činí při použití konzolových desek s dezénem 2 %, při použití hladkých desek 1 %. S ohledem na bezpečnost cestujících je zakázáno nově použít hladké konzolové desky. U stávajících jednostranných úrovňových nástupišť je možno ponechat příčný sklon nástupištní konzolové desky nejvíce 5 %.

9. U úrovňových nástupišť je prostor mezi nástupištní hranou a přilehlou kolejnicí vyplněn drtí (doporučená frakce 16/22). Zásyp drti mezi přilehlou kolejnicí a nástupištní hranou se doporučuje nahradit vhodnými deskami - například přejezdovými panely schváleného typu. Toto řešení je použito přednostně

pro zvýšení bezpečnosti cestujících a pro zajištění činnosti kolejových obvodů. Při použití pružného upevnění kolejnice se prostor mezi nástupištní hranou a přilehlou kolejnicí nesmí drtí vyplňovat.

10. U úrovnových nástupišť, přes která se již dále nepřechází a u mimoúrovňových nástupišť, je prostor mezi nástupní hranou a přilehlou kolejnicí ponechán bez výplně drtí.

11. Odvodnění nástupištní plochy, pokud je to technicky možné, je provedeno směrem od koleje.

12. Velikost spáry mezi konzolovými nástupištními deskami v přímé je 5 mm. U kolejí v oblouku se dosáhne konstantní vzdálenosti nástupní hrany od osy koleje rozšiřováním styčných spár mezi konzolovými deskami od středu oblouku. Při srazu rohů konzolových nástupištních desek bližších středu oblouku se šířka rozevření spár (s) v mm na opačném konci desky vypočte podle vzorce:

$$s = \frac{l}{R}$$

kde l je délka desky v mm

R je poloměr oblouku koleje v m

Maximální šířka spáry mezi konzolovými deskami v oblouku činí 10 mm.

13. Pro konstrukci nástupní hrany lze použít pouze schválených typů prefabrikátů. Nová mimoúrovňová nástupiště lze navrhovat pouze z konzolových desek s dezénem pravoúhlé dlažby (označení desek KTD). Na jednom nástupišti není přípustná kombinace konzolových desek s dezénem různého provedení, výjimečně lze použít pro veřejnosti nepřístupný konec nástupiště (ukončený šikmou plochou) konzolové desky s dezénem zámkové dlažby (označení desek KD). V tomto vzorovém listu je použito následujícího označení typů železobetonových prefabrikátů:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| - K – 145, K – 150, K – 230 | konzolové desky hladké, bez dezénu |
| - KD – 145, KD – 150, KD – 230 | konzolové desky s dezénem (slzičky, zámková dlažba) |
| - KS – 145, KS – 150, KS – 230 | konzolové desky s dezénem (slzičky, zámková dlažba) a s vodicími linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm |
| - K – 145 Z, KD – 145 Z, KS – 145 Z | výše uvedené druhy konzolových desek vybavené zámkou pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KS – 145 ZP | konzolová deska s dezénem (zámková dlažba) a vodicími linií s funkcí varovného pásu, která je uprostřed desky přerušena v délce 400 mm, desky jsou vybavené zámkou pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KS – 230 V, levá a pravá | konzolová deska s dezénem (zámková dlažba) a vodicími linií s funkcí varovného pásu, která je ukončena ve vzdálenosti 200 mm od okraje desky, v rohu desky jsou opatřeny varovným pásem o rozměrech 850 x 400 mm |
| - KTD-145 Z | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a s vodicími linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm, desky jsou vybavené zámkou pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KTD-145 ZP | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a vodicími linií s funkcí varovného pásu, která je uprostřed desky přerušena v délce 400 mm, desky jsou vybavené zámkou pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KTD-145 Z bez vodicí linie | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby (bez vodicí linie s funkcí varovného pásu), desky jsou vybavené zámkou pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KTD-230 | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a s vodicími linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm |
| - KTD-230 signální | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a s vodicími linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm, která je ve střední části desky přerušena v délce 400 mm a doplněna signálním pásem o rozměrech 900 x 800 mm |
| - KTD-230 koncová levá a pravá | konzolové desky s dezénem pravoúhlé dlažby a s varovným pásem o rozměrech 1500 x 400 mm vedeným kolmo k nástupní hraně |
| - U 65, U 85, U 95 | úložný blok výšky 650 mm, 850 mm, 950 mm |
| - Tischer | nástupištní tvárnice |

14. V případě uložení zadní strany konzolové nástupištní desky na opěru z drti je vlastní těleso nástupiště nasypáno z nenamrzavého materiálu ve spádu 1 : 1,5 k úložným blokům zídek. U úrovněného nástupiště s konzolovými deskami kratšími než 2,300 m a u mimoúrovňového nástupiště je nutno zajistit stabilitu záspy nástupiště a zabránit znečišťování kolejového lože nasyrovým materiálem. Toho lze dosáhnout osazením dvou nebo tří kusů prefabrikovaných železobetonových záchytných desek (délky 1,000 m) za úložné bloky nebo zřízením separační vrstvy z geotextilie nebo zásepem nástupiště materiálem odpovídajícím materiálu drážní stezky (viz předpis SŽDC S3) neznečišťujícím kolejové lože. Vlastní těleso nástupiště je nasypáno z nenamrzavého materiálu a zhutněno na $I_D = 0,8$.

V případě uložení zadní strany konzolové nástupištní desky na betonovou opěru se prostor pod nástupištní deskou nezasypává a záchytné desky se nepoužijí.

15. Konzolové nástupištní desky K – 145 Z musí být spojeny zámky pro zajištění jejich spolupůsobení.

16. Kapsy s úchytnými oky v horním líci staršího typu konzolových nástupištních desek musí být zality asfaltovou zálivkou nebo vyplněny vápennou maltou MV 4, případně jiným vhodným materiálem. Nově není možno tento typ nástupištních desek použít.

Úprava nástupiště před čištěním kolejového lože

17. Kolejové lože u vnějších úrovněných nástupišť a u mimoúrovňových nástupišť je možné čistit strojní čističkou. Konzolová nástupištní deska se odsune směrem od koleje tak, aby nebránila práci stroje. Před čištěním kolejového lože strojní čističkou u úrovněných nástupišť se rozpojí zámky konzolové desky, pokud je deska jimi vybavena, deska se otočí o 90° a uloží ve dvou vrstvách na nástupištní tvárnici Tischer a druhou stranou na drť tak, aby nebránila práci stroje a průjezdu vlaku po sousední koleji.

18. Kolejové lože u úrovněných nástupišť mezi kolejemi v osové vzdálenosti 4,750 m (5,000 m) není možné čistit strojní čističkou bez odstranění betonové podpěry pod zadní stranou konzolové nástupištní desky.

Zatížení nástupišť

19. Všechna nástupiště typu SUDOP vyhovují pro zatížení osobami a ručními vozíky do maximálního zatížení náprav vozíku 200 kg. Provoz motorových zavazadlových vozíků je možný jen na nástupištích provedených z konzolových nástupištních desek K – 230 nebo K – 145 Z, které musí být vzájemně spojeny zámky nebo kotveny do jiné konstrukce. Pro zajištění spolupůsobení desek musí být zámky spojeny nejméně tři. Pro provoz na nástupištích typu SUDOP je možné použít pouze vozíky s maximální hmotností na nápravu 1 800 kg.

Ž 8.31 Úrovňová vnější nástupiště typu SUDOP ve stanicích

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.3.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování vzorového listu Ž 8.3.

Předmět a účel

20. Předmětem vzorového listu Ž 8.31 je řešení vnějších úrovňových nástupišť typu SUDOP umístěných u krajní koleje na straně výpravní budovy ve stanicích na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.

21. Vzorový list je určen pro opravu a údržbu stávajících nástupišť. Nová úrovňová nástupiště nesmějí být zřizována.

Konstrukce nástupiště

22. Nástupištní plocha je tvořena konzolovou nástupištní deskou KD – 230 nebo KS – 230. Použití desek KD – 145 Z nebo KS – 145 Z je možné jen v odůvodněných případech tam, kde je to technicky nezbytné – např. při umístění jiných zařízení v nástupišti (kabelové šachty, stojky zastřešení, podpěry trakčního vedení apod.). V tomto případě musí být desky opatřeny zámkou nebo kotveny k jiným konstrukcím.

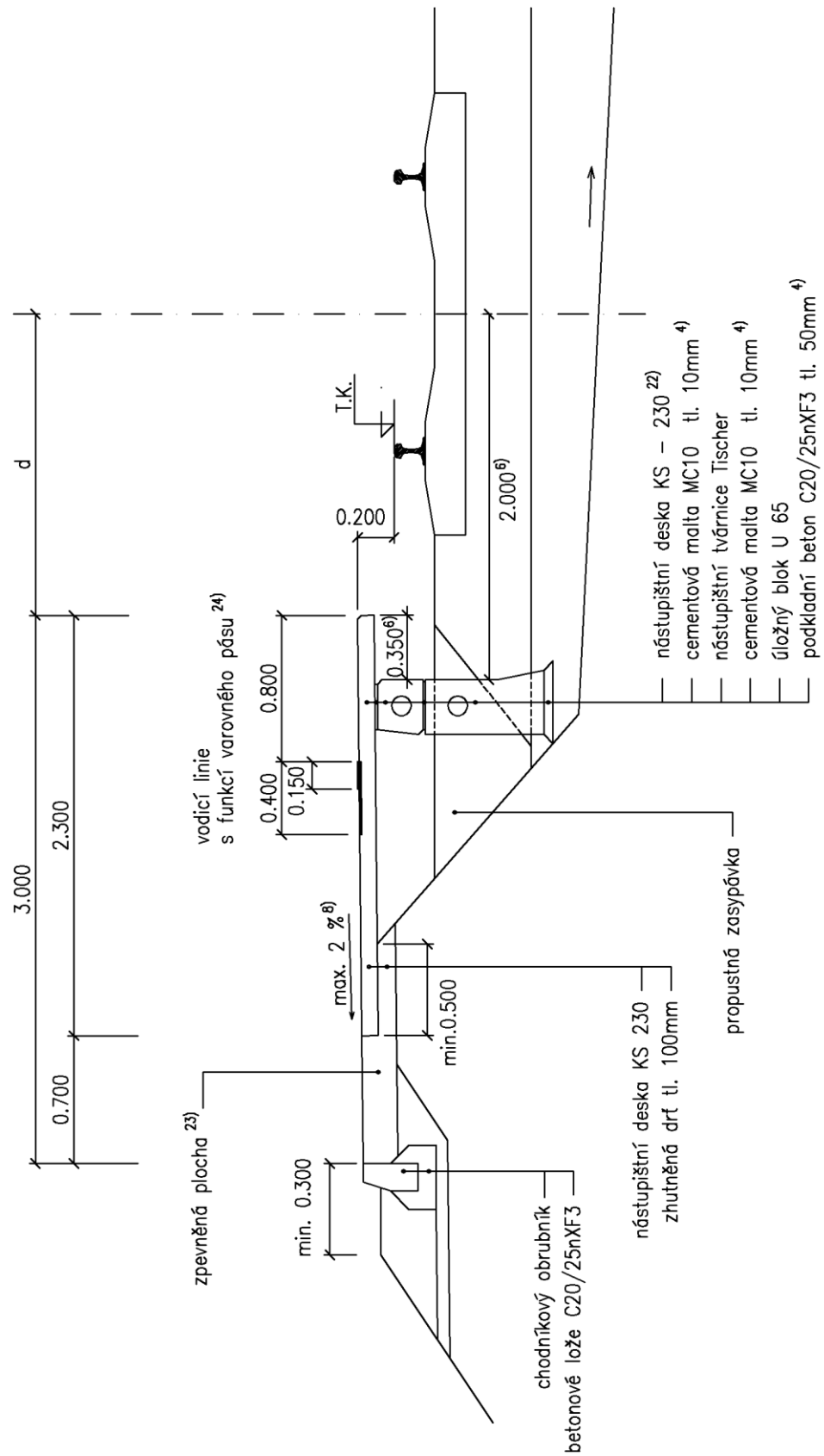
23. Zbývající část nástupiště mimo nástupištní desky musí být zpevněna vhodnou konstrukcí uvedenou ve vzorovém listu Ž 10.

24. Vnější úrovňové nástupiště musí mít bezpečnostním pásem oddělený od ostatní plochy nástupiště vodicími liniemi s funkcí varovného pásu, detaily provedení stanoví vzorový list Ž 8.7.

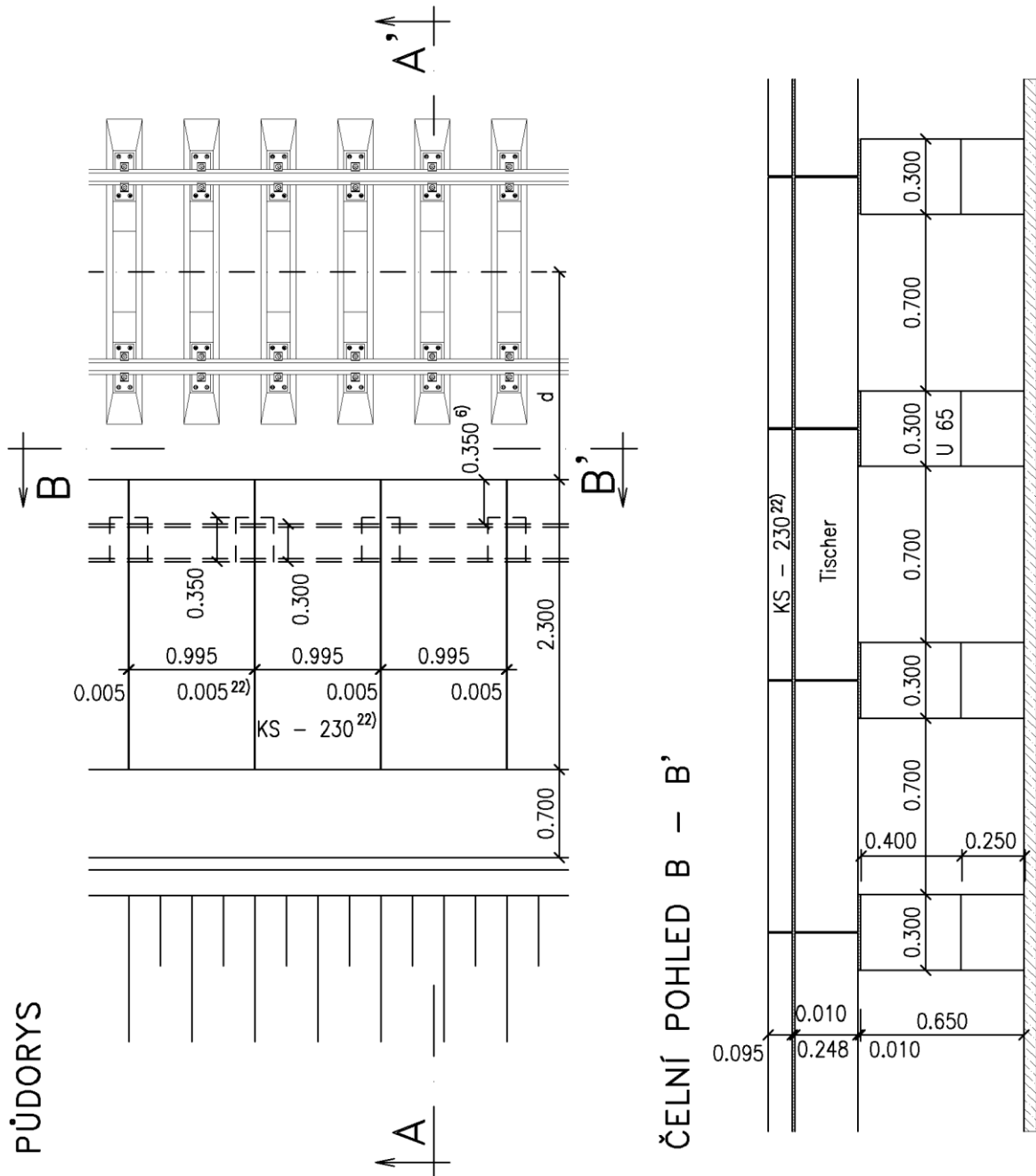
Příklady řešení nástupišť

25. Příklad řešení vnějšího úrovňového nástupiště typu SUDOP ve stanici u přímé koleje je na obrázku 1.

PŘÍČNÝ ŘEZ A - A'



Obrázek 1- VNĚJŠÍ ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP
VE STANICI U PŘÍMÉ KOLEJE



Obrázek 1 - VNĚJŠÍ ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP
VE STANICI U PŘÍMÉ KOLEJE

Ž 8.32 Úrovňová nástupiště typu SUDOP pro vzdálenost os kolejí minimálně 4,750 m

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.3.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování vzorového listu Ž 8.3.

Předmět a účel

20. Předmětem vzorového listu Ž 8.32 je řešení úrovňových nástupišť typu SUDOP ve stanicích na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách pro vzdálenost kolejí minimálně 4,750 m.

21. Vzorový list je určen pro opravu a údržbu stávajících nástupišť. Nová úrovňová nástupiště nesmějí být zřizována.

Podmínky pro použití

22. Konstrukce nástupišť uvedené v tomto vzorovém listu se použijí mezi kolejemi se vzdáleností os kolejí minimálně 4,750 m. Při jeho návrhu musí být splněny tyto podmínky:

- a) dodržení volného průjezdného průřezu obou kolejí, mezi nimiž se konstrukce použije,
- b) výška temene kolejnic, mezi nimiž je nástupiště, bude stejná, nebo kolejnice vzdálenější ve směru příchodu cestujících na nástupiště bude mít temeno kolejnice níže než temeno kolejnice bližší. V žádném případě nesmí být temeno kolejnice vzdálenější ve směru příchodu cestujících na nástupiště výše než temeno kolejnice bližší,
- c) na nástupišti nejsou umístěny žádné sloupy, stožáry a podobná zařízení.

23. Nástupiště této konstrukce nelze použít tam, kde je nutno používat kolejové mechanismy pro odstraňování sněhu.

24. Jsou-li v nástupišti umístěny trativodní šachty, nesmí jejich konstrukce narušit prostorové a konstrukční uspořádání nástupiště. Horní plocha poklopu trativodní šachty musí být nejméně 0,100 m pod spodní plochou nástupištní desky. Konstrukce nástupiště nesmí staticky spolupůsobit s konstrukcí trativodní šachty. Při umístění trativodní šachty v nástupišti je nutno v místě šachty nahradit nástupištní tvárnici Tischer monolitickým obrubníkem z betonu C25/30 XC3+XF1.

25. Úrovňová nástupiště situovaná mezi kolejemi se neopatřují vodící linií s funkcí varovného pásu.

Konstrukce nástupiště novějšího typu

26. U nově zřizovaných nástupišť novějšího typu je zadní hrana nástupištní desky v celé své délce podepřena nástupištní tvárnici Tischer uloženou do vrstvy podkladního betonu C20/25nXF3 tl. 50 mm. Tvárnice Tischer je odsazena od líce konzolové desky o 100 mm ve směru od osy přilehlé koleje. Vlastní nástupní plocha je tvořena nástupištní konzolovou deskou KD – 145 Z.

27. Ve stanicích, kde se předpokládá zvýšená frekvence cestujících na nástupišti, se provede zadláždění prostoru mezi zadní hranou konzolové nástupištní desky a přilehlou kolejnicí vhodným přejezdovým prefabrikátem schválené konstrukce.

28. Nástupištní desky KD – 145 Z musí být na straně odvrácené od nástupní hrany vzájemně spojeny pomocí zámků pro zajištění jejich stability.

29. Na nástupišti tohoto typu je vyloučen provoz motorových vozíků.

Konstrukce nástupiště staršího typu

30. U nástupišť staršího typu je možno ponechat uložení zadní hrany nástupištní desky na opěře z drti.

31. U nástupišť s provozem motorových vozíků je nástupní plocha tvořena nástupištními konzolovými deskami K – 145 Z, které jsou na straně odvrácené od nástupní hrany vzájemně spojeny pomocí zámků pro zajištění jejich stability. Po nástupišti této konstrukce lze jezdit motorovými vozíky s tím, že motorové vozíky smí jezdit pouze souběžně s nástupištní hranou (t. j. nesmí se na nástupišti otáčet a vozík nesmí stát oběma předními - zadními koly na nástupní hraně nástupištní desky).

32. Nástupištní desky K – 145 nejsou vzájemně spojeny. Po nástupišti této konstrukce lze jezdit pouze ručními vozíky. Tuto konstrukci nelze pojíždět motorovými vozíky.

Konstrukce spojovacích zámků

33. Konzolové nástupištní desky K – 145 Z mají dva spojovací zámků, které zajišťují při spojení vzájemné spolupůsobení desek a tím jejich stabilitu. Zámky jsou umístěny v ozubu velikosti 145 x 20 mm na straně desky odvrácené od nástupní hrany.

34. Spojovací zámek nové konstrukce se skládá z ocelové vložky s vnitřním metrickým závitem M 16 osazené v ozubu desky při její výrobě a z válcovaných ocelových úhelníků L 90 x 60 x 6 délky 285 mm a ze šroubu MB 16 délky 60 mm s podložkou P 18. Spojení se provede sešroubováním desek pomocí úhelníků, ve kterých jsou oválné otvory pro vyrovnání výrobních a skladebných tolerancí desek. Úhelníky, šrouby, podložky a vymezovací vložky (distanční kroužky) je nutno chránit proti korozi (např. žárovým pozinkováním). V důsledku tepelné roztažnosti (pevná šroubovaná spojení) jsou stanoveny dilatační pole v délce maximálně 20 m, to znamená, že u každé dvacáté konzolové desky musí být použit zámek s dilatací. Tento se liší od běžného zámků tím, že L profil je opatřen jedním větším otvorem a na šroub je navíc vkládáno mezikružní. Tato úprava umožňuje dilatační posun konzolových desek a vylučuje velká napětí.

35. Spojovací zámek starší konstrukce se skládá z polyamidové hmoždinky M 16 osazené v ozubu desky při její výrobě a z válcovaných ocelových úhelníků L 90 x 60 x 6 délky 285 mm a z šroubu MB 16 délky 120 mm s podložkou. Spojení se provede sešroubováním desek pomocí úhelníků, ve kterých jsou oválné otvory, pro vyrovnání výrobních a skladebných tolerancí desek. Šrouby a úhelníky spojovacích zámků je nutno chránit proti korozi. Tato konstrukce zámků neumožňuje dilatační posun konzolových desek.

Příklady řešení nástupišť

36. Na obrázcích 1 až 4 jsou příklady řešení pro nástupiště novějšího typu. Na obrázcích 5 a 6 jsou příklady řešení pro nástupiště staršího typu.

37. Příklad řešení úrovňového jednostranného nástupiště u přímé koleje s uložení nenástupní hrany konzolové desky na tvárnici Tischer je na obrázku 1.

38. Příklad řešení úrovňového jednostranného nástupiště u přímé koleje s uložení nenástupní hrany konzolové desky na tvárnici Tischer a s bočním přejezdovým panelem na nosičích je na obrázku 2.

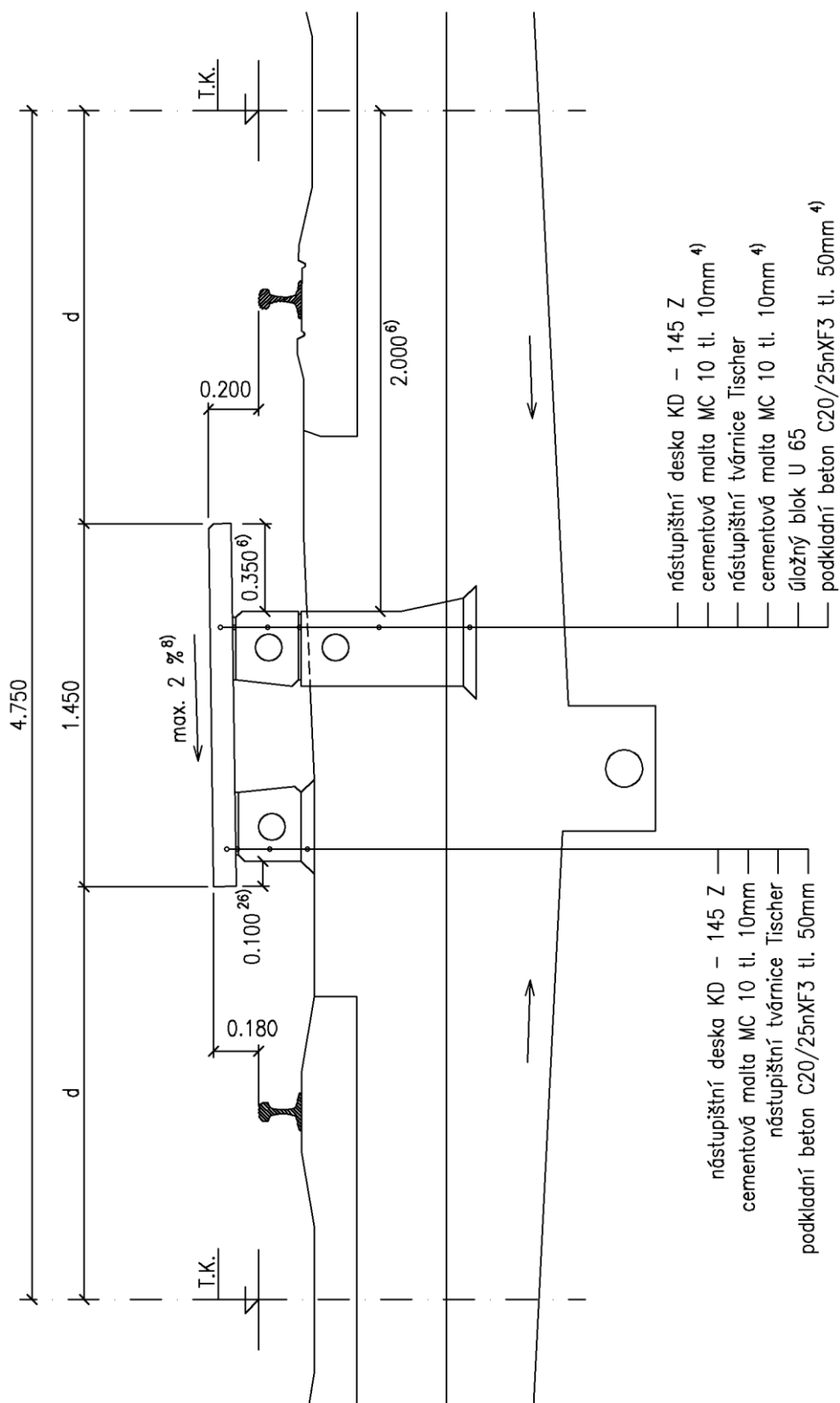
39. Detail spojení konzolových desek K – 145 Z zámků novějšího typu je na obrázku 3.

40. Příklad řešení umístění plastové trativodní šachty v úrovňovém jednostranném nástupišti je na obrázku 4.

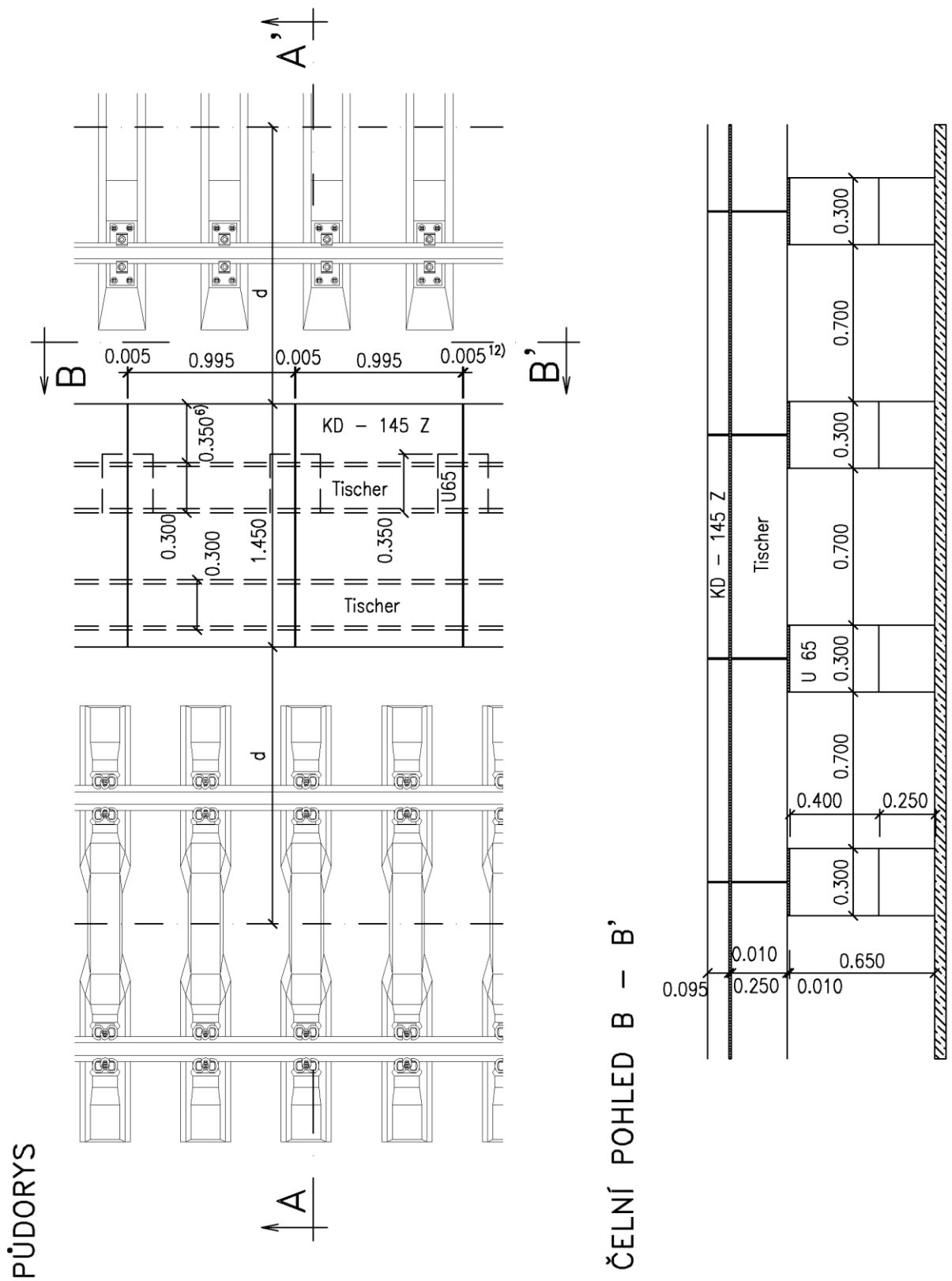
41. Příklad řešení úrovňového jednostranného nástupiště u přímé koleje s uložení nenástupní hrany konzolové desky na opěře z drti a s provozem motorových vozíků je na obrázku 5. Nástupištní tvárnice Tischer je v poloze s horní úložnou plochou ve sklonu 10 % od nástupní hrany.

42. Detail spojení konzolových desek K – 145 Z zámků staršího typu je na obrázku 6.

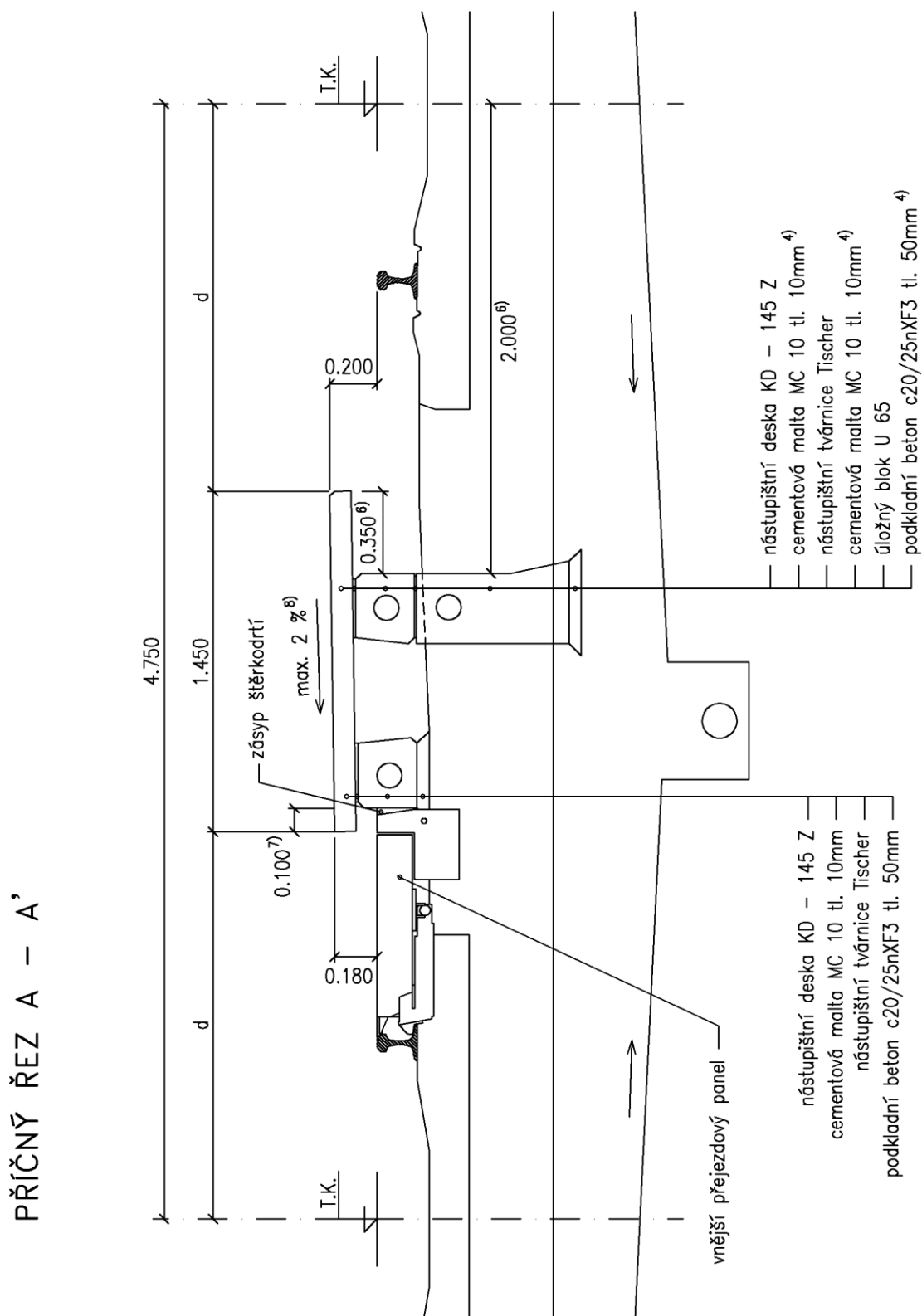
PŘÍČNÝ ŘEZ A - A'



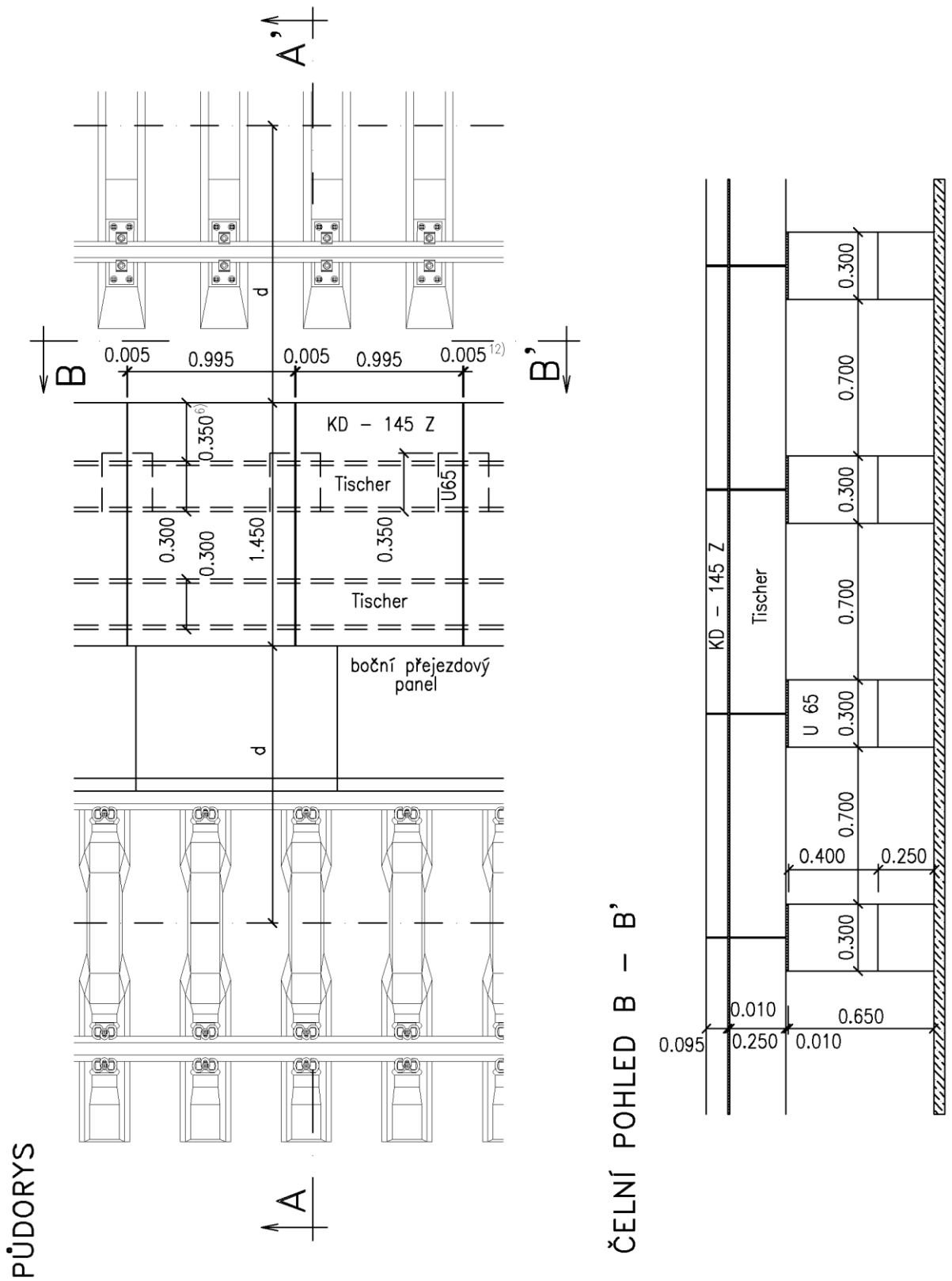
Obrázek 1 - JEDNOSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NENÁSTUPNÍ HRANY KONZOLOVÉ DESKY NA TVÁRNICI TISCHER



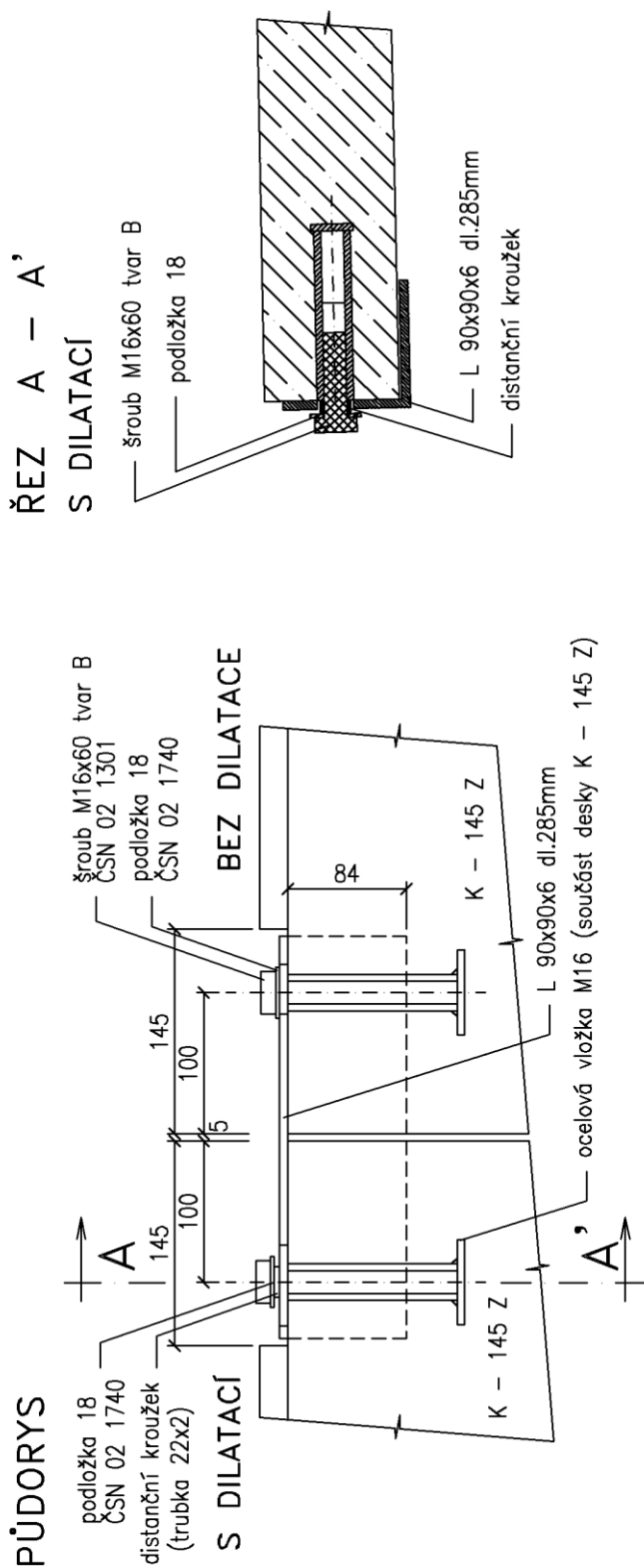
Obrázek 1 - JEDNOSTRANNÉ ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NENÁSTUPNÍ HRANY KONZOLOVÉ DESKY NA TVÁRNICI TISCHER



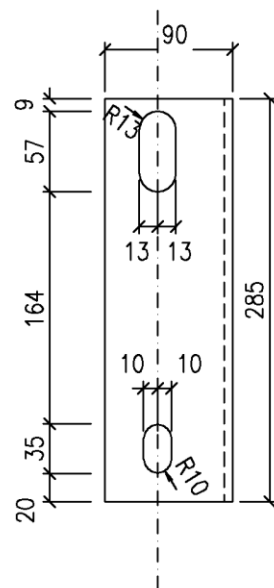
Obrázek 2 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NENÁSTUPNÍ HRANY KONZOLVÉ DESKY NA TVÁRNICI TISCHER A S BOČNÍM PŘEJEZDOVÝM PANELEM



Obrázek 2 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NENÁSTUPNÍ HRANY KONZOLOVÉ DESKY NA TVÁRNICI TISCHER A S BOČNÍM PŘEJEZDOVÝM PANELEM

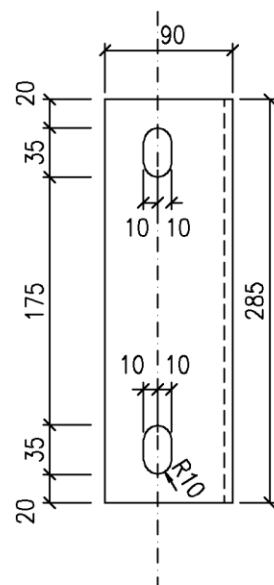


DETAIL ÚHELNÍKU S DILATACÍ



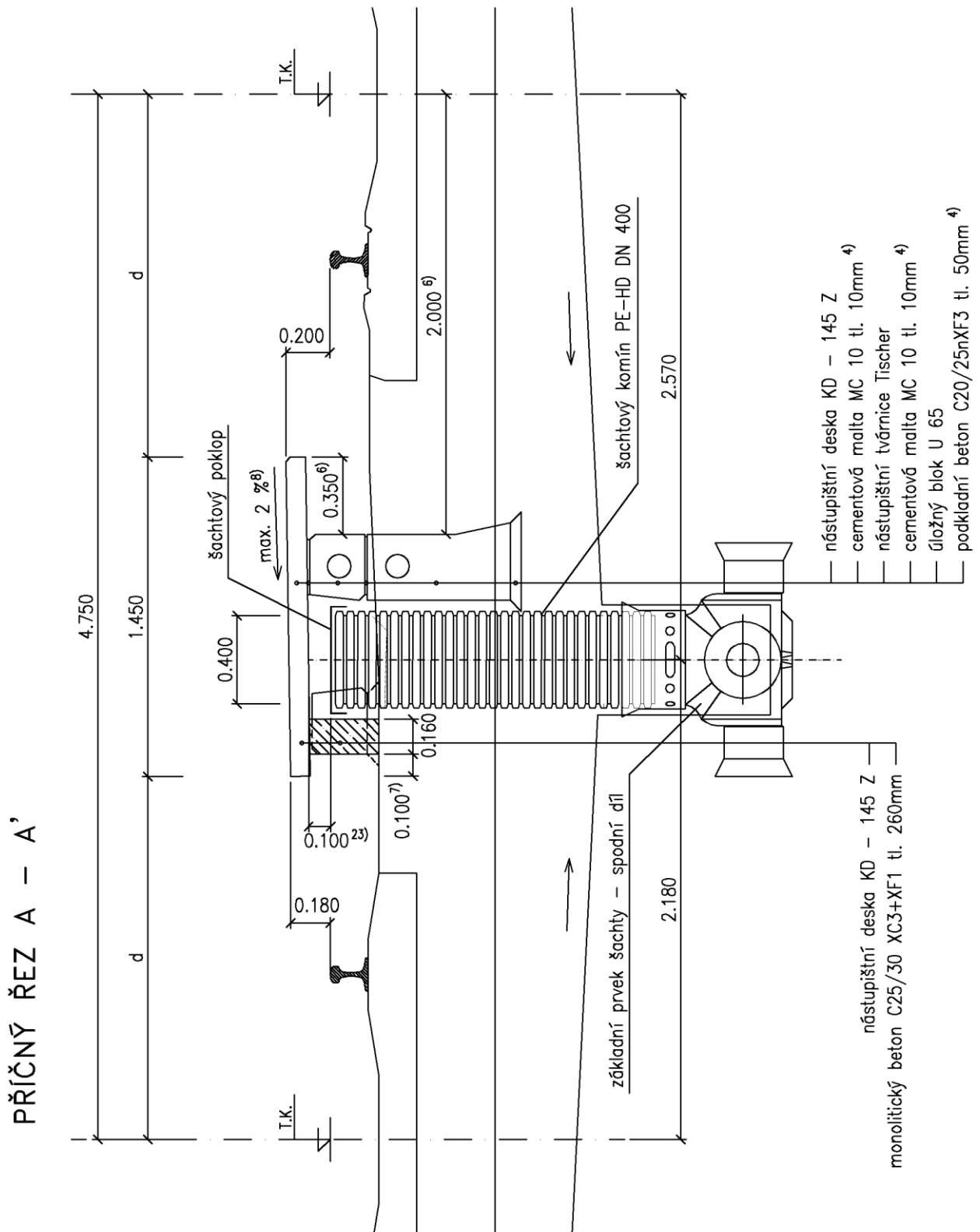
ROVNORAMENNÝ ÚHELNÍK 90x90x6

DETAIL ÚHELNÍKU

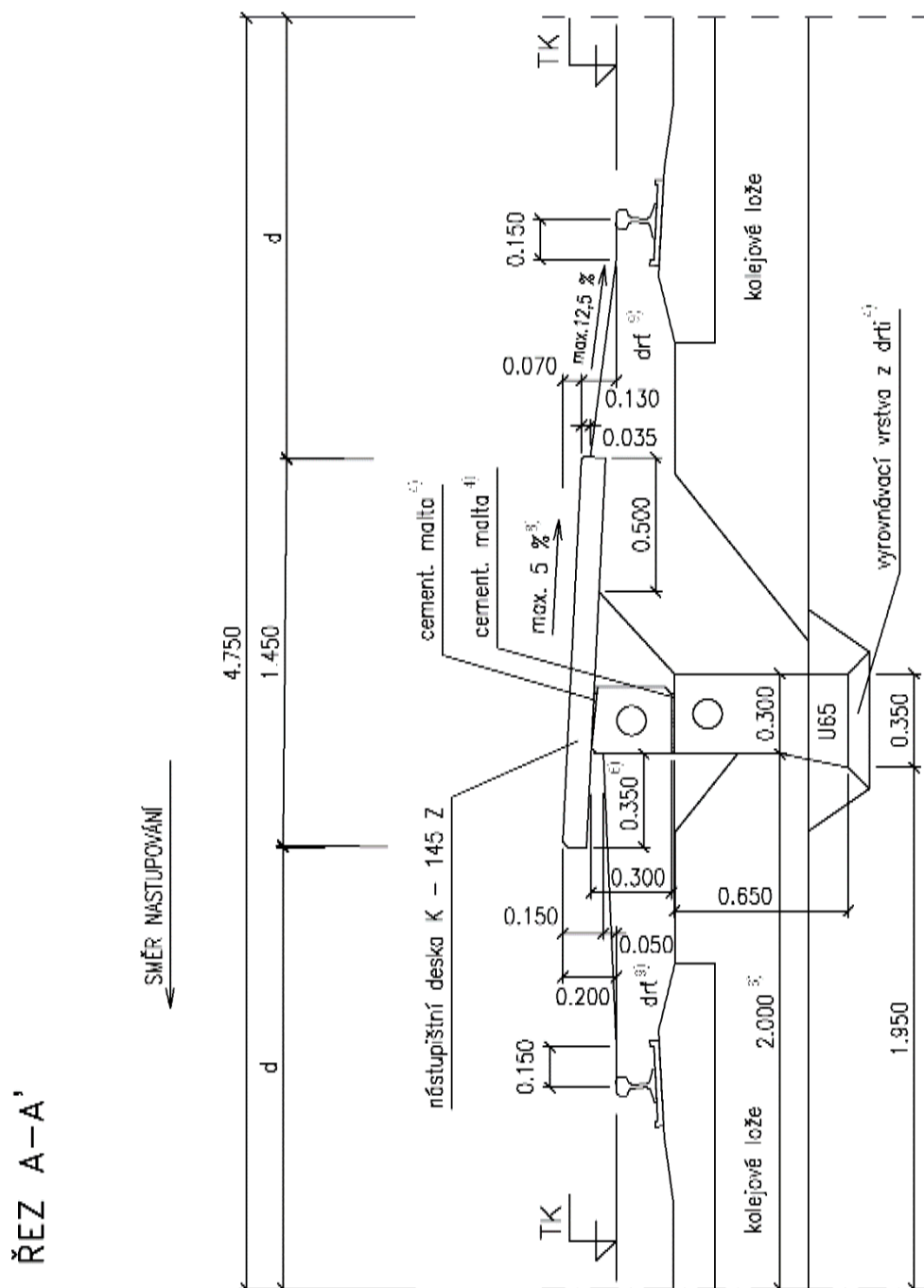


ROVNORAMENNÝ ÚHELNÍK 90x90x6

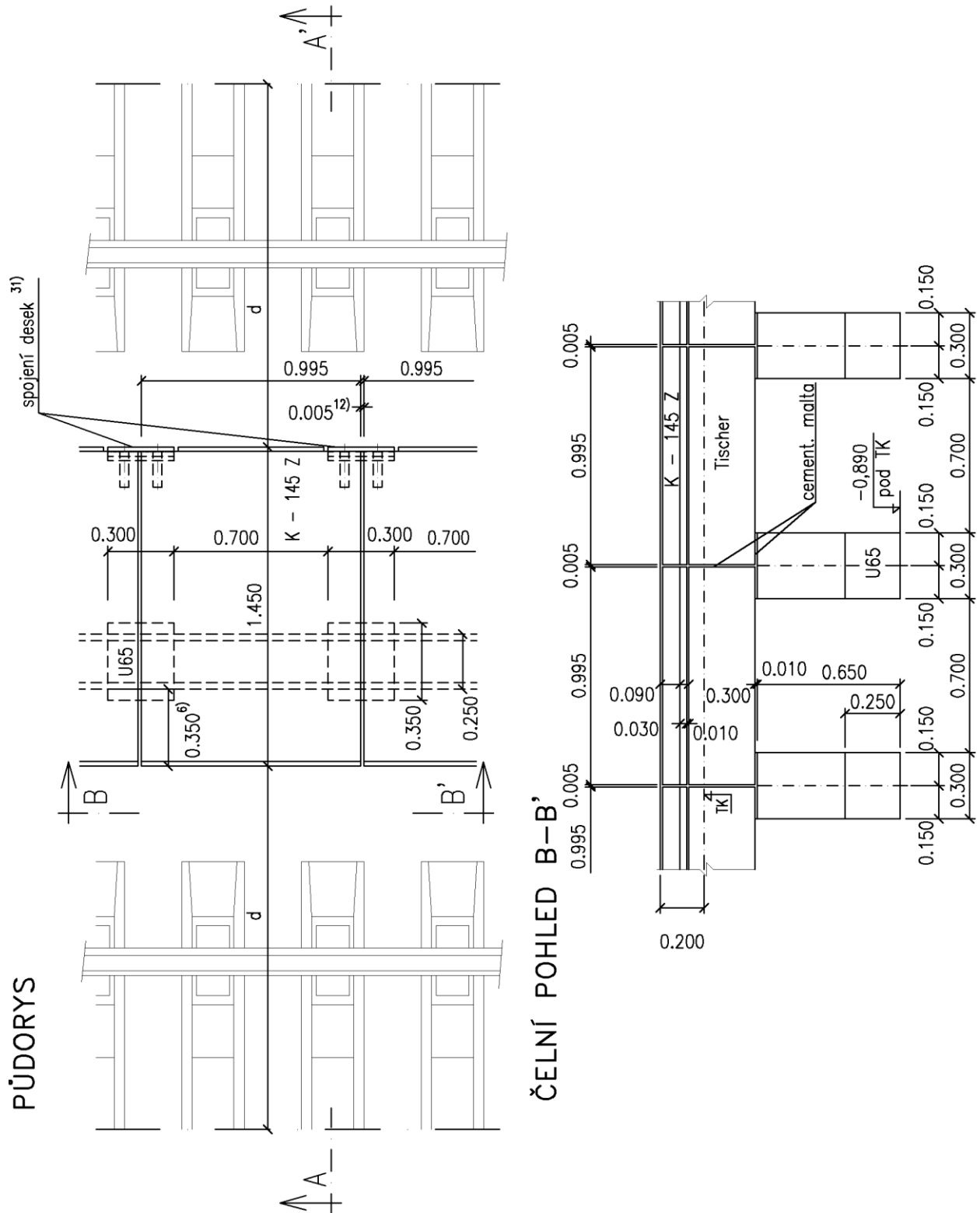
Obrázek 3 - SPOJENÍ KONZOLOVÝCH DESEK K - 145 Z
ZÁMKY NOVÉHO TYPU (kótováno v mm)



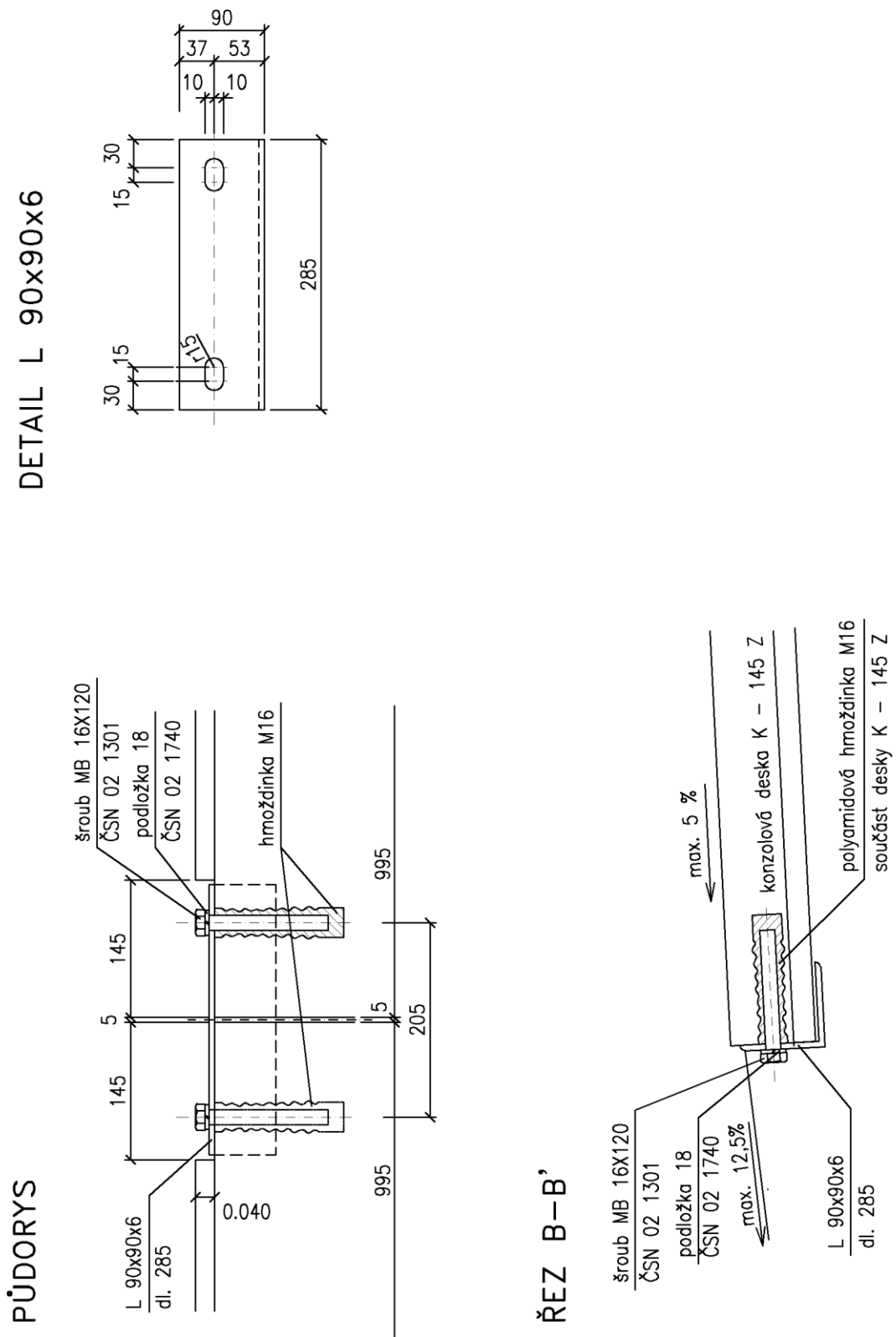
Obrázek 4 - DETAIL UMÍSTĚNÍ TRATIVODNÍ ŠACHTY V JEDNOSTRANNÉM ÚROVŇOVÉM NÁSTUPIŠTI U PŘÍMÉ KOLEJE S OSOVOU VZDÁLENOSTÍ KOLEJÍ 4.750 M



Obrázek 5 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NENÁSTUPNÍ HRANY KONZOLOVÉ DESKY NA OPĚŘE Z DRTI A S PROVOZEM MOTOROVÝCH VOZÍKŮ



Obrázek 5 – JEDNOSTRANNÉ ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NENÁSTUPNÍ HRANY KONZOLOVÉ DESKY NA OPĚŘĚ Z DRTI A S PROVOZEM MOTOROVÝCH VOZÍKŮ



Obrázek 6 – SPOJENÍ KONZOLOVÝCH DESEK K – 145 Z ZÁMKY STARŠÍHO TYPU (kótováno v mm)

Ž 8.33 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu SUDOP

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.3.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování vzorového listu Ž 8.3.

Předmět a účel

21. Předmětem vzorového listu Ž 8.33 je řešení mimoúrovňových, poloostrovních a vnějších nástupišť typu SUDOP ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.

22. Vzorový list je určen pro opravu a údržbu stávajících nástupišť a pro novostavbu a rekonstrukci nových nástupišť. Konstrukci nástupiště nelze použít pro rychlost v přilehlé koleji nad 160 km/h.

Konstrukce nástupišť

23. Nástupištní plocha je tvořena konzolovou nástupištní deskou KD – 230, KS – 230 nebo KTD-230. Použití desek KD – 145 Z, KS – 145 Z nebo KTD-145 Z je možné jen v odůvodněných případech tam, kde je to technicky nezbytné – např. při umístění jiných zařízení v nástupišti (kabelové šachty, stojky zastřešení, podpěry trakčního vedení apod.). V tomto případě musí být desky vzájemně spojeny zámky nebo kotveny k jiným konstrukcím. U stávajících nástupišť bez provozu motorových vozíků je použití konzolových desek K – 145 a K – 150 možné.

24. Stavby a zařízení umístěné v ostrovním a poloostrovním oboustranném nástupišti mají být umístěny v jeho střední části mimo konzolové nástupištní desky. Stožáry osvětlení, stožáry rozhlasu, podpěry trakčního vedení, tabule s názvem stanice (zastávky) musí být v příčném směru umístěny v jedné linii.

25. Zbývající část nástupiště mimo nástupištní desky musí být zpevněna vhodnou konstrukcí uvedenou ve vzorovém listu Ž 10 při splnění zásad uvedených v dílčím vzorovém listu Ž 8.7.

26. Příčný sklon nástupiště má být v celé délce nástupiště stejný, v celé ploše nástupiště musí být zajištěn výsledný sklon minimálně 0,5 % pro odvedení vody.

27. Vnější a jednostranné nástupiště se zpravidla odvodňuje ve směru od koleje, u které je nástupiště zřízeno.

28. Ostrovní a poloostrovní oboustranné nástupiště lze odvodnit směrem od koleje do středu nástupiště, nebo směrem do koleje. V případě odvodnění do středu nástupiště musí být voda svedena do liniového odvodňovacího zařízení.

29. Srážková voda ze zastřešení nebo nástupištního přístřešku musí být svedena do kanalizačního potrubí.

30. Nová nebo rekonstruovaná nástupiště musí mít bezpečnostní pás oddělený od ostatní plochy nástupiště vodicími liniemi s funkcí varovného pásu, detaily provedení stanoví vzorový list Ž 8.7. Vodicí linie s funkcí varovného pásu je vytvořena přímo v povrchu nástupištní desky.

Příklady řešení nástupišť

31. Na obrázcích 1 až 4 jsou příklady řešení vhodné pro nástupiště nově budovaná nebo rekonstruovaná. Na obrázcích 5 a 6 jsou příklady řešení pro stávající nástupiště.

32. Příklad řešení vnějšího nástupiště o projektované výšce nástupní hrany 550 mm nad TK u přímé koleje s uložení zadní strany nástupištní desky na opěře z drti je na obrázku 1.

33. Příklad řešení vnějšího nástupiště o projektované výšce nástupní hrany 550 mm nad TK u přímé koleje s uložení zadní strany nástupištní desky na nástupištní tvárnici Tischer je na obrázku 2.

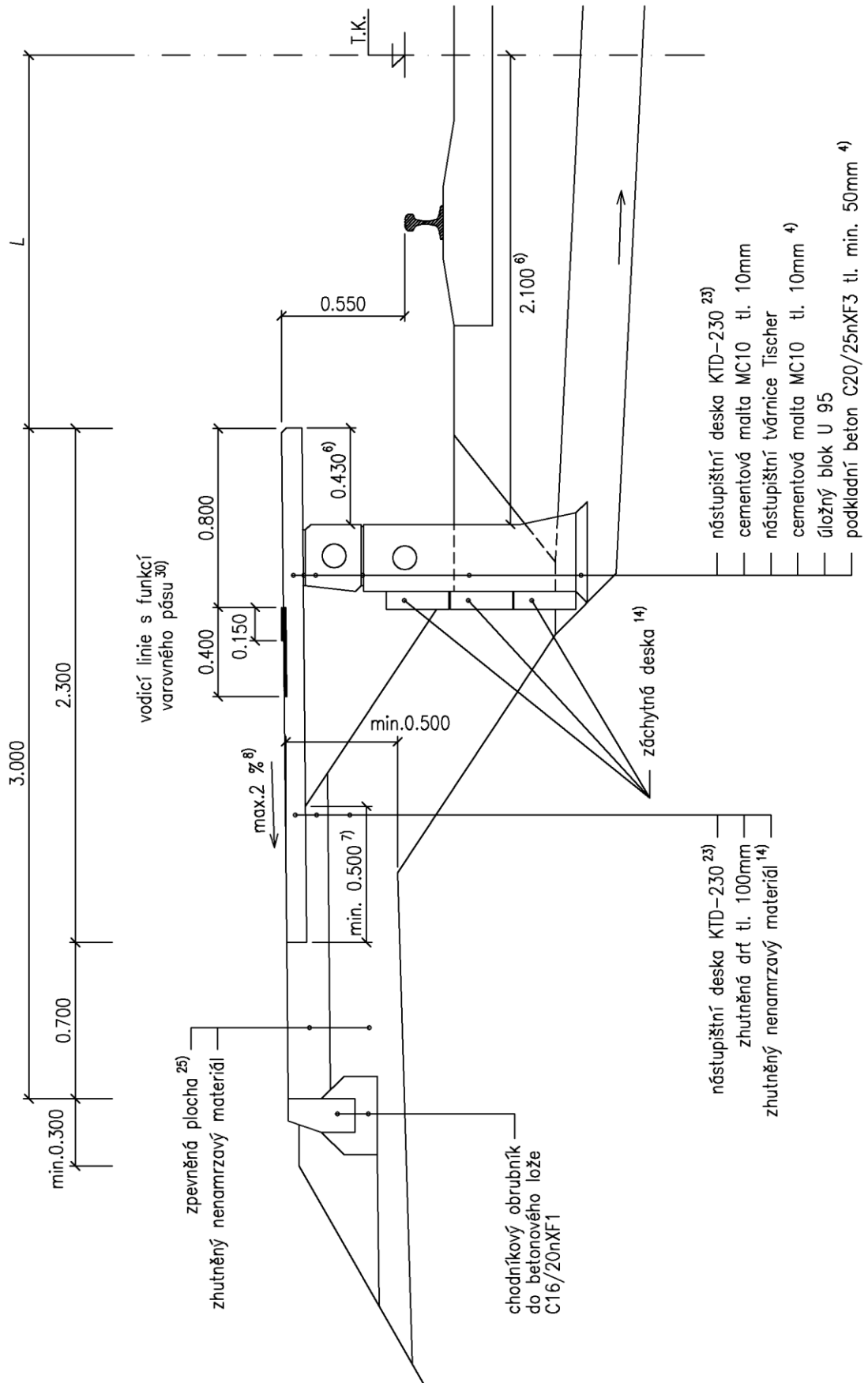
34. Příklad řešení nezastřešeného ostrovního mimoúrovňového nástupiště o projektované výšce nástupní hrany 550 mm nad TK u přímé koleje v osové vzdálenosti 9,500 m s uložení zadní strany nástupištní desky na opěře z drti je v levé polovině obrázku 5, řešení téhož nástupiště s uložení zadní strany nástupištní desky na nástupištní tvárnici Tischer je v pravé polovině obrázku 3.

35. Příklad řešení zastřešeného ostrovního mimoúrovňového nástupiště o projektované výšce nástupní hrany 550 mm nad TK u přímé koleje v osové vzdálenosti 9,500 m s uložením zadní strany nástupiště desky na opěře z drti je v levé polovině obrázku 6, řešení téhož nástupiště s uložením zadní strany nástupiště desky na nástupiště tvárnici Tischer je v pravé polovině obrázku 4.

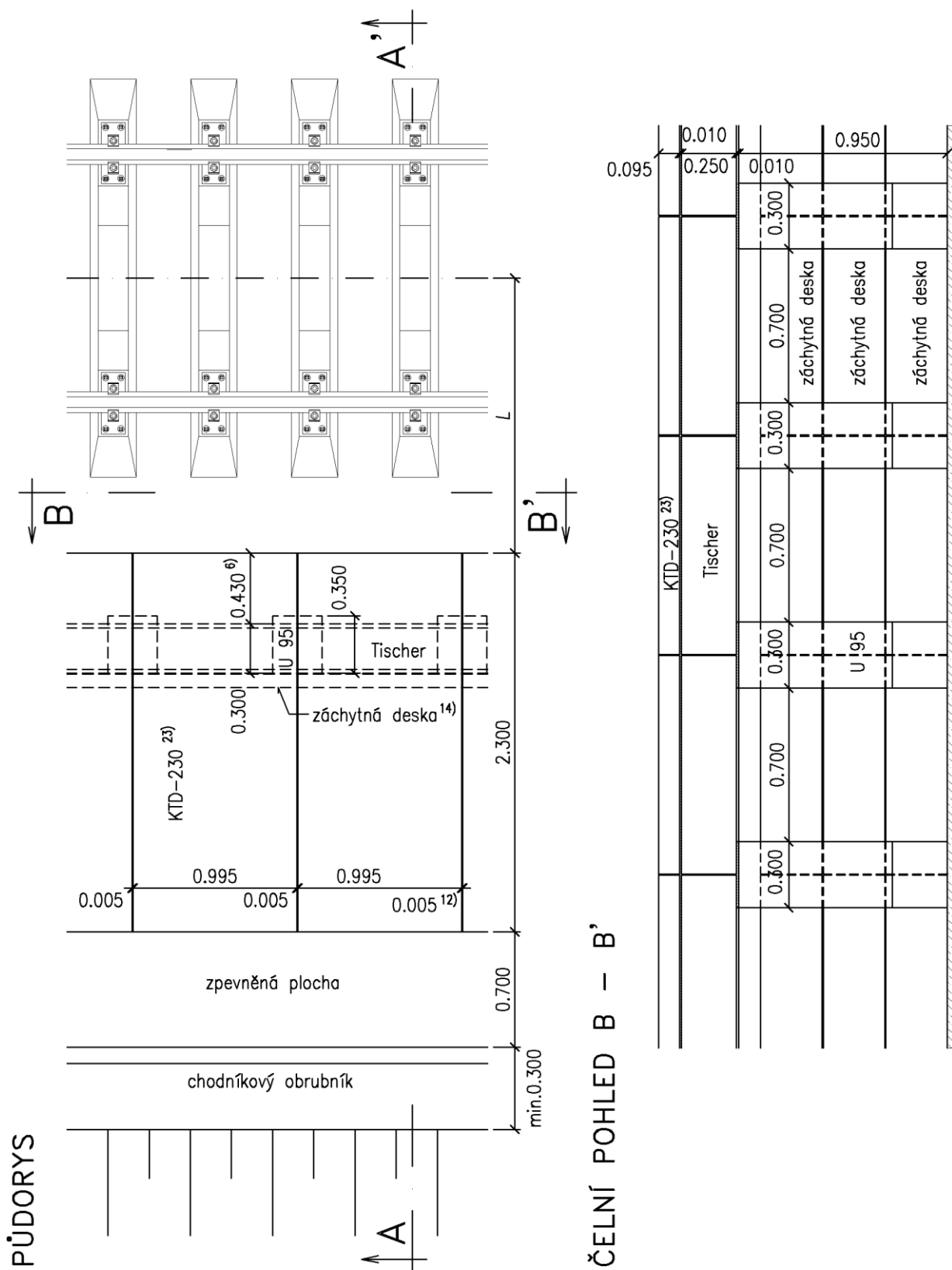
36. Řešení mimoúrovňového nástupiště s provozem motorových vozíků o výšce nástupní hrany 0,300 m nad TK u přímé koleje je na obrázku 5. Na obrázku v hranaté závorce jsou uvedeny hodnoty pro nástupiště o výšce nástupní hrany 0,500 m nad TK. Nástupiště tvárnice Tischer je v poloze s horní úložnou plochou vodorovnou. Vlastní nástupiště plocha je tvořena konzolovou nástupiště deskou K – 230.

37. Řešení mimoúrovňového nástupiště bez provozu motorových vozíků o výšce nástupní hrany 0,300 m nad TK u přímé koleje je na obrázku 2. Na obrázku v hranaté závorce jsou uvedeny hodnoty pro nástupiště o výšce nástupní hrany 0,500 m nad TK. Nástupiště tvárnice Tischer je v poloze s horní úložnou plochou vodorovnou. Vlastní nástupní plocha je tvořena nástupiště deskou K – 150 nebo K – 145. Za úložné bloky jsou osazeny prefabrikované desky.

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'

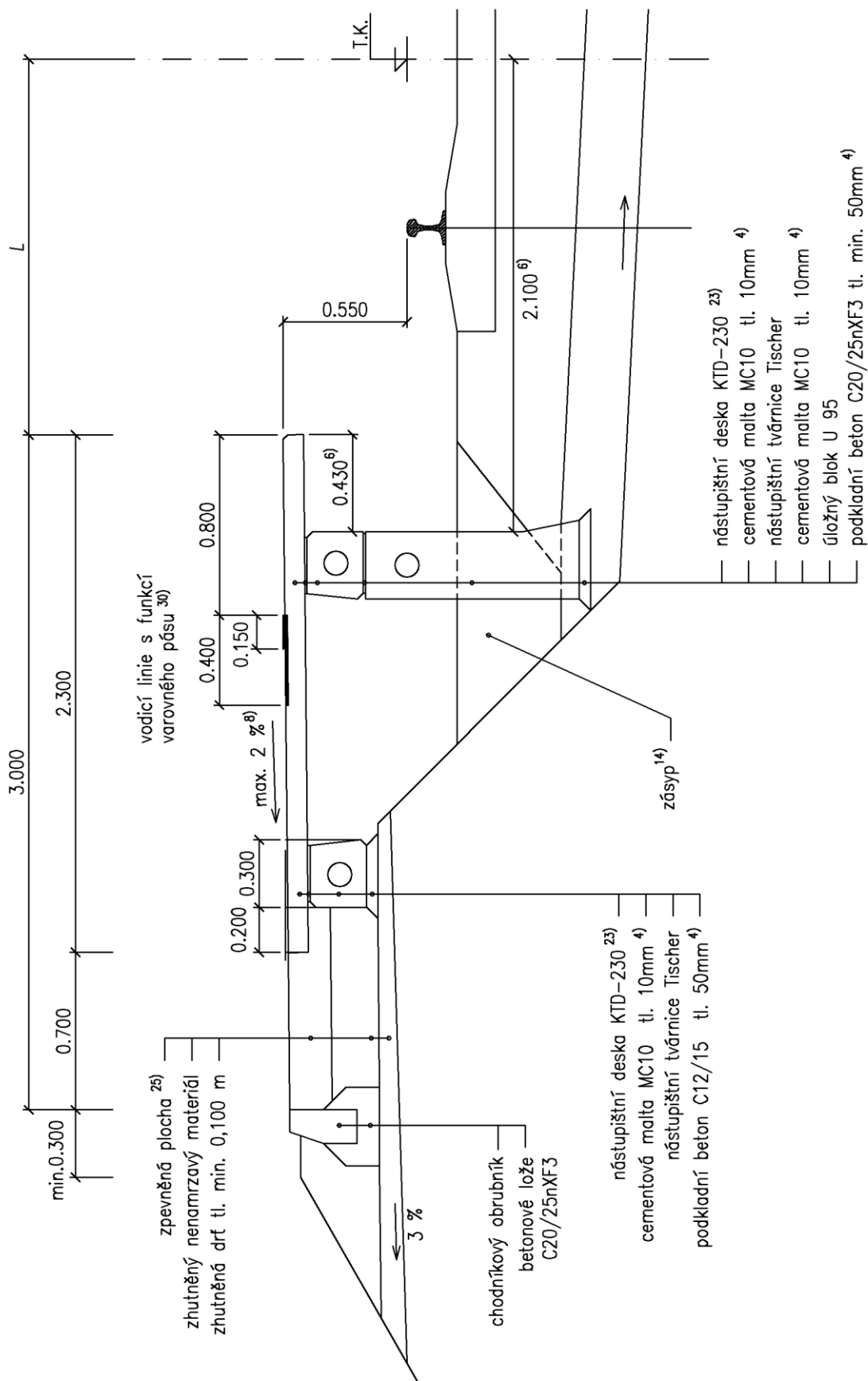


Obrázek 1 – VNĚJŠÍ MIMOÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE
S ULOŽENÍM NÁSTUPIŠTNÍ DESKY NA OPĚŘE Z DRTI

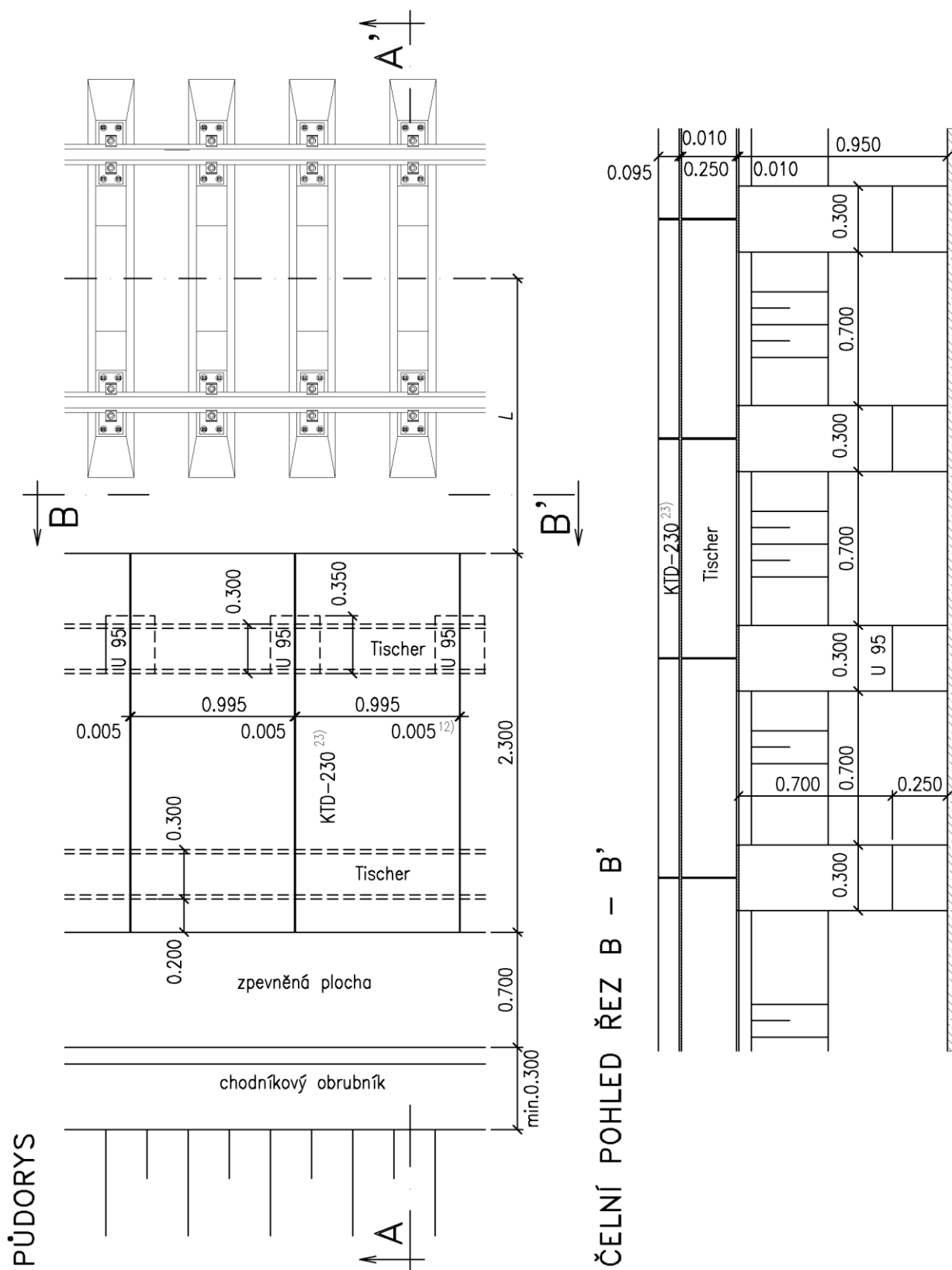


Obrázek 1 - VNĚJŠÍ MIMOÚROVNĚOVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NÁSTUPIŠTNÍ DESKY NA OPĚŘE Z DRTI

PŘÍČNÝ ŘEZ A - A'



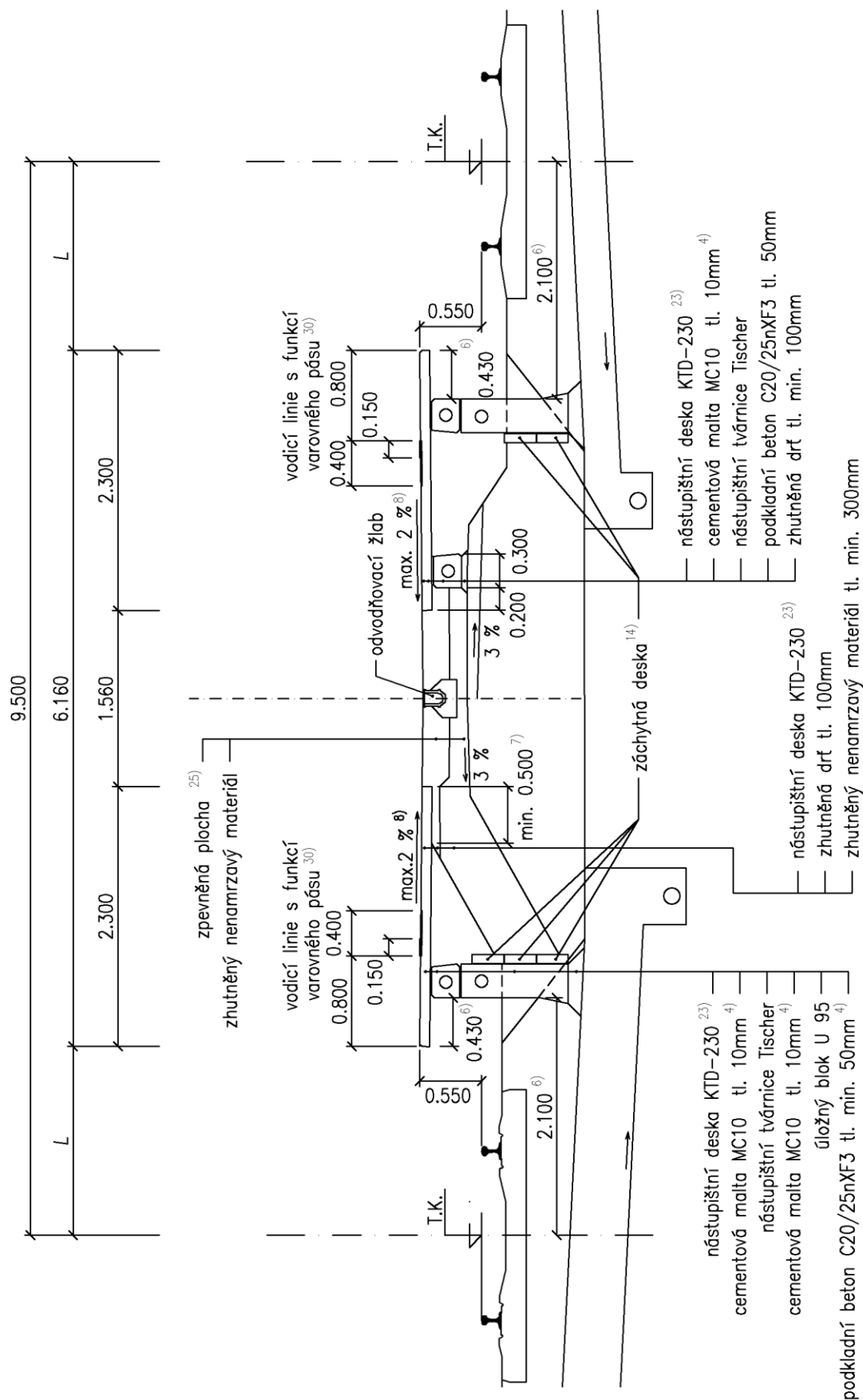
Obrázek 2 - VNĚJŠÍ MIMOÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE
S ULOŽENÍM NÁSTUPIŠTNÍ DESKY NA TVÁRNICI FISCHER



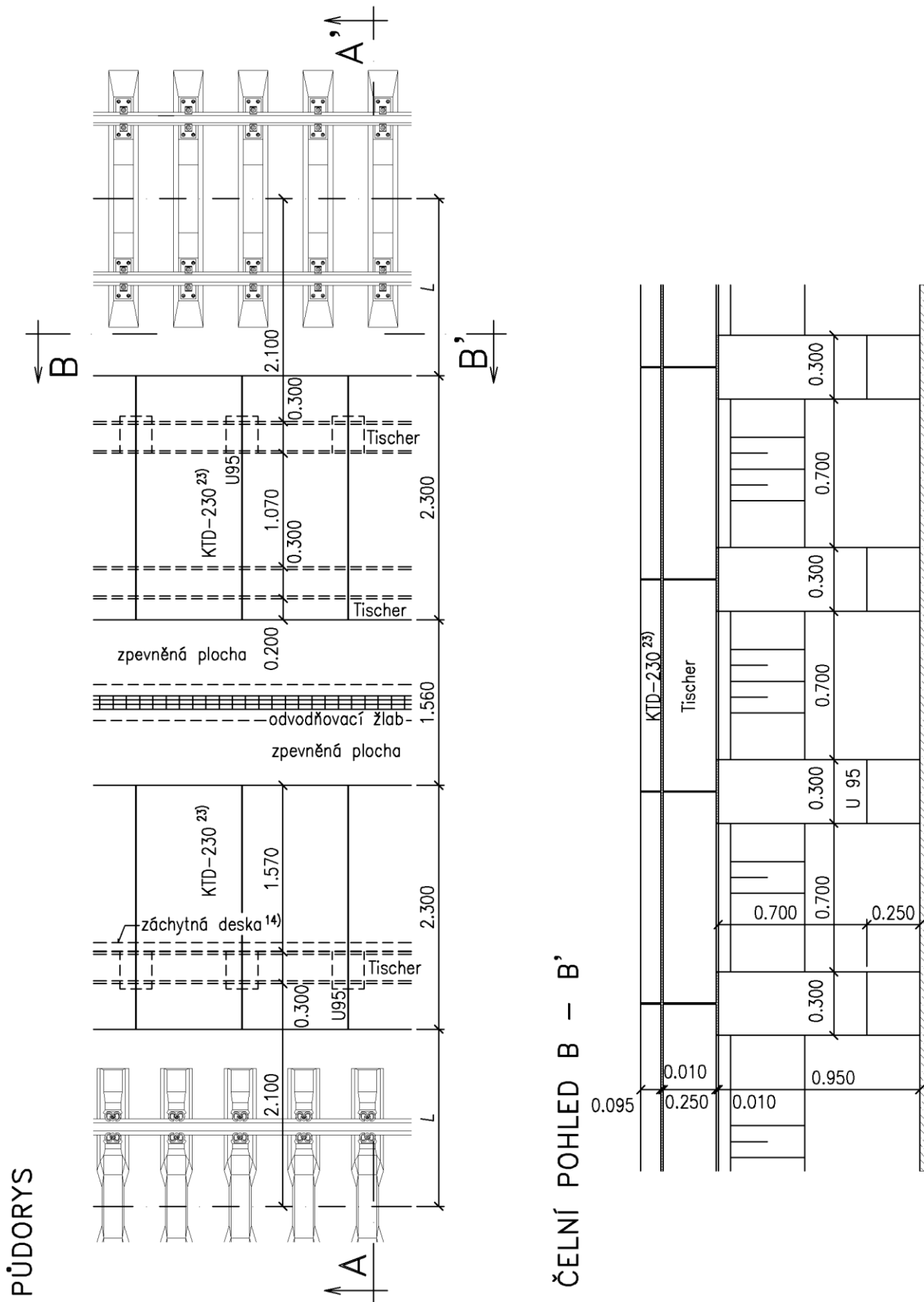
Obrázek 2 - VNĚJŠÍ MIMOÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ U PŘÍMÉ KOLEJE S ULOŽENÍM NÁSTUPIŠTNÍ DESKY NA TVÁRNICI TISCHER

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'

VARIANTA ULOŽENÍ DESKY NA OPĚŘE Z DRTI → VARIANTA ULOŽENÍ DESKY NA TVÁRNICI TISCHER



Obrázek 3 - OSTROVNÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ BEZ ZASTŘEŠENÍ U PŘÍMÉ KOLEJE

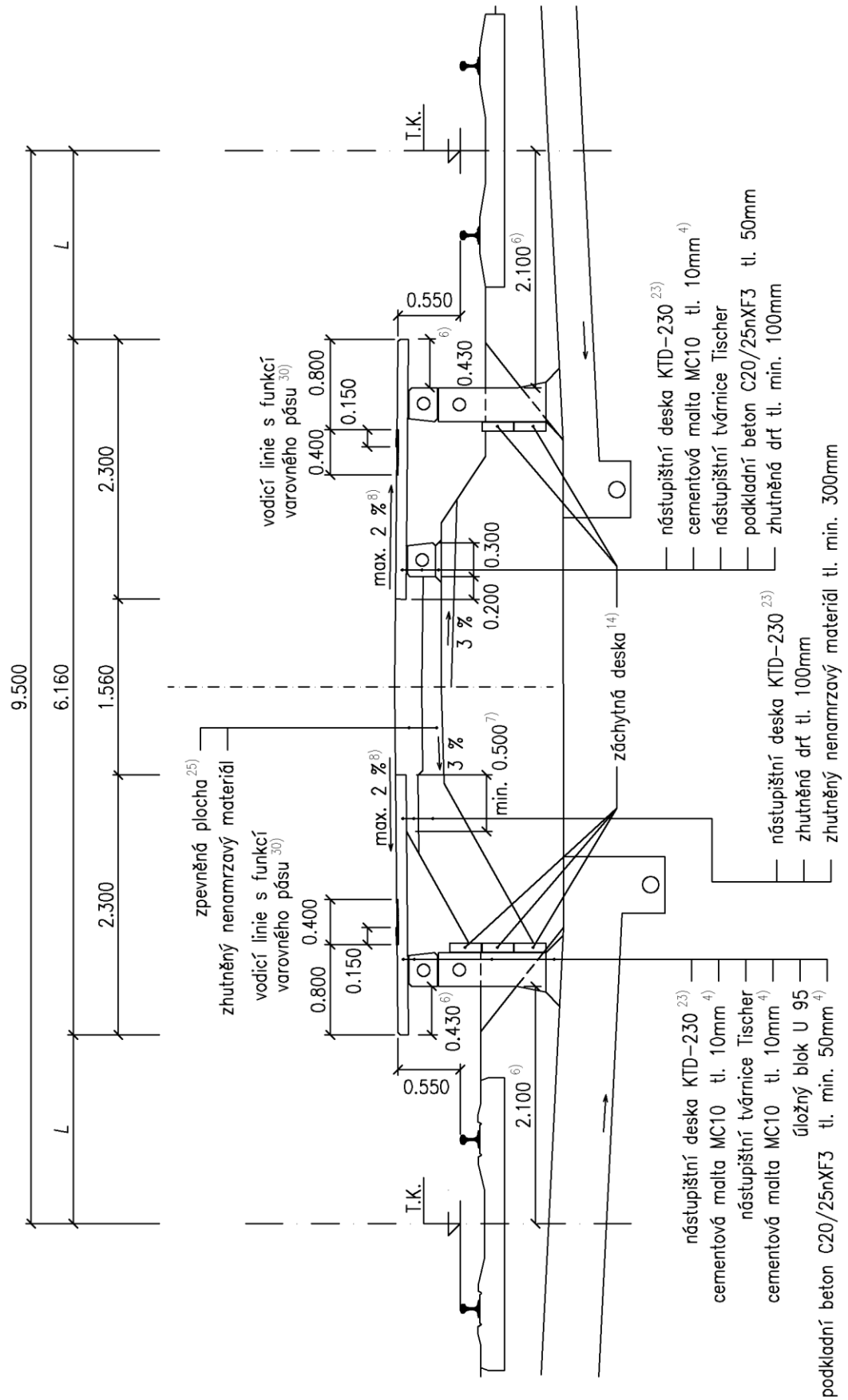


Obrázek 3 - OSTROVNÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ BEZ ZASTŘEŠENÍ U PŘÍMÉ KOLEJE

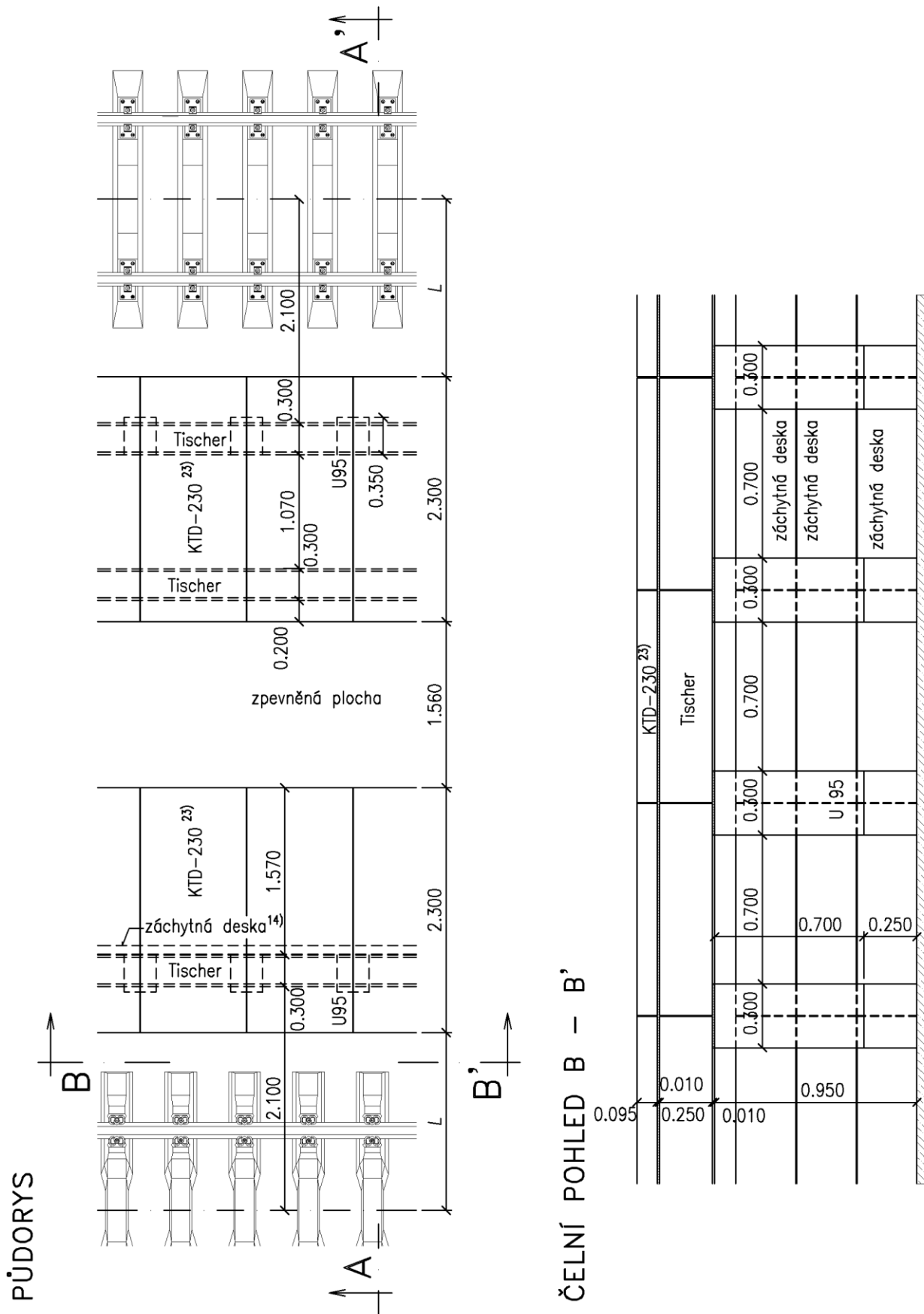
PŘÍČNÝ ŘEZ A - A'

VARIANTA ULOŽENÍ DESKY NA OPĚŘE Z DRTI

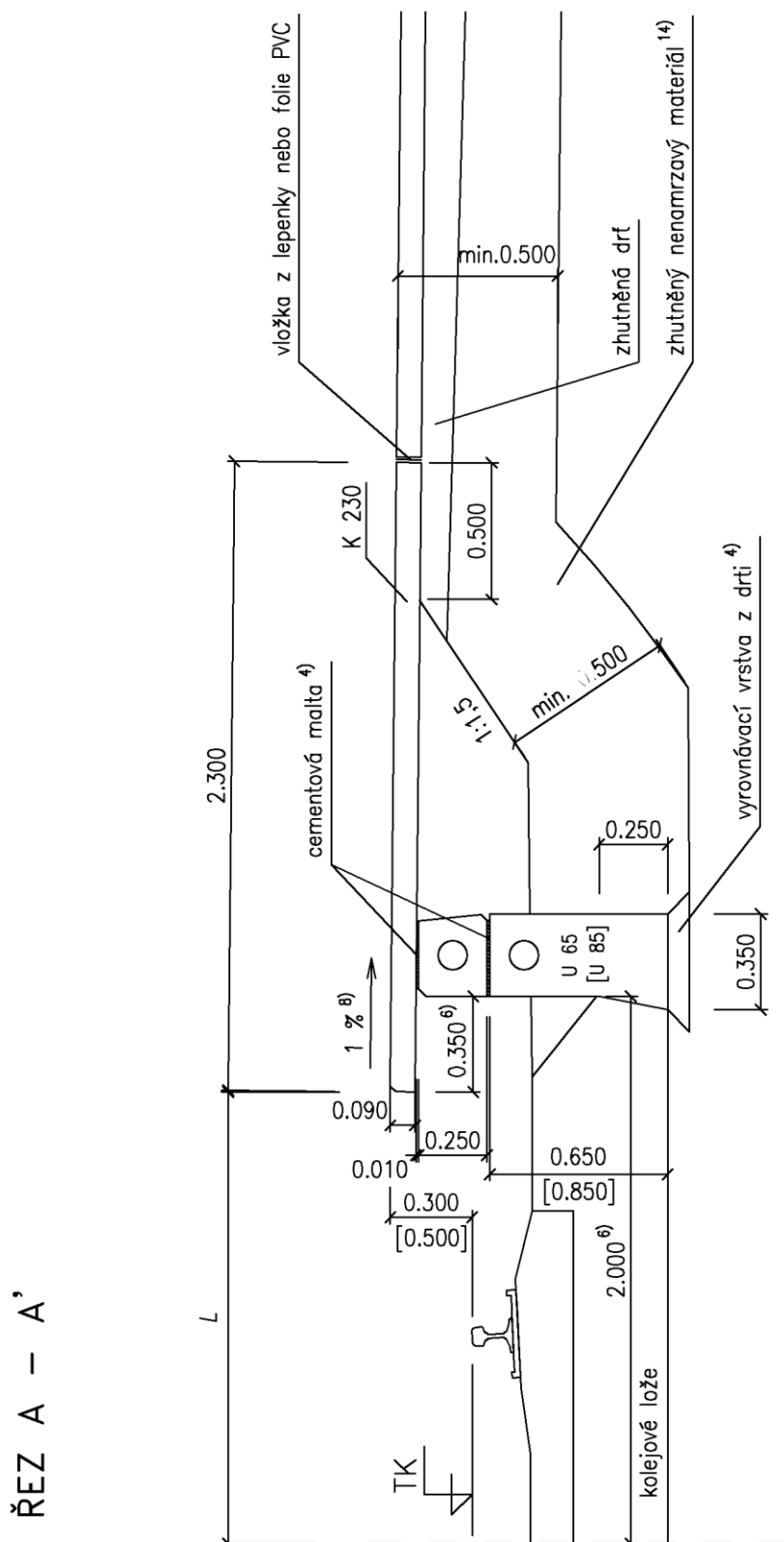
VARIANTA ULOŽENÍ DESKY NA TVÁRNICI TISCHER



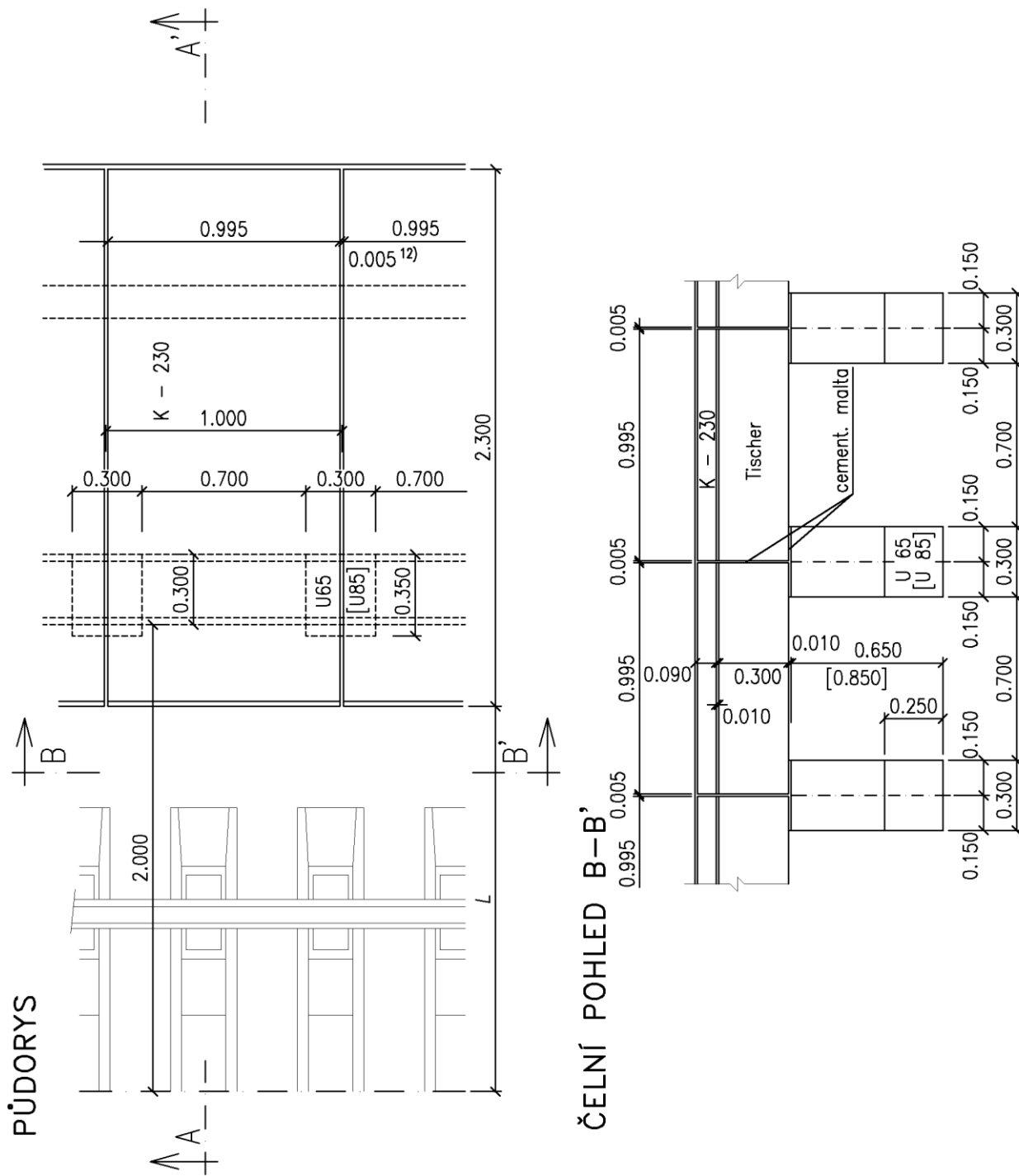
Obrázek 4 - OSTROVNÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ SE ZASTŘEŠENÍM U PŘÍMÉ KOLEJE



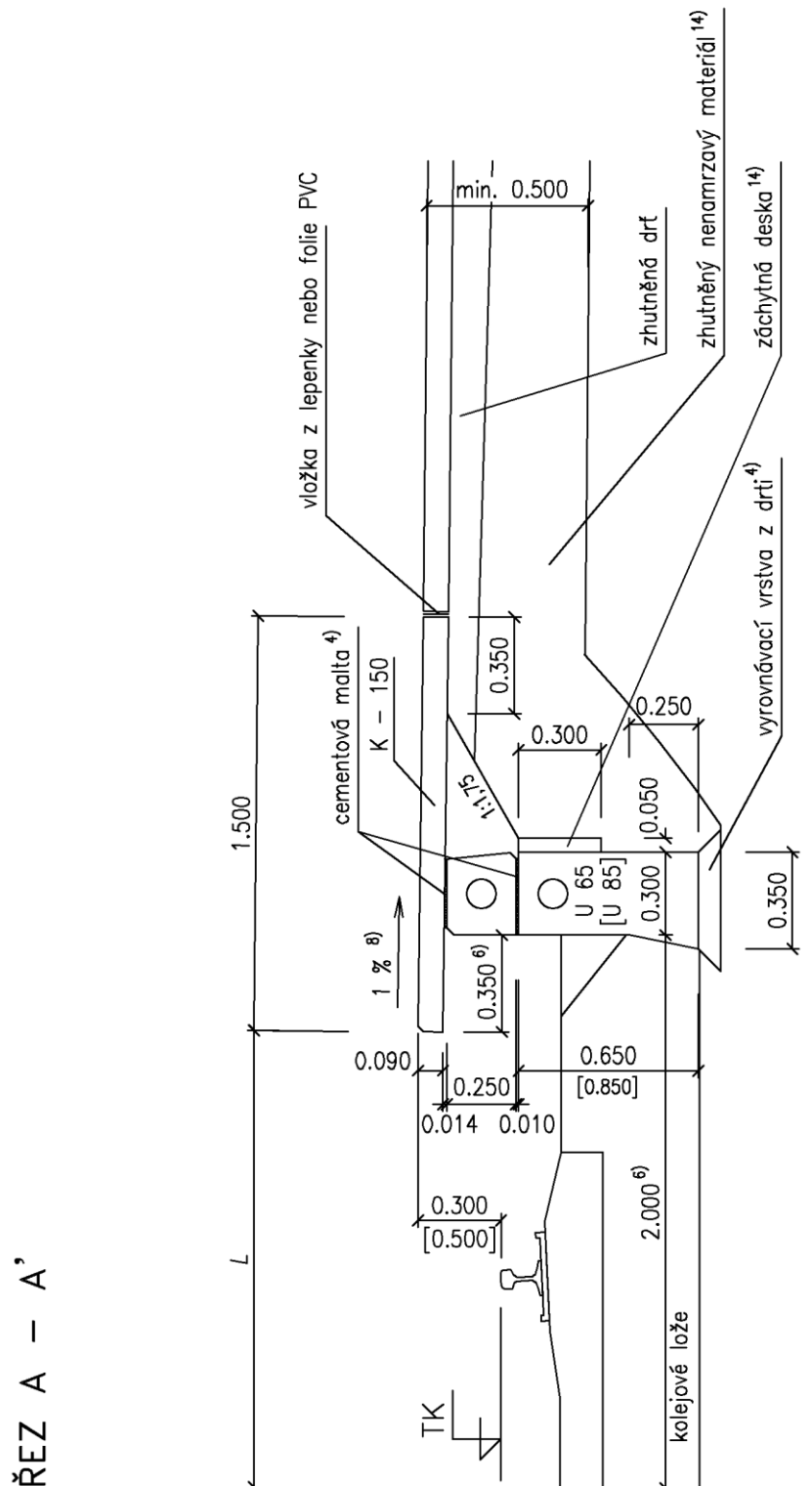
Obrázek 4 - OSTROVNÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ SE ZASTŘEŠENÍM U PŘÍMÉ KOLEJE



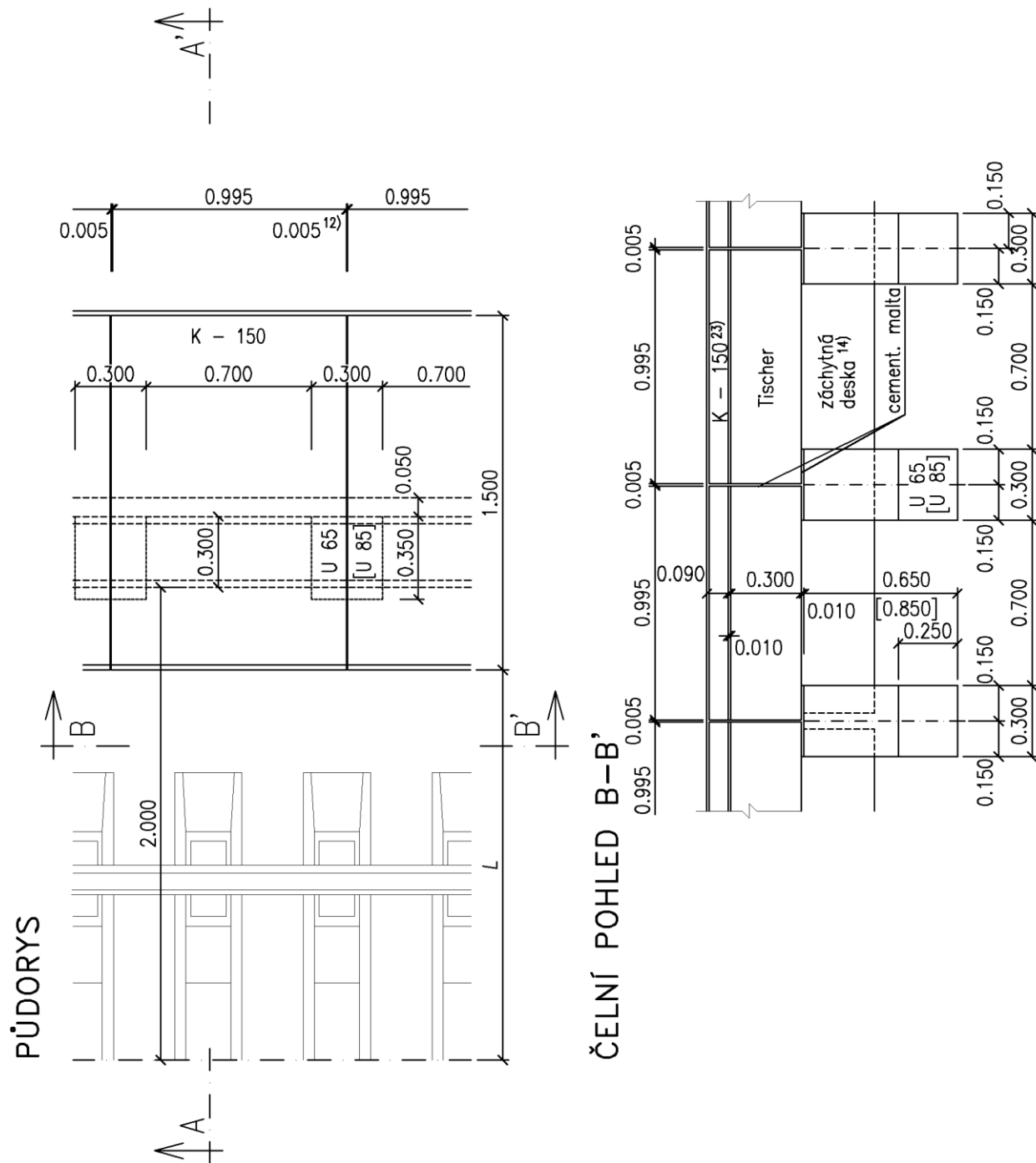
Obrázek 5 – MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ O VÝŠCE NÁSTUPNÍ HRANY 0,300 M NAD TK S PROVOZEM MOTOROVÝCH VOZÍKŮ U PŘÍMÉ KOLEJE



Obrázek 5 – MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ O VÝŠCE NÁSTUPNÍ HRANY 0,300 M NAD TK S PROVOZEM MOTOROVÝCH VOZÍKŮ U PŘÍMÉ KOLEJE



Obrázek 6 - MIMOÚROVNŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ O VÝŠCE NÁSTUPNÍ HRANY 0,300 M NAD TK BEZ PROVOZU MOTOROVÝCH VOZÍKŮ U PŘÍMÉ KOLEJE



Obrázek 6 – MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ O VÝŠCE NÁSTUPNÍ HRANY 0,300 M NAD TK BEZ PROVOZU MOTOROVÝCH VOZÍKŮ U PŘÍMÉ KOLEJE

Ž 8.34 Kotvení nástupištních desek u staveb a zařízení umístěných v nástupišti

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.3.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování vzorového listu Ž 8.3.

Předmět a účel

21. Předmětem vzorového listu Ž 8.34 je řešení konstrukčních úprav nástupišť typu SUDOP u staveb a zařízení umístěných v nástupišti.

Podmínky pro použití

22. Vzorový list obsahuje základní ustanovení pro kotvení konzolových nástupištních desek u staveb a zařízení umístěných v nástupišti. Konstrukce uvedené ve vzorovém listu se použijí pro stavbu, obnovu a údržbu nástupišť ve stanicích a zastávkách, kde z prostorových důvodů nelze použít typových nástupištních konzolových desek K - 230.

Úpravy konstrukce

23. Úpravy konstrukce se týkají konzolových nástupištních desek. Nástupištní zídky se provedou podle vzorového listu Ž 8.3. Podél staveb a zařízení se přednostně použijí konzolové nástupištní desky K – 145 Z. Použití kratších (atypických) nástupištních desek musí být prokázáno statickým výpočtem. Konzolové nástupištní desky není možné dodatečně upravovat.

24. Desky K – 145 Z se mezi sebou spojí podle zásad dílčího vzorového listu Ž 8.32. V případech, kdy to není z technických důvodů možné – např. podél svislé stěny, kde není dostatek místa pro spojení desek zámky, musí být zajištěna stabilita nástupiště jiným způsobem.

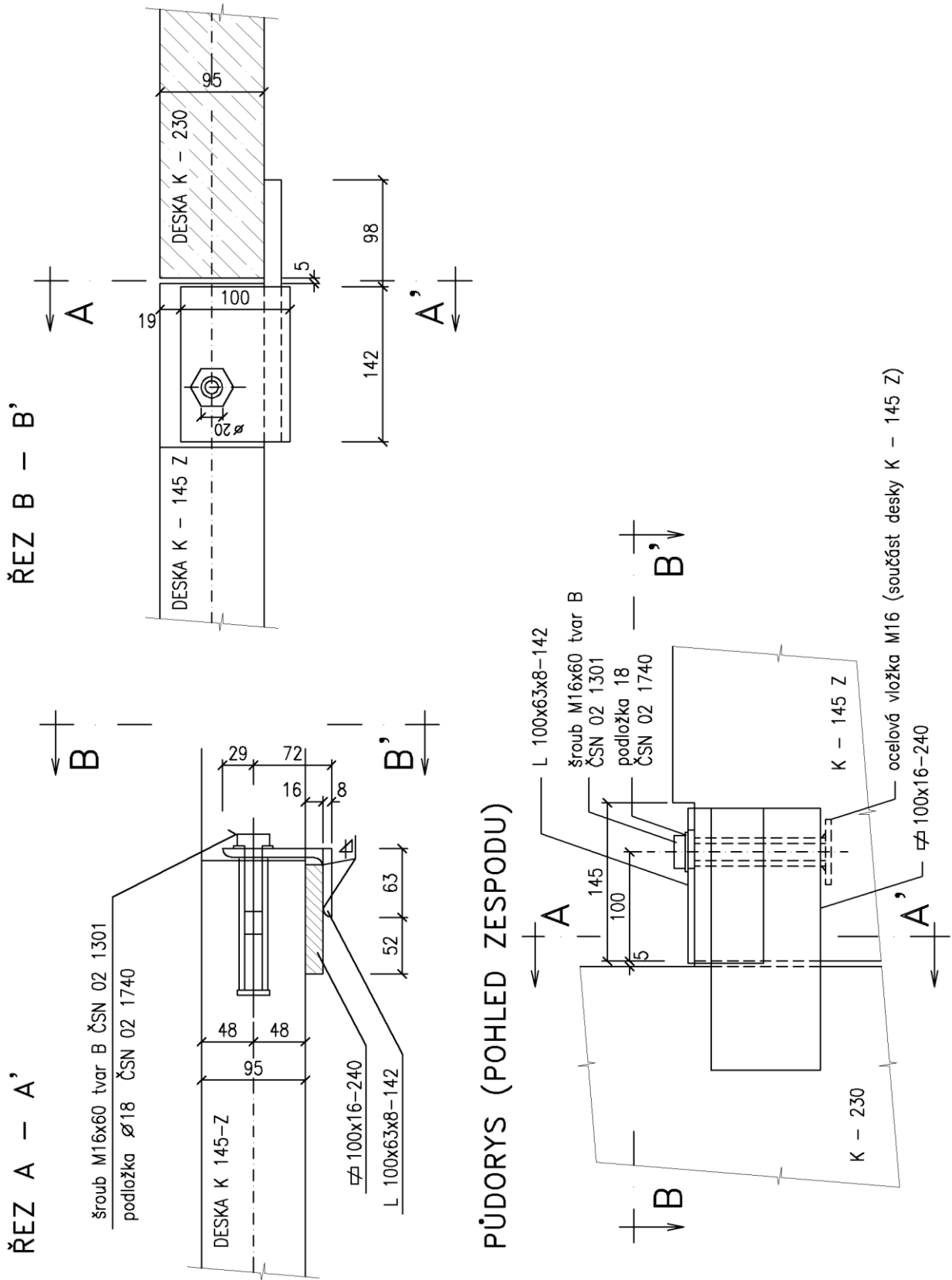
25. Konzolové nástupištní desky K – 145 Z je nutno kotvit do svislé konstrukce umístěné v nástupišti – například do betonových zdí podchodu nebo výtahové šachty. Stabilita konzolové nástupištní desky je zajištěna průběžným ocelovým úhelníkem kotveným do svislé konstrukce.

26. Povrch úhelníku musí být opatřen protikorozní ochranou podle předpisu SŽDC S 5/4. Kovové kotvy a šrouby musí být v provedení „nerez“. Barevný odstín nutno volit tmavě šedý (beton) nebo podle obkladu soklu.

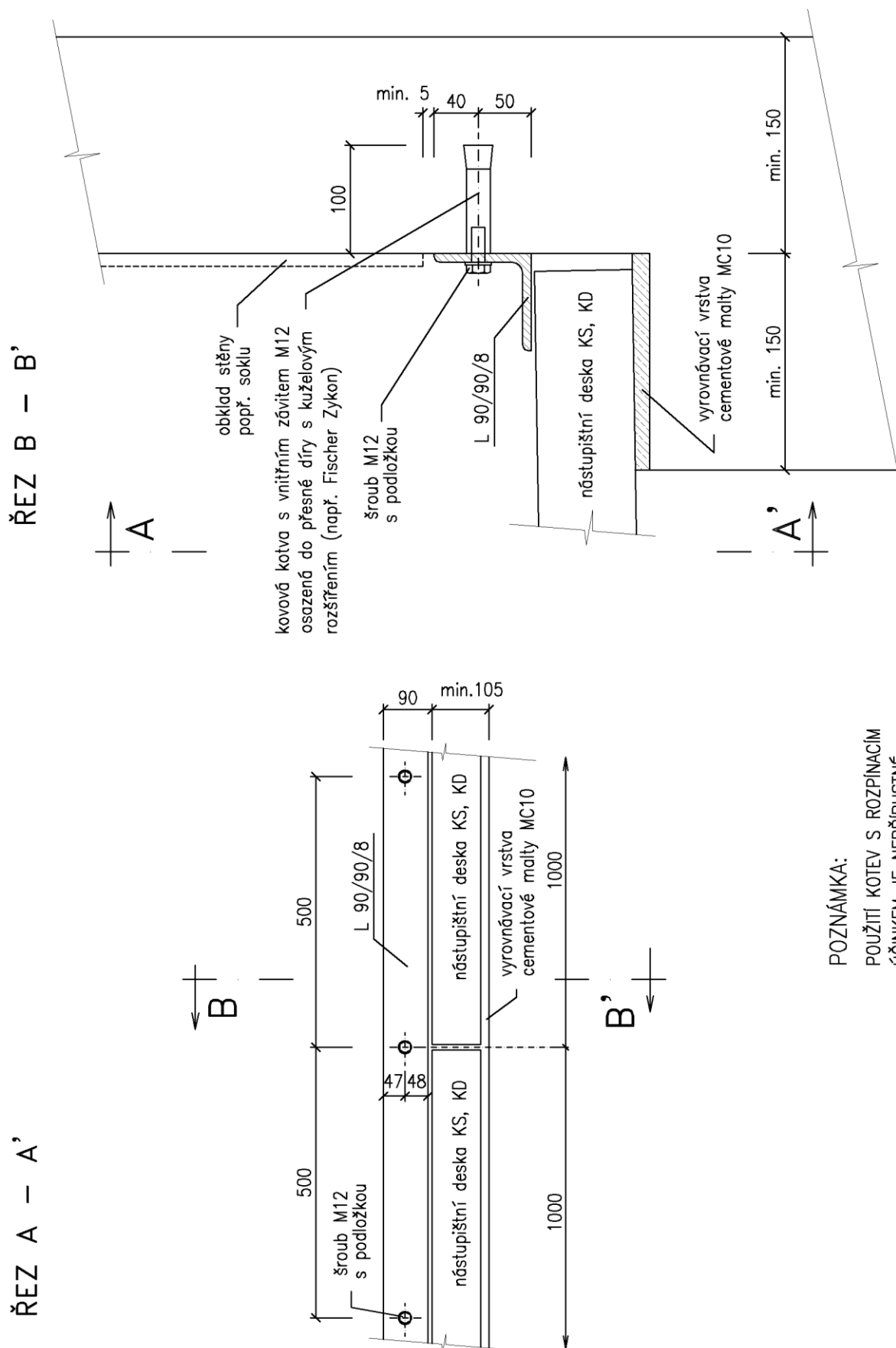
Příklady řešení nástupišť

27. Příklad kotvení nástupištních konzolových desek K – 145 Z k nástupištní desce K – 230 je uveden na obrázku 1.

28. Příklad kotvení nástupištních konzolových desek řady K ke svislé konstrukci je uveden na obrázku 2.



Obrázek 1 - KOTVENÍ NÁSTUPIŠTNÍ DESKY K - 145 Z K DESCE K - 230
KŮTOVÁNO V MM



Obrázek 2 - KOTVENÍ NÁSTUPIŠTNÍ DESKY ŘADY K KE SVISLÉ KONSTRUKCI
KŮTOVÁNO V MM

Ž 8.4 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L

Společná ustanovení

Tento vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.4 je řešení nástupišť typu L ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.
2. Platnost vzorového listu je určena v dílčích vzorových listech.

Konstrukce nástupišť

3. Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem typu L se schváleným TPD. Prefabrikát typu L je uložen na vrstvu z cementové malty MC 10 tloušťky 0,010 m rozprostřenou na podkladní beton C20/25nXF3 tloušťky minimálně 0,150 m. Základová spára prefabrikátu musí být nejméně v úrovni pláne tělesa železničního spodku. Zemní pláň pod prefabrikátem musí být přehutněna, požadavky na únosnost pláne jsou stanoveny v předpisu SŽDC S4.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena konzolovými nástupištními deskami řady K nebo zpevněnou plochou na zhutněném násypovém materiálu. Prefabrikát s rovnou čelní plochou (bez předsazené nástupní hrany) se používá zpravidla pro variantu s konzolovými nástupištními deskami řady K, pro variantu bez konzolových desek jej lze použít pouze tam, kde není navrženo převýšení přilehlé koleje směrem k nástupní hraně. Prefabrikát s předsazenou nástupní hranou se používá zpravidla pro variantu bez konzolových nástupištních desek řady K.

4. Nástupištní prefabrikáty typu L je nutno zasypat propustným zhutnitelným nenamrzavým materiálem a vrstvou šterkodrti minimální tloušťky 0,500 m pod horní plochou nástupiště. Tloušťka zhutňované vrstvy nesmí být větší než 0,300 m. Hutnění v blízkosti objektu (do vzdálenosti 1,000 m od rubu konstrukce) se musí provádět pomocí takových prostředků, aby nedošlo k vybočení konstrukce. Předepsaná míra zhutnění vrstev zásypu je minimálně 95 % PS. Míra zhutnění drtě musí být $I_D = 0,80$.

5. Prostor mezi nástupištní zídkou a přilehlou kolejnicí se nevyplňuje.

6. Příčný sklon nástupiště má být v celé délce nástupiště stejný, v celé ploše nástupiště musí být zajištěn výsledný sklon minimálně 0,5 % pro odvedení vody.

7. Vnější a jednostranné nástupiště se zpravidla odvodňuje ve směru od koleje, u které je nástupiště zřízeno.

8. Ostrovní a poloostrovní oboustranné nástupiště lze odvodnit směrem od koleje do středu nástupiště, nebo směrem do koleje. Příčné sklonování nástupištních ploch se přednostně navrhuje tak, aby rozhraní příčných sklonů (rozvodí) bylo umístěno v ose nástupiště. V případě odvodnění do středu nástupiště musí být voda svedena do liniového odvodňovacího zařízení.

Ž 8.41 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L s konzolovými deskami

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.4.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování vzorového listu Ž 8.4.

Předmět a účel

9. Předmětem vzorového listu Ž 8.41 je řešení mimoúrovňových, poloostrovních a vnějších nástupišť typu L s konzolovými nástupištními deskami s výškou nástupní hrany 550 mm nad spojnicí temen kolejnic ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.

10. Vzorový list je určen pro opravu, údržbu a rekonstrukci stávajících nástupišť. Konstrukci nástupiště nelze použít pro rychlost v přilehlé koleji nad 160 km/h.

Konstrukce nástupišť

11. Nástupiště je tvořeno nástupištní zídka z prefabrikátů typu L a konzolovými nástupištními deskami, které jsou na jedné straně volně a konzolovitě uloženy na nástupištní zídce do vrstvy malty MC 10 tloušťky 10 až 30 mm (pro vyrovnání tolerancí při osazování), na druhé straně na opěru nasýpanou z drtě. Nástupištní plocha je tvořena konzolovou nástupištní deskou KD – 230, KS – 230 nebo KTD-230. Použití desek KD – 145 Z, KS – 145 Z nebo KTD-145 Z je možné jen v odůvodněných případech tam, kde je to technicky nezbytné – např. při umístění jiných zařízení v nástupišti (kabelové šachty, stojky zastřešení, podpěry trakčního vedení apod.). V tomto případě musí být desky vzájemně spojeny zámkem nebo kotveny k jiným konstrukcím.

12. Vzdálenost líce nástupištní zídky od osy koleje je 2,100 m. Největší vyložení konzolových nástupištních desek (t.j. vzdálenost nástupní hrany od líce úložné plochy nástupištní zídky) je 0,430 m. Pro konzolové desky kratší než 2,000 m, které nejsou spojeny zámkem nebo nejsou kotveny k jiné konstrukci, smí být vyložení maximálně 0,300 m. Hodnota vyložení se mění s ohledem na vzdálenost nástupní hrany od osy koleje, výše uvedené hodnoty jsou uvažovány jako maximální.

13. Pro konstrukci nástupní hrany lze použít pouze schválených typů prefabrikátů. Nová mimoúrovňová nástupiště lze navrhovat pouze z konzolových desek s dezénem pravoúhlé dlažby (označení desek KTD). Na jednom nástupišti není přípustná kombinace konzolových desek s dezénem různého provedení, výjimečně lze použít pro veřejnosti nepřístupný konec nástupiště (ukončený šikmou plochou) konzolové desky s dezénem zámkové dlažby (označení desek KD). V tomto vzorovém listu je použito následujícího označení typů železobetonových prefabrikátů:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| - K – 145, K – 150, K – 230 | konzolové desky hladké, bez dezénu |
| - KD – 145, KD – 150, KD – 230 | konzolové desky s dezénem (slzičky, zámková dlažba) |
| - KS – 145, KS – 150, KS – 230 | konzolové desky s dezénem (slzičky, zámková dlažba) a s vodicími liniemi s funkcí varovného pásu šířky 400 mm |
| - K – 145 Z, KD – 145 Z, KS – 145 Z | výše uvedené druhy konzolových desek vybavené zámkem pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KS – 145 ZP | konzolová deska s dezénem (zámková dlažba) a vodicími liniemi s funkcí varovného pásu, která je uprostřed desky přerušena v délce 400 mm, desky jsou vybavené zámkem pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KS – 230 V, levá a pravá | konzolová deska s dezénem (zámková dlažba) a vodicími liniemi s funkcí varovného pásu, která je ukončena ve vzdálenosti 200 mm od okraje desky, v rohu desky jsou opatřeny varovným pásem o rozměrech 850 x 400 mm |
| - KTD-145 Z | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a s vodicími liniemi s funkcí varovného pásu šířky 400 mm, desky jsou vybavené zámkem pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KTD-145 ZP | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a vodicími liniemi s funkcí varovného pásu, která je uprostřed desky přerušena v délce 400 mm, desky jsou vybavené zámkem pro spolupůsobení sousedních desek |

| | |
|--------------------------------|--|
| - KTD-145 Z bez vodící linie | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby (bez vodící linie s funkcí varovného pásu), desky jsou vybavené zámky pro spolupůsobení sousedních desek |
| - KTD-230 | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a s vodící linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm |
| - KTD-230 signální | konzolová deska s dezénem pravoúhlé dlažby a s vodící linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm, která je ve střední části desky přerušena v délce 400 mm a doplněna signálním pásem o rozměrech 900 x 800 mm |
| - KTD-230 koncová levá a pravá | konzolové desky s dezénem pravoúhlé dlažby a s varovným pásem o rozměrech 1500 x 400 mm vedeným kolmo k nástupní hraně |

14. Maximální velikost spáry mezi konzolovými nástupištními deskami v přímé je 5 mm. U kolejí v oblouku se dosáhne konstantní vzdálenosti nástupní hrany od osy koleje rozšířením styčných spár mezi konzolovými deskami od středu oblouku. Při srazu rohů konzolových nástupištních desek bližších středu oblouku se šířka rozevření spár (s) v mm na opačném konci desky vypočte podle vzorce:

$$s = \frac{l}{R}$$

kde l je délka desky v mm

R je poloměr oblouku koleje v m

15. Zbývající část nástupiště mimo nástupištní desky musí být zpevněna vhodnou konstrukcí uvedenou ve vzorovém listu Ž 10 při splnění zásad uvedených v dílčím vzorovém listu Ž 8.7.

16. Mimoúrovňová nástupiště musí mít bezpečnostní pás oddělený od ostatní plochy nástupiště vodící linií s funkcí varovného pásu, detaily provedení stanoví vzorový list Ž 8.7. Vodící linie s funkcí varovného pásu je vytvořena přímo v povrchu nástupištní desky.

Úprava nástupiště před čištěním kolejového lože

17. Před čištěním kolejového lože strojní čističkou u nástupiště se konzolová nástupištní deska odsune směrem od koleje tak, aby nebránila práci stroje. Jsou-li použity nástupištní desky se zámky, je nutno před rozebráním rozpojit zámky konzolové desky nebo kotvicí šrouby.

Zatížení nástupišť

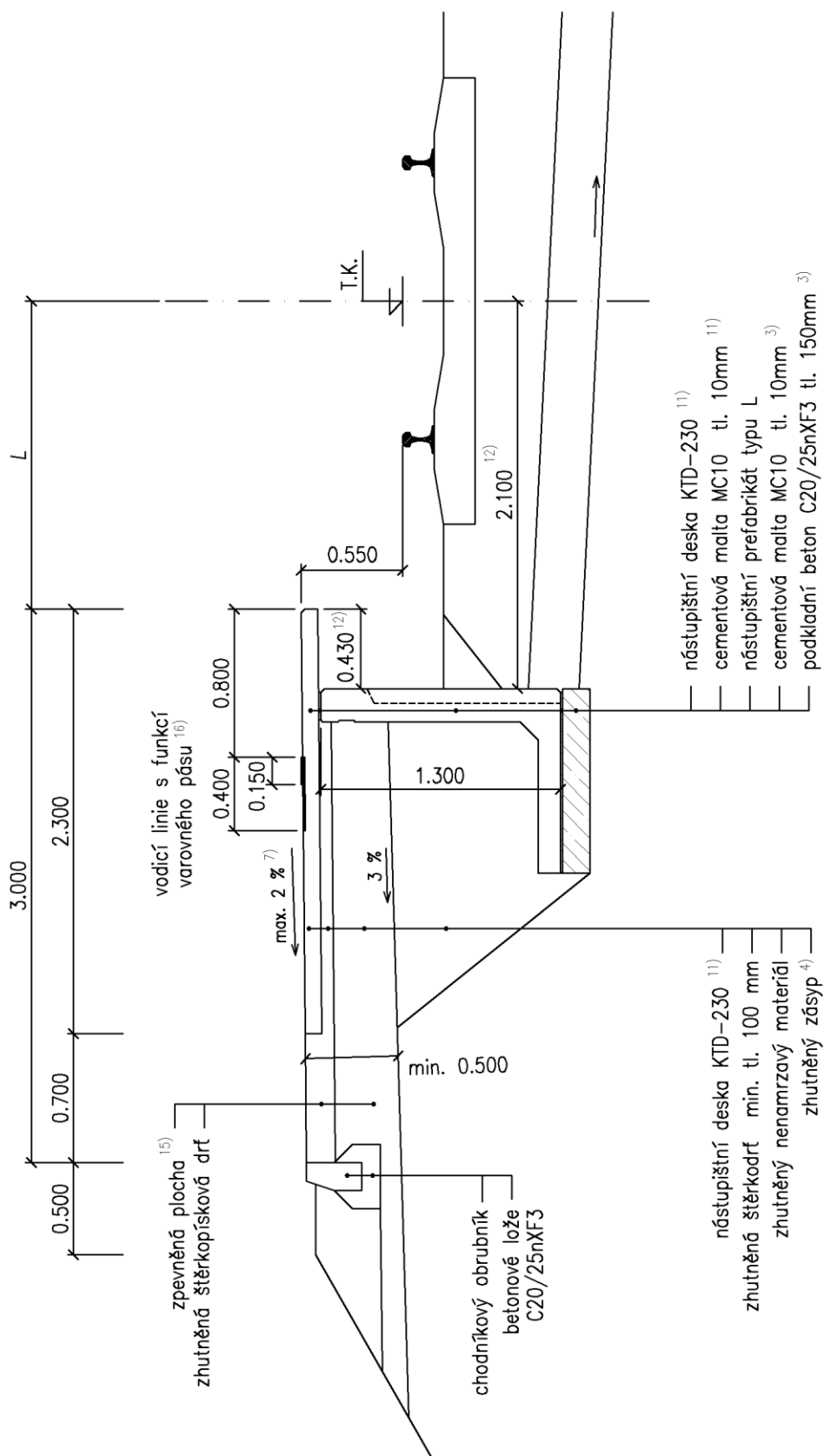
18. Nástupiště typu L s konzolovými deskami vyhovují pro zatížení osobami a ručními vozíky do maximálního zatížení náprav vozíku 200 kg. Provoz motorových zavazadlových vozíků je možný jen na nástupištních provedených z konzolových nástupištních desek K – 230 nebo K – 145 Z, které musí být vzájemně spojeny zámky nebo kotveny do jiné konstrukce. Pro zajištění spolupůsobení desek musí být zámky spojeny nejméně tři. Pro provoz na nástupištních typu SUDOP je možné použít pouze vozíky s maximální hmotností na nápravu 1 800 kg.

Příklady řešení nástupišť

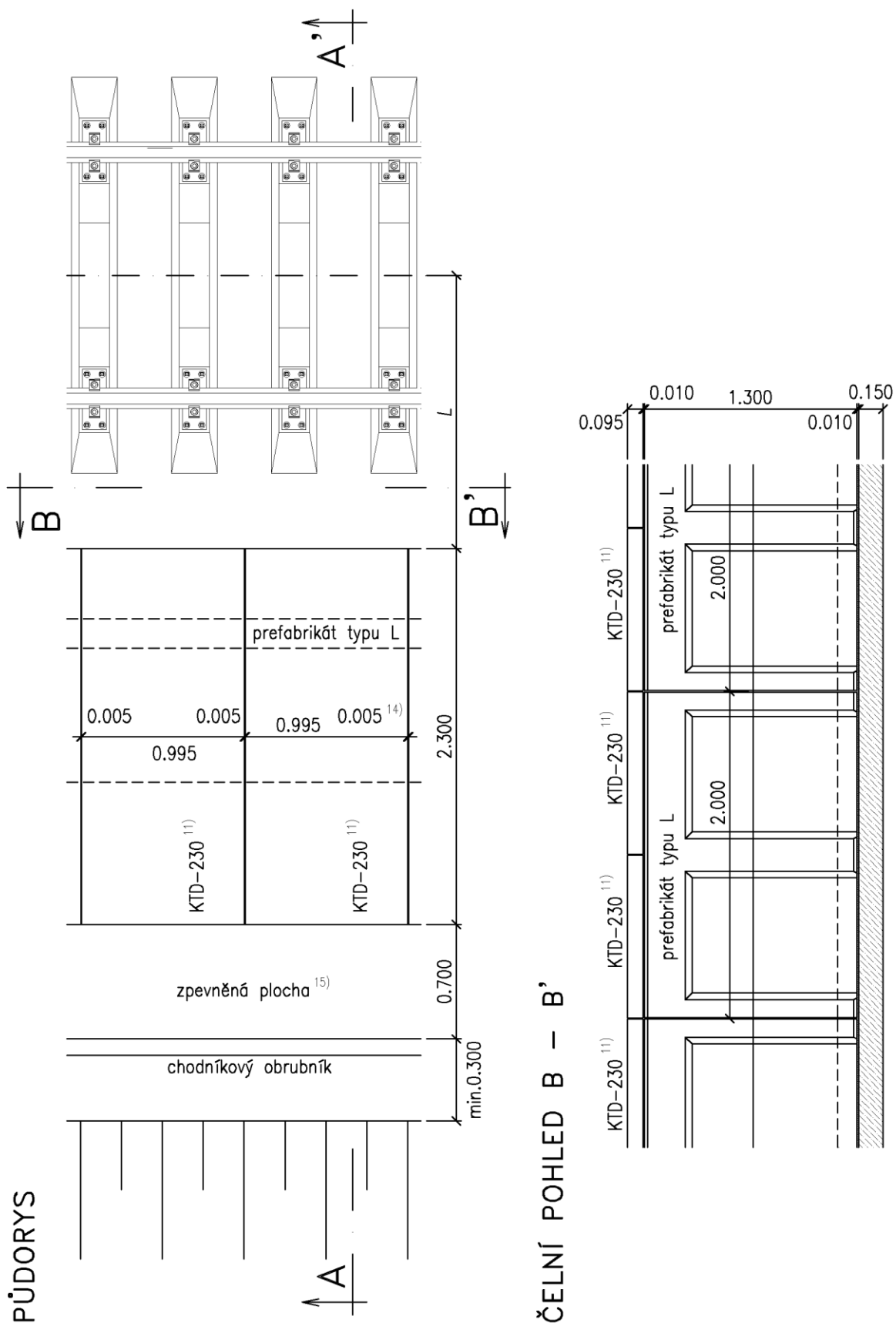
19. Příklad řešení vnějšího nástupiště typu L s konzolovými deskami u přímé koleje je na obrázku 1.

20. Příklad řešení ostrovního mimoúrovňového nástupiště typu L s konzolovými deskami u přímé koleje je na obrázku 2.

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'

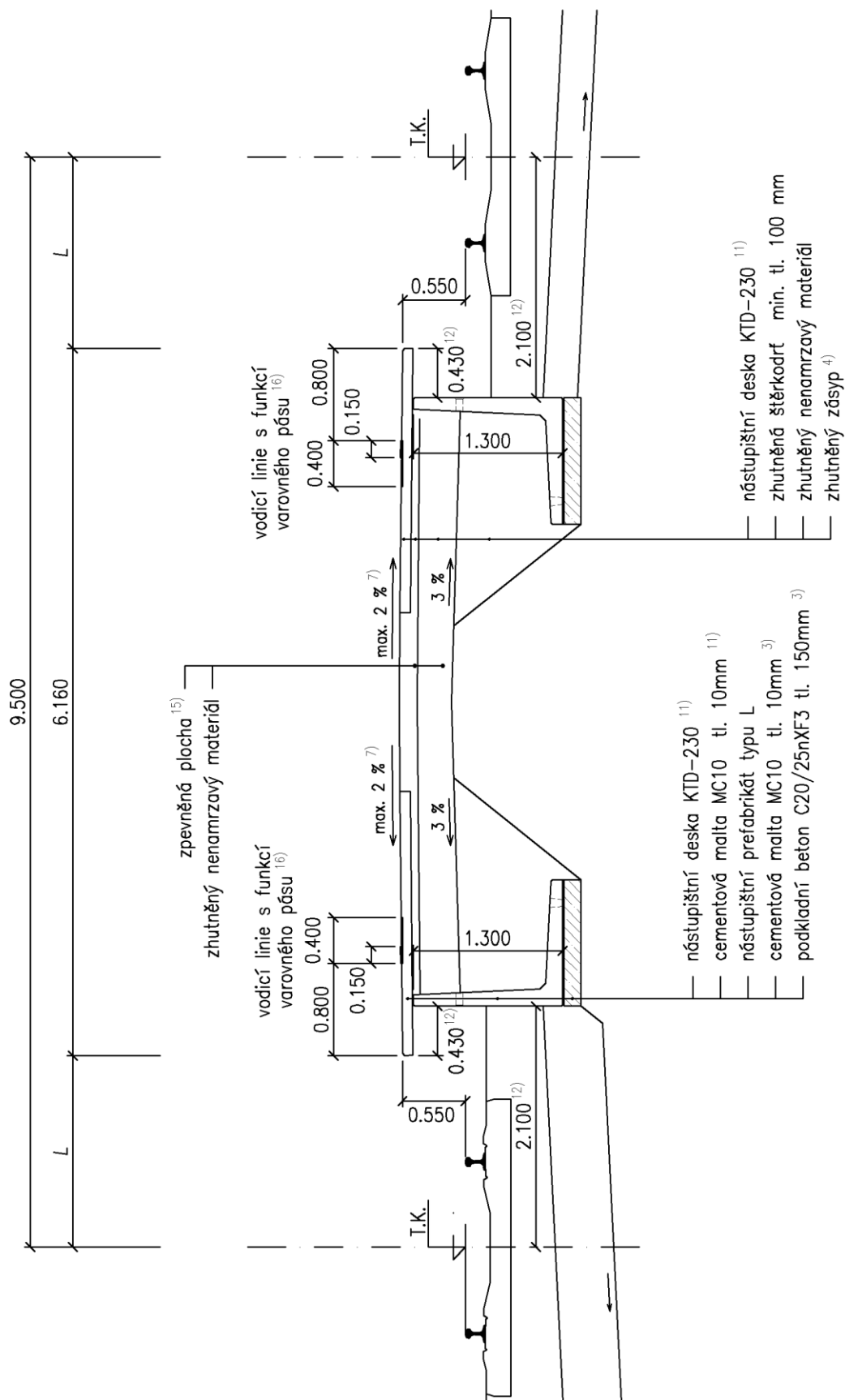


Obrázek 1 – VNĚJŠÍ MIMOÚROVNŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L S KONZOLOVÝMI DESKAMI U PŘÍMÉ KOLEJE



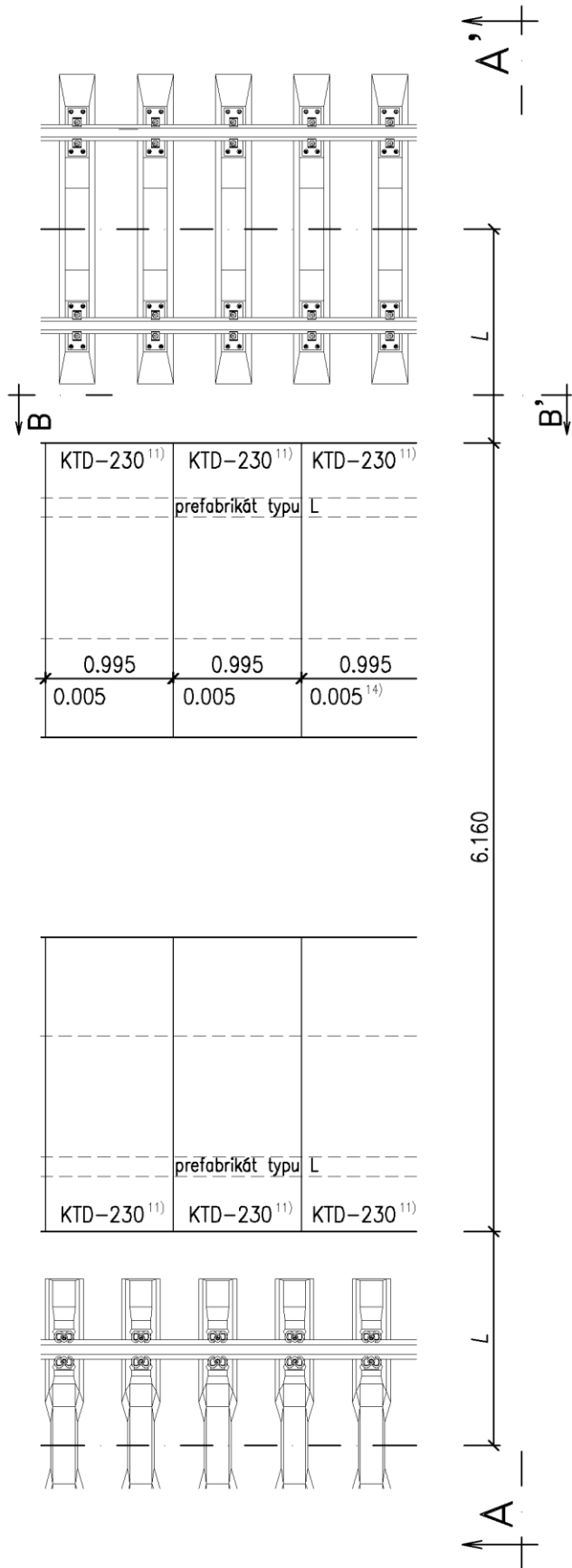
Obrázek 1 - VNĚJŠÍ MIMOÚROVNŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L S KONZOLOVÝMI DESKAMI U PŘÍMÉ KOLEJE

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'



Obrázek 2 – OSTROVNÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L S KONZOLOVÝMI DESKAMI U PŘÍMÉ KOLEJE

PŮDORYS



Obrázek 2 - OSTROVNÍ MIMOÚROVNĚNÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L S KONZOLOVÝMI DESKAMI U PŘÍMÉ KOLEJE

Ž 8.42 Mimoúrovňová, poloostrovní a vnější nástupiště typu L bez konzolových desek

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.4.

Číslování článků tohoto vzorového listu navazuje na číslování vzorového listu Ž 8.4.

Předmět a účel

9. Předmětem vzorového listu Ž 8.42 je řešení ostrovních, poloostrovních a vnějších nástupišť typu L bez konzolových nástupištních desek s výškou nástupní hrany 550 mm nad spojnicí temen kolejnic ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.

10. Vzorový list je určen pro opravu a údržbu stávajících nástupišť a pro stavbu a rekonstrukci nových nástupišť. Konstrukce nástupiště neumožňuje bez zvláštních opatření čištění kolejového lože strojní čističkou u přilehlé koleje.

Konstrukce nástupišť

11. Nástupiště je tvořeno nástupištní zídka a navazující zpevněnou plochou nástupiště. Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem typu L.

12. Doporučuje se přednostně používat nástupištní prefabrikáty typu L s předsazenou nástupní hranou, která má rozšířenou nášlapnou plochu s vytvořeným protiskluzovým dezénem. Nástupištní prefabrikáty typu L bez předsazené nástupní hrany lze použít pouze v případě, kdy u přilehlé koleje není navrženo převýšení směrem od nástupní hrany.

13. Plocha nástupiště musí být zpevněna vhodnou konstrukcí uvedenou ve vzorovém listu Ž 10 při splnění zásad uvedených v dílčím vzorovém listu Ž 8.7.

14. Mimoúrovňová nástupiště musí mít bezpečnostní pás oddělený od ostatní plochy nástupiště vodicími liniemi s funkcí varovného pásu, detaily provedení stanoví vzorový list Ž 8.7. Vodicí linie s funkcí varovného pásu je ve zpevněné ploše provedena schváleným druhem dlažby.

15. Pod nástupištní zídka z prefabrikátů typu L může být ve stíněných poměrech zřízen trativod pro odvodnění pláně železničního spodku při splnění následujících podmínek:

- trativod je půdorysně umístěn mimo vlastní prefabrikát typu L
- poklopy trativodních šachet v ploše nástupiště musí být umístěny tak, aby žádná jejich část nebyla blíže než 0,250 m od okraje vodicí linie s funkcí varovného pásu
- poklopy trativodních šachet v ploše nástupiště musí být čtvercové, rámové s úpravou povrchu shodným s dezénem okolního povrchu (dlažby)
- nástupištní zídka bude uložena na betonovém základu z betonu C30/37 XC4+XF3 hloubky minimálně 0,400 m, ve kterém budou ve sklonu minimálně 5 % uloženy hladké trubky HDPE DN 100 mm bez perforace. Maximální vzájemná vzdálenost trubek v podélném směru je 1,000 m. Pro zvýšení efektivity a přesnosti montáže se doporučuje využít staveništních prefabrikátů.
- vhodným technickým opatřením musí být zabráněno vyplavování drobných částic materiálu z konstrukčních vrstev podloží a ucpávání trubek HDPE

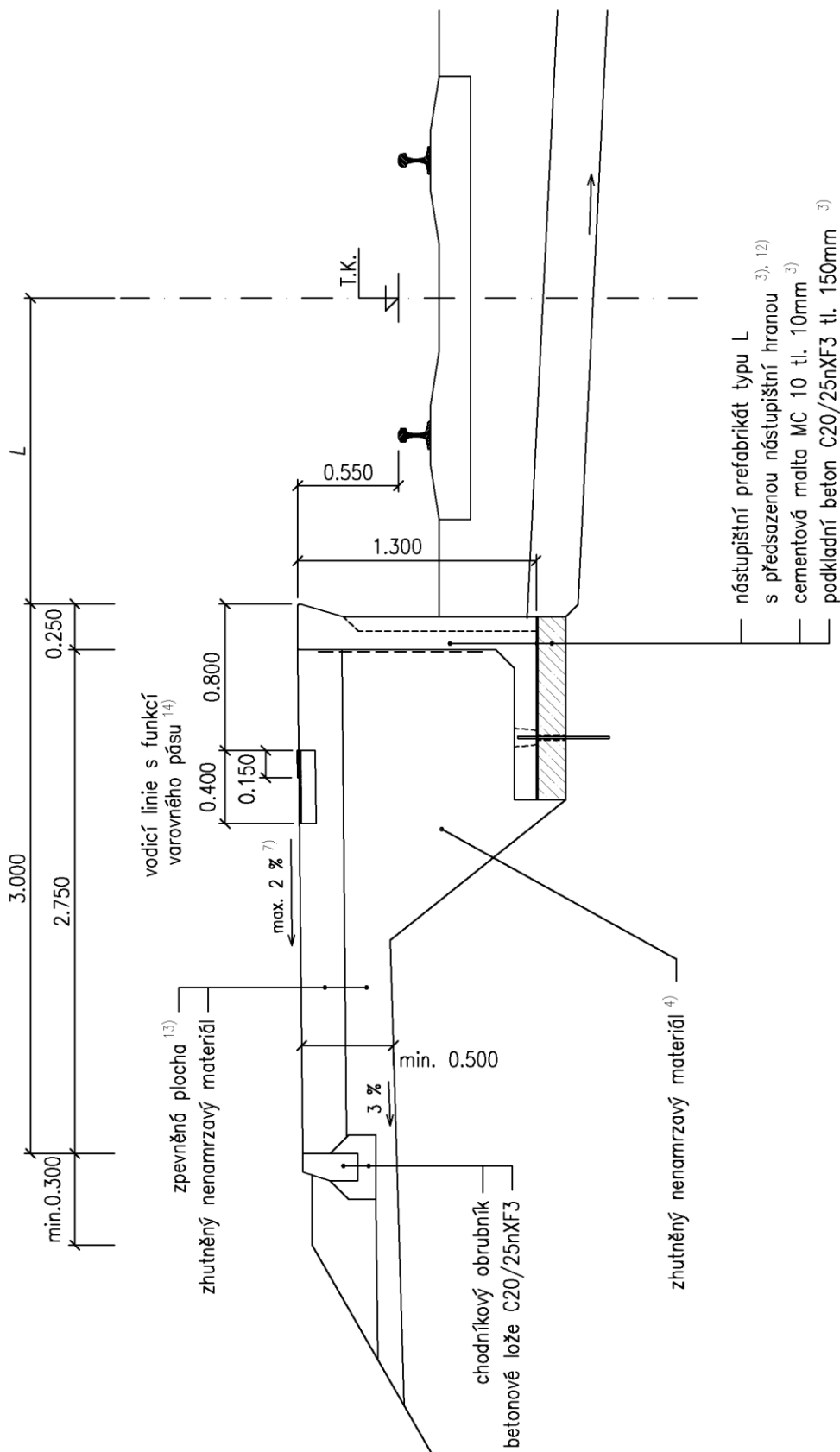
Příklady řešení nástupišť

16. Příklad řešení vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek u přímé koleje je na obrázku 1.

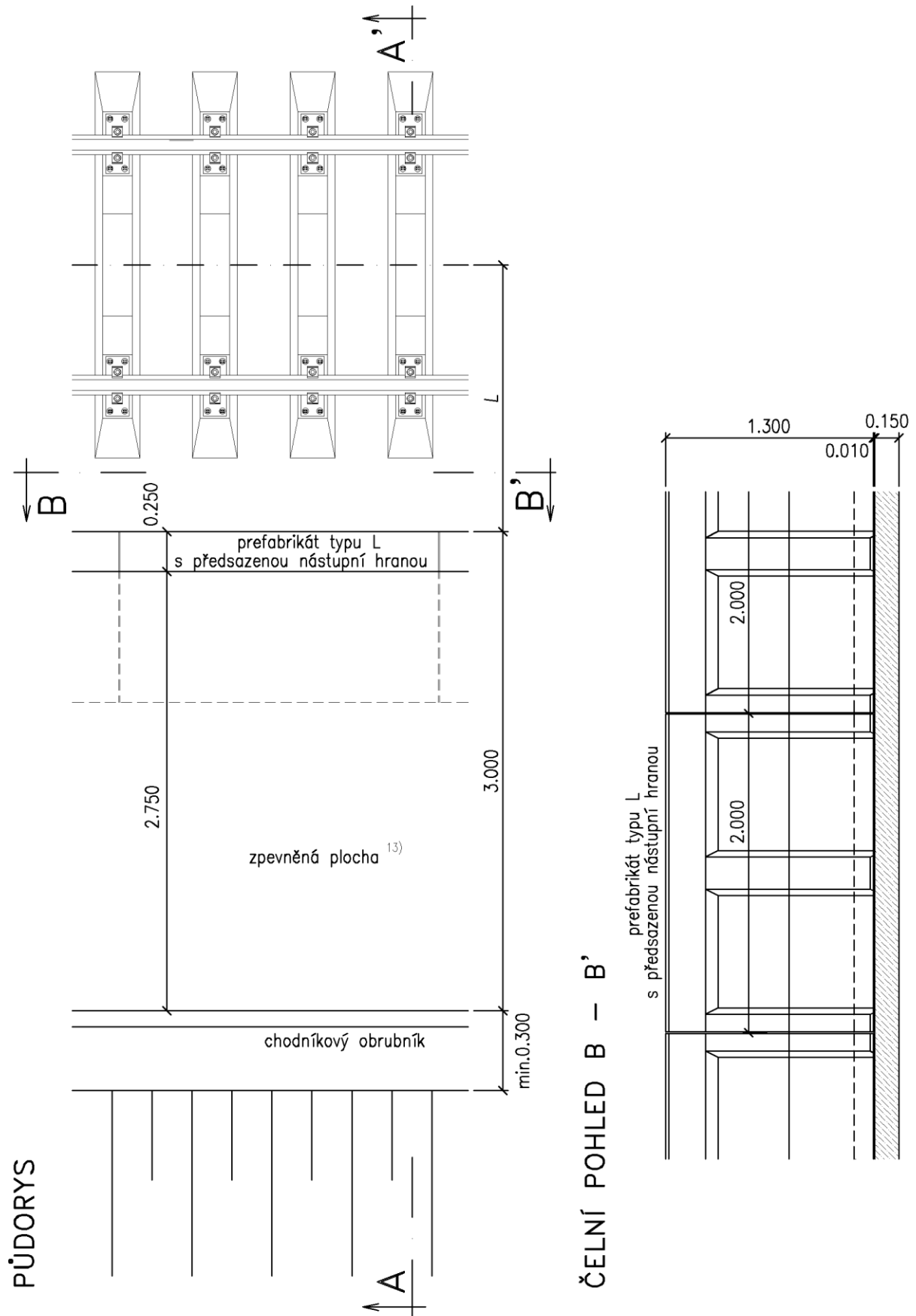
17. Příklad řešení ostrovního mimoúrovňového nástupiště typu L bez konzolových desek u přímé koleje je na obrázku 2.

18. Příklad řešení umístění trativodu pro odvodnění pláně železničního spodku pod ostrovním mimoúrovňovým nástupištěm typu L bez konzolových desek u přímé koleje je na obrázku 3.

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'

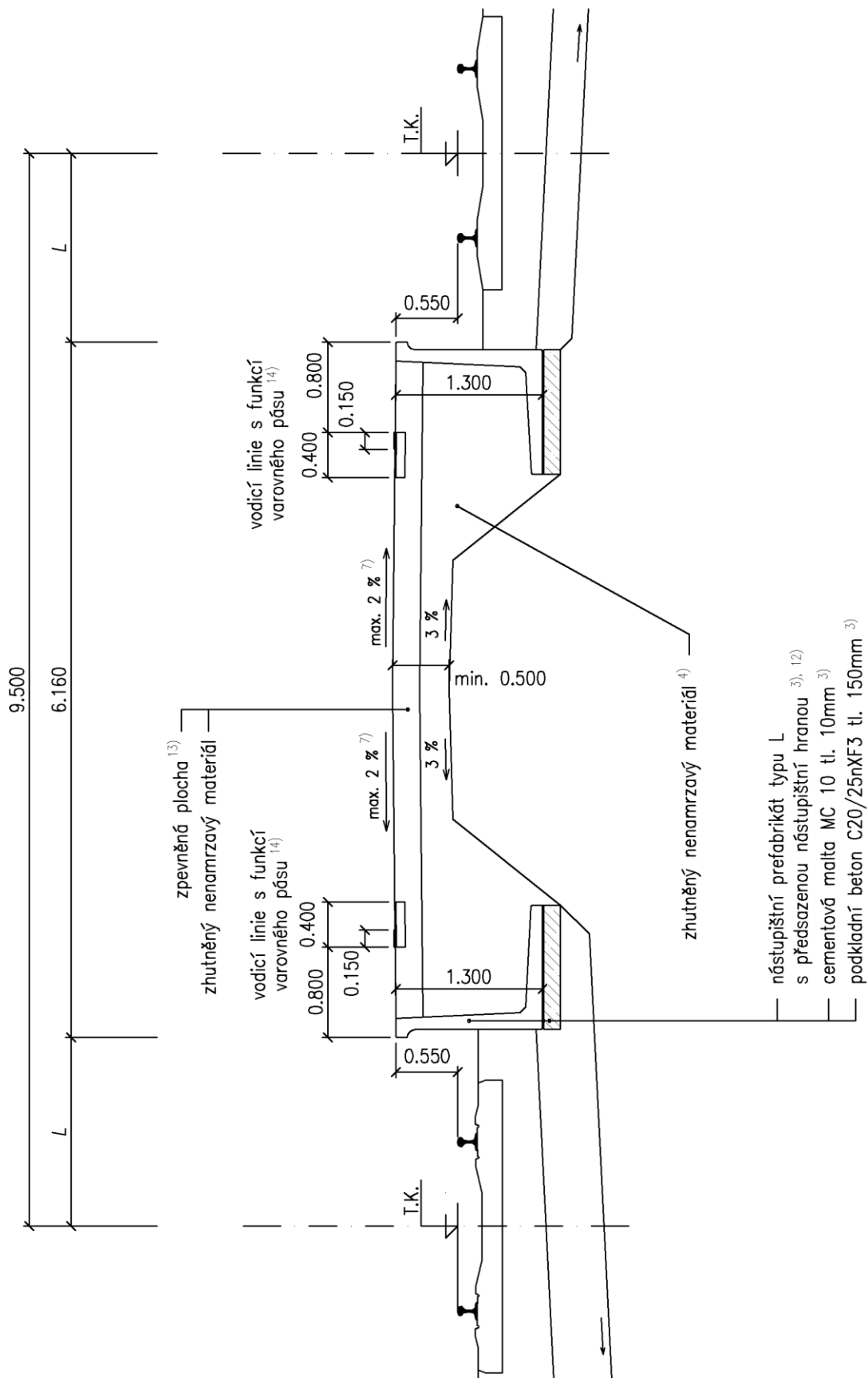


Obrázek 1 – VNĚJŠÍ MIMOÚROVNĚVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘÍMÉ KOLEJE

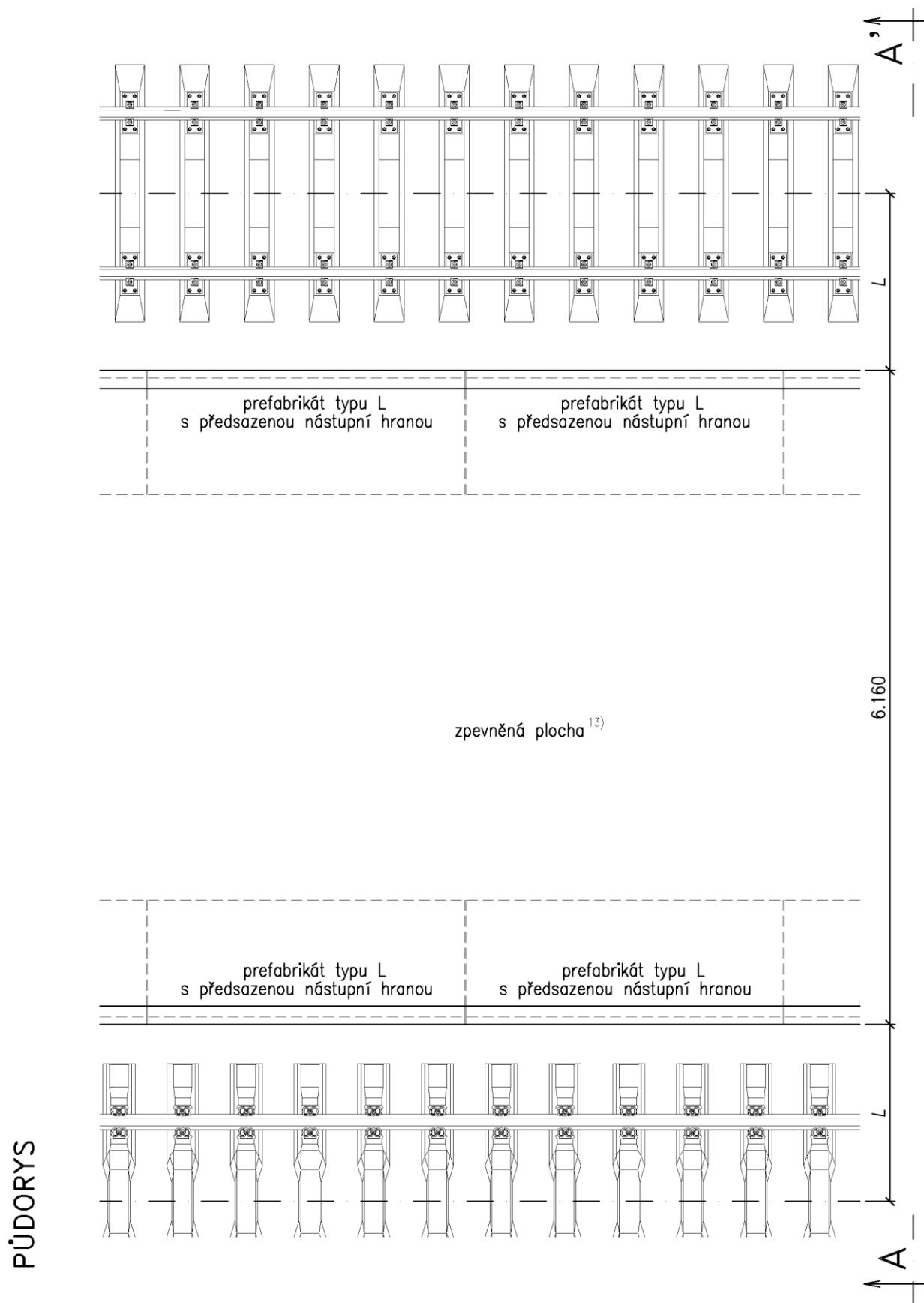


Obrázek 1 – VNĚJŠÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘÍMÉ KOLEJE

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'

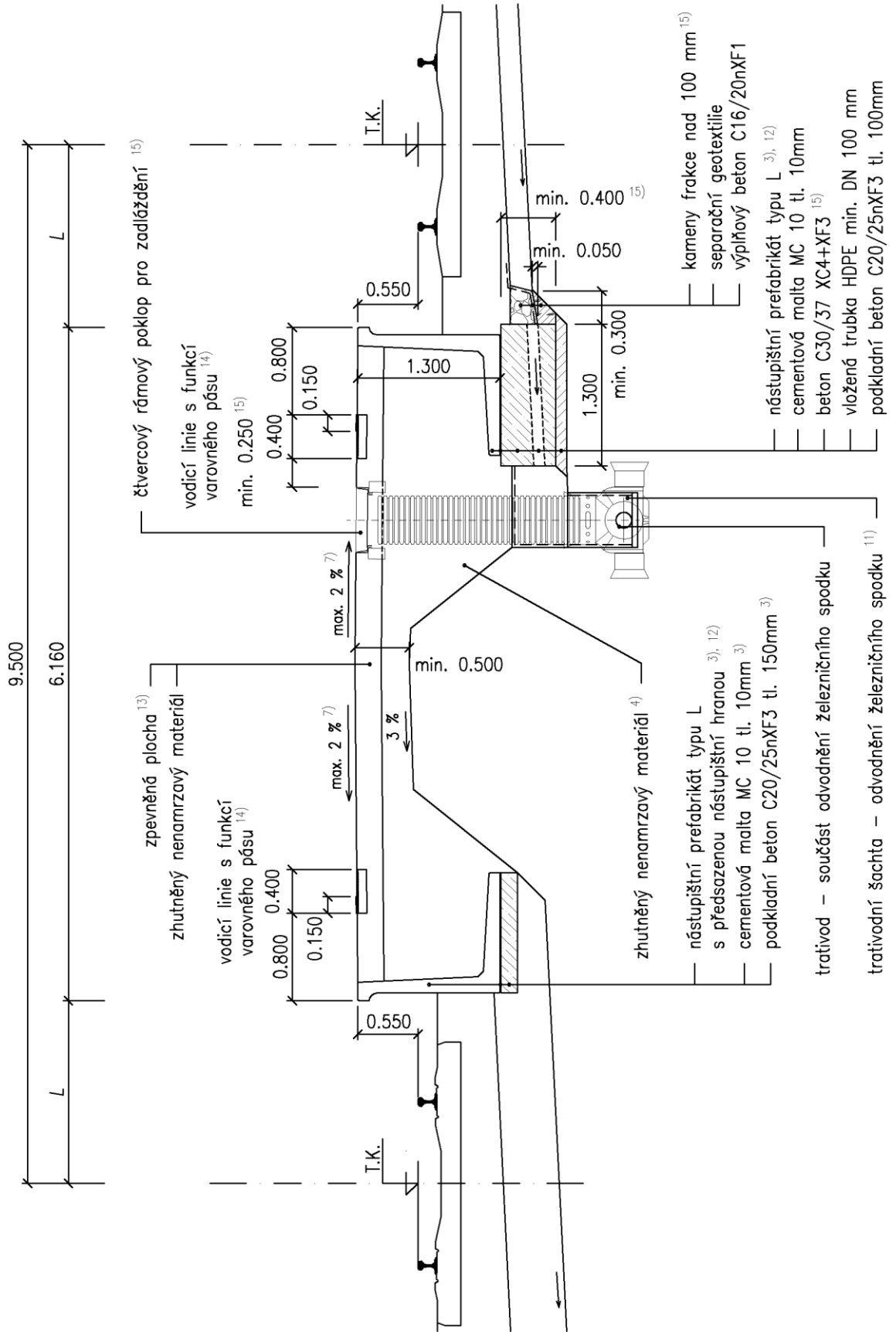


Obrázek 2 – OSTROVNÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘÍMÉ KOLEJE

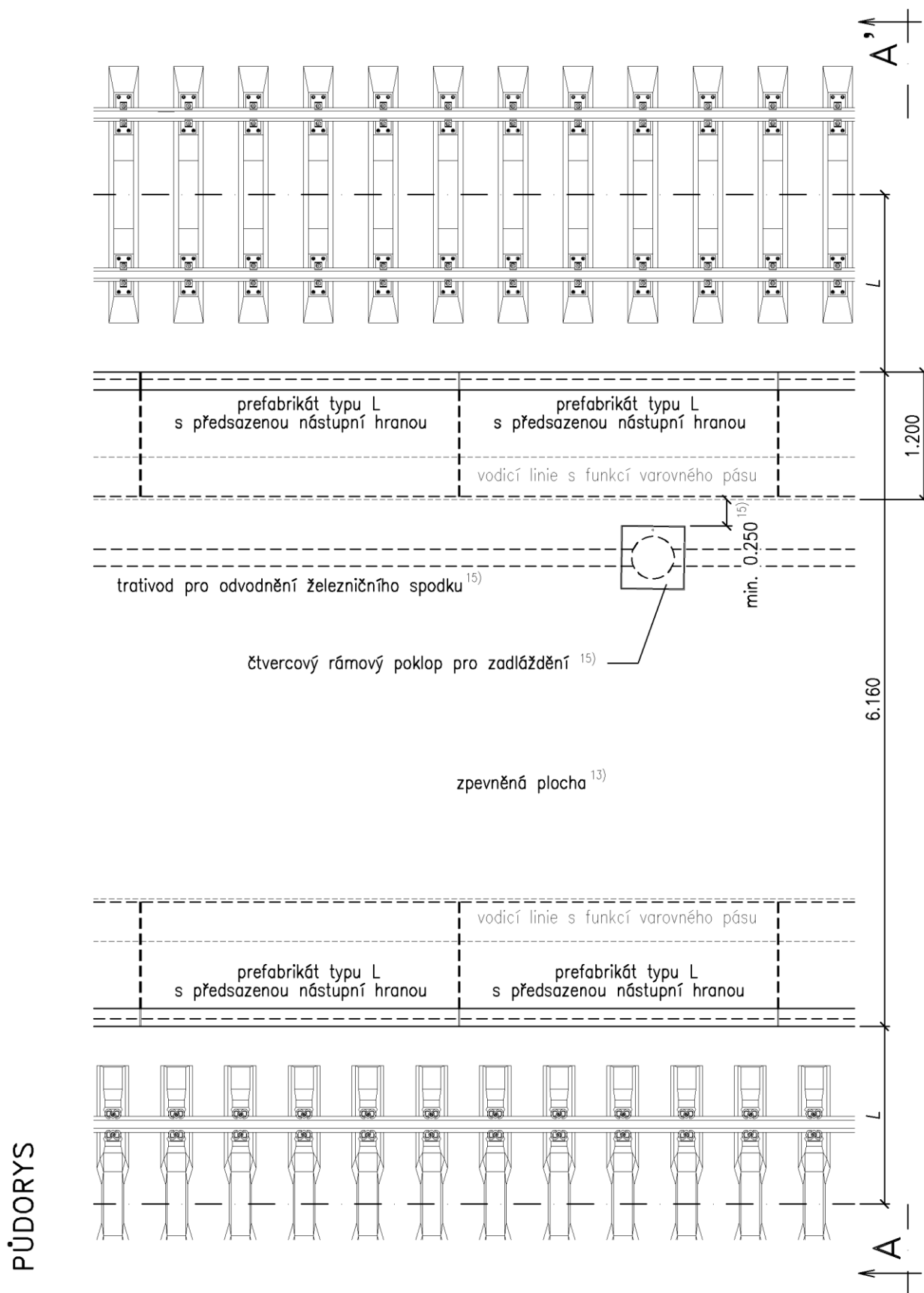


Obrázek 2 – OSTROVNÍ MIMOÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘÍMÉ KOLEJE

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'



Obrázek 3 – UMÍSTĚNÍ TRATIVODU PRO ODVODNĚNÍ PLÁNĚ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU V OSTROVNÍM MIMOÚROVŇOVÉM NÁSTUPIŠTI TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘÍMÉ KOLEJE



Obrázek 3 – UMÍSTĚNÍ TRATIVODU PRO ODVODNĚNÍ PLÁNĚ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU V OSTROVNÍM MIMOÚROVŇOVÉM NÁSTUPIŠTI TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘÍMÉ KOLEJE

Ž 8.5 Ukončení nástupišť

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.5 je řešení ukončení nástupišť ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.

2. Vzorový list je určen pro opravu a údržbu stávajících nástupišť a pro novostavbu a rekonstrukci nových nástupišť.

Základní ustanovení

3. U nových mimoúrovňových, poloostrovních a vnějších nástupišť, jejichž čelo neslouží pro přístup cestujících nebo pro příjezd vozíků, se zpravidla navrhuje ukončení nástupiště zídka se zábradlím, která může být doplněna služebními schody. U nových vnějších nástupišť může být navrženo ukončení nástupiště zemním tělesem. Čelo nástupiště, které slouží pro přístup cestujících nebo příjezd vozíků, se ukončuje šikmou plochou. Hranice veřejnosti nepřístupné části nástupiště se v jeho čele hmatově vyznačuje varovným pásem, případně přirozenou vodící linií (např. zábradlím se zarážkou pro bílou hůl nebo obrubníkem vyšším než 60 mm).

Konec nástupiště, který neslouží jako přístup pro cestující, musí být označen předepsaným provedením piktogramu „Průchod pro pěší zakázán“.

Řešení ukončení vodící linie s funkcí varovného pásu a varovného pásu na konci veřejné části nástupiště je předmětem vzorového listu Ž 8.7. Ve všech obrázcích v tomto vzorovém listu nejsou proto kresleny bezpečnostní pásy, vodící linie s funkcí varovného pásu, varovné pásy a signální pásy, pro označení typu konzolových desek je zvoleno pouze obecné označení bez konkrétního označení povrchu desek.

Ukončení mimoúrovňových, poloostrovních a vnějších nástupišť zídka se zábradlím

4. Není-li v čele mimoúrovňového, poloostrovního a vnějšího nástupiště příjezd pro vozíky nebo bezbariérový přístup pro cestující, ukončí se nástupiště zídka se zábradlím. Tato zídka může být doplněna služebními schody v doporučené šířce 1,000 m. Maximální výška schodu činí 190 mm, výška schodů musí být stejná. Nejmenší dovolená šířka schodišťového stupně (stupnice) je 250 mm.

Pro ukončení nástupišť schody se doporučuje přednostně používat prefabrikované dílce tvořící předložené schodišťové rameno bez boční šikmé zídky (schodnice) s kotvením zábradlí do jednotlivých schodišťových stupňů.

Požadavky na konstrukci a uspořádání zábradlí musí odpovídat ustanovením TNŽ 73 6334. Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy přilehlé koleje musí být 2,500 m. Zábradlí na okraji schodiště se nezřizuje, pokud je tento okraj ve vzdálenosti menší než 2,500 m od osy přilehlé koleje.

5. U oboustranného ostrovního a poloostrovního nástupiště se doporučuje provést služební schody v ose ostrovního nástupiště. U vnějšího, jazykového a jednostranného ostrovního nástupiště se doporučuje provést služební schody tak, aby okraj schodiště bližší k ose přilehlé koleje půdorysně navazoval na nástupištní hranu.

Pokud okraj schodiště bližší k ose přilehlé koleje půdorysně nenavazuje na nástupištní hranu (například u oboustranného ostrovního nástupiště) musí být vzdálenost mezi bližším okrajem varovného pásu a hranou prvního schodu (délka podesty) alespoň 1,000 m. Zábradlí přerušené v místě služebních schodů musí být nahrazeno uzavíratelnou brankou shodných parametrů jako zábradlí a varovným pásem v šíři uzavíratelné branky.

6. Pokud se u koleje přilehlé k nástupišti předpokládá čištění kolejového lože strojními čističkami, musí být část konstrukce schodů zasahující do pracovního prostoru čističky (tj. blíže než 2,100 m od osy koleje při použití pražců délky 2,600 m nebo 2,000 m od osy koleje při použití pražců délky 2,500 m) provedena jako snadno rozebíratelná.

Ukončení jazykového nástupiště u pohyblivého zarážedla na konci kusé koleje

7. V případě umístění pohyblivého zarážedla na konci kusé koleje končí nástupiště v úrovni nárazníků zarážedla v základní pracovní poloze. Podél zarážedla pokračuje hrana ve shodné úpravě jako

v navazující části nástupiště i ve shodných parametrech (vzdálenost od osy koleje, výška nad TK). Od úrovně nárazníků až na konec pracovní délky zarážedla musí být osazeno zábradlí. Zábradlí kolmé na osu koleje musí být v minimální vzdálenosti 2,000 m od osy koleje, tj. podle průjezdného průřezu Z-GC bez VPP. Ve stísněných poměrech lze se souhlasem O13 umístit zábradlí k průjezdnému průřezu J-GC. Podélné zábradlí navazuje na vodící linii s funkcí varovného pásu. Prostor mezi podélným zábradlím a hranou lze využít pro umístění osvětlení, sloupku rozhlasu atd., přičemž vzdálenost těchto objektů musí být minimálně 2,000 m od osy koleje, tj. podle průjezdného průřezu Z-GC bez VPP. Ve stísněných poměrech lze se souhlasem O13 umístit tyto objekty k průjezdnému průřezu J-GC.

8. Minimální šířka průchodu v prostoru u pohyblivého zarážedla musí být 1,600 m, do tohoto průchodu nesmí zasahovat žádné pevné překážky.

Ukončení nástupiště v blízkosti železničních přejezdů

9. Končí-li nástupiště v blízkosti železničního přejezdu, musí být provedeno ukončení nástupiště tak, aby přístupová komunikace na toto nástupiště ústila na pozemní komunikaci vedenou přes přejezd mimo nebezpečné pásmo přejezdu podle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody). U přejezdu zabezpečeného přejezdovým zabezpečovacím zařízením se musí vést přístupová komunikace až za výstražníky nebo závorové stojany, v opačném případě musí být tato komunikace samostatně zabezpečena.

Ukončení nástupiště šikmou plochou

10. Sklon šikmé plochy je nejvýše 1 : 12 (t. j. 8,33 %). Při použití nástupištních prefabrikátů se délka šikmé plochy vypočítaná z tohoto sklonu zaokrouhlí na nejbližší vyšší metr.

11. Je-li v čele nástupiště příjezd pro manipulační vozíky nebo bezbariérový přechod pro cestující, ukončí se nástupiště šikmou plochou do výšky TK. Okraj šikmé plochy u koleje přilehlé k nástupišti má být v takové vzdálenosti od osy této koleje, aby byl dodržen volný schůdný a manipulační prostor. V odůvodněných případech může být okraj šikmé plochy ve shodné vzdálenosti jako hrana nástupiště.

12. Není-li v čele nástupiště příjezd pro manipulační vozíky nebo bezbariérový přechod pro cestující, ukončí se nástupiště šikmou plochou končící v úrovni horní plochy pražců.

Ukončení úrovněných nástupiště schody

13. Není-li v čele úrovněného nástupiště příjezd pro manipulační vozíky nebo bezbariérový přechod pro cestující, může se nástupiště ukončit služebními schody v doporučené šířce 1,000 m. Maximální výška schodu činí 190 mm, výška schodů musí být stejná. Nejmenší dovolená šířka schodišťového stupně (stupnice) je 250 mm. Zbývající část čela nástupiště (v prostoru mimo schody) je možno ukončit násypem ze zeminy ve sklonu maximálně 1 : 2. Svah zemního tělesa u schodiště musí být zajištěn vhodnou zábranou proti pronikání násypového materiálu na schodiště (např. vytvořením opěrné zídky, zpevnění vegetačními tvárnici apod.).

Příklady řešení nástupiště

14. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu SUDOP betonovou monolitickou zídou se služebními schody je na obrázku 1.

15. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek betonovou monolitickou zídou se služebními schody je na obrázku 2.

16. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek betonovou prefabrikovanou zídou je na obrázku 3.

17. Příklad ukončení ostrovního mimoúrovňového nástupiště typu SUDOP betonovou monolitickou zídou se služebními schody je na obrázku 4.

18. Příklad ukončení ostrovního mimoúrovňového nástupiště typu L bez konzolových desek betonovou prefabrikovanou zídou je na obrázku 5.

19. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek u přejezdu zabezpečeného přejezdovým zabezpečovacím zařízením je na obrázku 6.

20. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu SUDOP u přejezdu zabezpečeného přejezdovým zabezpečovacím zařízením (bez zábradlí) je na obrázku 7.

21. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek u přejezdu zabezpečeného přejezdovým zabezpečovacím zařízením (bez zábradlí) je na obrázku 8.

22. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek v návaznosti na centrální přechod je na obrázku 9.

23. Příklad ukončení poloostrovního nástupiště typu SUDOP v návaznosti na centrální přechod je na obrázku 10.

24. Příklad ukončení vnějšího úrovnového nástupiště typu SUDOP v návaznosti na úrovnový přechod je na obrázku 11.

25. Příklad ukončení jazykového nástupiště typu L bez konzolových desek u pohyblivého zarážedla na konci kusé koleje v přímé je na obrázku 12.

26. Příklad ukončení jazykového nástupiště typu L bez konzolových desek u pohyblivého zarážedla na konci kusé koleje v přímé při umístění cestového návěstidla je na obrázku 13.

27. Příklad ukončení vnějšího nástupiště typu SUDOP šikmou plochou do úrovně drážní stezky je na obrázku 14.

28. Příklad ukončení vnějšího mimoúrovnového nástupiště typu SUDOP šikmou plochou do výšky TK je na obrázku 15.

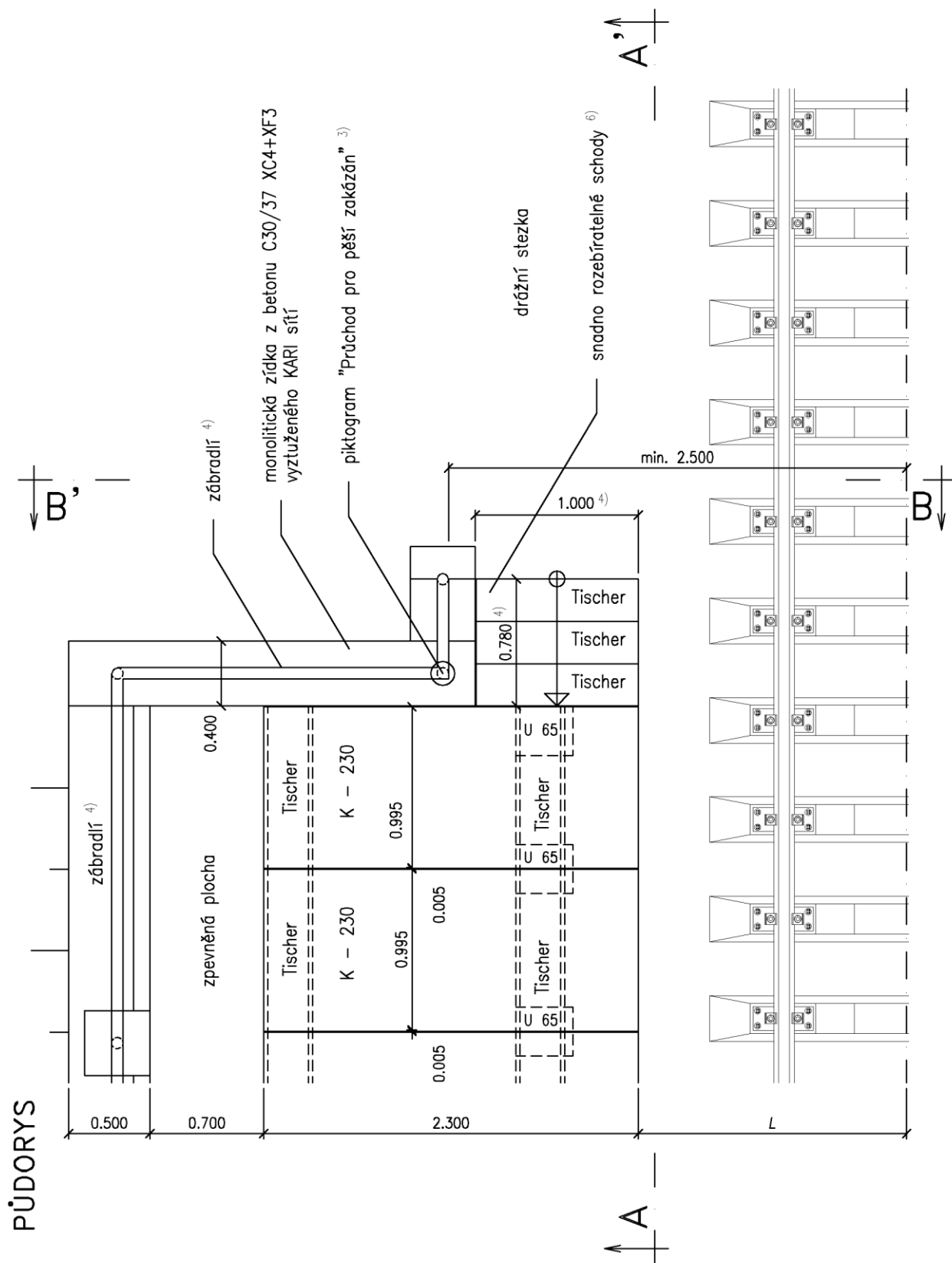
29. Příklad ukončení vnějšího úrovnového nástupiště typu SUDOP šikmou plochou do úrovně drážní stezky je na obrázku 16.

30. Příklad ukončení vnějšího úrovnového nástupiště typu SUDOP šikmou plochou do výšky TK je na obrázku 17.

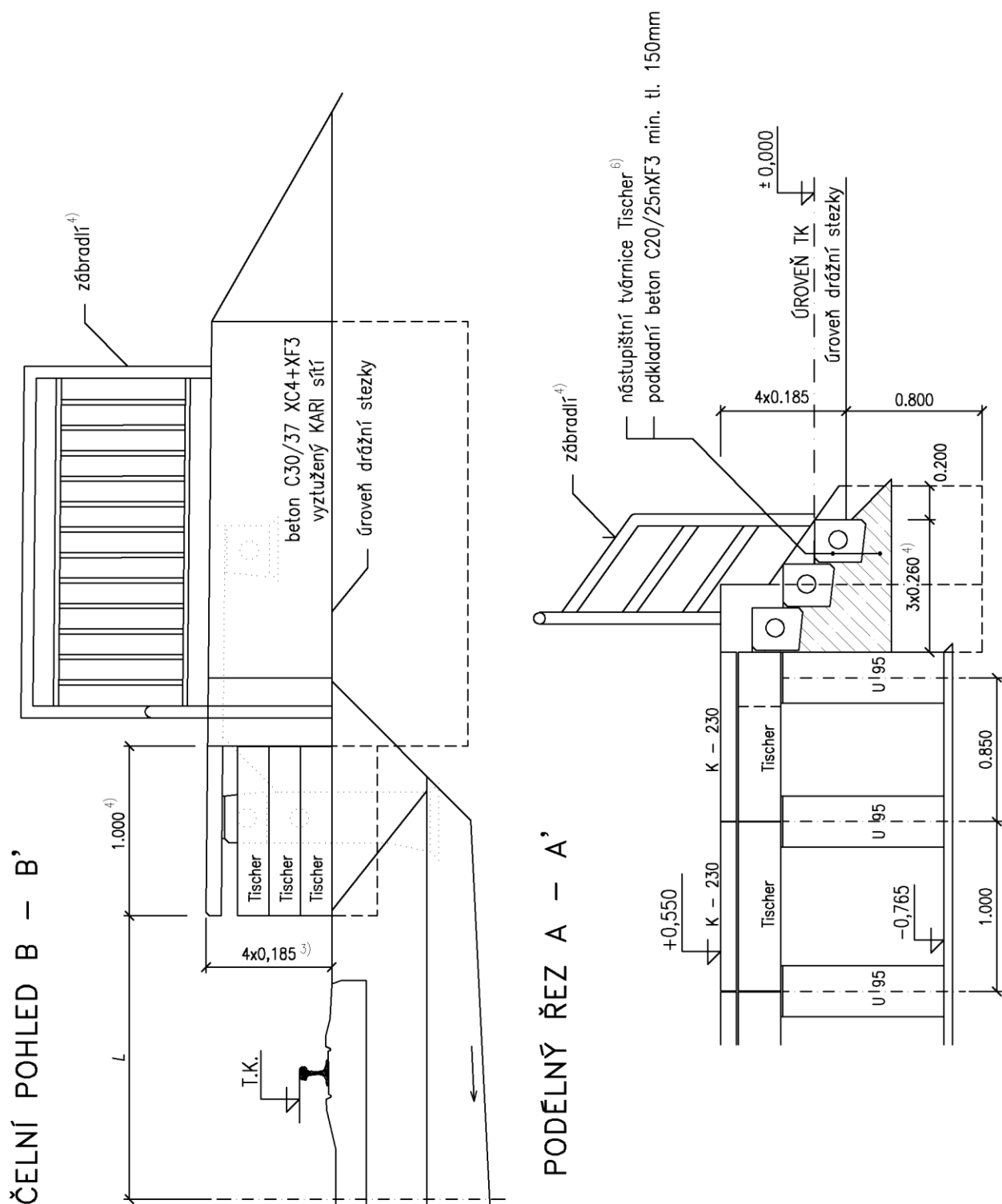
31. Příklad ukončení vnějšího úrovnového nástupiště typu SUDOP schody z tvárnic Tischer do úrovně drážní stezky je na obrázku 18.

32. Příklad ukončení úrovnového nástupiště typu Tischer šikmou plochou do výšky TK je na obrázku 19.

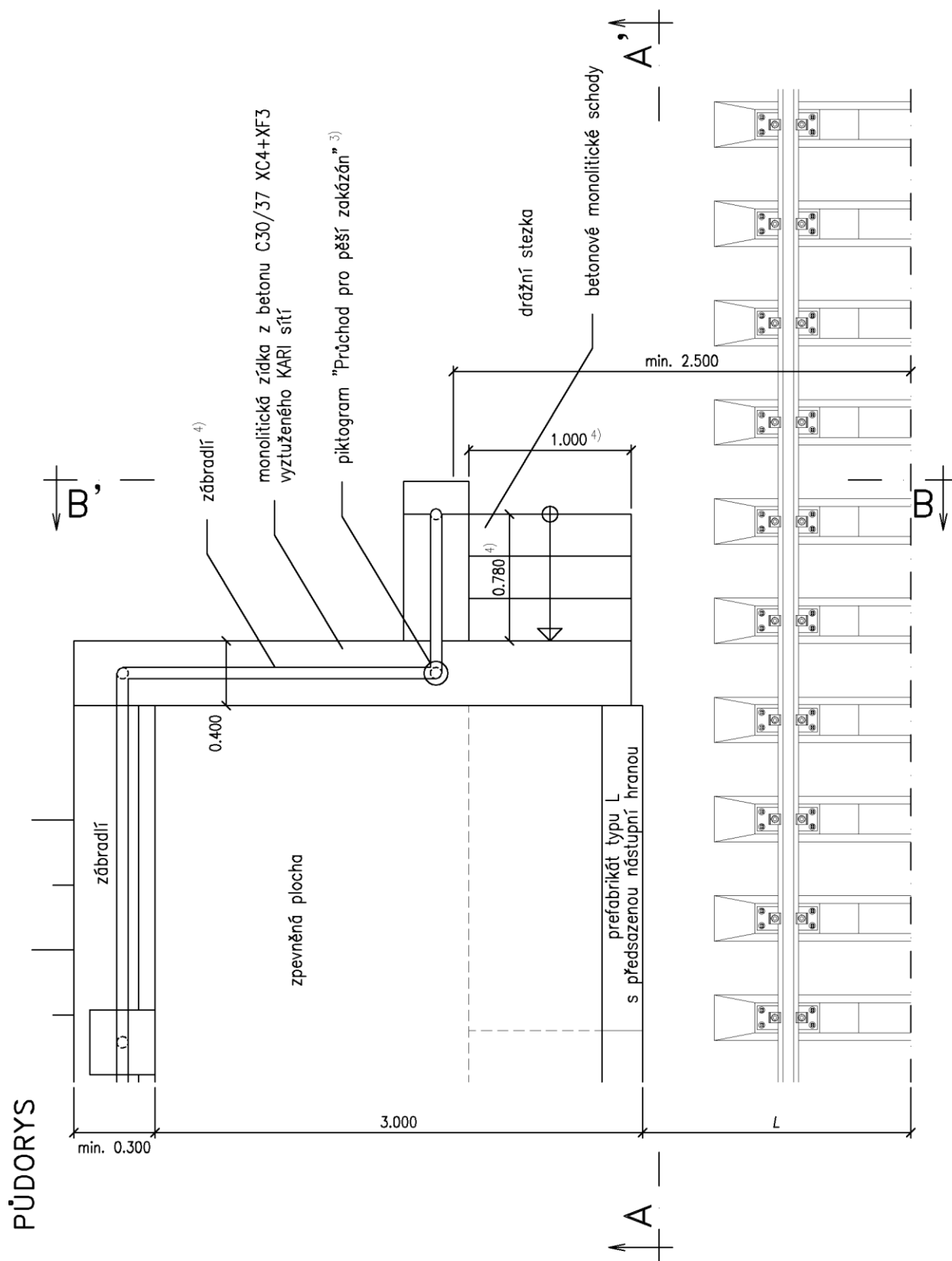
33. Příklad ukončení úrovnového nástupiště typu Tischer šikmou plochou do úrovně drážní stezky je na obrázku 20.



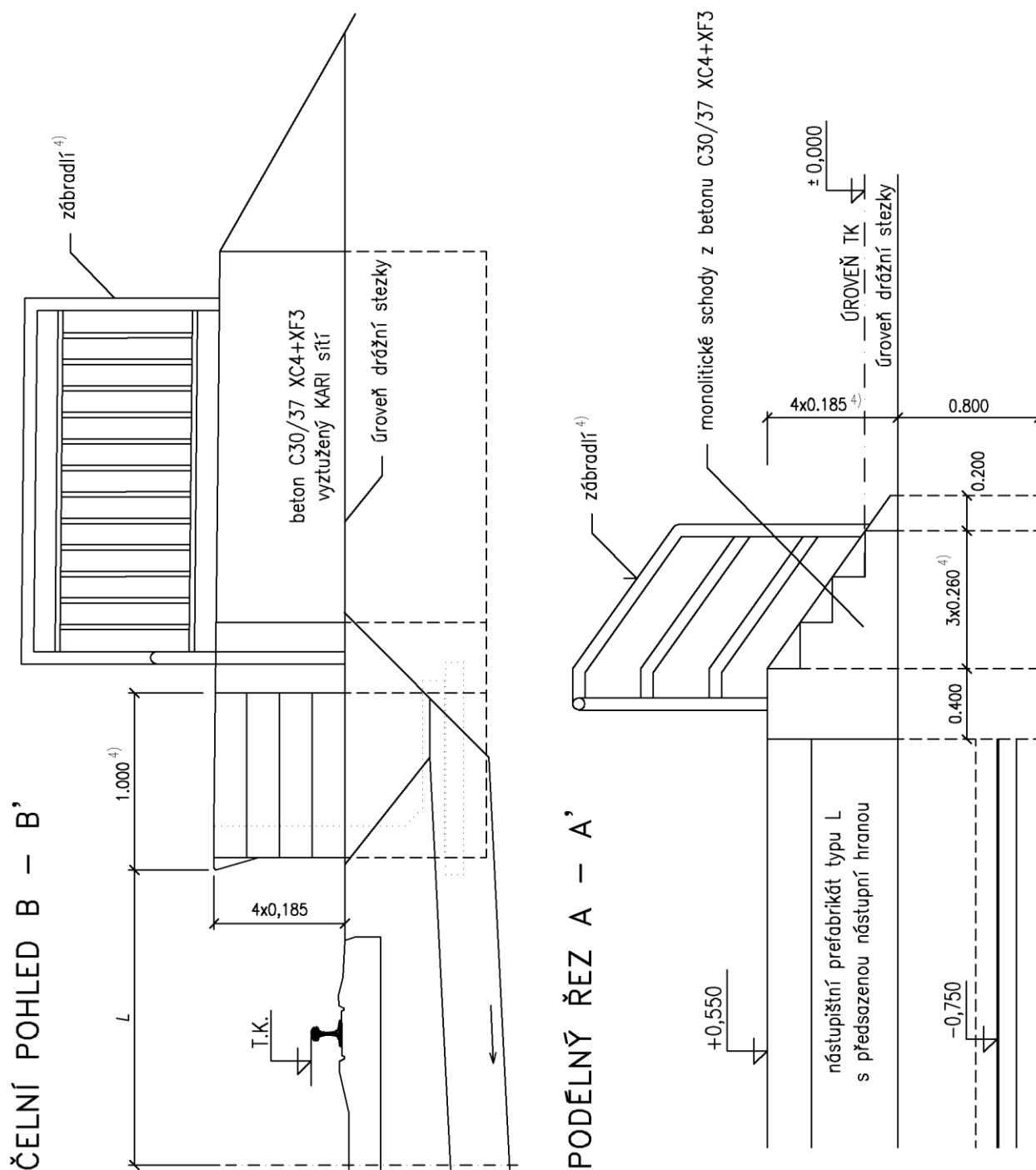
Obrázek 1 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO MIMOÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP BETONOVOU MONOLITICKOU ZÍDKOU SE SLUŽEBNÍMI SCHODY



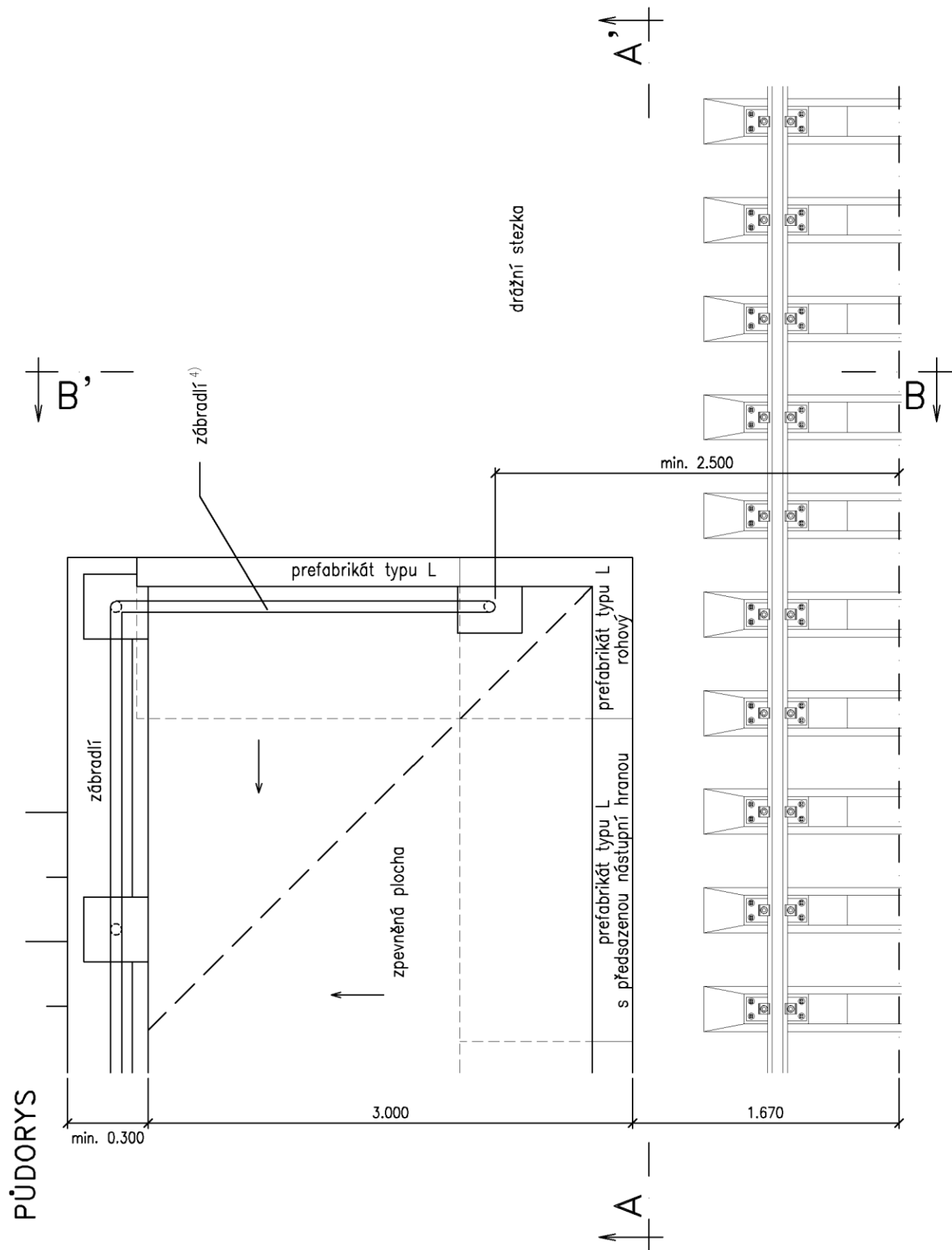
Obrázek 1 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO MIMOÚROVNŇOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP BETONOVOU MONOLITICKOU ZÍDKOU SE SLUŽEBNÍMI SCHODY



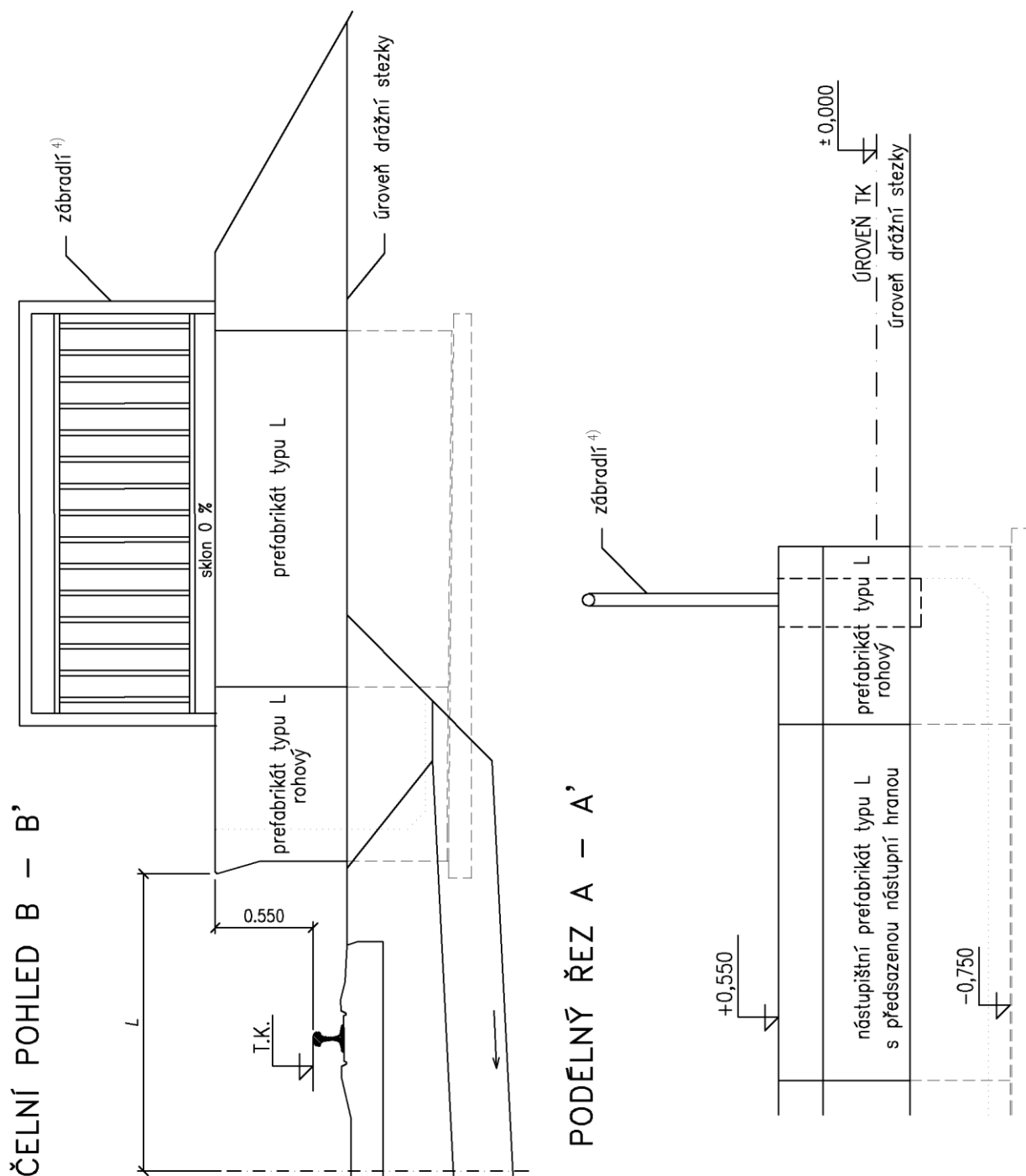
Obrázek 2 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO MIMOÚROVŇOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK BETONOVOU MONOLITICKOU ZÍDKOU SE SLUŽEBNÍMI SCHODY



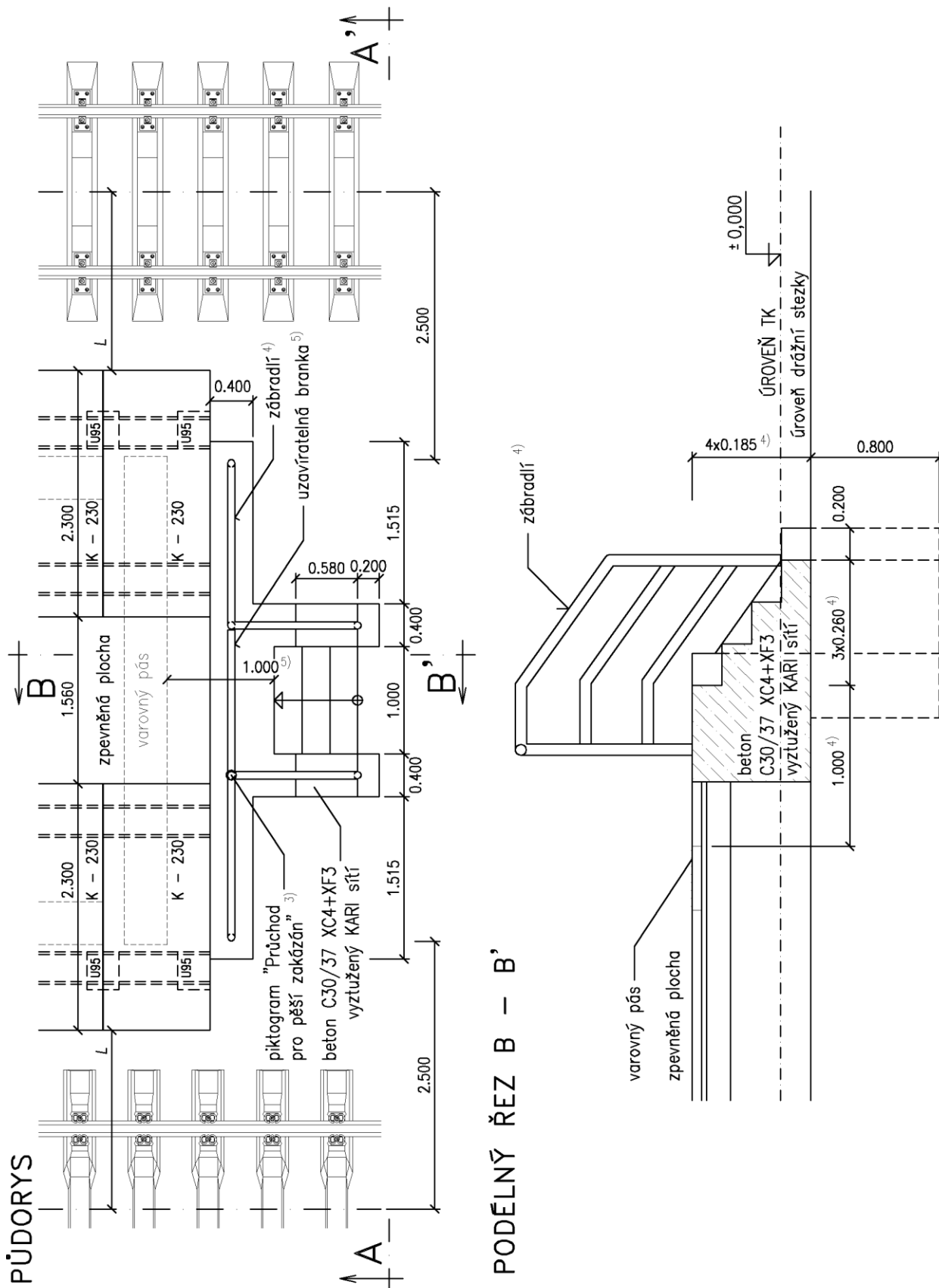
Obrázek 2 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO MIMOÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK BETONOVOU MONOLITICKOU
ZÍDKOU SE SLUŽEBNÍMI SCHODY



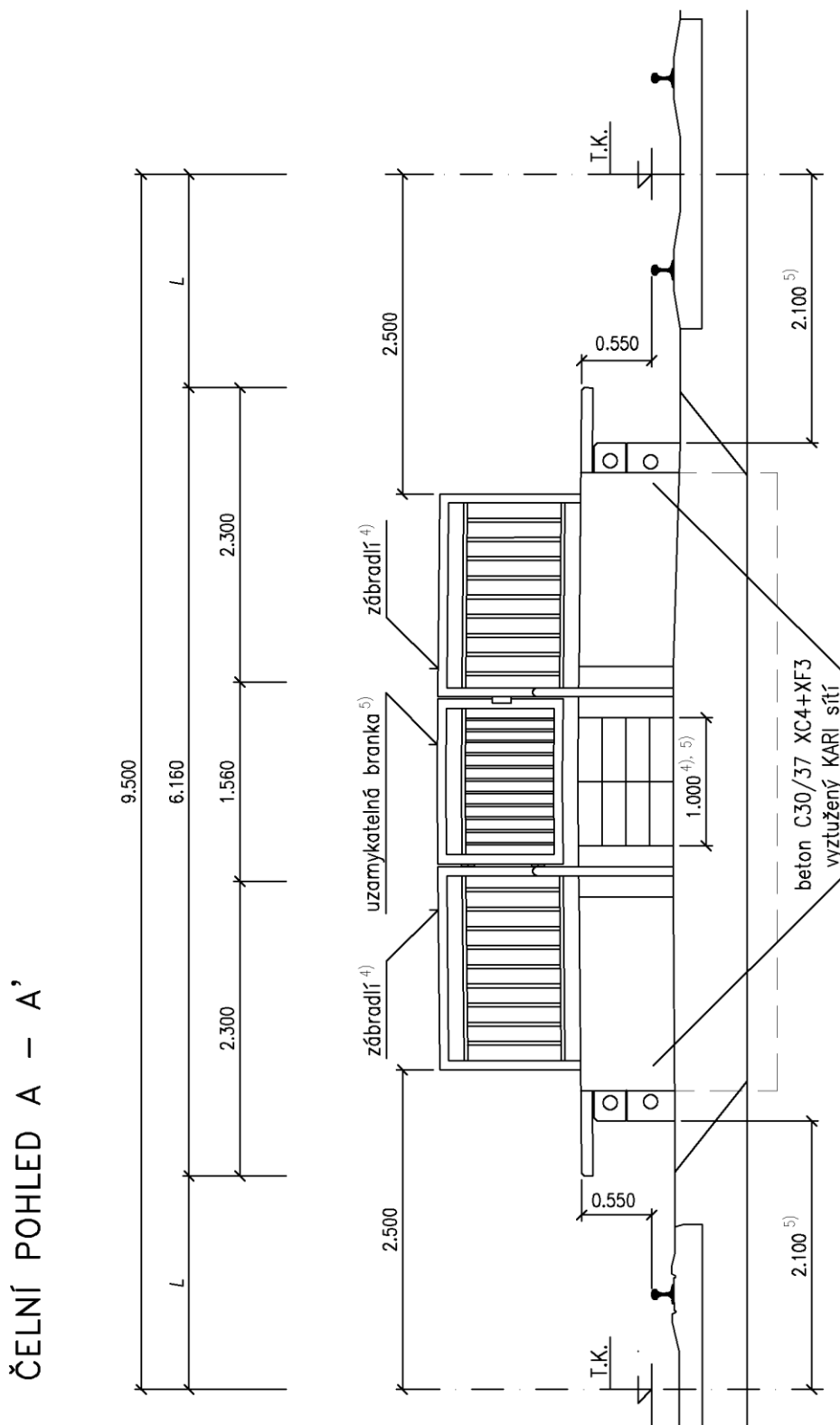
Obrázek 3 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO MIMOÚROVN�의ÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK BETONOVOU PREFABRIKOVANOU ZÍDKOU



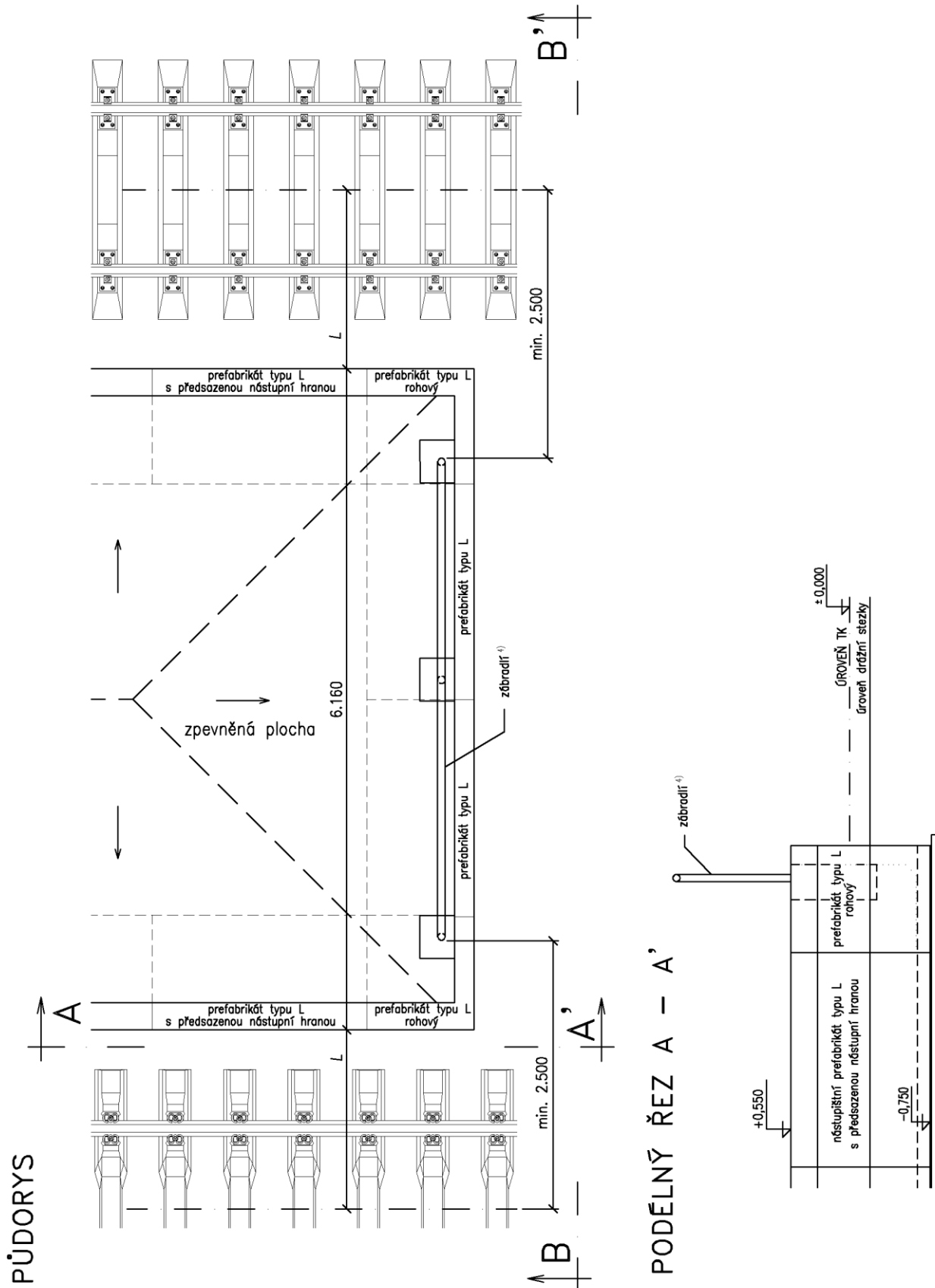
Obrázek 3 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO MIMOÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK BETONOVOU PREFABRIKOVANOU ZÍDKOU



Obrázek 4 - UKONČENÍ OSTROVNÍHO MIMOÚROVŇOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP BETONOVOU MONOLITICKOU ZÍDKOU SE SLUŽEBNÍMI SCHODY

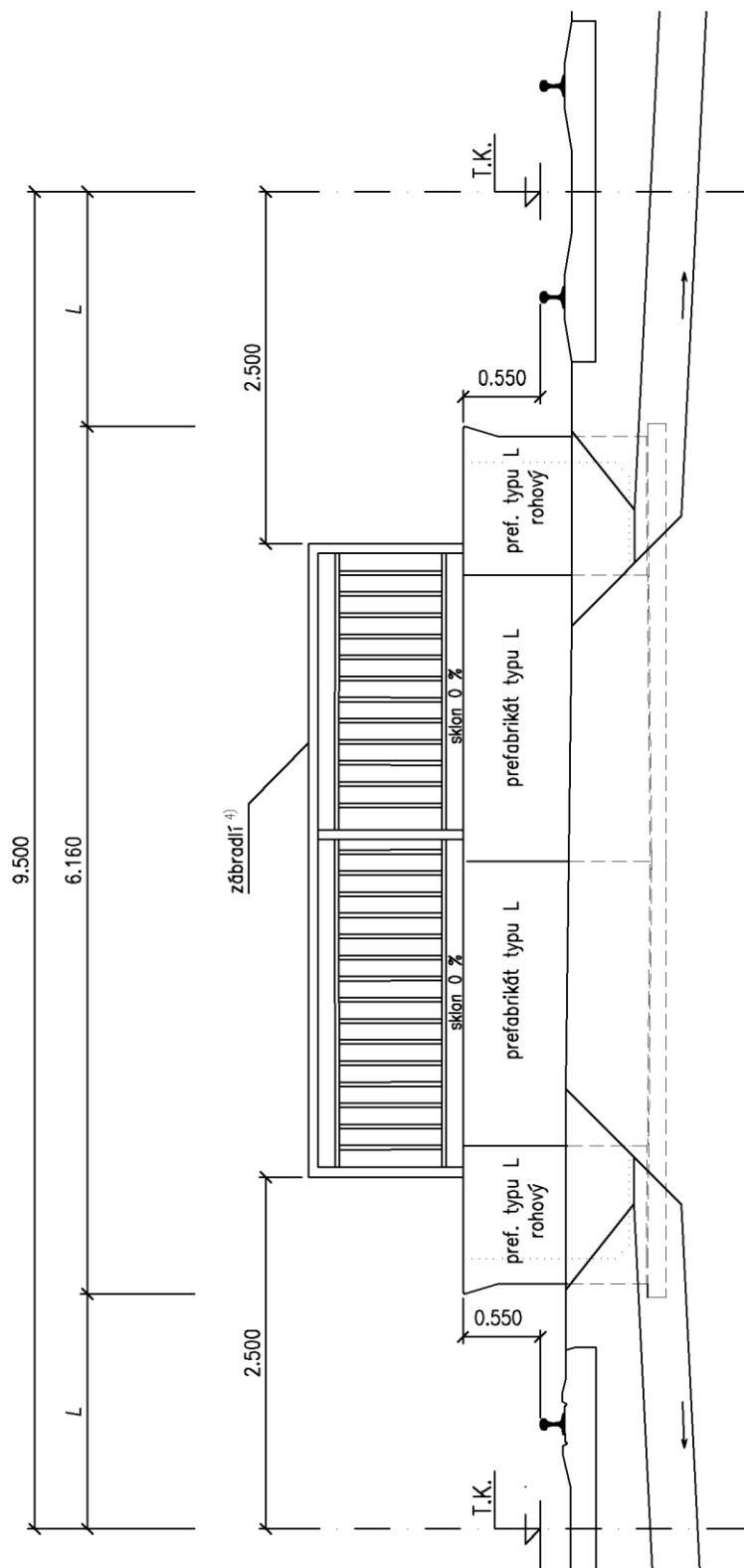


Obrázek 4 – UKONČENÍ OSTROVNÍHO MIMOÚROVNŇOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP BETONOVOU MONOLITICKOU ZÍDKOU SE SLUŽEBNÍMI SCHODY

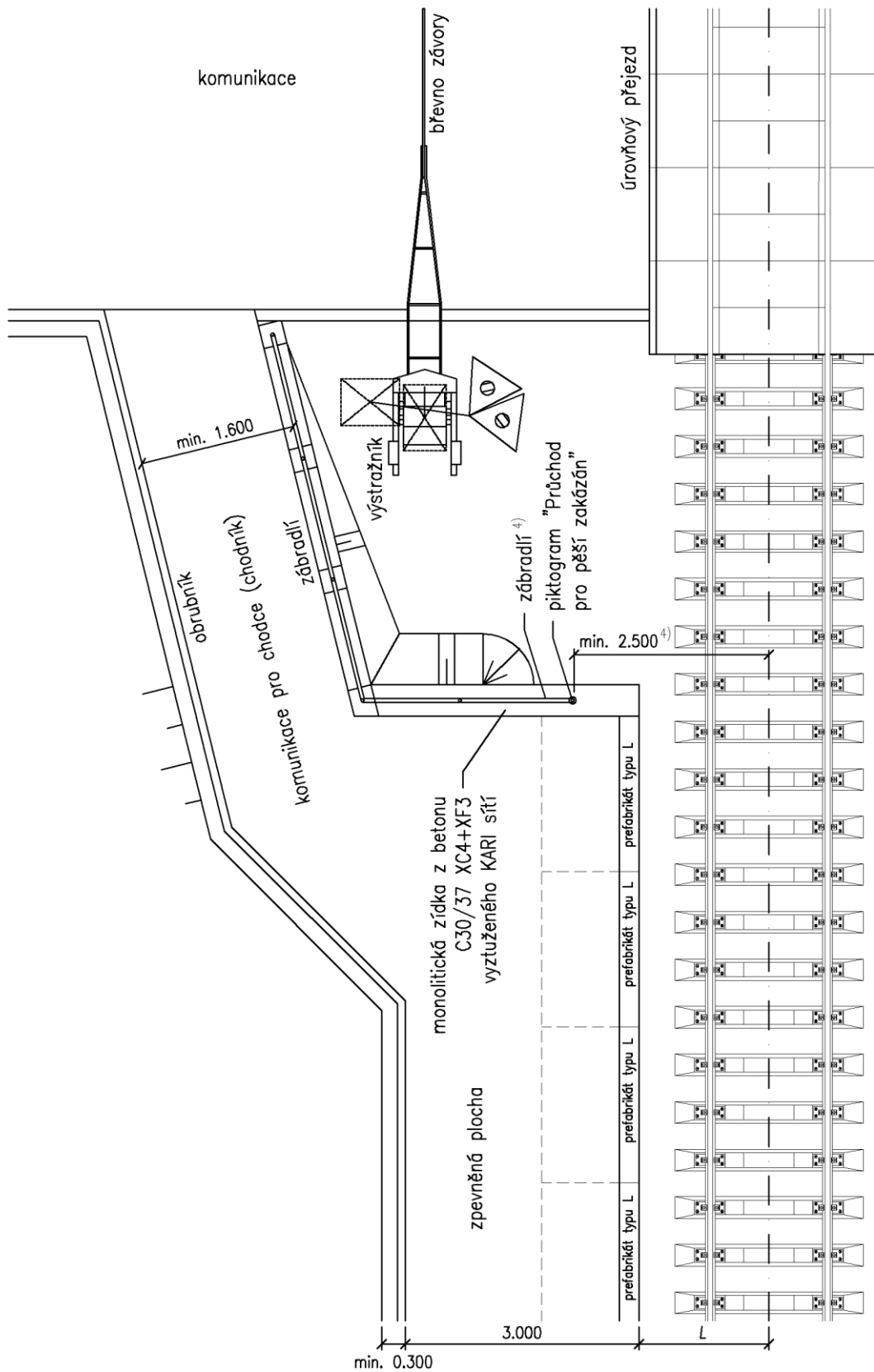


Obrázek 5 – UKONČENÍ OSTROVNÍHO MIMOÚROVŇOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK BETONOVOU PREFABRIKOVANOU ZÍDKOU

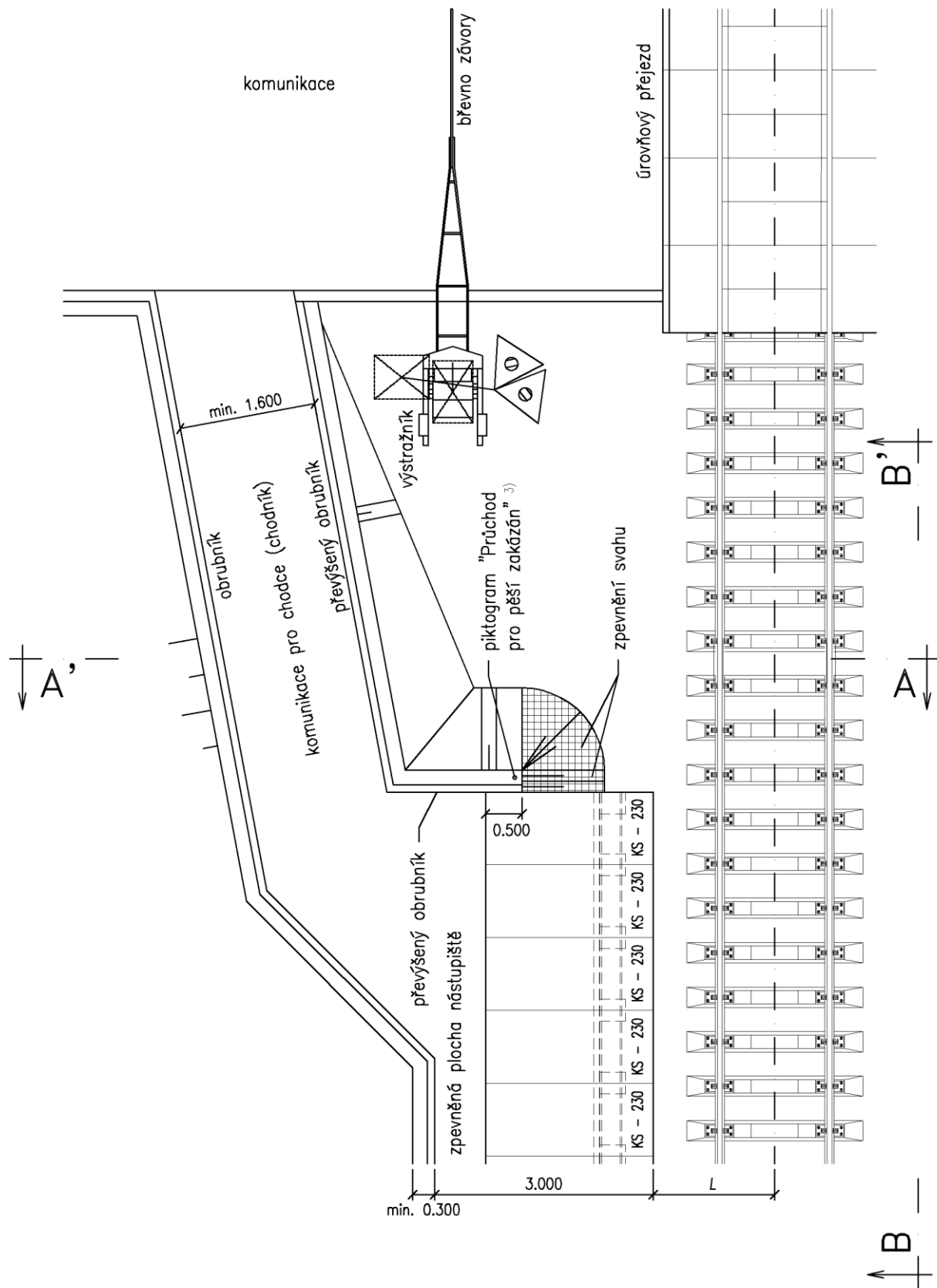
ČELNÍ POHLED B – B'



Obrázek 5 – UKONČENÍ OSTROVNÍHO MIMOÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK BETONOVOU PREFABRIKOVANOU ZÍDKOU

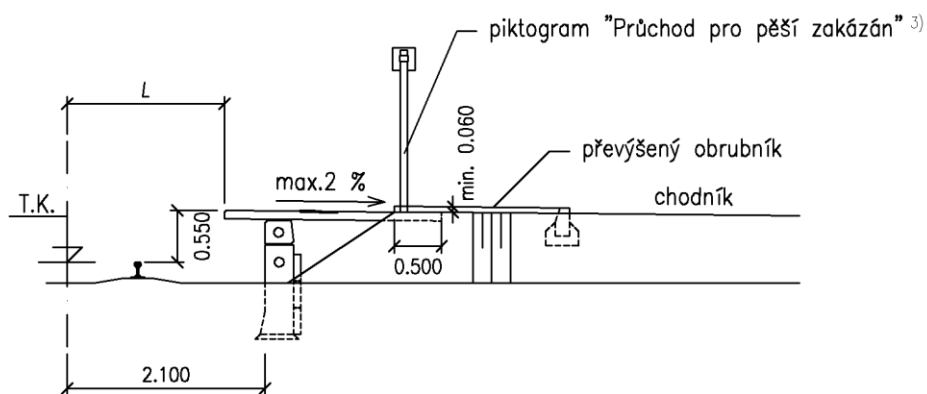


Obrázek 6 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘEJEZDU ZABEZPEČENÉHO
PŘEJEZDOVÝM ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM

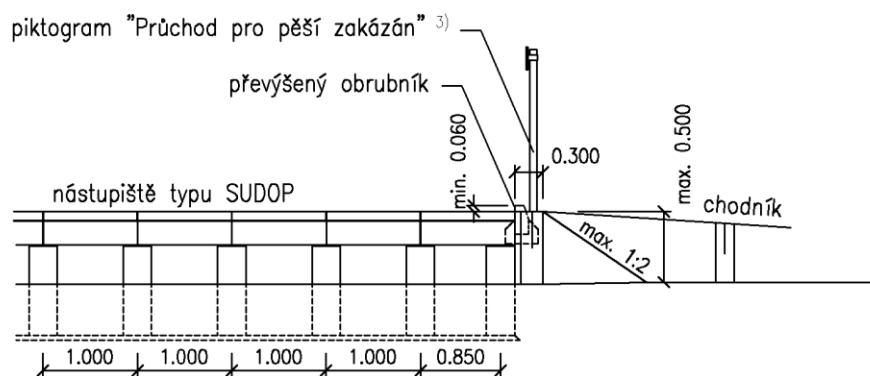


Obrázek 7 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP
U PŘEJEZDU ZABEZPEČENÉHO PŘEJEZDOVÝM
ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM (BEZ ZÁBRADLÍ)

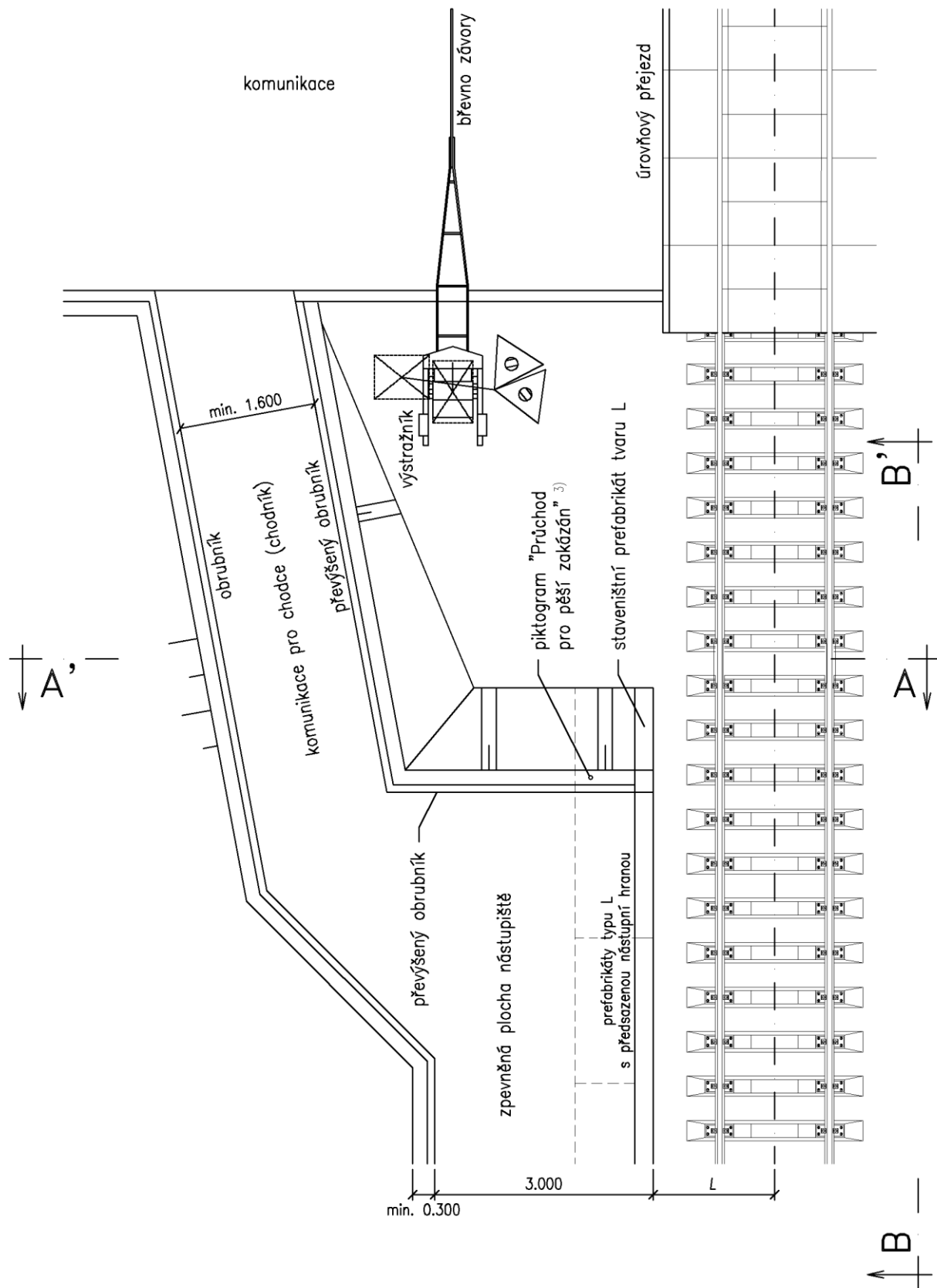
ČELNÍ POHLED A – A'



BOČNÍ POHLED B – B'

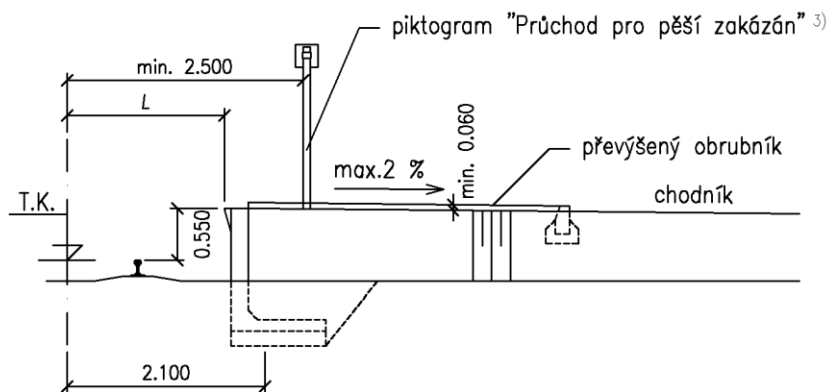


Obrázek 7 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP
U PŘEJEZDU ZABEZPEČENÉHO PŘEJEZDOVÝM
ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM (BEZ ZÁBRADLÍ)

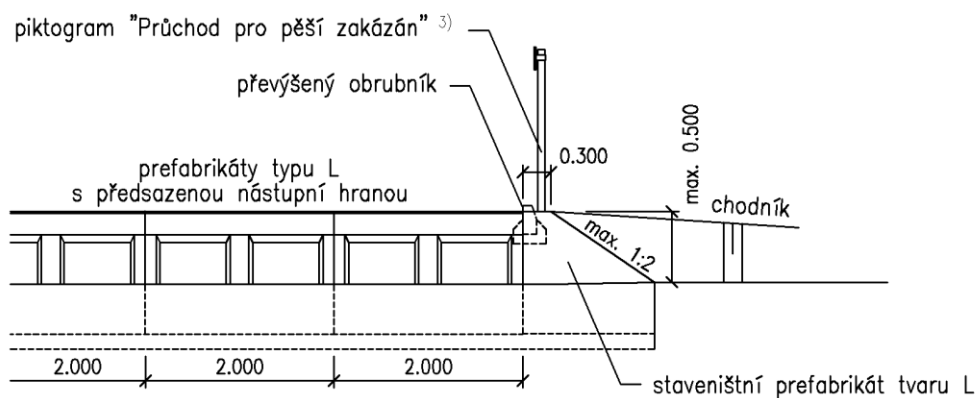


Obrázek 8 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘEJEZDU ZABEZPEČENÉHO PŘEJEZDOVÝM ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM (BEZ ZÁBRADLÍ)

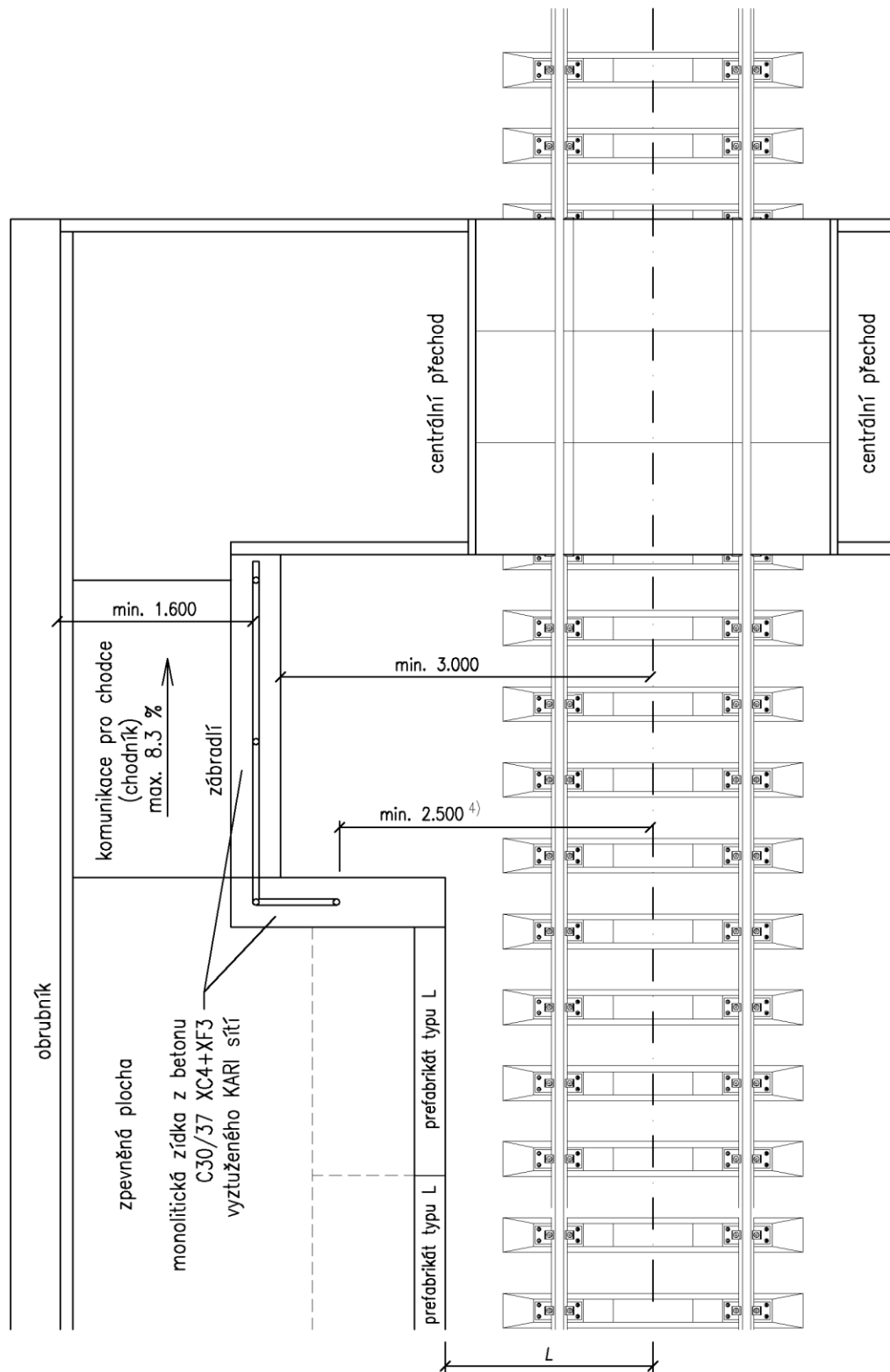
ČELNÍ POHLED A – A'



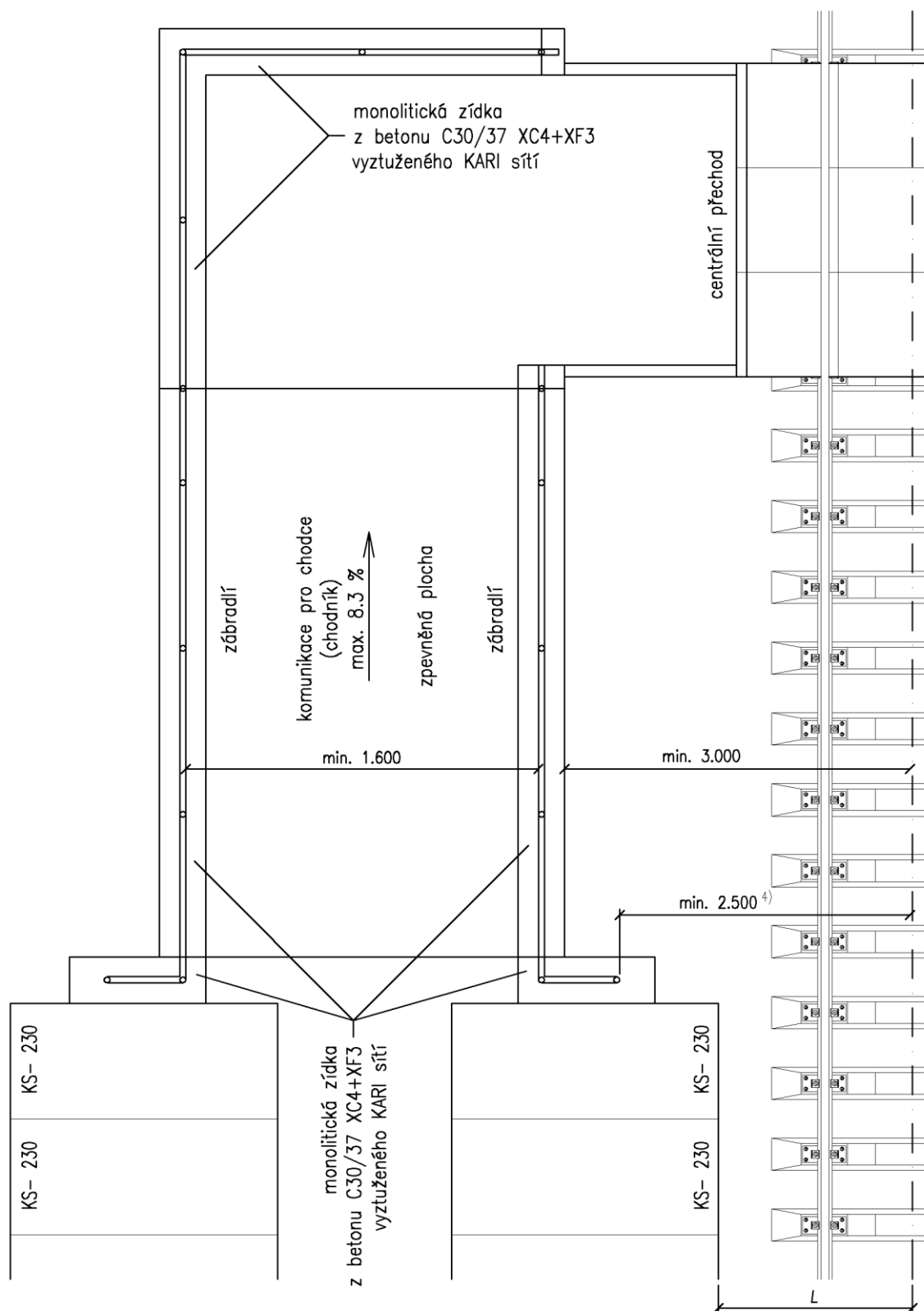
BOČNÍ POHLED B – B'



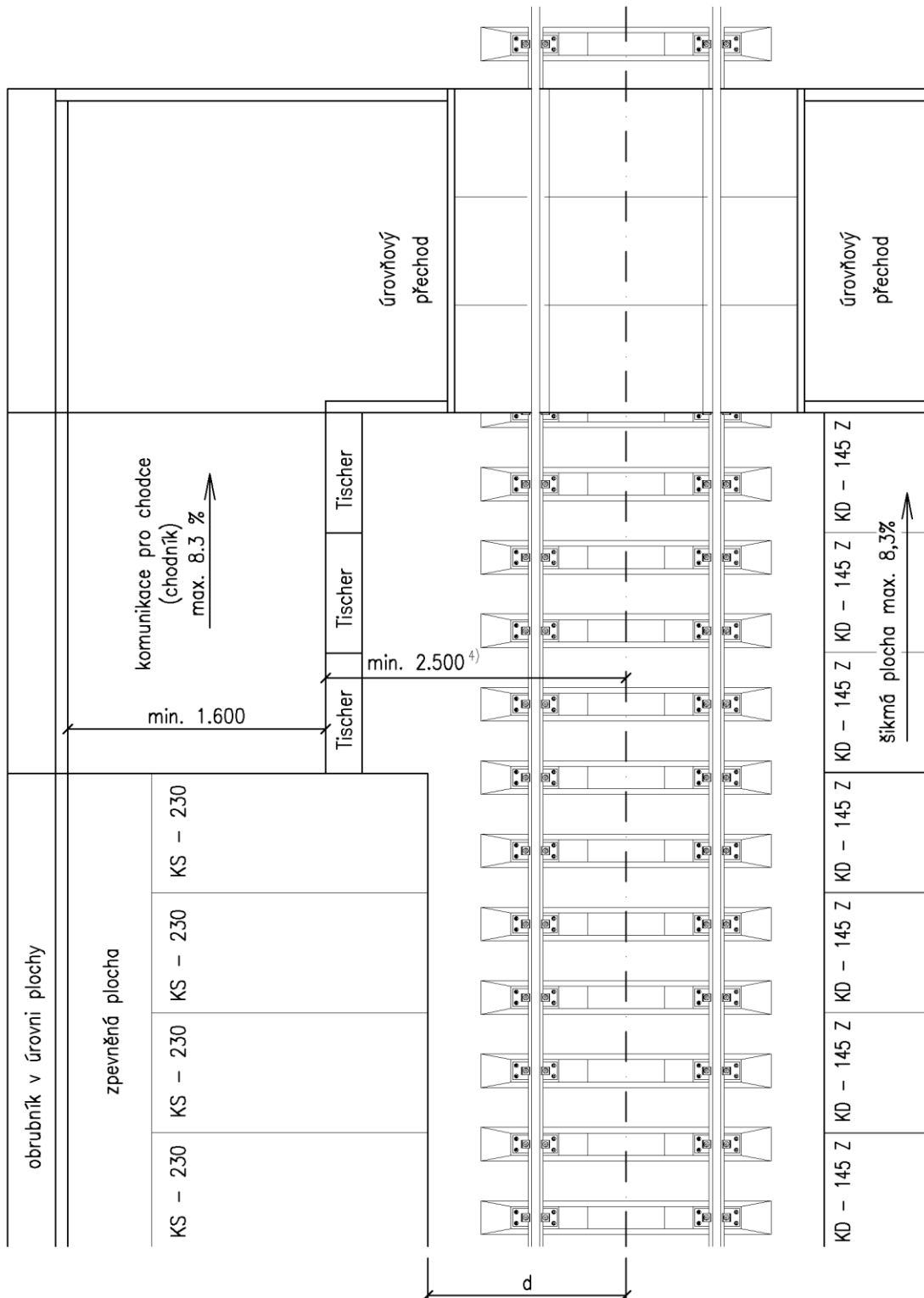
Obrázek 8 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U PŘEJEZDU ZABEZPEČENÉHO
PŘEJEZDOVÝM ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM (BEZ ZÁBRADLÍ)



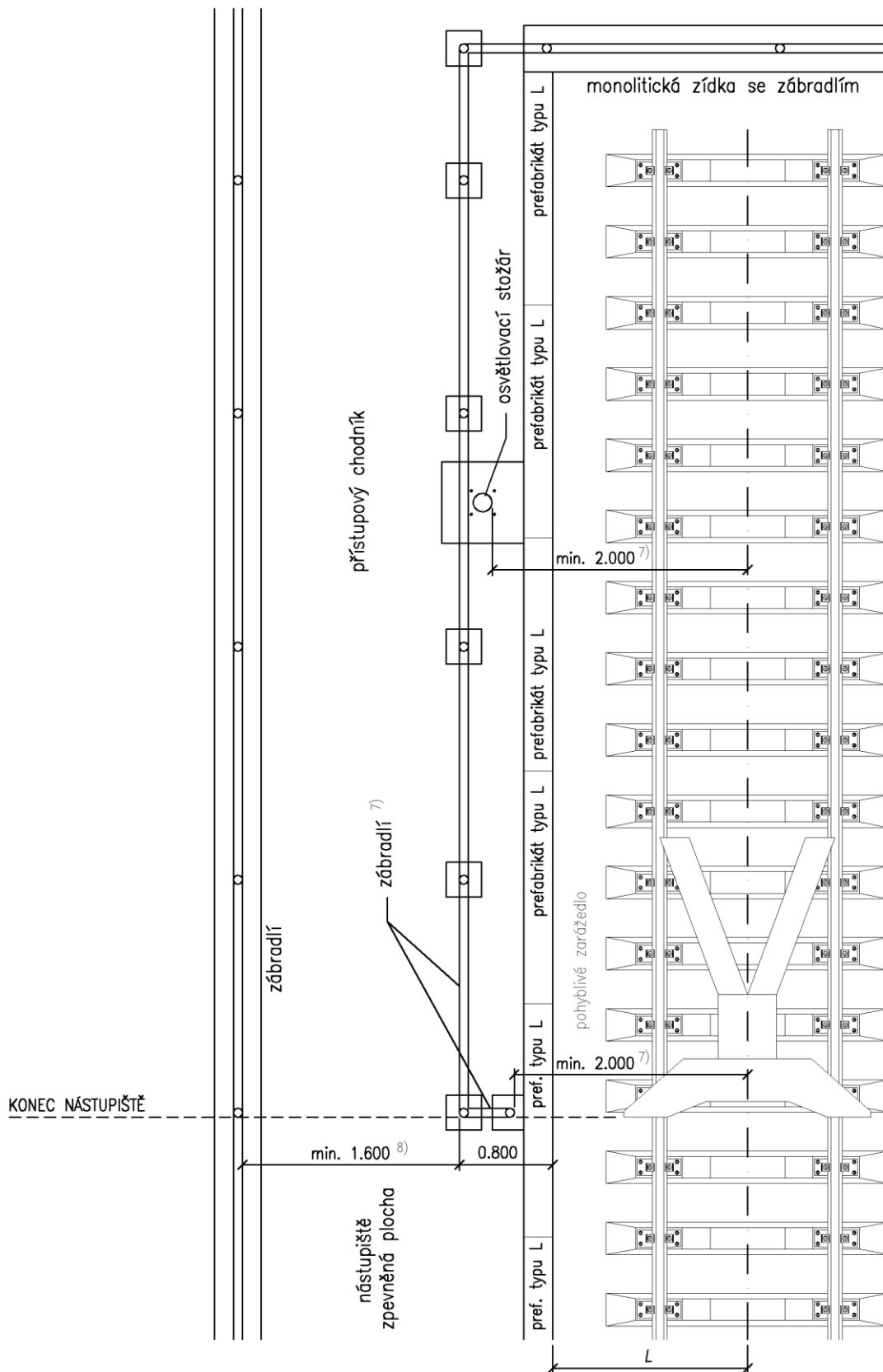
Obrázek 9 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK V NÁVAZNOSTI NA CENTRÁLNÍ PŘECHOD



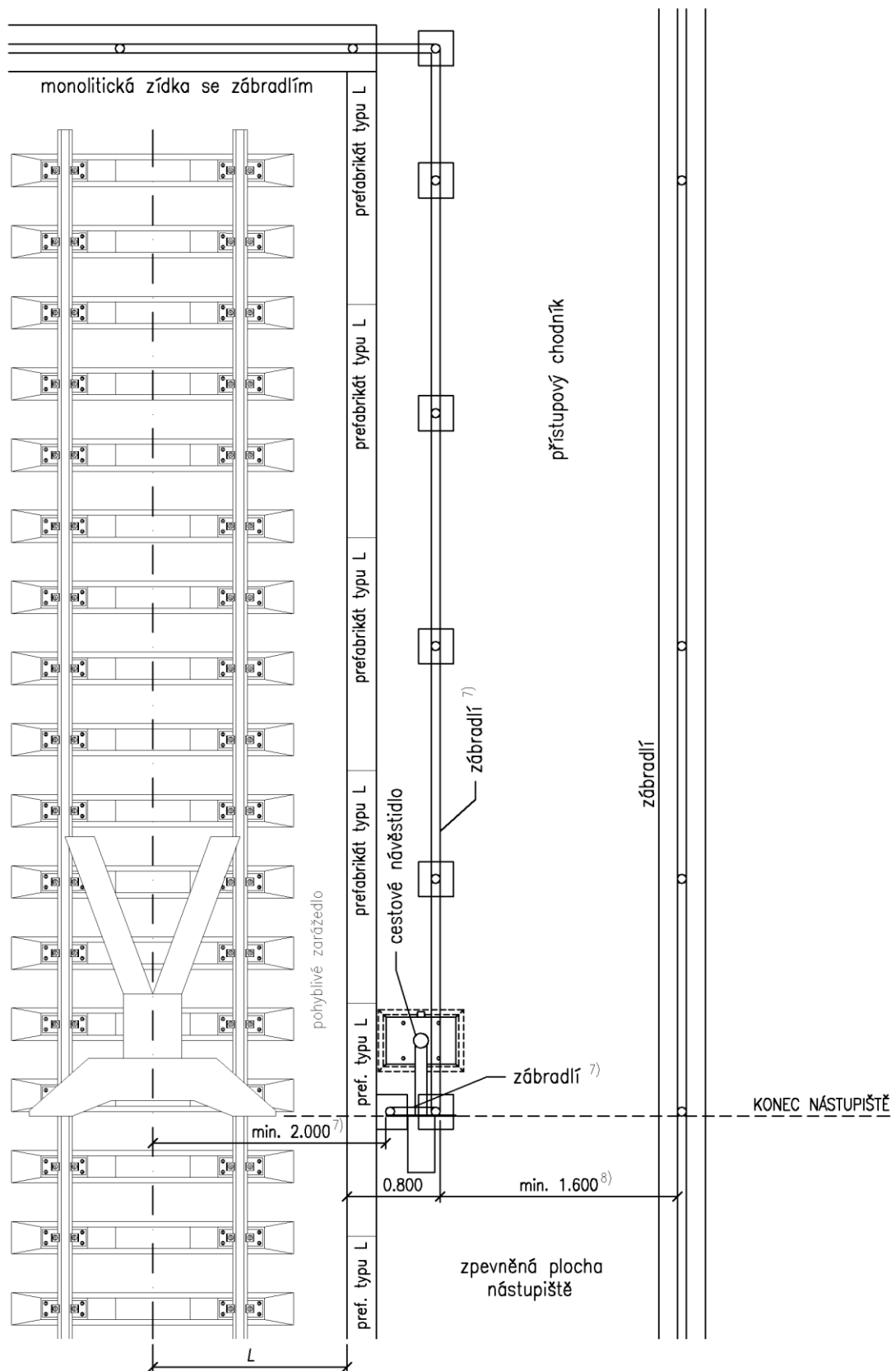
Obrázek 10 – UKONČENÍ POLOOSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP
V NÁVAZNOSTI NA CENTRÁLNÍ PŘECHOD



Obrázek 11 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO ÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP V NÁVAZNOSTI NA ÚROVNĚVÝ PŘECHOD

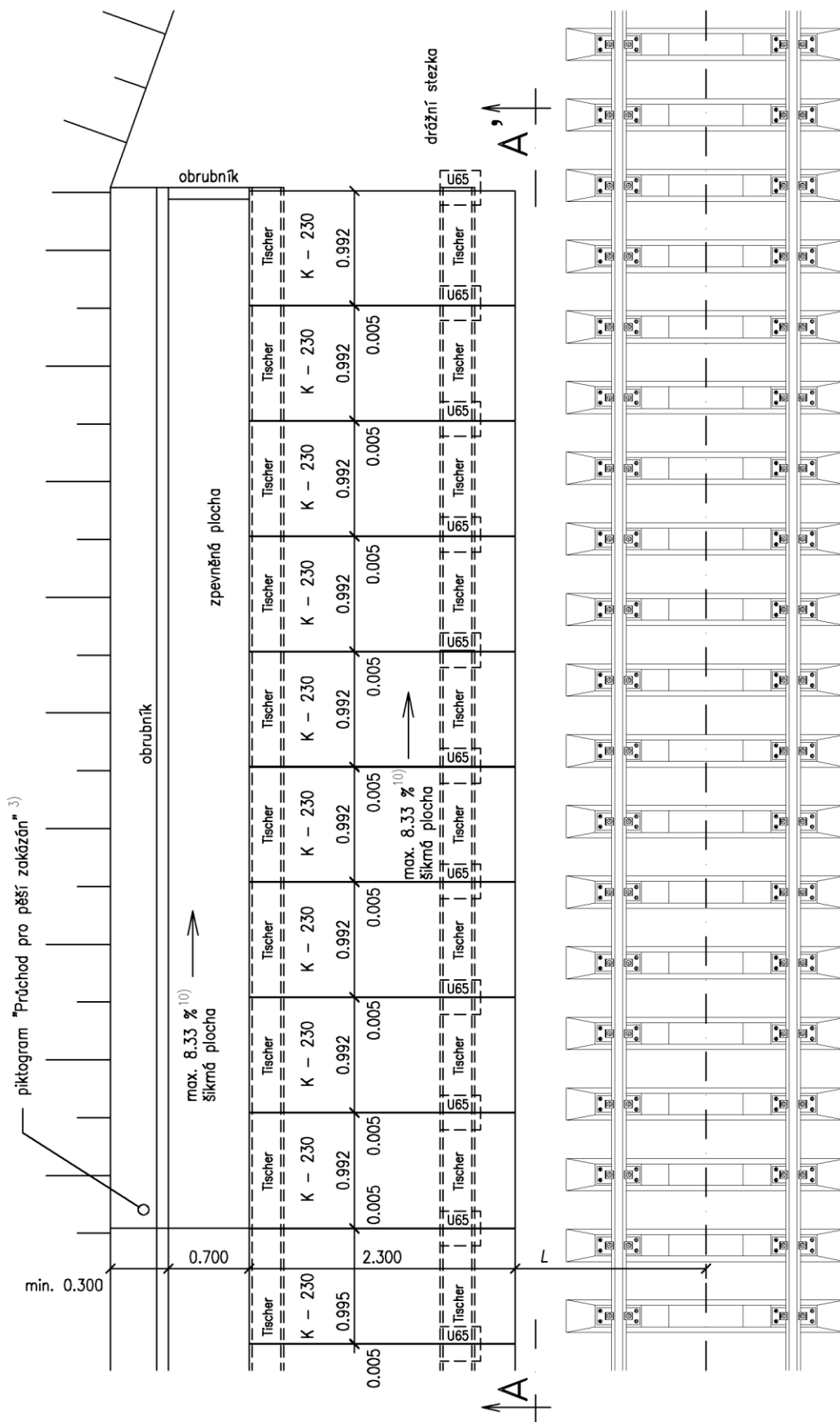


Obrázek 12 – UKONČENÍ JAZYKOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U POHYBLIVÉHO ZARÁŽEDLA
NA KONCI KUSÉ KOLEJE V PŘÍMĚ



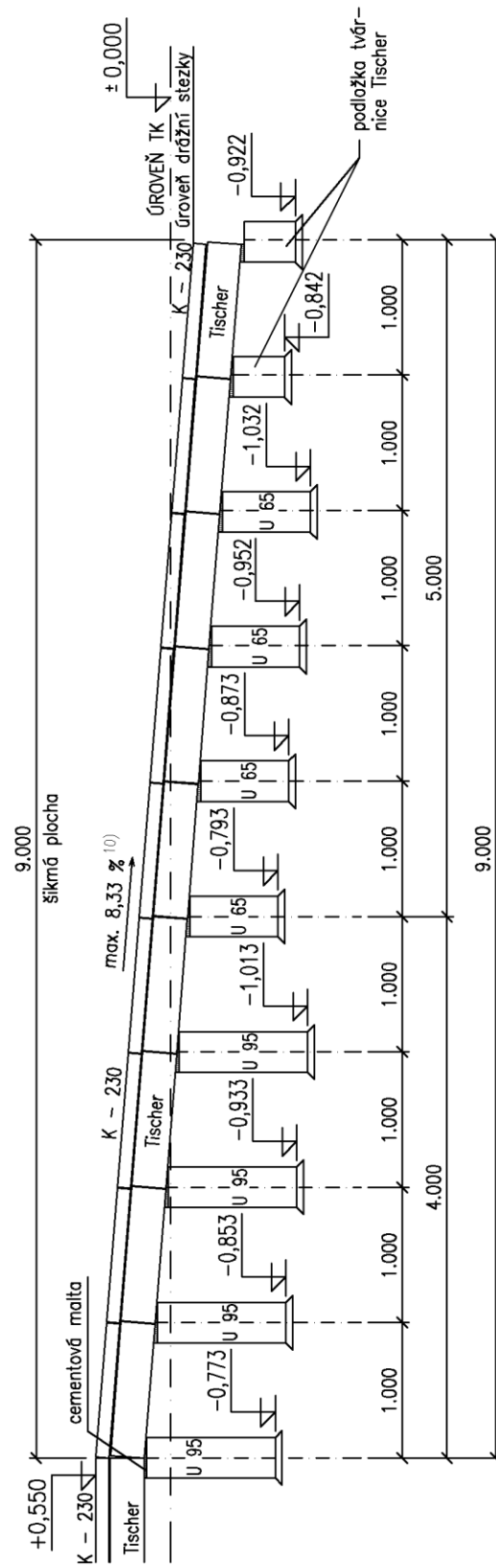
Obrázek 13 – UKONČENÍ JAZYKOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U POHYBLIVÉHO ZARÁŽEDLA NA KONCI KUSÉ KOLEJE V PŘÍMÉ PŘI UMÍSTĚNÍ CESTOVÉHO NÁVĚSTIDLA

PŮDORYS



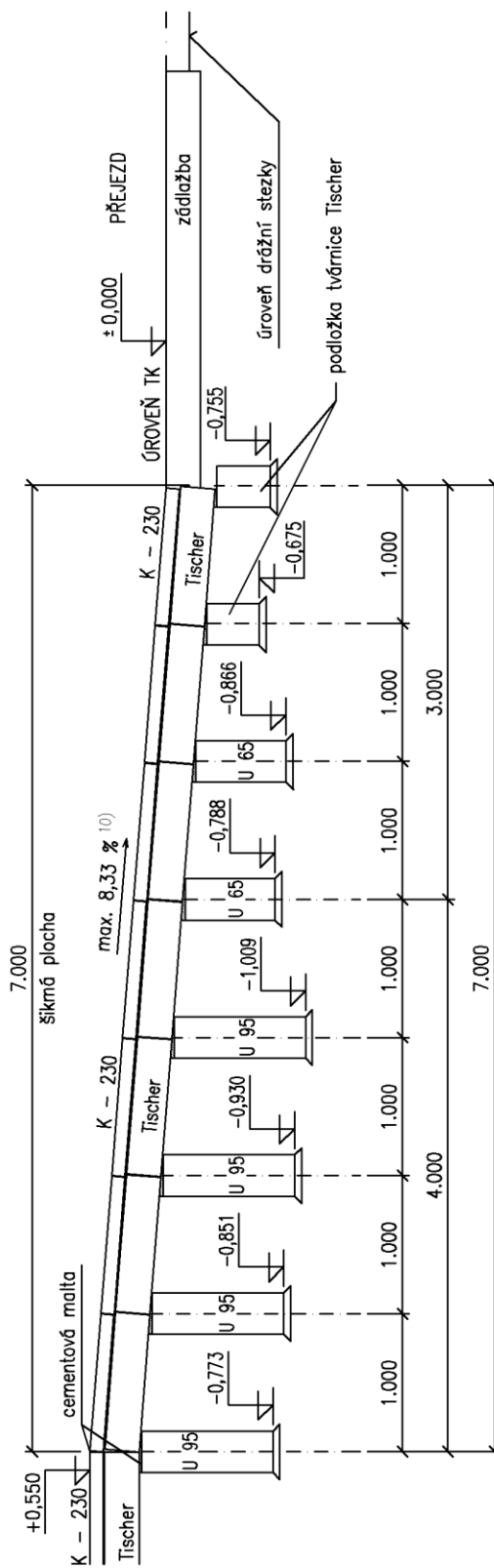
Obrázek 14 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP ŠIKMOU PLOCHOU DO ÚROVNĚ DRÁŽNÍ STEZKY

PODÉLNÝ ŘEZ A – A'

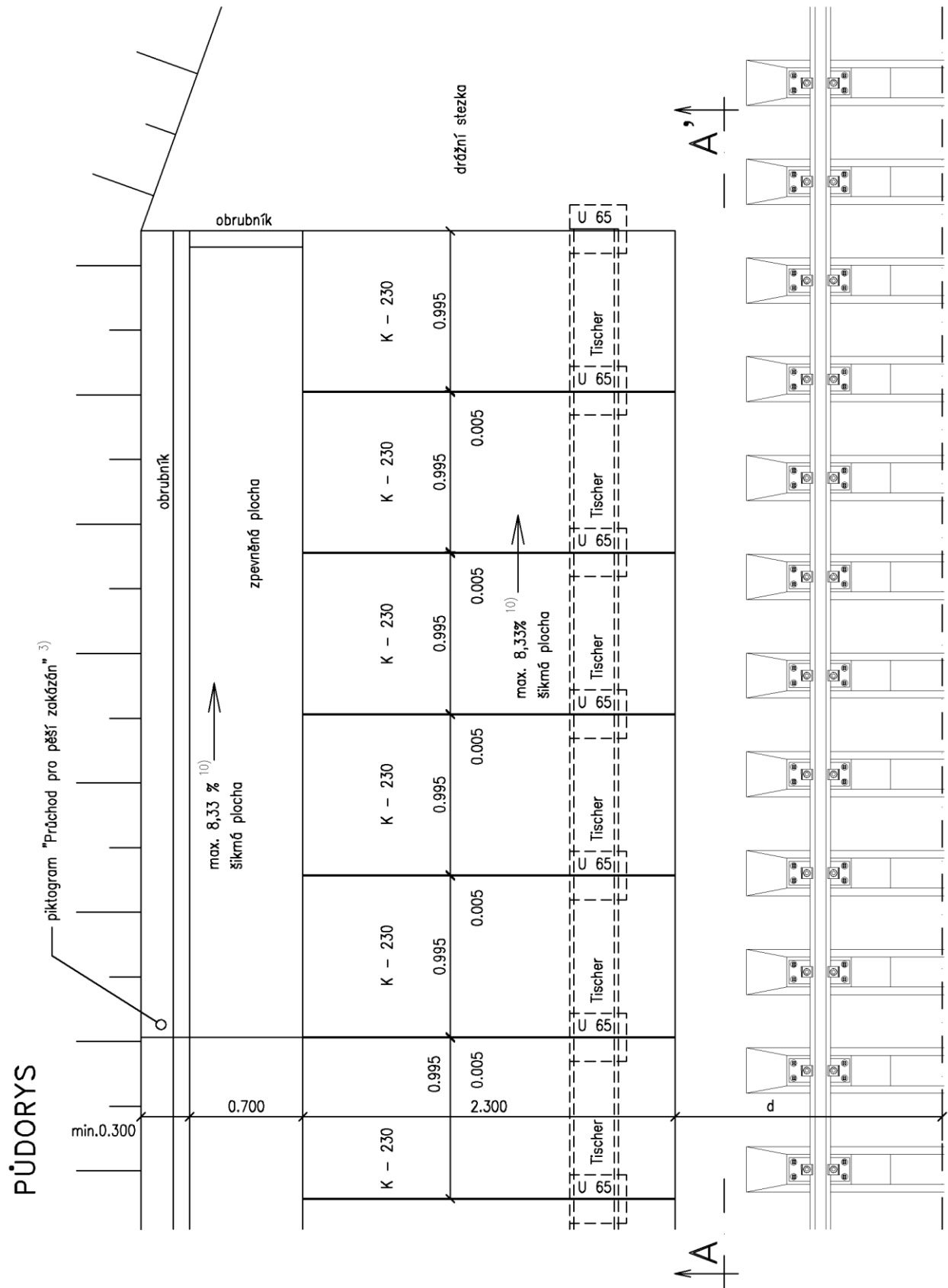


Obrázek 14 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP ŠÍKMOU PLOCHOU DO ÚROVNĚ DRÁŽNÍ STEZKY

PODÉLNÝ ŘEZ A - A'

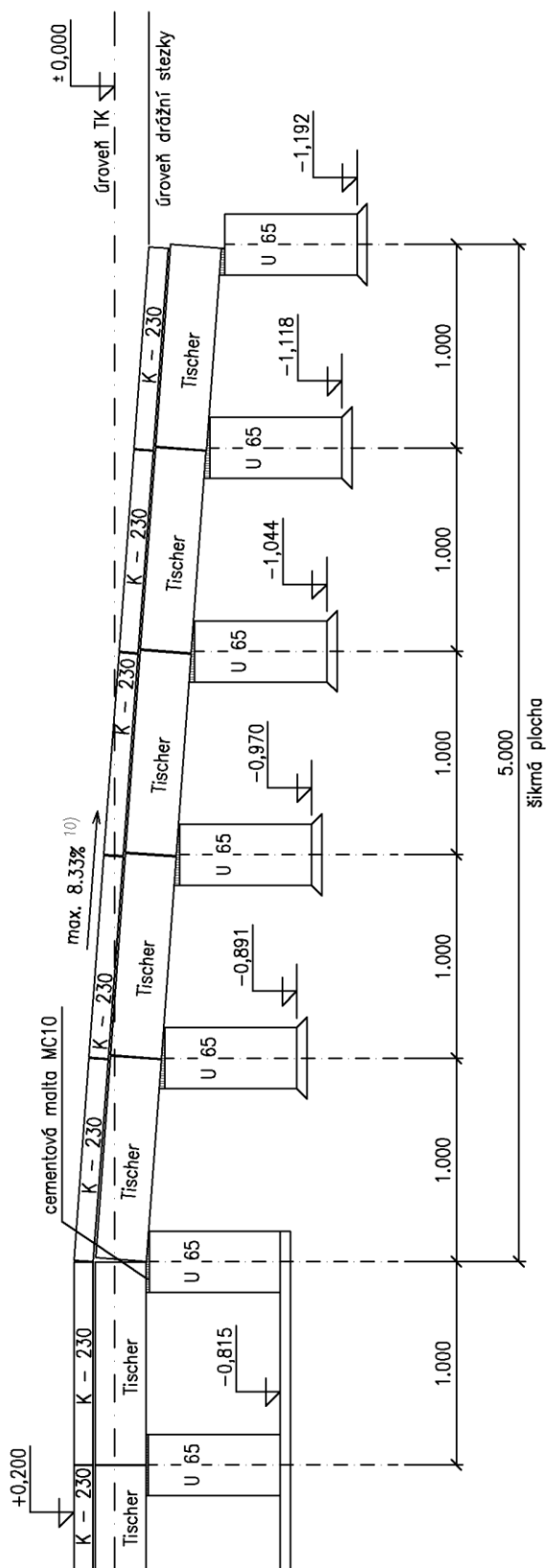


Obrázek 15 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP ŠIKMOU PLOCHOU DO VÝŠKY TK



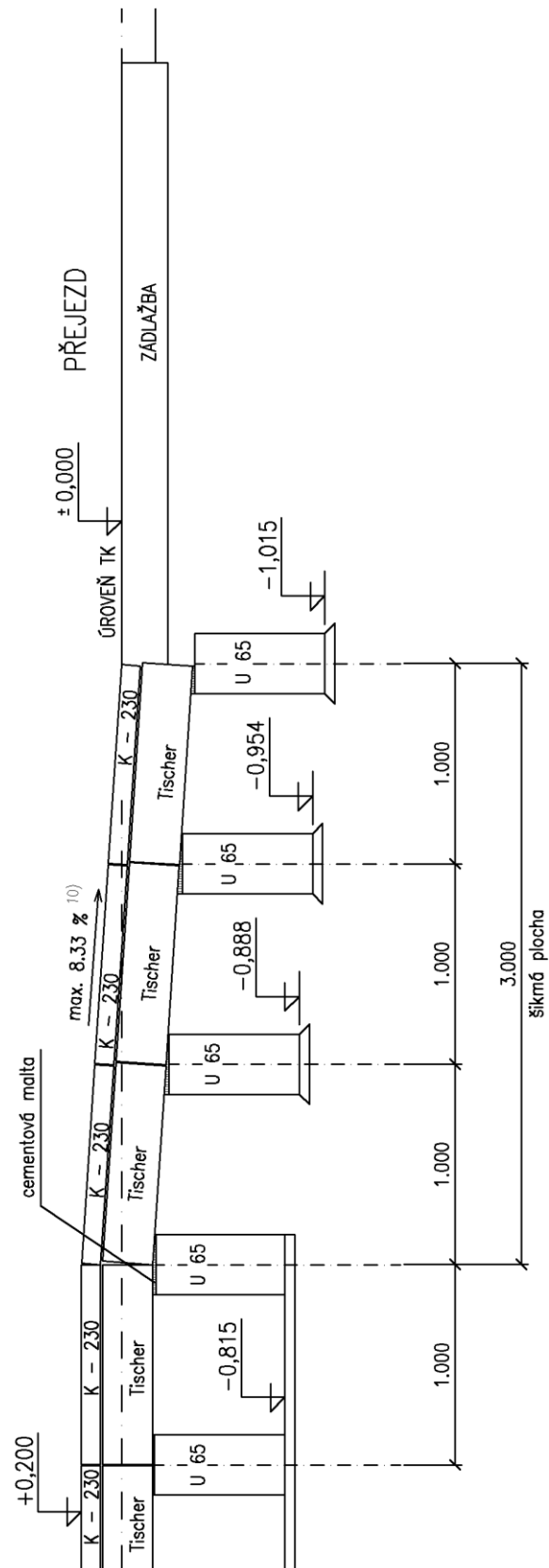
Obrázek 16 - UKONČENÍ VNĚJŠÍHO ÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP
ŠIKMOU PLOCHOU DO ÚROVNĚ DRÁŽNÍ STEZKY

PODÉLNÝ ŘEZ A - A'

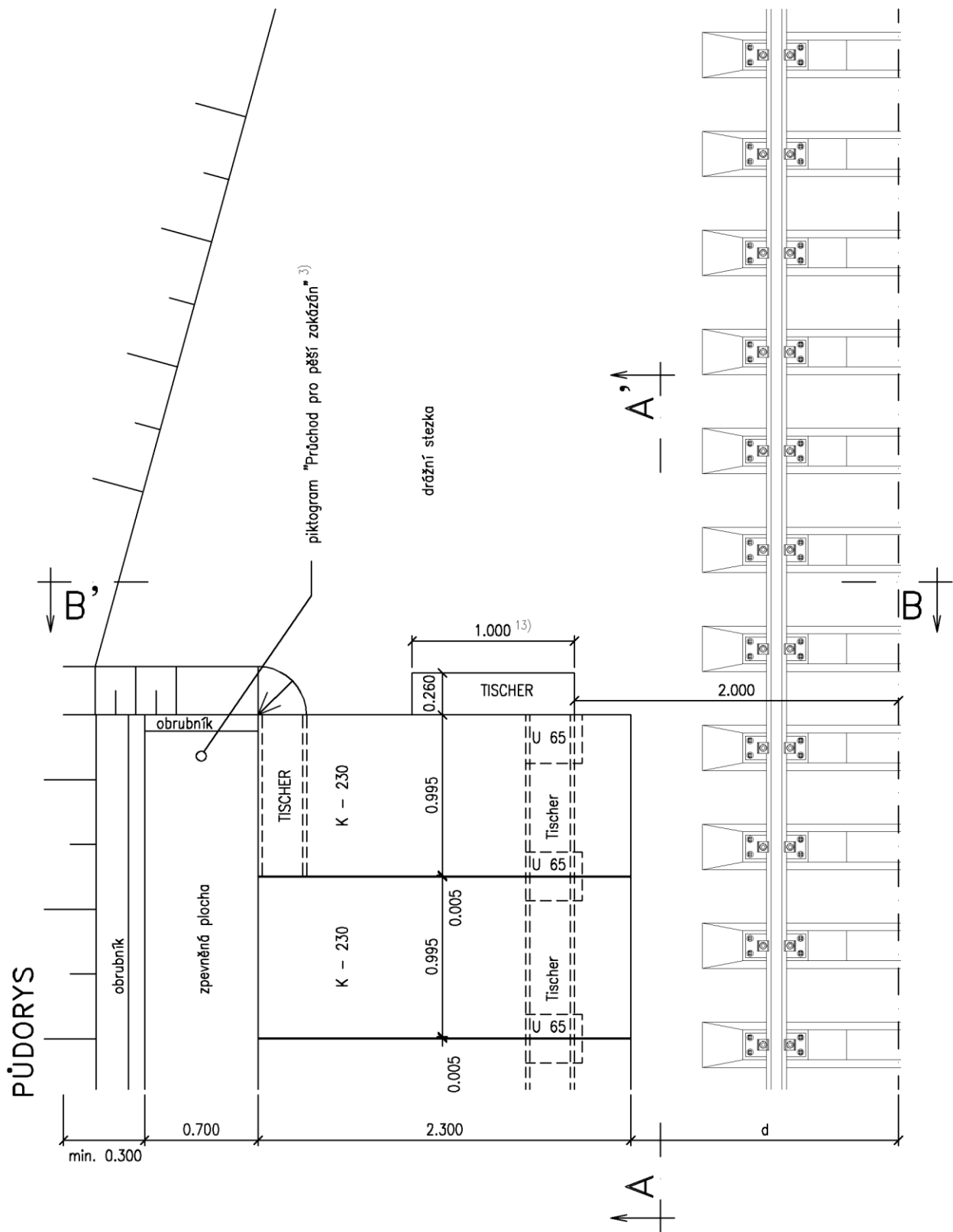


Obrázek 16 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO ÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP ŠIKMOU PLOCHOU DO ÚROVNĚ DRÁŽNÍ STEZKY

PODÉLNÝ ŘEZ A - A'

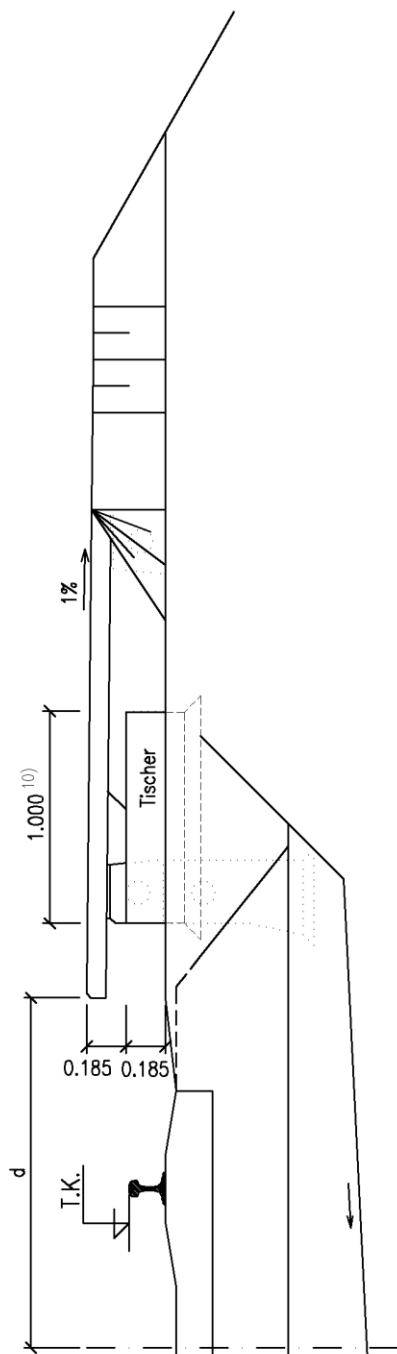


Obrázek 17 - UKONČENÍ VNĚJŠÍHO ÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP ŠÍKMOU PLOCHOU DO VÝŠKY TK

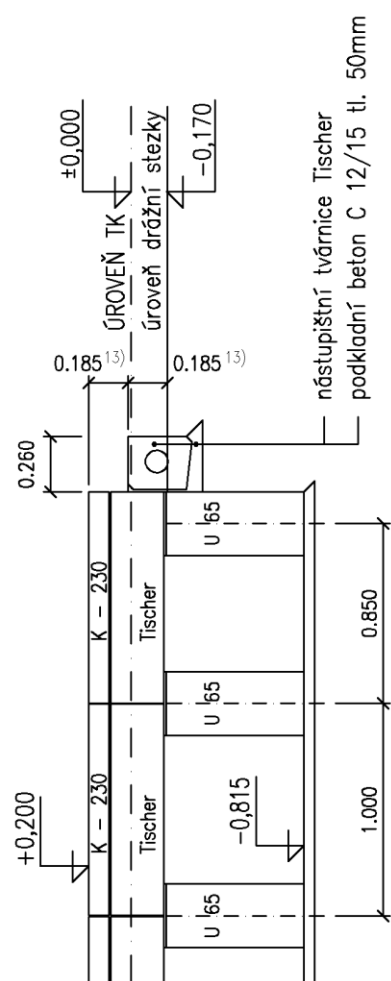


Obrázek 18 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO ÚROVŇOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP SCHODY Z TVÁRNIC TISCHER DO ÚROVNĚ DRÁŽNÍ STEZKY

ČELNÍ POHLED B – B'

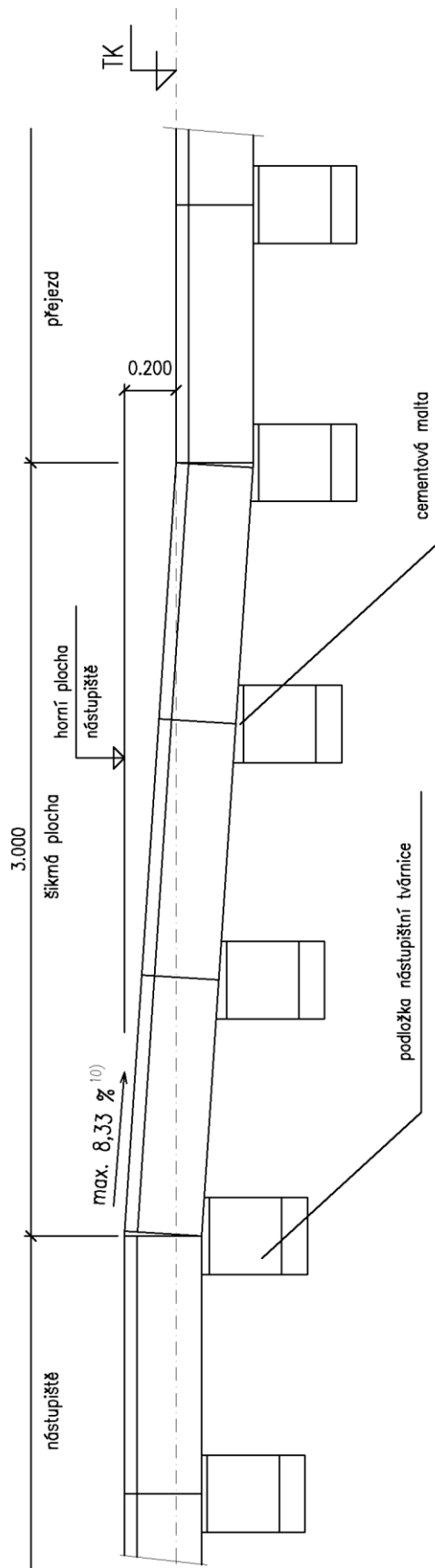


PODÉLNÝ ŘEZ A – A'



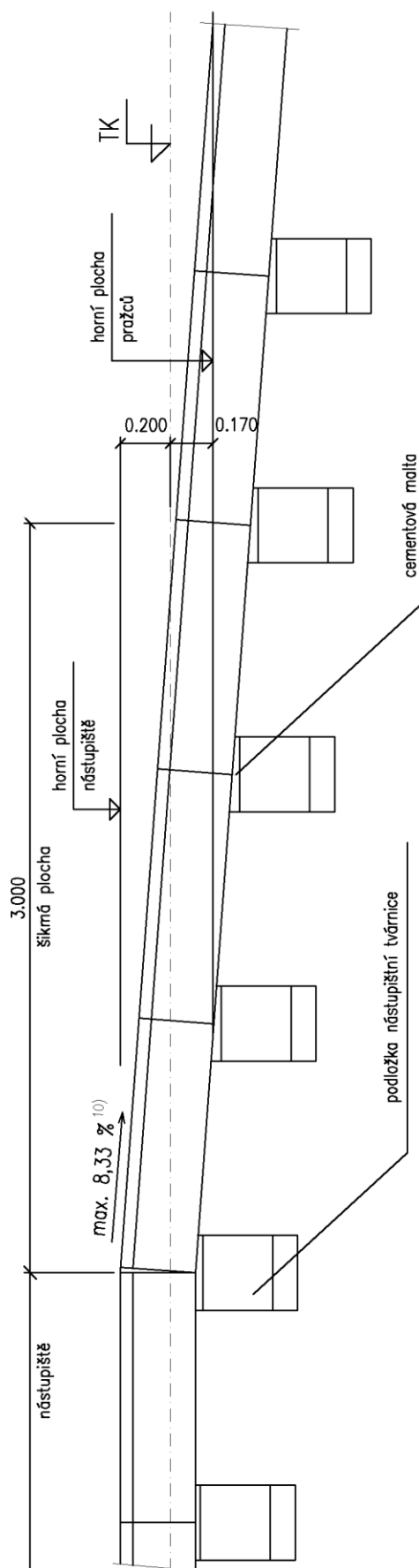
Obrázek 18 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO ÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP SCHODY Z TVÁRNICE TISCHER DO ÚROVNĚ DRÁŽNÍ STEZKY

PODÉLNÝ ŘEZ



Obrázek 19 – UKONČENÍ ÚROVŇOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER ŠIKMOU PLOCHOU DO VÝŠKY TK

PODÉLNÝ ŘEZ



Obrázek 20 – UKONČENÍ ÚROVNĚVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU TISCHER ŠIKMOU PLOCHOU DO ÚROVNĚ DRÁŽNÍ STEZKY

Ž 8.6 Přístupy na nástupiště, přechody a přejezdy pro vozíky na nástupiště

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.6 je řešení přístupů, přechodů a přejezdů na nástupiště ve stanicích na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.

2. Vzorový list je určen pro opravu a údržbu stávajících nástupišť a pro stavbu a rekonstrukci nových nástupišť.

Přístupy na nástupiště

3. Nástupiště musí mít pohodlné a bezpečné přístupy pro cestující. Alespoň jedna přístupová cesta na nová nebo rekonstruovaná vnější, ostrovní a poloostrovní nástupiště musí zajistit bezbariérový přístup a užívání osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Detailní úpravy pro zrakově postižené na přístupech na nástupiště jsou uvedeny ve vzorovém listu Ž 8.7.

4. Pokud na vnější nástupiště navazuje další zpevněná plocha v jiné výškové úrovni (např. plocha u výpravní budovy), musí být obě výškové úrovně vzájemně odděleny. Oddělení lze provést zemním tělesem, zídou nebo průběžným schodištěm rozděleným pomocným zábradlím (minimální vzdálenost pomocných zábradlí je 1,600 m, maximální vzdálenost 6,000 m). Při rozdílu výšek do 0,500 m lze plochu ve vyšší úrovni ukončit obrubníkem nadvýšeným minimálně o 0,060 m oproti pochozí ploše (tvoří přirozenou vodící linii), v ostatních případech se navrhne zábradlí. U rekonstrukcí historických nebo památkově chráněných objektů lze se souhlasem O13 řešit oddělení ploch v jiné výškové úrovni odchýlně od ustanovení tohoto vzorového listu.

Obě výškové úrovně musí být vzájemně propojeny pro plynulý pohyb cestujících vyrovnávacími výškovými stupni, schodišti (nejméně tři schodišťové stupně) a šikmými chodníky (ve sklonu do 1:12). Počet a šířka těchto propojení je dána špičkovou frekvencí cestujících. Minimální šířka jednoho propojení je 1,600 m, maximální šířka 6,000 m.

Začátek vyrovnávacích výškových stupňů, schodiště nebo šikmého chodníku vedených kolmo na osu koleje musí být vzdálen od okraje nástupiště minimálně 0,600 m, optimálně 1,000 m.

5. Před prvním schodem vedeným směrem dolů všech schodišť určených pro pohyb veřejnosti musí být na nástupišti proveden zdrsňený pás. Podrobnosti stanoví vzorový list Ž 8.7.

Přechody a přejezdy na úroňová nástupiště

6. Úroňové přechody a přejezdy pro vozíky nesmí porušit plynulost nástupní hrany. Přechody pro cestující se navrhují jako bariérové s jedním schodem. Optimální výška schodu činí 180 mm, maximální výška pak 200 mm.

7. Přístup a přejezd pro zavazadlové vozíky na úroňová nástupiště situované mezi kolejemi se zřizuje z čela nástupiště.

8. Pro konstrukci přechodu smí být použita pouze konstrukce se schválenými TPD.

9. Šířka přechodů a přejezdů na úroňová nástupiště je minimálně 2,400 m. S ohledem na přepokládanou frekvenci cestujících může být navržena šířka větší.

10. Počet přechodů se navrhuje podle předpokládané frekvence cestujících, doporučená vzdálenost přechodů je 30 až 50 m.

11. Prostor mezi koncem přejezdového panelu a konstrukcí nástupiště se zpevní vhodnou konstrukcí uvedenou ve vzorovém listu Ž 10 (zámková dlažba, betonové prefabrikáty, asfaltový beton, litý asfalt apod.). S ohledem na snížení výšky schodu se doporučuje provést toto zpevnění ve sklonu do 5 % ve směru k ose koleje.

Přechody a přejezdy pro vozíky na mimoúroňová nástupiště

12. Podmínky pro zřízení přejezdů pro vozíky stanoví ČSN 73 4959. Šířka přejezdu pro vozíky musí být alespoň 1,800 m. Přejezdy pro vozíky se zřizují zásadně na konci nástupišť v návaznosti na ukončení

nástupiště rampou. Přejezd pro vozíky musí být proti nelegálnímu přecházení zajištěn uzamykatelnou zábranou se zarážkou pro bílou hůl a varovným pásem vedeným v celé šířce uzamykatelné zábrany.

Zřízení přejezdu pro vozíky se nepřipouští, pokud je traťová rychlost nad 160 km/h.

13. Podmínky pro zřízení služebních přechodů stanoví ČSN 73 4959. Pro výstup na mimoúrovňové nástupiště se zřídí jeden schod tak, aby oba překonávané stupně byly stejně vysoké. V tomto případě není nutno dodržet maximální výšku stupně 200 mm, neboť přechod neslouží pro cestující a je součástí technologického zařízení stanice. Stupeň musí být konstruován tak, aby nezasahoval do průjezdného průřezu přilehlé koleje, a musí být pevně ukotven ke konstrukci přechodu.

Zřízení služebního přechodu se nepřipouští, pokud je traťová rychlost nad 160 km/h.

14. Přejezdy pro zavazadlové vozíky a služební přechody na mimoúrovňová nástupiště musí být označeny piktogramem „Průchod pro pěší zakázán“.

Centrální přechody na poloostrovní nástupiště

15. Podmínky pro zřízení centrálních přechodů na nástupiště stanoví ČSN 73 4959, Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 a SŽDC TS 1/2018-Z.

Příklady řešení v návaznosti na ukončení nástupišť jsou obsaženy ve vzorovém listu Ž 8.5. Úpravy a hmatové prvky pro zrakově postižené prováděné v rámci celého centrálního přechodu jsou uvedeny v TS 1/2018-Z.

Příklady řešení nástupišť

16. Příklad řešení přístupu na vnější nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy v jiné výškové úrovni - schodiště kolmo ke koleji je na obrázku 1.

17. Příklad řešení přístupu na vnější nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy v jiné výškové úrovni - schodiště rovnoběžně s kolejí je na obrázku 2.

18. Příklad řešení přístupu na vnější nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy v jiné výškové úrovni - chodník s podélným sklonem rovnoběžně s kolejí je na obrázku 3.

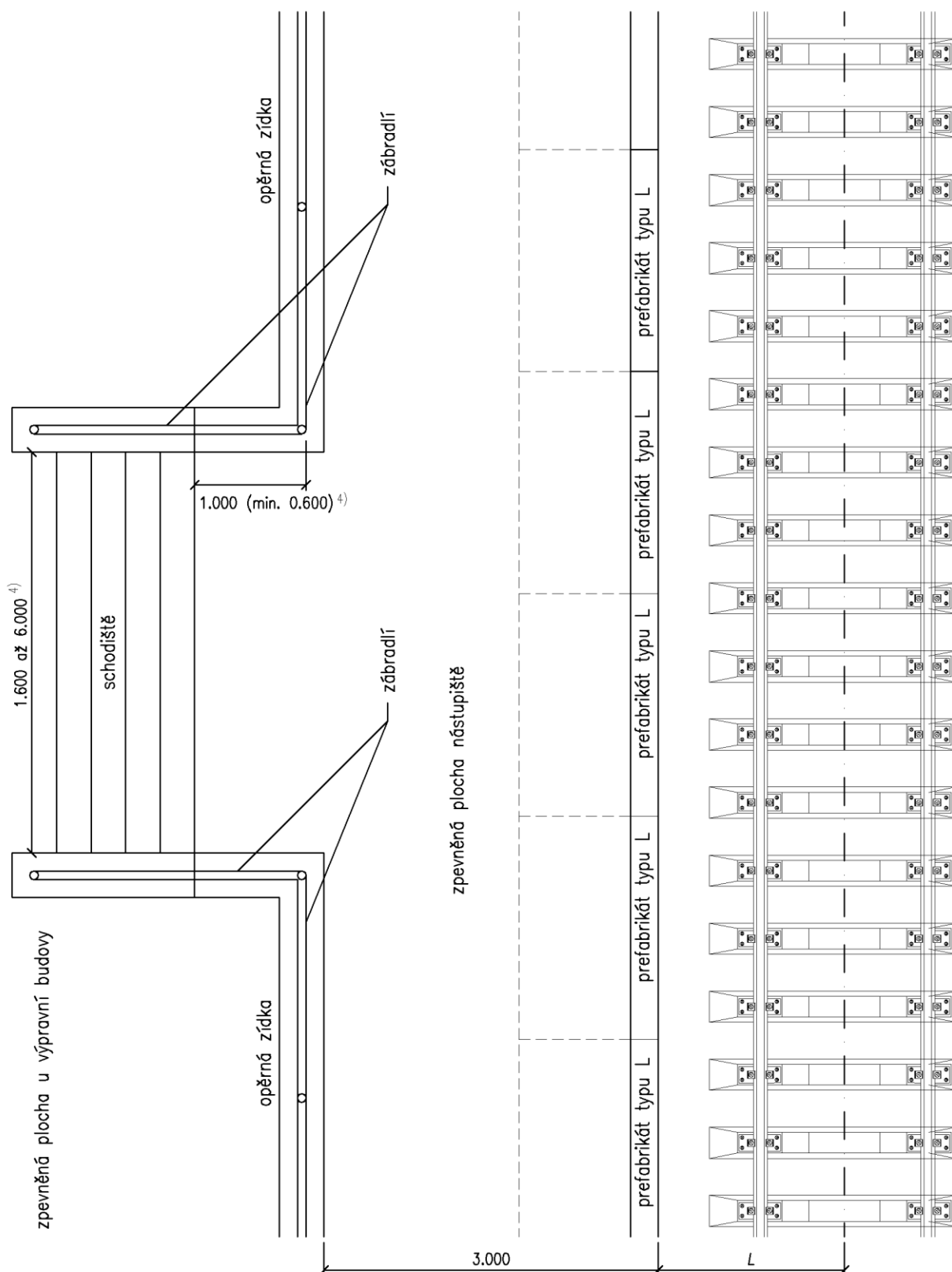
19. Schéma možného řešení přístupu na vnější nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy v jiné výškové úrovni je na obrázku 4.

20. Schéma možného řešení přístupu na poloostrovní nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy je na obrázku 5.

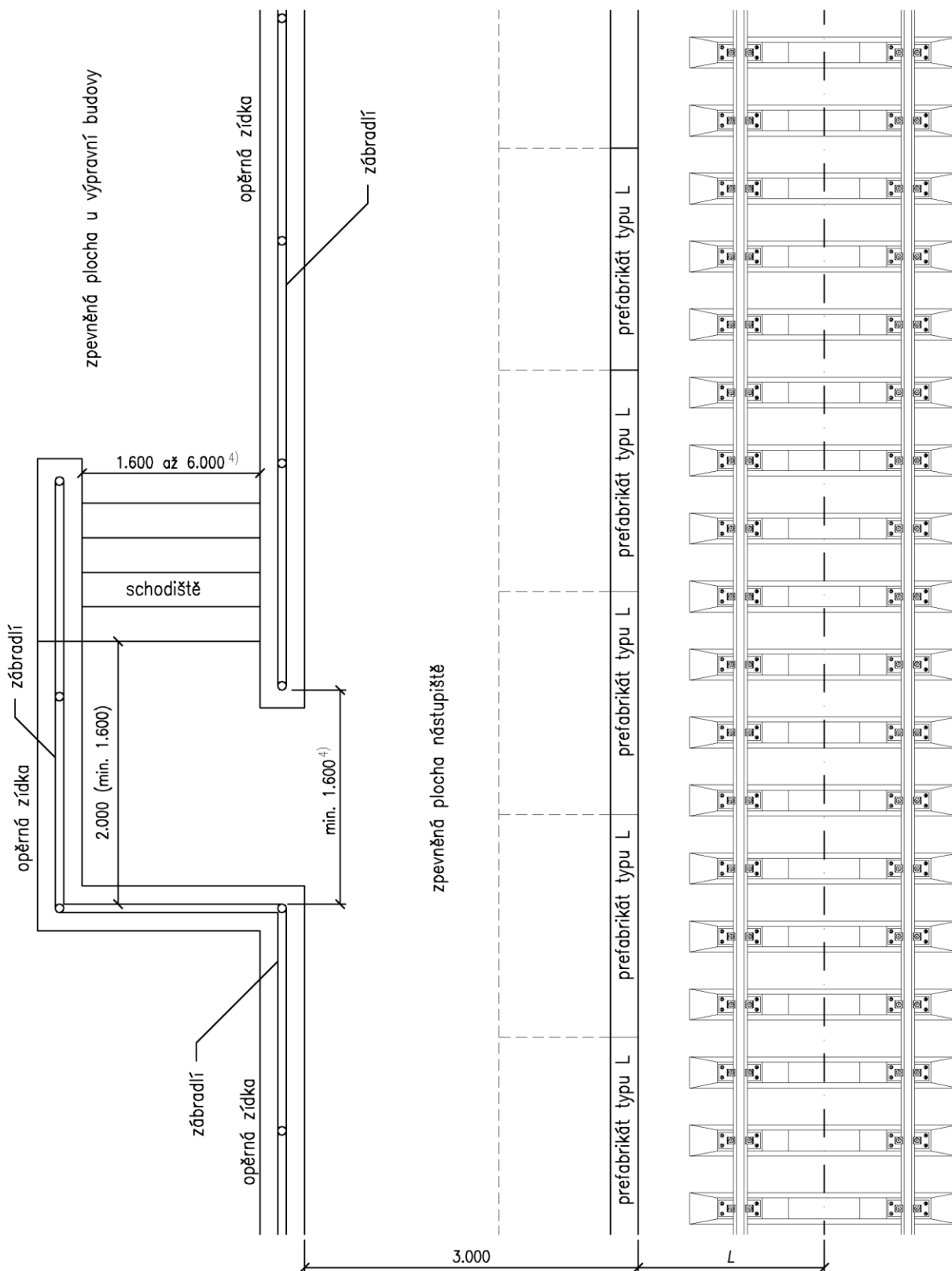
21. Schéma možného řešení přístupu na vnější nástupiště na dvoukolejně trati od zabezpečeného přechodu je na obrázku 6.

22. Příklad řešení přechodu na nástupiště z celopryžových přejezdových panelů je na obrázku 7.

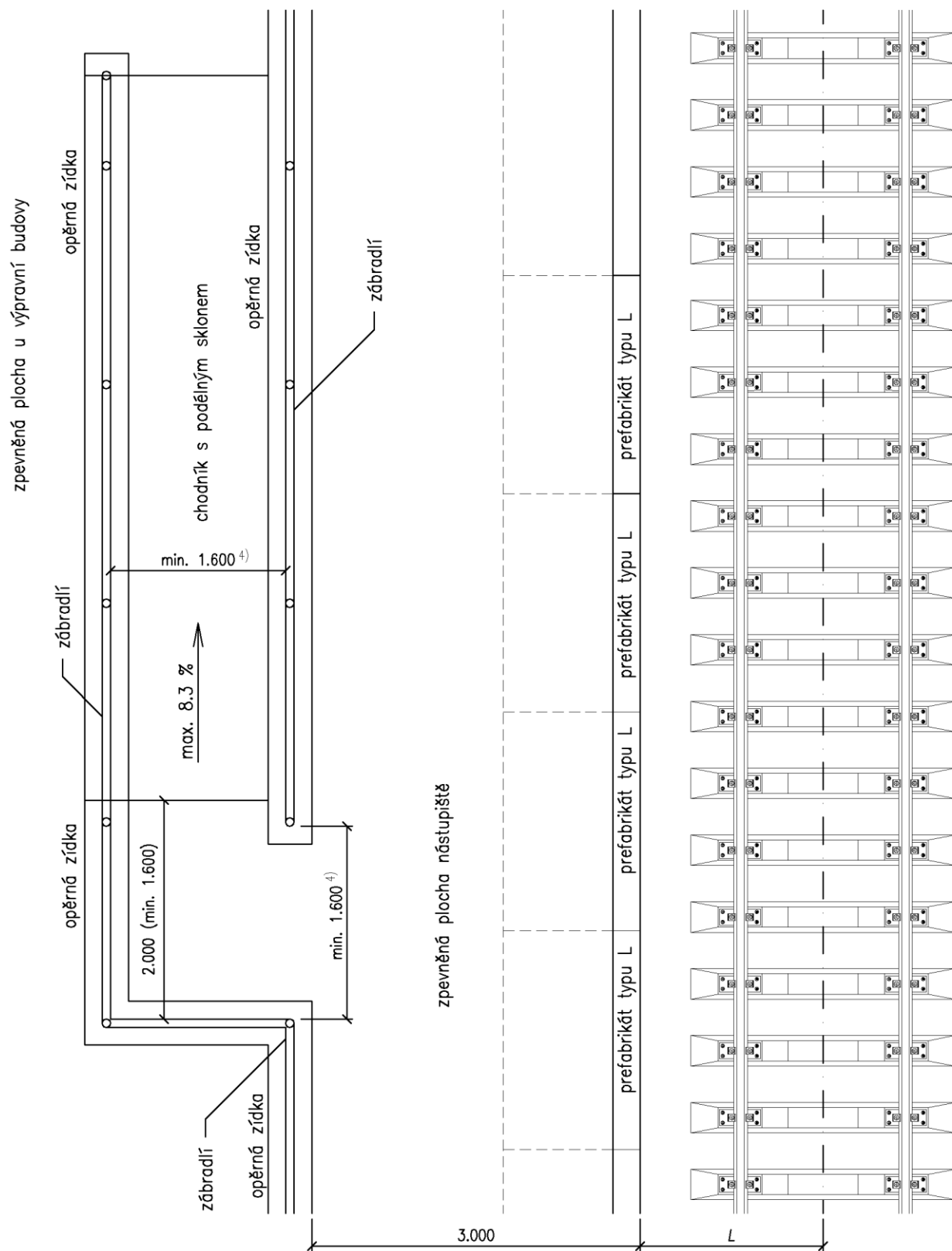
23. Příklad řešení přechodu na nástupiště ze železobetonových přejezdových panelů je na obrázku 8.



Obrázek 1 – PŘÍSTUP NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ ZE ZPEVNĚNÉ PLOCHY U VÝPRAVNÍ BUDOVY V JINÉ VÝŠKOVÉ ÚROVNI

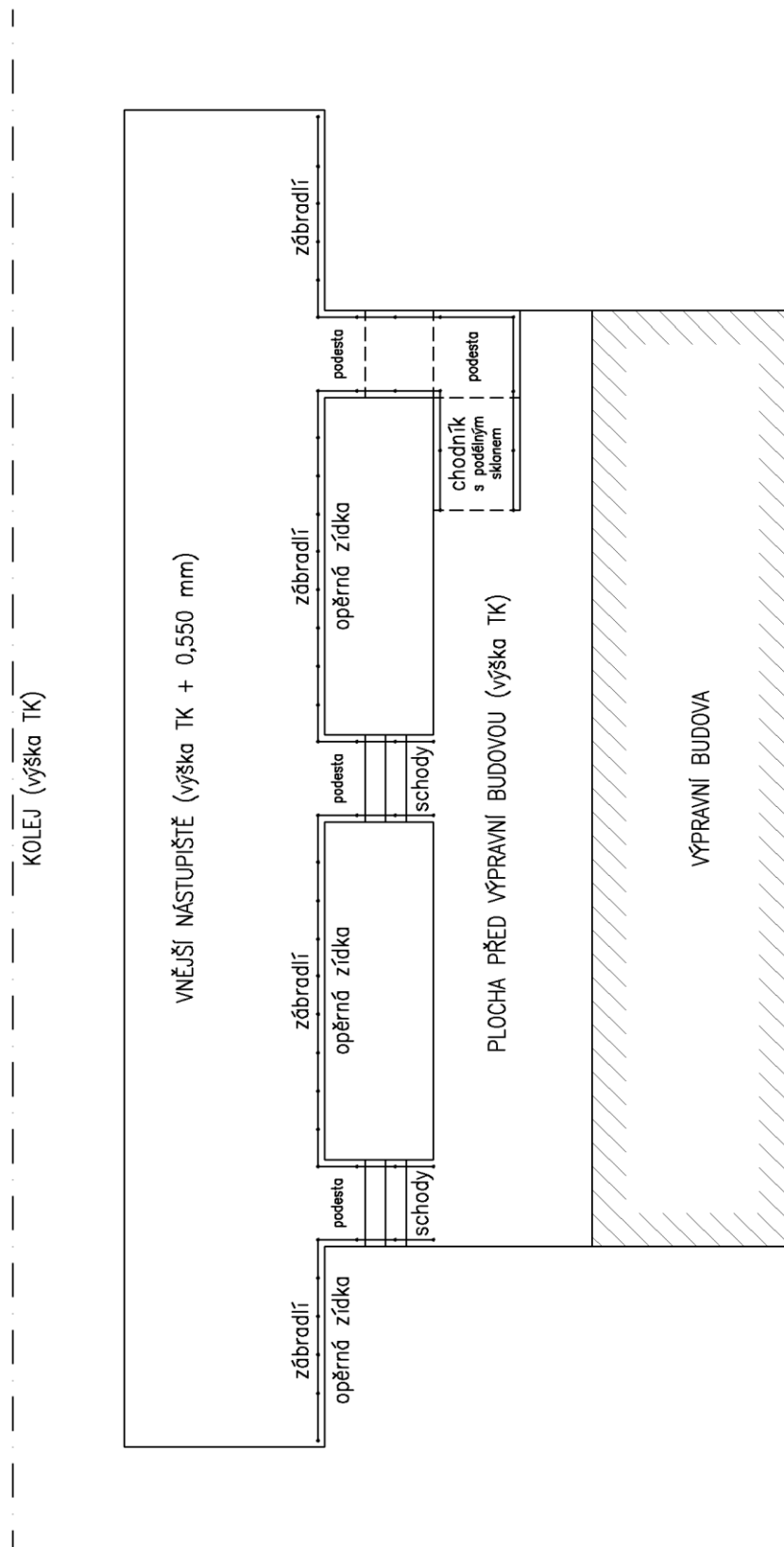


Obrázek 2 – PŘÍSTUP NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ ZE ZPEVNĚNÉ PLOCHY U VÝPRAVNÍ BUDOVY V JINÉ VÝŠKOVÉ ÚROVNI – SCHODIŠTĚ ROVNOBĚŽNĚ S KOLEJÍ



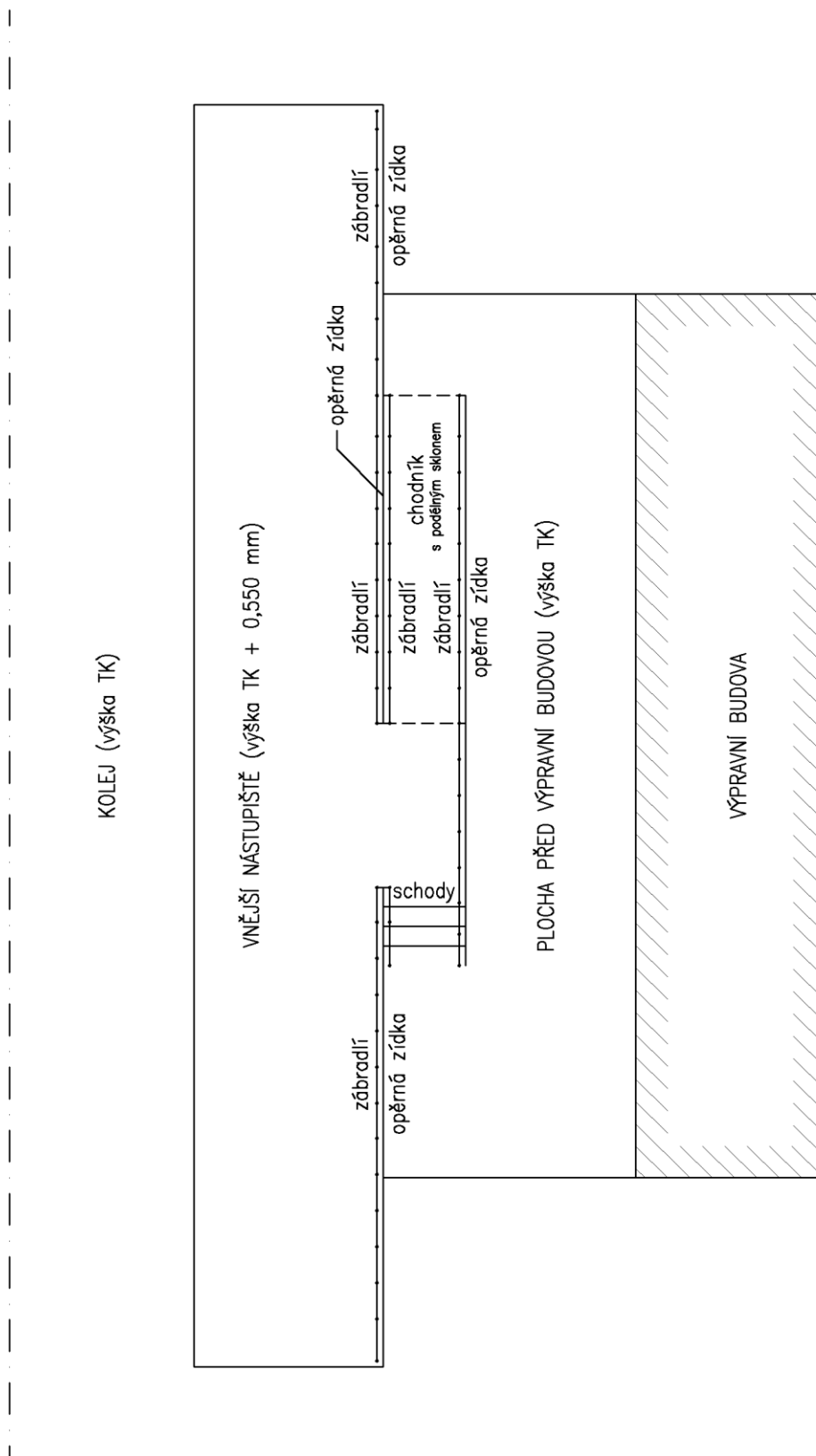
Obrázek 3 – PŘÍSTUP NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ ZE ZPEVNĚNÉ PLOCHY
U VÝPRVNÍ BUDOVY V JINÉ VÝŠKOVÉ ÚROVNI – CHODNÍK
S PODÉLNÝM SKLONEM ROVNOBĚŽNĚ S KOLEJÍ

ALTERNATIVA 1

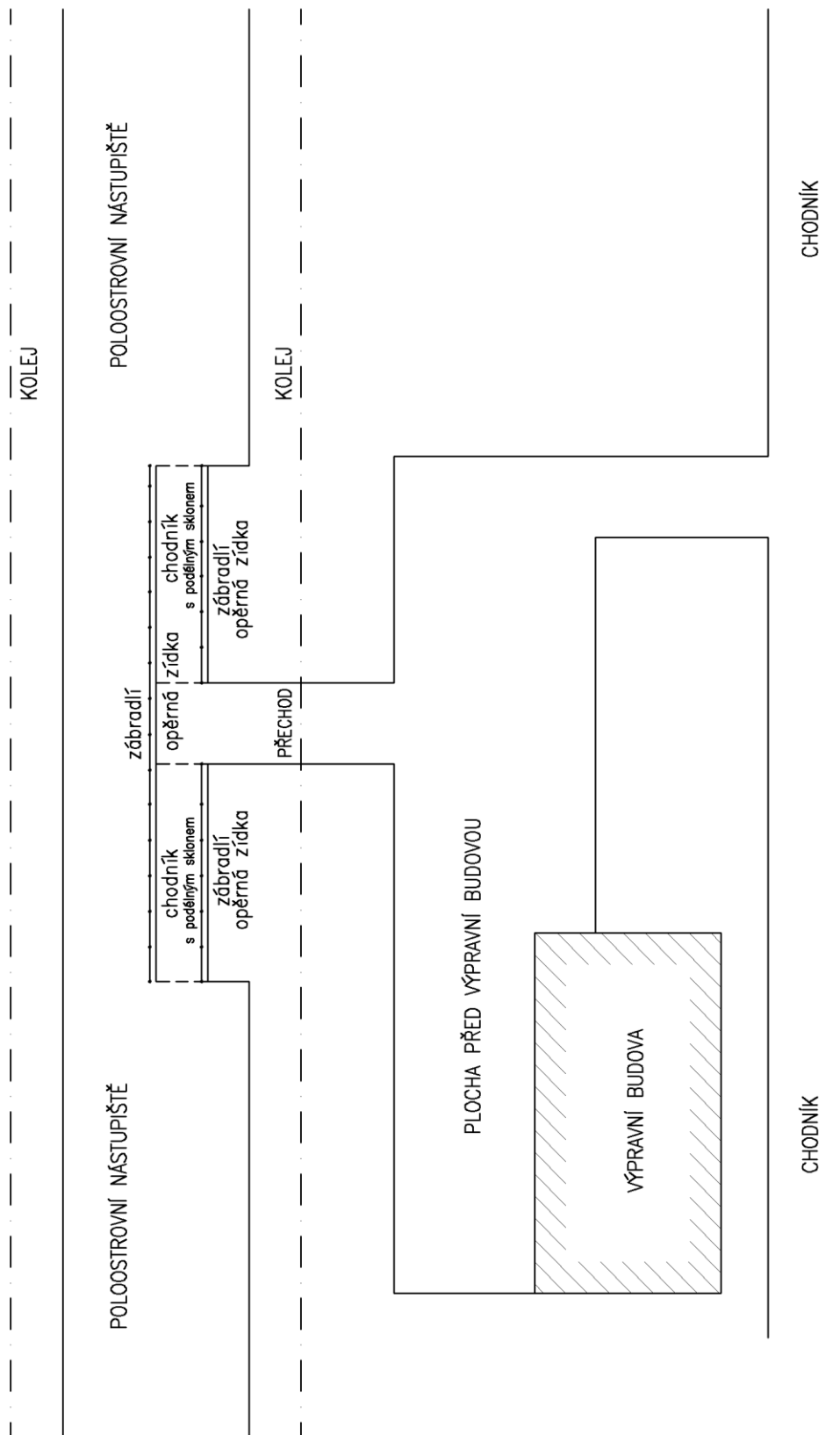


Obrázek 4 – SCHÉMA MOŽNÉHO ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ ZE ZPEVNĚNÉ PLOCHY U VÝPRAVNÍ BUDOVOY

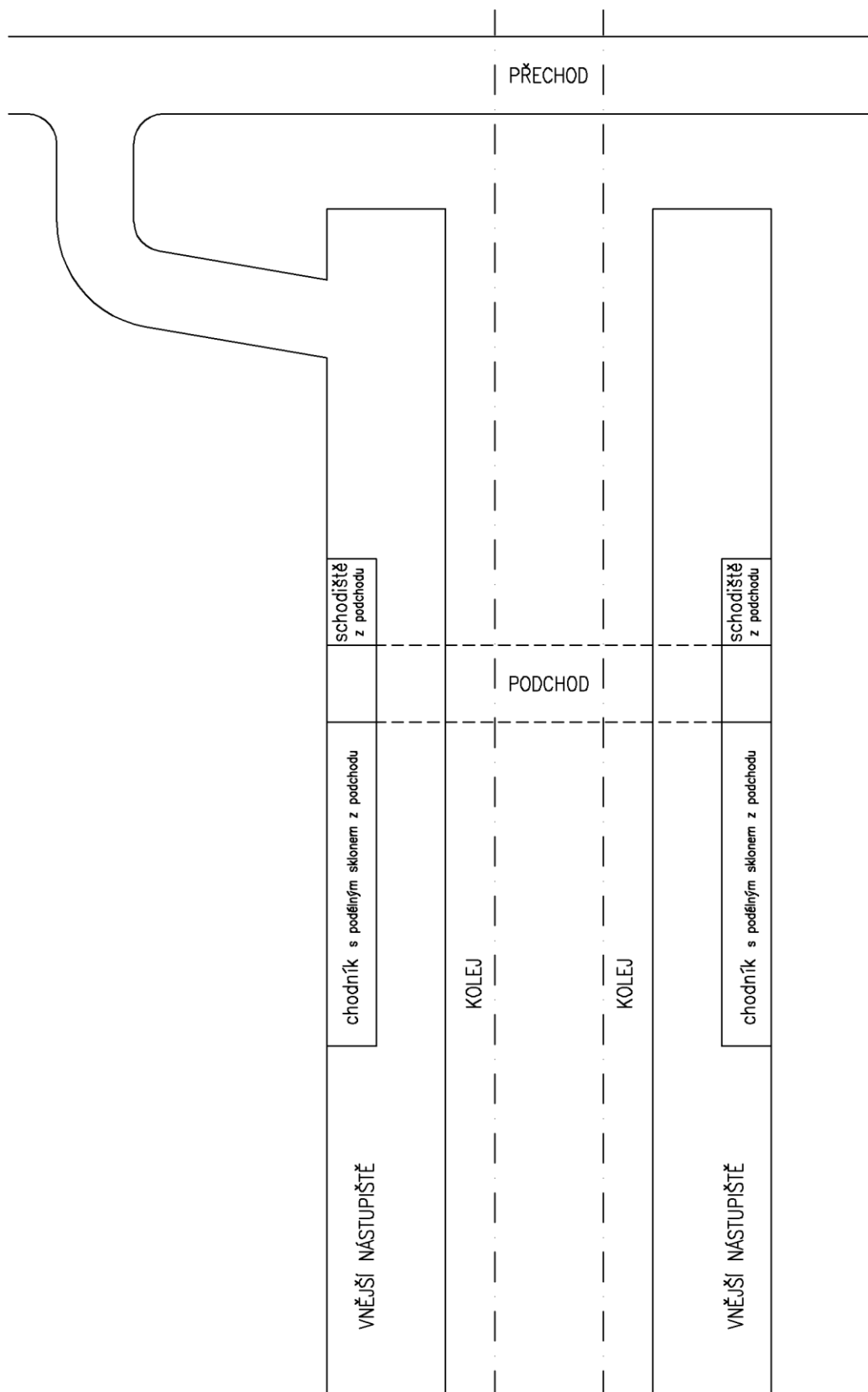
ALTERNATIVA 2



Obrázek 4 – SCHÉMA MOŽNÉHO ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ ZE ZPEVNĚNÉ PLOCHY U VÝPRAVNÍ BUDOVY

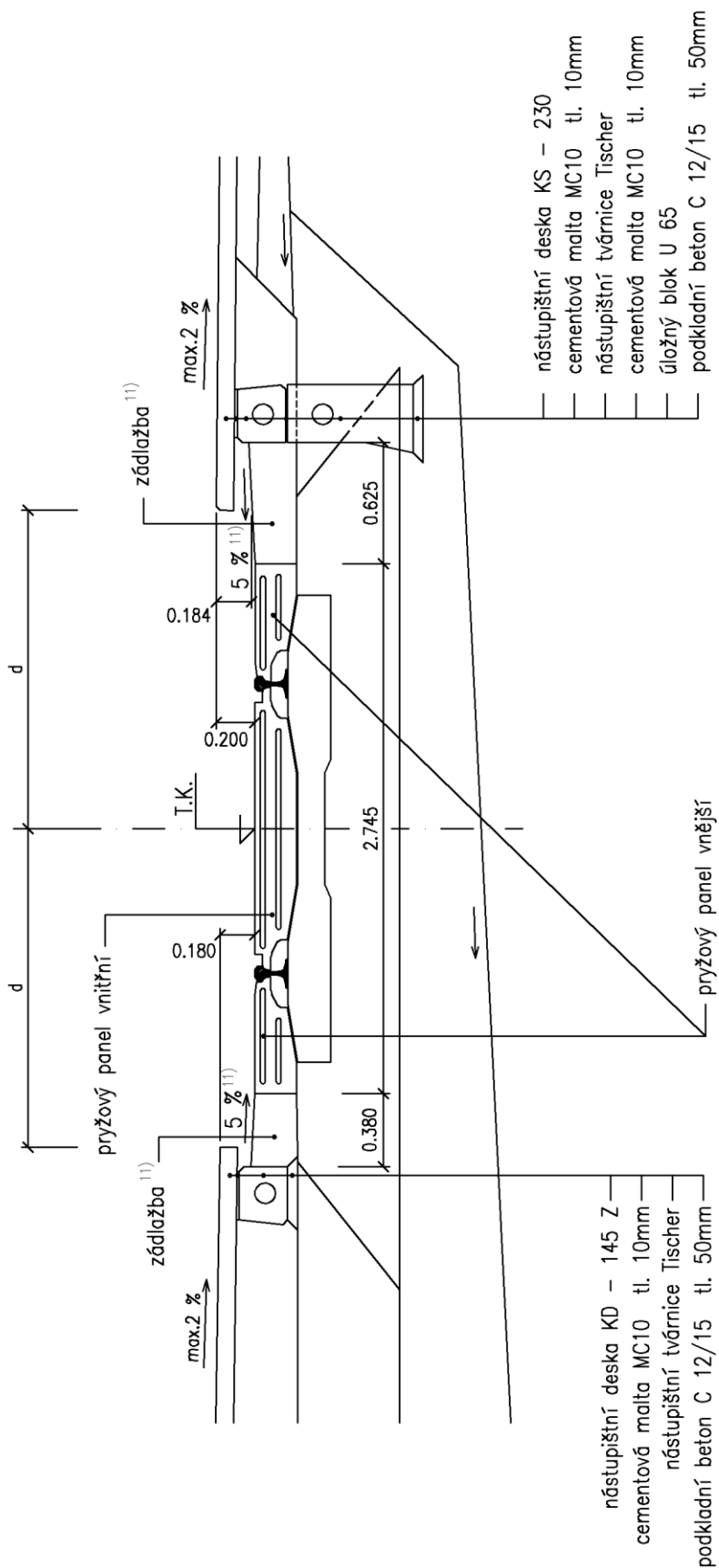


Obrázek 5 – SCHÉMA MOŽNÉHO ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU NA POLOOSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ ZE ZPEVNĚNÉ PLOCHY U VÝPRAVNÍ BUDOVY

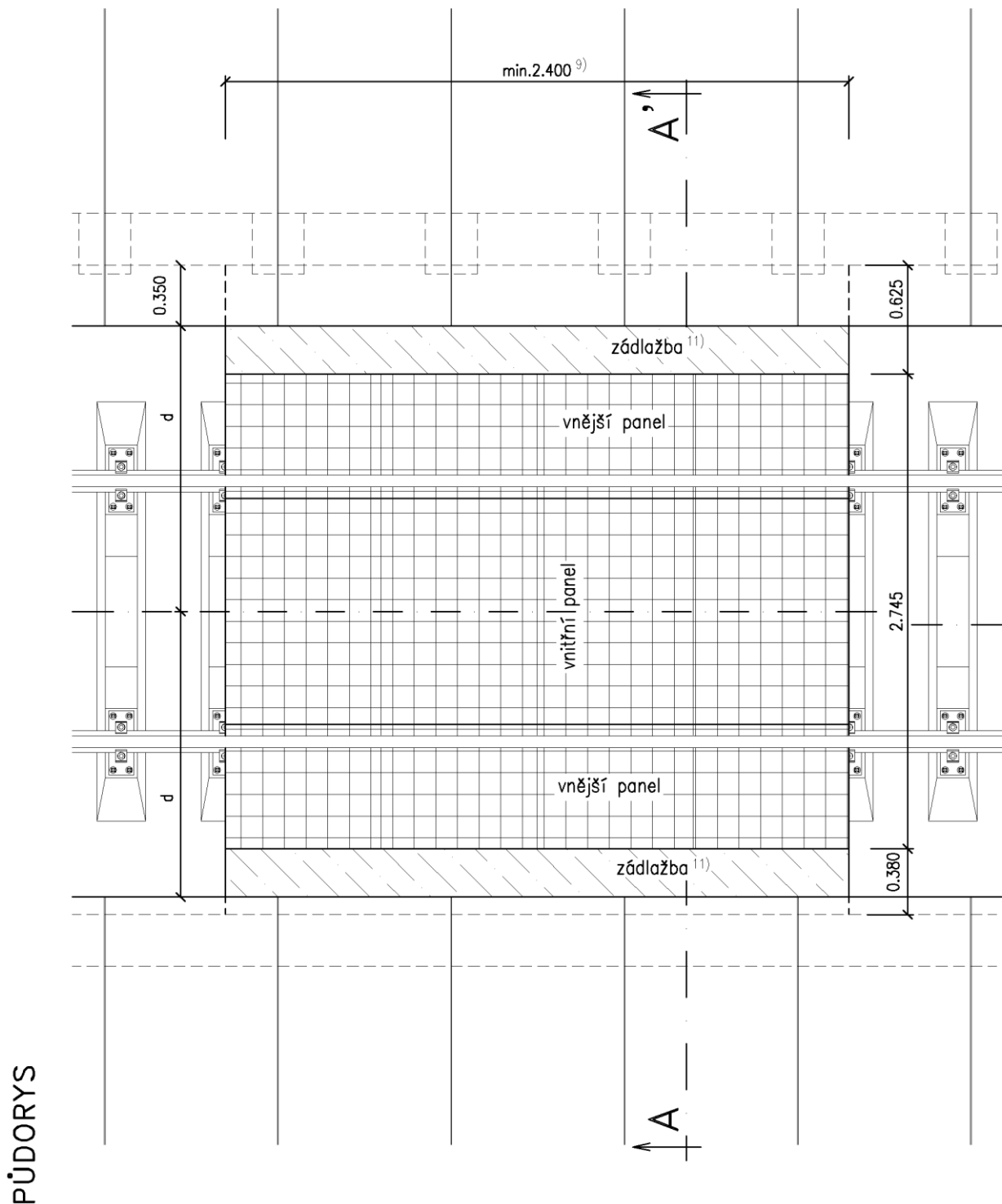


Obrázek 6 – SCHÉMA MOŽNÉHO ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ NA DVOUKOLEJNÉ TRATI OD ZABEZPEČENÉHO PŘECHODU

PŘÍČNÝ ŘEZ A – A'

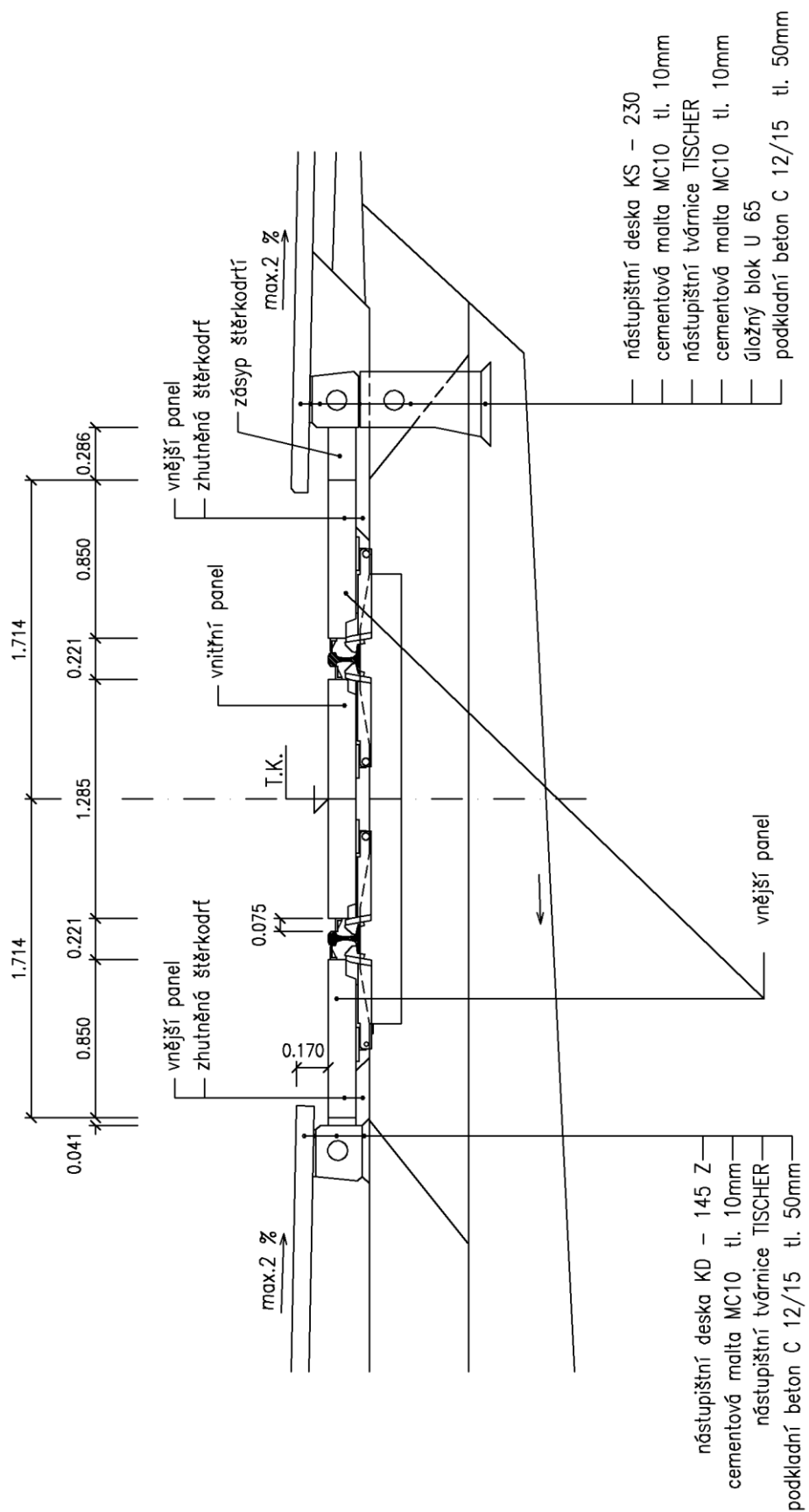


Obrázek 7 – PŘECHOD NA ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ Z CELOPRYŽOVÝCH PŘEJEZDOVÝCH PANELŮ

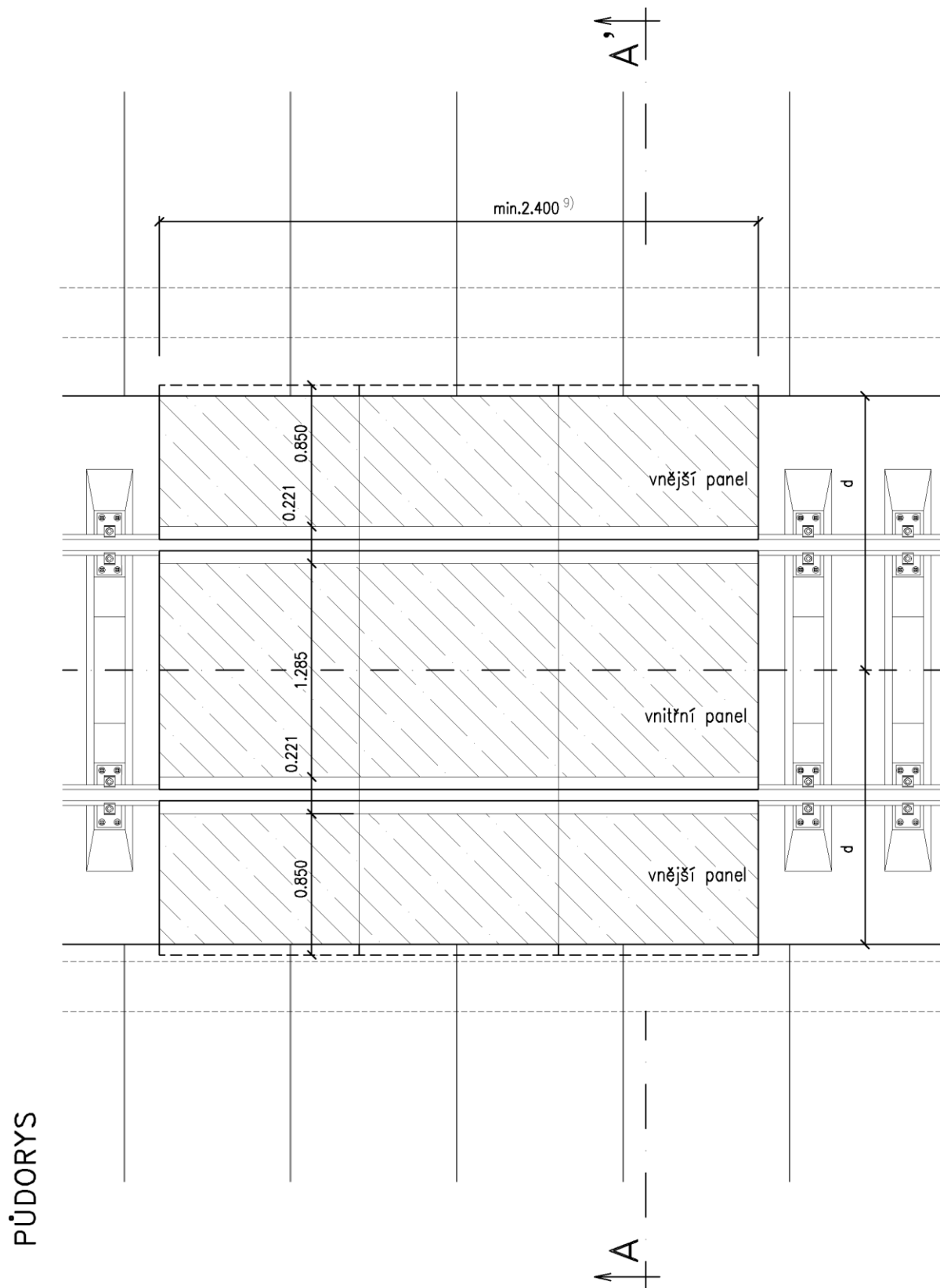


Obrázek 7 – PŘECHOD NA ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ Z CELOPRYŽOVÝCH PŘEJEZDOVÝCH PANELŮ

PŘÍČNÝ ŘEZ A - A'



Obrázek 8 - PŘECHOD NA ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ ZE ŽELEZOBETONOVÝCH PŘEJEZDOVÝCH PANELŮ



Obrázek 8 – PŘECHOD NA ÚROVŇOVÉ NÁSTUPIŠTĚ ZE ŽELEZOBETONOVÝCH PŘEJEZDOVÝCH PANELŮ

Ž 8.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.7 je řešení úprav pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením na nově budovaných a rekonstruovaných mimoúrovňových, poloostrovních, jazykových a vnějších nástupištích ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách. Šířka jednostranného nástupiště musí být minimálně 2,500 m.

Na úrovňových vnějších nástupištích se hmatové úpravy pro samostatný pohyb nevidomých zřizují pouze v případě, že šířka vnějšího nástupiště je minimálně 2,500 m (v odůvodněných případech minimálně 2,400 m). Na úrovňových nástupištích umístěných mezi kolejemi s výškou nástupní hrany nejvýše 250 mm se hmatové úpravy pro samostatný pohyb nevidomých nezřizují.

Při opravách a údržbě stávajících nástupišť je nutno postupovat podle zásad platných v době výstavby nástupišť, pro nástupiště typu SUDOP s konzolovými deskami řady KS platí zásady uvedené ve změně č. 2 tohoto vzorového listu. Na jednom nástupišti není přípustná kombinace konzolových desek s dezénem různého provedení (s výjimkou veřejnosti nepřístupného konce nástupiště), ani různých tvarů zámkové dlažby.

Základní ustanovení

2. Bezpečnostní pás má šířku 0,800 m (při rychlosti na přilehlé koleji do 160 km/h včetně) nebo 1,300 m (při rychlosti na přilehlé koleji nad 160 km/h do 200 km/h včetně). Od ostatní plochy nástupiště je oddělen vodicí linií s funkcí varovného pásu.

3. Vodicí linie s funkcí varovného pásu je zvláštní forma umělé vodicí linie, která odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Její šířka je 0,400 m. Povrch vodicí linie s funkcí varovného pásu musí být tvořen podélnými drážkami. Pro zkoušení a použití hmatových prvků platí normy uvedené v článku 14. Na nástupištích s konzolovými deskami je vodicí linie s funkcí varovného pásu vytvořena přímo v povrchu nástupištní desky (příslušné označení desky KTD). Vodicí linie s funkcí varovného pásu na konzolových deskách nesmí být dodatečně prováděna např. frézováním, nalepováním či nástřikem. Vizuální kontrast vodicí linie s funkcí varovného pásu se provádí žlutým pruhem (odstín RAL 1026) šířky 0,150 m (vyznačí se část vodicí linie blíže k nástupní hraně), žlutý pruh je proveden z probarvené dlažby nebo vytvořen aplikací protiskluzového nátěru. Vodicí linie s funkcí varovného pásu se provádí po celé délce nástupní hrany. Konec veřejné části nástupiště musí být označen varovným pásem nebo přirozenou vodicí linií podle článku 5. Konstrukce poklopů a dalších prvků zasahujících do vodicí linie s funkcí varovného pásu musí umožnit průběžný neměnný průběh této linie.

4. Vzdálenost konstrukcí (překážek) na nástupišti musí být nejméně 1,200 m od okraje bezpečnostního pásu (a zároveň nejméně 2,000 m od nástupní hrany) při délce konstrukce (překážky) do 10 m a 1,600 m od okraje bezpečnostního pásu (a zároveň nejméně 2,400 m od nástupní hrany) při délce konstrukce (překážky) přes 10 m. Při rekonstrukcích stávajících nástupišť u kolejí s rychlostí do 160 km/h včetně nemusí být výše uvedené parametry dodrženy, ale vždy musí být alespoň dodržena vzdálenost mezi konstrukcí (překážkou) a osou přilehlé koleje 3,000 m a zároveň musí být na nástupišti zachován alespoň jeden pěší průchod šířky 0,800 m. Ve stísněných poměrech při rekonstrukci musí být vodicí linie s funkcí varovného pásu a průchod pro cestující podél ní zachována alespoň u jedné nástupištní hrany. V případech, kdy při nutnosti zachování stávajícího stavu není takové řešení možné (například u nástupišť s přístřešky se sloupy v menší vzdálenosti od okraje bezpečnostního pásu než 1,000 m), se vodicí linie s funkcí varovného pásu pro směrové vedení nevidomých osob se ve směru souběžném s kolejí doplní o signální pás šířky 0,800 m (signální pás lze vypustit, je-li možné využít přirozené vodicí linie, např. líce budovy).

Pokud je vzdálenost překážky (např. schodišťové zídky, stěny výtahu, stěny přístřešku apod.) od okraje bezpečnostního pásu menší než 1,000 m, musí být vodicí linie s funkcí varovného pásu v délce překážky přerušena. Začátek a konec přerušování musí být označen hmatově vnímatelnou překážkou (např. schodišťová zeď, zábradlí) umístěnou ve vzdálenosti maximálně 0,300 m (měřeno mezi vnitřní hranou vodicí linie a překážkou). Nelze-li uvedený požadavek dodržet, zřizuje se mezi vodicí linií a překážkou varovný pás podle článku 5. Souběh vodicí linie s funkcí varovného pásu a přirozené vodicí linie musí být 0,300 m. Při použití konzolových desek musí být tento souběh minimálně 0,300 m a maximálně 1,290 m.

Vizuálně kontrastní žlutý pruh šířky 0,150 m musí vždy končit u hmatově vnímatelné překážky nebo přirozené vodící linie. Při délce překážky do 0,400 m včetně se vodící linie s funkcí varovného pásu v délce překážky nepřerušuje. Pro vzdálenost konstrukce (překážky) na nástupišti platí ustanovení ČSN 73 4959.

5. Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Jedná se například o komunikace pro služební účely (cesty v kolejišti, přechody přes koleje, služební schody nebo šikmá plocha na koncích nástupišť, které nejsou určeny pro veřejnost) a úrovněvé přechody kolejí pro cestující. Šířka varovného pásu je 0,400 m. Povrch varovného pásu musí tvořit výstupky tvaru kulových úsečí nebo komolých kuželů nebo válců. Pro zkoušení a použití hmatových prvků platí normy uvedené v článku 14. Na nástupišťích s konzolovými deskami délky 2,300 m je varovný pás vytvořen přímo v povrchu nástupištní desky půlkulatými výstupky (označení desky KTD–230 koncová pravá nebo levá). Varovný pás na konzolových deskách nesmí být dodatečně prováděn např. frézováním, nalepováním či nástřikem. Varovné pásy na nástupištních se provádějí v barvě dlažby nebo konzolových nástupištních desek, vizuální kontrast varovného pásu se provádí žlutým pruhem (odstín RAL 1026) šířky 0,150 m. Varovné pásy na zpevněných plochách a navazujících komunikacích pro pěší musí být barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu.

Vzdálenost varovného pásu na konci nástupišťe od vodící linie s funkcí varovného pásu v kolmém směru je maximálně 0,300 m. Varovný pás na konci nástupišťe může být nahrazen přirozenou vodící linií, kterou tvoří například zábradlí výšky 1,100 m se zarážkou pro bílou hůl ve výši 0,100 až 0,250 m nad zpevněnou pochozí plochou nebo obrubník vyšší než 60 mm nad zpevněnou pochozí plochou. Pokud je zábradlí přerušeno (například služebními schody), musí být zábradlí nahrazeno uzavíratelnou brankou shodných parametrů jako zábradlí. V tomto případě se zřizuje varovný pás šířky 0,400 m v barvě dlažby se žlutým pruhem šířky 0,150 m v celé šířce nástupišťe. Vzdálenost mezi varovným pásem a hranou prvního schodu (délka podesty) musí být alespoň 1,000 m. Minimální vzdálenost líce zábradlí od osy koleje měřené v rovině spojnice temen kolejnic je 2,500 m za předpokladu dodržení ustanovení §11, odstavce 7, vyhlášky č. 177/1995 Sb. Tato vzdálenost se v obloucích o poloměru menším než 250 m zvětšuje o hodnoty podle předpisu SŽDC S3 díl XVI. Maximální vzdálenost mezi začátkem přirozené vodící linie na konci nástupišťe a vodící linie s funkcí varovného je 0,300 m, pokud není tato hodnota dodržena, musí být na konci nástupišťe zřízen varovný pás. Při návaznosti varovného a signálního pásu v orientačně důležitých místech se varovný pás nepřerušuje (dáno jinou technikou použití bílé hole na povrchu s výstupky).

6. V případě, že komunikace pro pěší (chodník) sloužící jako přístup na nástupišťe navazuje na pozemní komunikaci bez chodníku, musí být na konci komunikace pro pěší proveden barevně kontrastní varovný pás šířky 0,400 m podle článku 5. Vzdálenost okraje varovného pásu od okraje komunikace (vozovky) musí být minimálně rovna hodnotě bezpečnostního odstupu podle ČSN 73 6110. V případě, že komunikace pro pěší (chodník) sloužící jako přístup na nástupišťe navazuje na jinou komunikaci pro pěší (chodník), varovný pás se nezřizuje.

7. Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie, která zrakově postiženým osobám vyznačuje důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům – schodiště, eskalátory, výtahy, přístupové komunikace na nástupišťe, čekárenské přístřešky, prvky mobiliáře na zastřešeném nástupišťi nahrazující čekárenský přístřešek (například sedačky se zástěnou s minimálně 20 sedadly) apod. Signální pás se zřizuje nejvýše u tří orientačně důležitých čekárenských přístřešků nebo prvků mobiliáře na zastřešeném nástupišťi nahrazující čekárenský přístřešek. Vzdálenosti signálních pásů musí být nejméně 10 m, v případě menší vzdálenosti se ruší signální pás vedený k méně důležitému místu.

Signální pás musí mít šířku 0,800 až 1,000 m s ohledem na různé skladebné rozměry prvků dlažby. Povrch signálního pásu musí tvořit výstupky tvaru kulových úsečí nebo komolých kuželů nebo válců. Pro zkoušení a použití hmatových prvků platí normy uvedené v článku 14. Signální pásy na nástupištních se provádějí v barvě dlažby nebo konzolových nástupištních desek. Signální pásy na navazujících komunikacích pro pěší musí být barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu. Na nástupišťích s konzolovými deskami délky 2,300 m se signální pás vytvoří použitím desky KTD-230 signální. Signální pás na nástupišťích je veden od vodící linie s funkcí varovného pásu (vzdálenost od této linie v kolmém směru je maximálně 0,300 m) a musí být ukončen u přirozené vodící linie – například schodišťové zdi, stěny výtahu nebo přístřešku. Okraj (hrana) signálního pásu označující orientačně důležité místo musí být od konce přirozené vodící linie (schodišťová zídka, zábradlí se zarážkou pro slepeckou hůl, zeď) vzdálen 0,800 m (ve stísněných poměrech 0,500 m). Zvětšení uvedené vzdálenosti až na hodnotu 2,200 m je výjimečné a musí odůvodněno. Signální pás u mobiliáře na zastřešeném nástupišťi nahrazujícího čekárenský přístřešek se zřizuje přes celou šířku nástupišťe, vzdálenost bližšího okraje signálního pásu od mobiliáře musí být minimálně 1,000 m, optimálně 1,500 m. V místě návaznosti signálního pásu a vodící linie s funkcí varovného pásu musí být vodící linie s funkcí varovného pásu přerušena na délku 0,400.

8. Stejně zásady platí rovněž pro provedení signálního pásu, který slouží pro navedení k přístupové komunikaci nebo do výpravní budovy. Vzdálenost signálního pásu musí být maximálně 0,400 m od směrově navazující přirozené vodící linie. Souběh signálního pásu a přirozené vodící linie musí být

minimálně 0,800 m. Signální pás musí být vždy veden od přirozené nebo umělé vodící linie. Přirozená vodící linie může být tvořena stěnou budovy, podezdívkou plotu, obrubníkem trávníku vyšším než 0,060 m, zábradlím se zarážkou pro bílou hůl nebo jinými kompaktními prvky šířky nejméně 0,400 m a výšky nejméně 0,300 m. Přirozená vodící linie musí být alespoň na jedné straně komunikace pro pěší.

9. Specifickým případem hmatových úprav na železničních nástupištích jsou nástupiště integrované dopravy - jedna, případně i více hran nástupiště slouží železnici, hrana na protější straně nástupiště je určena pro veřejnou nekolejovou dopravu (autobus, trolejbus).

Hmatové úpravy v těchto případech se liší v závislosti na šířce nástupiště (vždy je uvažována funkční vzdálenost nástupních (nástupištních) hran).

Při vzdálenosti nástupních hran 7 metrů a menší platí následující principy:

Minimální šířka tohoto typu nástupiště je 5,8 metru.

výška nástupních hran:

| | |
|---|---------------------------|
| železnice | 0,55 m nad TK |
| veřejná nekolejová doprava (autobus, trolejbus) | 0,20 m výška nad vozovkou |

vzdálenost nástupních hran:

| | |
|---|--|
| železnice | 1,67 m od osy koleje pro $R \geq 1500$ m 1,68 m od osy koleje pro $1500 \text{ m} > R \geq 300$ m |
| veřejná nekolejová doprava (autobus, trolejbus) | bezbariérový obrubník |

hmatové a vizuální úpravy pro zrakově postižené nástupiště železnice

- standardní vodící linie s funkcí varovného pásu při hraně přerušovaná v místech signálních pásů vedených ke schodištím, výtahům a eskalátorům
 - varovné pásy na koncích nástupiště vedené napříč od vodící linie s funkcí varovného pásu k bezpečnostnímu odstupu vozovky při nástupní hraně nekolejové dopravy
 - standardní signální pásy vedené od vodící linie s funkcí varovného pásu ke schodištím, výtahům a eskalátorům
 - vizuální vyznačení veřejnosti přístupné části nástupiště žlutou barvou
- uvedené hmatové prvky jsou v barvě dlažby*

nástupiště nekolejové dopravy (autobus, trolejbus)

- signální pásy vedené ve vzdálenosti 0,3 m od vodící linie k označikům zastávek nekolejové dopravy (vzdálenost od označiků 0,8 m, ukončení signálního pásu u bezpečnostního odstupu vozovky)
poznámka: vodící linie s funkcí varovného pásu se nepřerušuje
uvedené hmatové prvky jsou vizuálně kontrastní - barva dlažby černá
- vizuální označení bezpečnostního odstupu v oblasti zastávky dle ČSN 73 6425-1 se vždy provádí v černé barvě

Při vzdálenosti nástupních hran větší než 7 metrů platí následující principy:

výška nástupních hran:

| | |
|---|---------------------------|
| železnice | 0,55 m nad TK |
| veřejná nekolejová doprava (autobus, trolejbus) | 0,20 m výška nad vozovkou |

vzdálenost nástupních hran:

| | |
|---|--|
| železnice | 1,67 m od osy koleje pro $R \geq 1500$ m 1,68 m od osy koleje pro $1500 \text{ m} > R \geq 300$ m |
| veřejná nekolejová doprava (autobus, trolejbus) | bezbariérový obrubník |

hmatové a vizuální úpravy pro zrakově postižené nástupiště železnice

- standardní vodící linie s funkcí varovného pásu při hraně přerušovaná v místech signálních pásů vedených ke schodištím, výtahům a eskalátorům
 - varovné pásy na koncích nástupiště vedené napříč od vodící linie s funkcí varovného pásu k bezpečnostnímu odstupu vozovky při nástupní hraně nekolejové dopravy
 - standardní signální pásy vedené od vodící linie s funkcí varovného pásu ke schodištím, výtahům a eskalátorům
 - vizuální vyznačení veřejnosti přístupné části nástupiště žlutou barvou
- uvedené hmatové prvky jsou v barvě dlažby*

nástupiště nekolejové dopravy (autobus, trolejbus)

- signální pásy vedené od umělé vodící linie (tvořené signálním pásem šíře 1 m a hmatovými prvky) k označikům zastávek nekolejové dopravy (vzdálenost od označiků 0,8 m), ukončení signálního pásu u bezpečnostního odstupu vozovky)

- specifická umělá vodící linie tvořená signálními pásy šíře 1 m o délce 6 až 8 m a hmatovými prvky šířky 0,4 m, výšky min. 0,3m a délky 1 až 2 m
poznámka: povrch specifické umělé vodící linie tvoří vždy výstupky; dlažbu s drážkami není možné použít z bezpečnostních důvodů (možná záměna s vodící linií s funkcí varovného pásu při nástupní hraně železnice)
uvedené hmatové prvky jsou vizuálně kontrastní - barva dlažby černá
- vizuální označení bezpečnostního odstupu v oblasti zastávky dle ČSN 73 6425-1 se vždy provádí v černé barvě

10. Hmatové prvky na nástupišti včetně lemování jsou v barvě dlažby nástupiště, jejich materiálové provedení by mělo navazovat na celkové řešení plochy.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu a okolí varovného a signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm (optimálně 400 mm). Tyto zásady je nutno dodržet i při použití konzolových desek nebo nástupištních dlažebních desek VLsVP, kde je vodící linie s funkcí varovného pásu vytvořena přímo v povrchu nástupištní desky.

Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:

- rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany (prvky se sraženou hranou jsou zde nepřijatelné!);
- šířka spáry mezi dlažebními prvky může být maximálně 0,004 m;
- počet spár mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks - tj. minimální vzdálenost spár může být 0,200 m;
- klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru - tj. takzvaně na stříh (nikoliv na vazbu) - to znamená, že spára mezi prvky nemění směr a probíhá v přímce;
- jednotlivé prvky musí být pravouhlé.

Výše uvedené požadavky splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 0,200 x 0,200 m bez sražené hrany.

Případný dořez dlažby v prostoru mezi vodící linií s funkcí varovného pásu a hranou nástupiště musí být umístěn u hrany nástupiště

Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Povrch musí být rovinný, bez výstupků a drážek.

11. Ostatní plocha nástupiště (mimo okolí vodící linie s funkcí varovného pásu a okolí varovného a signálního pásu) musí být zpevněna vhodnou konstrukcí, podrobnosti stanoví pokyn SŽDC PO-29/2019-GR. S ohledem na navazující nástupištní prefabrikáty, provádění hmatových úprav pro osoby se sníženou schopností orientace se doporučuje použití betonové vibrolisované dlažby pravouhlochého tvaru.

Pro zajištění samostatného a bezpečného pohybu nevidomých a slabozrakých je nutné minimalizovat počet a způsob vedení spár uvedené dlažby. Z tohoto důvodu se doporučuje celou plochu vnějších a v odůvodněných případech i jednostranných nástupišť provést dlaždicemi o rozměrech minimálně 0,200 x 0,200 m bez sražených hran se spárami kolmými k ose kolejí navazujícími na lemování hmatových prvků. Ostatní plochu ostrovních nástupišť se doporučuje provést dlaždicemi o rozměrech minimálně 0,200 x 0,200 m se sraženými hranami se spárami kolmými k ose kolejí navazujícími na lemování hmatových prvků, ostatní plochu vnějšího nástupiště se doporučuje provést z dlažby o rozměrech minimálně 0,200 x 0,200 m bez sražené hrany.

12. Varovné a signální pásy na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště. Barevné odlišení je předepsané pouze pro vodící linie s funkcí varovného pásu (žlutý pruh v šířce 0,150 m). Materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb.

13. Uspořádání hmatových prvků v oblasti železničních přejezdů řeší ČSN 73 6380.

14. Úrovňová křížení v železničních stanicích sloužící pro přístup cestujících na poloostrovní nástupiště (centrální přechody) nejsou z bezpečnostních důvodů samostatně přístupná zrakově postiženým s výjimkou centrálních přechodů vybavených výstražným zařízením pro přechod kolejí, centrálních přechodů pod dozorem určeného zaměstnance nebo centrálních přechodů s provozně-dopravně-technologickými a organizačními podmínkami zajišťujícími bezpečnost osob se zrakovým postižením.

Centrální přechody musí být z obou stran ohraničeny varovným pásem šířky 0,400 m podle článku 5. Okraj varovného pásu na straně bližší ke koleji nesmí být v menší vzdálenosti než 2,500 m od osy koleje.

Na centrálním přechodu se v jeho ose zřizuje odsazený signální pás šířky 0,800 m. Mezi začátkem signálního pásu a varovným pásem musí být mezera v hodnotě 0,500 m (ve stísněných podmínkách alespoň 0,300 m), varovný pás nesmí být přerušen. Varovné a signální pásy musí být barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu. Pro zřízení centrálního přechodu na poloostrovni nástupiště platí podmínky uvedené v ČSN 73 4959.

Ostatní úrovně křížení v železničních stanicích sloužící pro pohyb cestujících (úrovně přechody) nejsou samostatně přístupná zrakově postiženým. Pokud tato křížení vedou na zpevněnou plochu vně kolejiště (nebo na nenástupní část vnějšího nástupiště), musí být od ní odděleny varovným pásem šířky 0,400 m podle článku 5 a okraj varovného pásu na straně bližší ke koleji nesmí být v menší vzdálenosti než 2,500 m od osy koleje. Pokud tato křížení vedou na vnější nástupiště v místě nástupní hrany, vodící linie s funkcí varovného pásu zřízená na vnějším nástupišti podle článku 3 prochází i místem úrovně přechodu.

15. Stupnice nástupního a výstupního schodišťového stupně každého schodišťového ramene nebo vyrovnávacích schodů určených pro pohyb veřejnosti musí být výrazně kontrastně rozeznatelná od okolí. U schodů o šířce 3,000 m a více musí být tato stupnice označena pruhem žluté barvy šířky 0,100 m na délku schodu, ve vzdálenosti nejvýše 0,050 m od hrany schodu. U ostatních schodů se výše uvedené označení doporučuje. Kontrastní označení podstupnice je nepřipustné. Stupnice schodišťových stupňů schodišť, která neslouží pro veřejnost (služební schody), výše uvedené úpravy nemají.

Před prvním schodem směrem dolů všech schodišť určených pro pohyb veřejnosti musí být na nástupišti proveden zdrsňený pás po celé šířce schodu. Tento pás musí mít šířku nejméně 0,400 m, vzdálenost bližšího okraje hmatného pásu od hrany první stupnice musí být 0,200 m. Zdrsňený pás není barevně kontrastní oproti povrchu nástupiště, povrch pásu nesmí být shodný s povrchem varovného pásu nebo vodící linie s funkcí varovného pásu. Povrch zdrsňeného pásu je tvořen upraveným povrchem dlažby provedeným vymýváním nebo otryskáním.

16. Použití jednotlivých typů konzolových desek a dlaždic s reliéfním povrchem:

- Pro průběžnou vodící linii s funkcí varovného pásu
 - Konzolová deska KTD-230
 - Konzolová deska KTD-145 Z
 - Betonová dlaždice VLsVP
 - Velkoplošná nástupištní dlaždice VLsVP
 - Keramická deska s podélnými drážkami pro nástupiště mostového typu
- Pro řešení přerušení vodící linie s funkcí varovného pásu podél překážky
 - Konzolová deska KTD-145 Z bez vodící linie
- Pro řešení varovného pásu vedeného kolmo směrem k vodící linii s funkcí varovného pásu
 - Konzolová deska KTD-230 koncová levá nebo KTD-230 koncová pravá
 - Keramická deska s výstupky tvaru kulových úsečí pro nástupiště mostového typu + keramická dlažba hladká v místě přerušení vodící linie s funkcí varovného pásu
- Pro řešení varovného pásu (mimo výše uvedené použití)
 - Dlažba s výstupky tvaru kulových úsečí (šířka pásu 0,400 m)
- Pro řešení signálního pásu vedeného kolmo směrem k vodící linii s funkcí varovného pásu
 - Konzolová deska KTD-230 signální
 - Konzolová deska KTD-145 ZP + dlažba s výstupky tvaru kulových úsečí
 - Velkoplošná nástupištní dlaždice VLsVP s přerušením + dlažba s výstupky tvaru kulových úsečí
 - Keramická deska s výstupky tvaru kulových úsečí pro nástupiště mostového typu + keramická dlažba hladká v místě přerušení vodící linie s funkcí varovného pásu
- Pro řešení signálního pásu (mimo výše uvedené použití)
 - Dlažba s výstupky tvaru kulových úsečí (šířka pásu 0,800 m až 1,000 m)
- Pro řešení zdrsňeného pásu před schody
 - Pravouhlá dlažba se zdrsňeným povrchem provedeným vymýváním nebo otryskáním (šířka pásu 0,400 m)
 - Monolitická betonová konstrukce se zdrsňeným povrchem
 - Keramická deska se zdrsňeným povrchem pro nástupiště mostového typu

Materiál použitý pro vytvoření vodící linie s funkcí varovného pásu, varovného pásu, signálního pásu a hmatného pásu před schody nelze na nástupištích a veřejně přístupných plochách použít k jinému účelu. Pro zkoušení a použití hmatových prvků platí ustanovení Nařízení vlády č. 163/2002 Sb. (v platném znění) a TN 12.03.04, TN 12.03.06, TN 12.03.07 zpracované TZÚS.

17. Nedílnou součástí bezbariérového přístupu a užívání železničních nástupišť zrakově postiženými je instalace a provoz orientačního systému pro zrakově postižené a akustický výstup informačního systému

pro veřejnost. Podrobnosti jsou uvedené v SM 118 SŽDC Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Principy a požadavky na řešení přístupů na nástupiště jsou uvedeny ve vzorovém listu Ž 8.6. Řešení přístupů na nástupiště přes centrální přechod je uvedeno v technické specifikaci SŽDC TS1/2018-Z.

18. Všechny pochozí plochy pro veřejnost na nástupištech a přístupových komunikacích včetně barev na nich použitých musí splňovat požadavky na protiskluznost uvedené ve vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Příklady řešení nástupišť

19. Na obrázcích 1 až 40 jsou příklady řešení pro nástupiště při rychlosti v přilehlé koleji do 160 km/h včetně, na obrázcích 41 až 43 příklady řešení pro nástupiště při rychlosti v přilehlé koleji nad 160 km/h do 200 km/h.

20. Příklad ukončení veřejné části vnějšího nástupiště typu SUDOP šikmou plochou bez zábradlí je na obrázku 1.

21. Příklad ukončení veřejné části vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek šikmou plochou bez zábradlí je na obrázku 2.

22. Příklad ukončení veřejné části vnějšího nástupiště typu SUDOP zídou se zábradlím a služebními schody je na obrázku 3.

23. Příklad ukončení veřejné části vnějšího nástupiště typu L bez konzolových desek zídou se zábradlím a služebními schody je na obrázku 4.

24. Příklad ukončení veřejné části ostrovního nástupiště typu SUDOP z konzolových desek KS – 230 šikmou plochou je na obrázku 5.

25. Příklad ukončení veřejné části ostrovního nástupiště typu SUDOP z konzolových desek KS – 145 Z šikmou plochou je na obrázku 6.

26. Příklad ukončení veřejné části ostrovního nástupiště typu L bez konzolových desek šikmou plochou je na obrázku 7.

27. Příklad ukončení veřejné části ostrovního nástupiště typu L bez konzolových desek zídou se zábradlím a služebními schody je na obrázku 8.

28. Příklad ukončení ostrovního nástupiště typu L bez konzolových desek zídou se zábradlím je na obrázku 9.

29. Příklad ukončení jazykového nástupiště typu L bez konzolových desek u pohyblivého zarážedla na konci kusé koleje je na obrázku 10.

30. Příklad ukončení jazykového nástupiště typu L bez konzolových desek u pohyblivého zarážedla na konci kusé koleje při umístění cestového návěstidla je na obrázku 11.

31. Příklad ukončení ostrovního nástupiště typu L bez konzolových desek u pohyblivého zarážedla na konci kusé koleje je na obrázku 12.

32. Příklad řešení vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu u schodiště na ostrovním nástupišti typu SUDOP je na obrázku 13.

33. Příklad řešení vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu u schodiště na ostrovním nástupišti typu L bez konzolových desek je na obrázku 14.

34. Příklad řešení vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu u eskalátoru na ostrovním nástupišti typu SUDOP je na obrázku 15.

35. Příklad řešení vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu u schodiště a eskalátoru pro jízdu nahoru na ostrovním nástupišti typu L bez konzolových desek je na obrázku 16.

36. Příklad řešení vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu u výtahu na ostrovním nástupišti typu SUDOP je na obrázku 17.

37. Příklad řešení vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu u výtahu na ostrovním nástupišti typu L bez konzolových desek je na obrázku 18.

38. Příklad řešení signálního pásu u čekárenského přístřešku s čelní stěnou na vnějším nástupišti je na obrázku 19.

39. Příklad řešení signálního pásu u čekárenského přístřešku bez čelní stěny na vnějším nástupišti je na obrázku 20.

40. Příklad řešení signálního pásu u sedaček (mobiiliáře) na zastřešeném ostrovním nástupišti je na obrázku 21.

41. Příklad řešení signálního pásu u přístupové komunikace na vnějším nástupišti je na obrázku 22.

42. Příklad řešení přístupu na vnější nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy v jiné výškové úrovni – schodiště kolmo ke koleji je na obrázku 23.

43. Příklad řešení přístupu na vnější nástupiště ze zpevněné plochy u výpravní budovy v jiné výškové úrovni – schodiště rovnoběžně s kolejí je na obrázku 24.

44. Příklad ukončení nástupiště a řešení varovného pásu na přístupovém chodníku vedeném k pozemní komunikaci bez chodníku je na obrázku 25.

45. Příklad ukončení nástupiště a řešení varovného pásu na přístupovém chodníku vedeném k pozemní komunikaci s chodníkem je na obrázku 26.

46. Příklad ukončení nástupiště typu SUDOP a řešení varovného pásu na přístupovém chodníku vedeném k pozemní komunikaci bez chodníků (bez zábradlí) je na obrázku 27.

47. Příklad ukončení nástupiště typu L bez konzolových desek a řešení varovného pásu na přístupovém chodníku vedeném k pozemní komunikaci bez chodníků (bez zábradlí) je na obrázku 28.

48. Příklad řešení varovného pásu u centrálního přechodu navazujícího na vnější nástupiště je na obrázku 29.

49. Příklad řešení varovného pásu u centrálního přechodu navazujícího na poloostrovní nástupiště je na obrázku 30.

50. Příklad řešení varovného pásu u zabezpečeného centrálního přechodu navazujícího na poloostrovní nástupiště je na obrázku 31.

51. Příklad řešení varovného pásu u úrovnového přechodu navazujícího na úrovnové vnější nástupiště v přímé je na obrázku 32.

52. Příklad kladu betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na ostrovním nástupišti typu L bez konzolových desek je na obrázku 33.

53. Příklad kladu betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na vnějším nástupišti typu L bez konzolových desek je na obrázku 34.

54. Příklad kladu betonových dlažebních desek a betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na ostrovním nástupišti typu L bez konzolových desek je na obrázku 35.

55. Příklad kladu betonových dlažebních desek a betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na vnějším nástupišti typu L bez konzolových desek je na obrázku 36.

56. Příklad kladu betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na ostrovním nástupišti typu SUDOP je na obrázku 37.

57. Příklad kladu betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na vnějším nástupišti typu SUDOP je na obrázku 38.

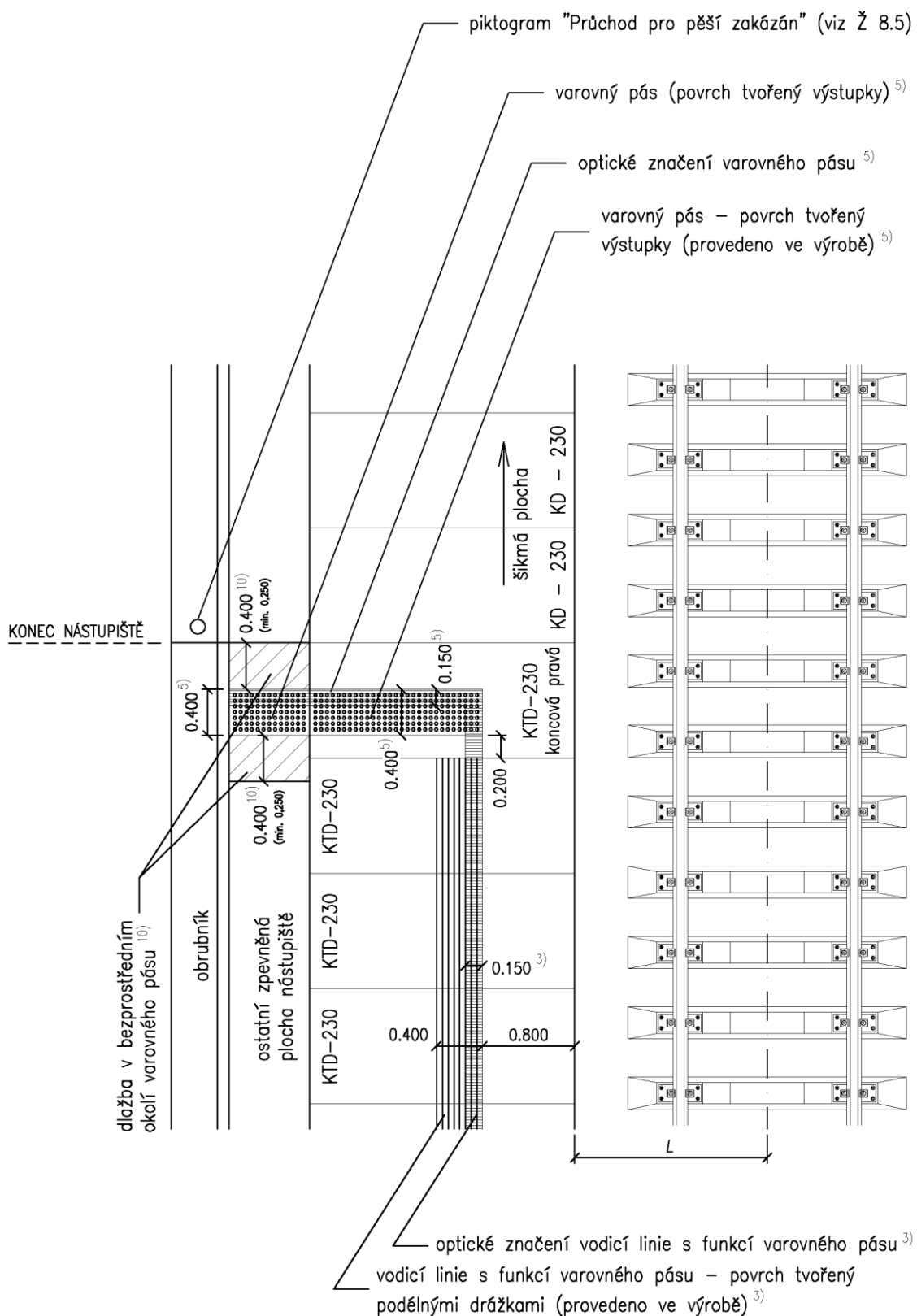
58. Schéma řešení nástupiště integrované dopravy při vzdálenosti nástupních hran 7 metrů a menší je na obrázku 39.

59. Schéma řešení nástupiště integrované dopravy při vzdálenosti nástupních hran větší než 7 metrů je na obrázku 40.

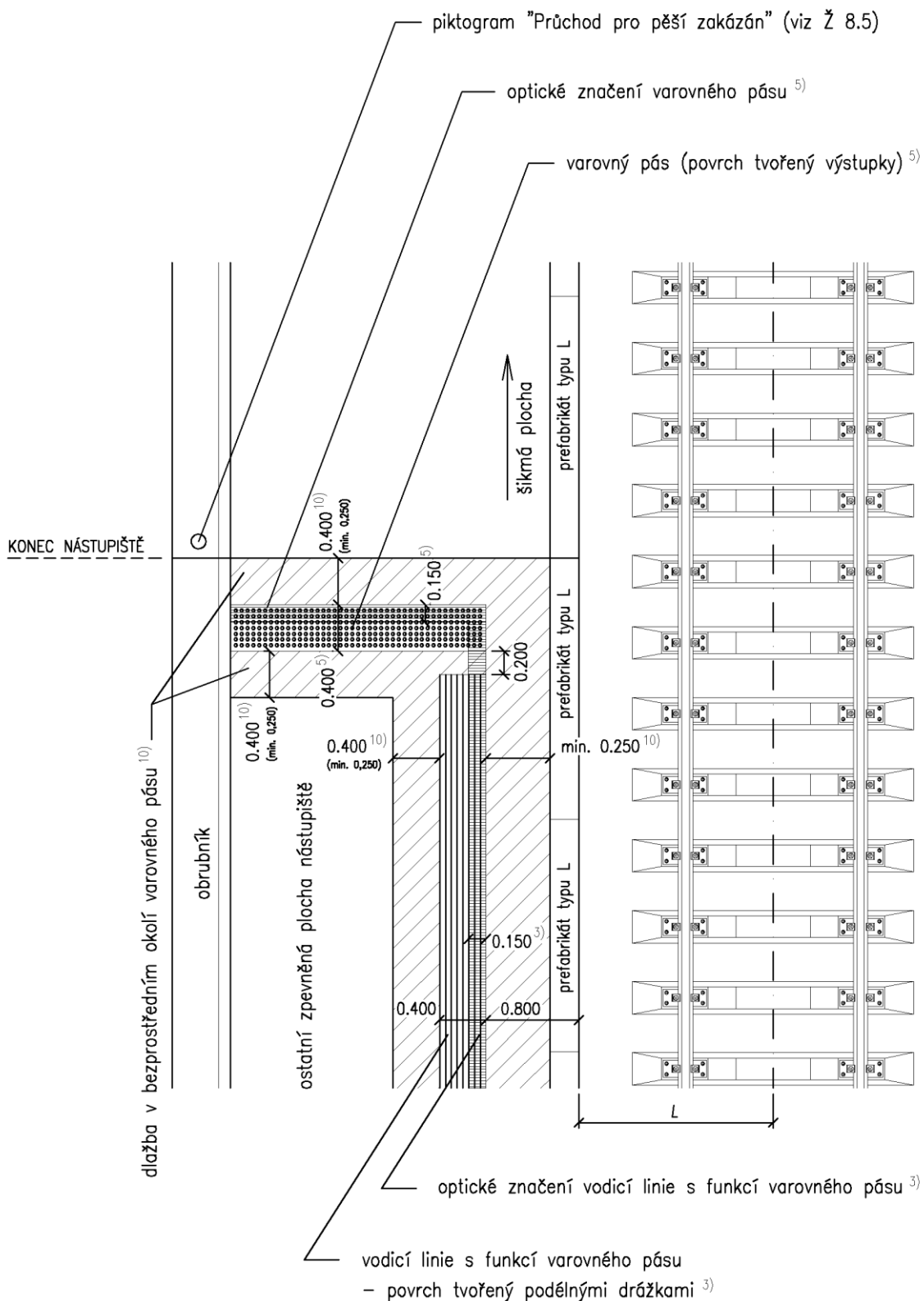
60. Příklad ukončení vnějšího nástupiště mostového typu zábradlím pro rychlost nad 160 km/h do 200 km/h je na obrázku 41.

61. Příklad ukončení ostrovního nástupiště mostového typu zábradlím pro rychlost nad 160 km/h do 200 km/h je na obrázku 42.

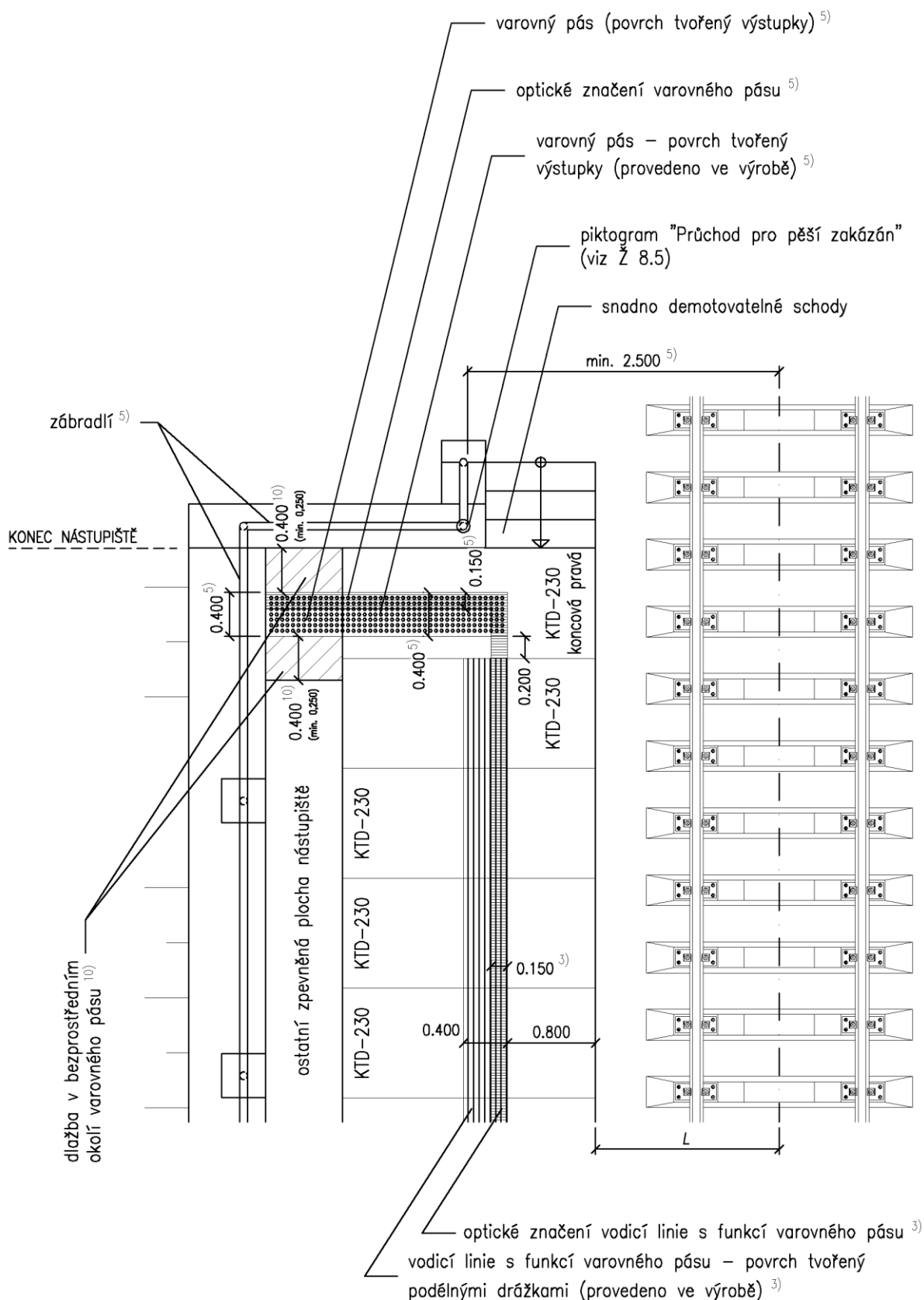
63. Příklad řešení vodící linie s funkcí varovného pásu a signálního pásu u schodiště na ostrovním nástupišti mostového typu pro rychlost nad 160 km/h do 200 km/h je na obrázku 43.



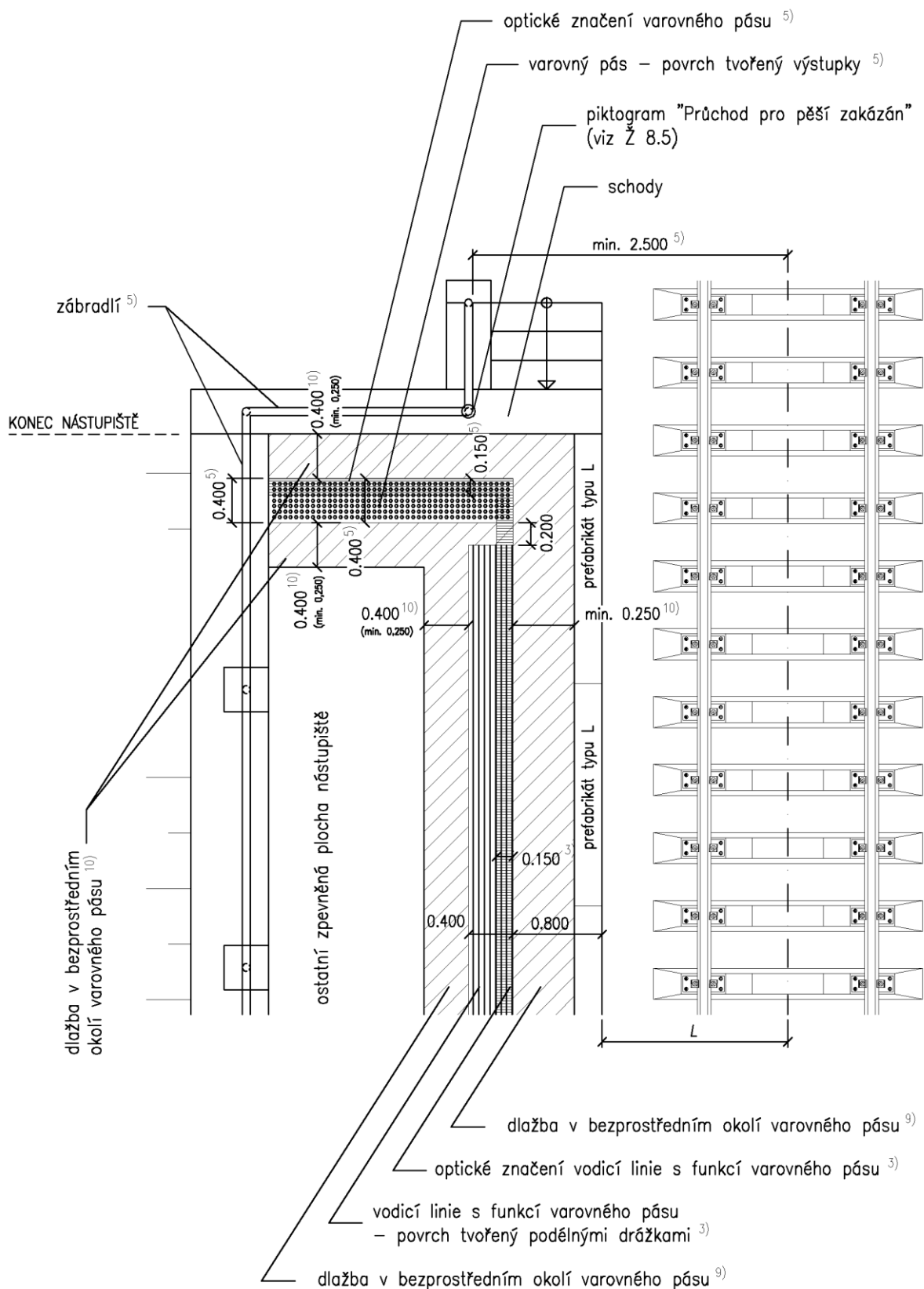
Obrázek 1 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ
 TYPU SUDOP ŠIKMOU PLOCHOU BEZ ZÁBRADLÍ



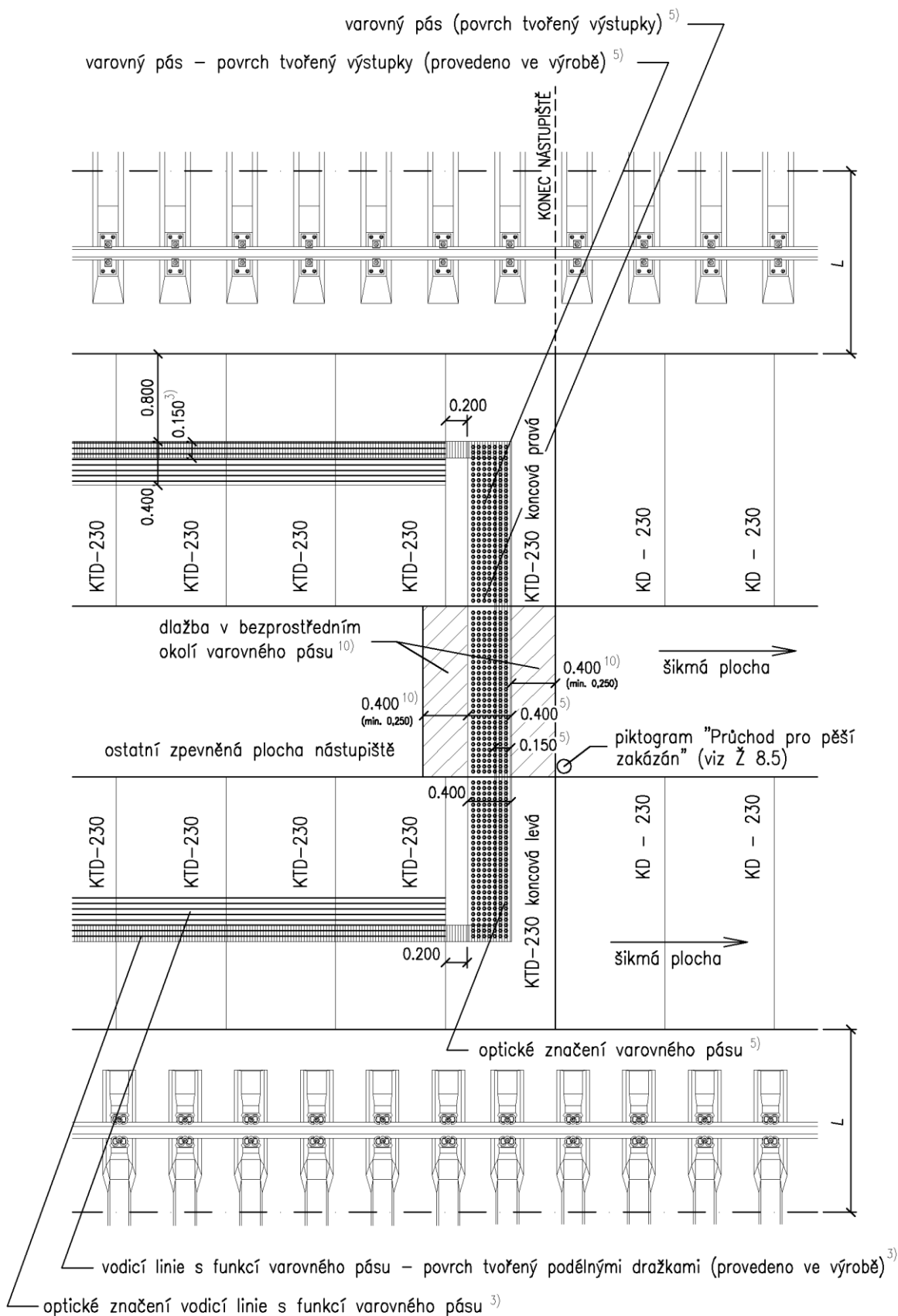
Obrázek 2 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK ŠIKMOU PLOCHOU BEZ ZÁBRADLÍ



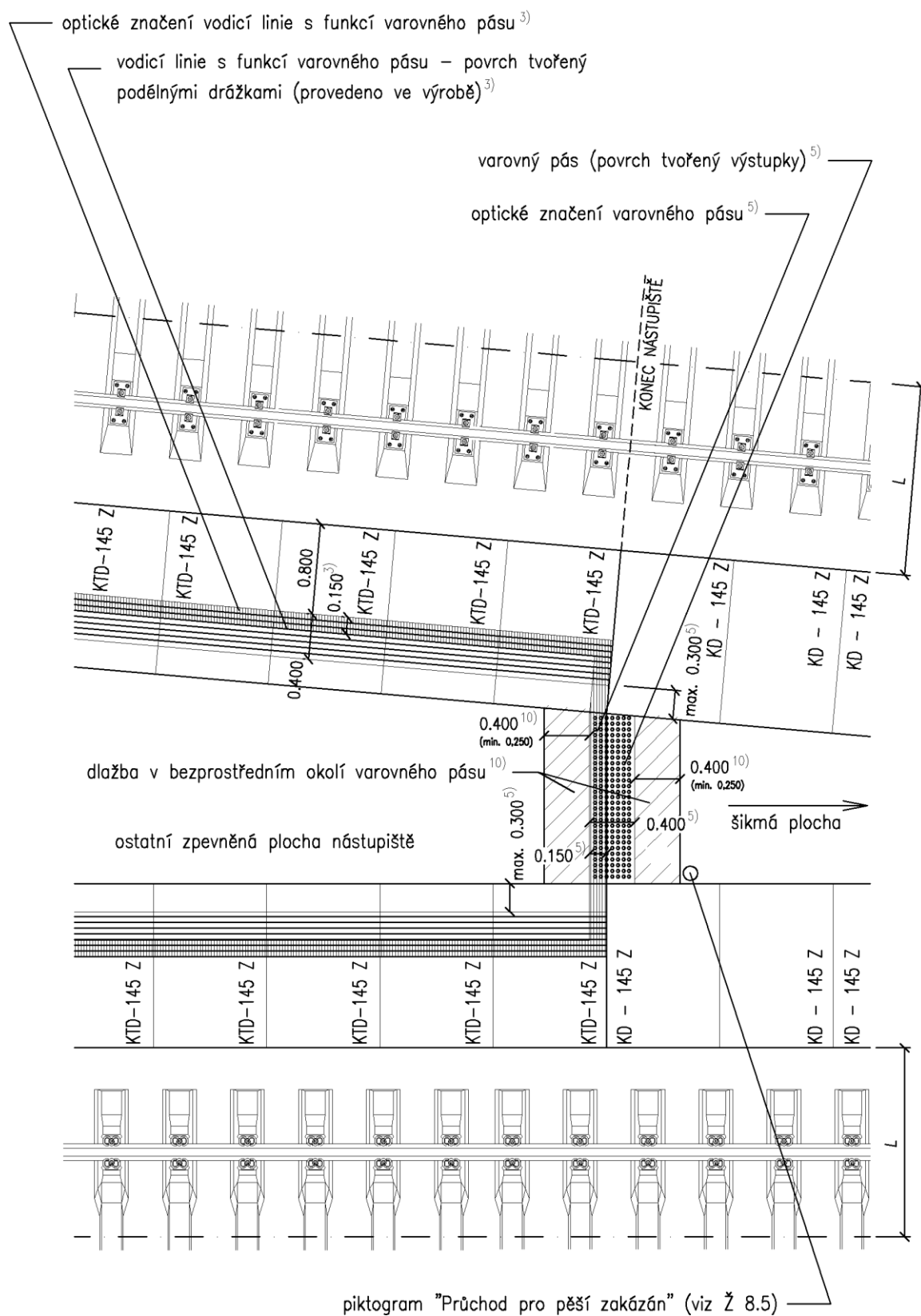
Obrázek 3 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP ZÍDKOU SE ZÁBRADLÍM A SLUŽEBNÍMI SCHODY



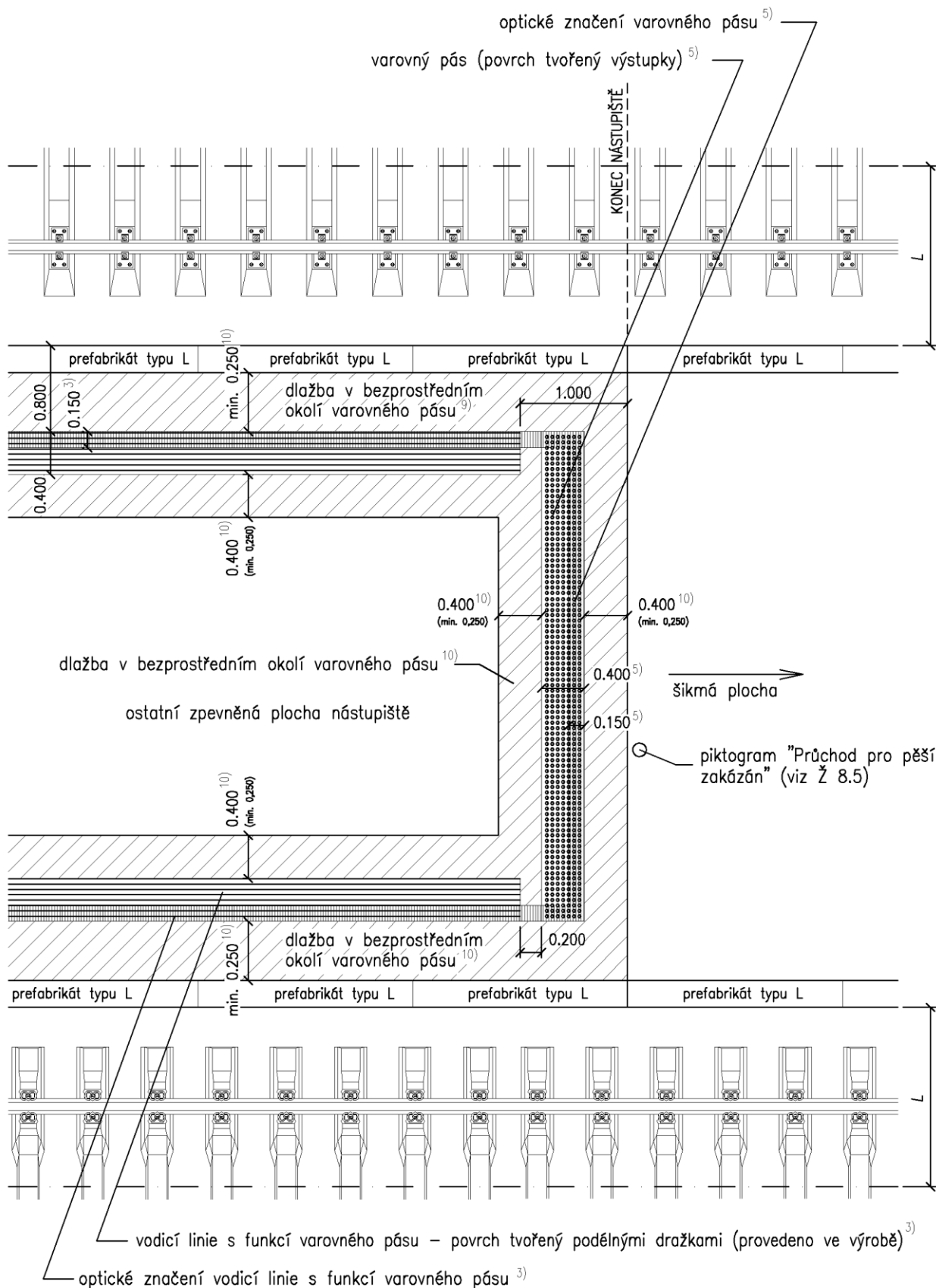
Obrázek 4 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK ZÍDKOU SE ZÁBRADLÍM A SLUŽEBNÍMI SCHODY



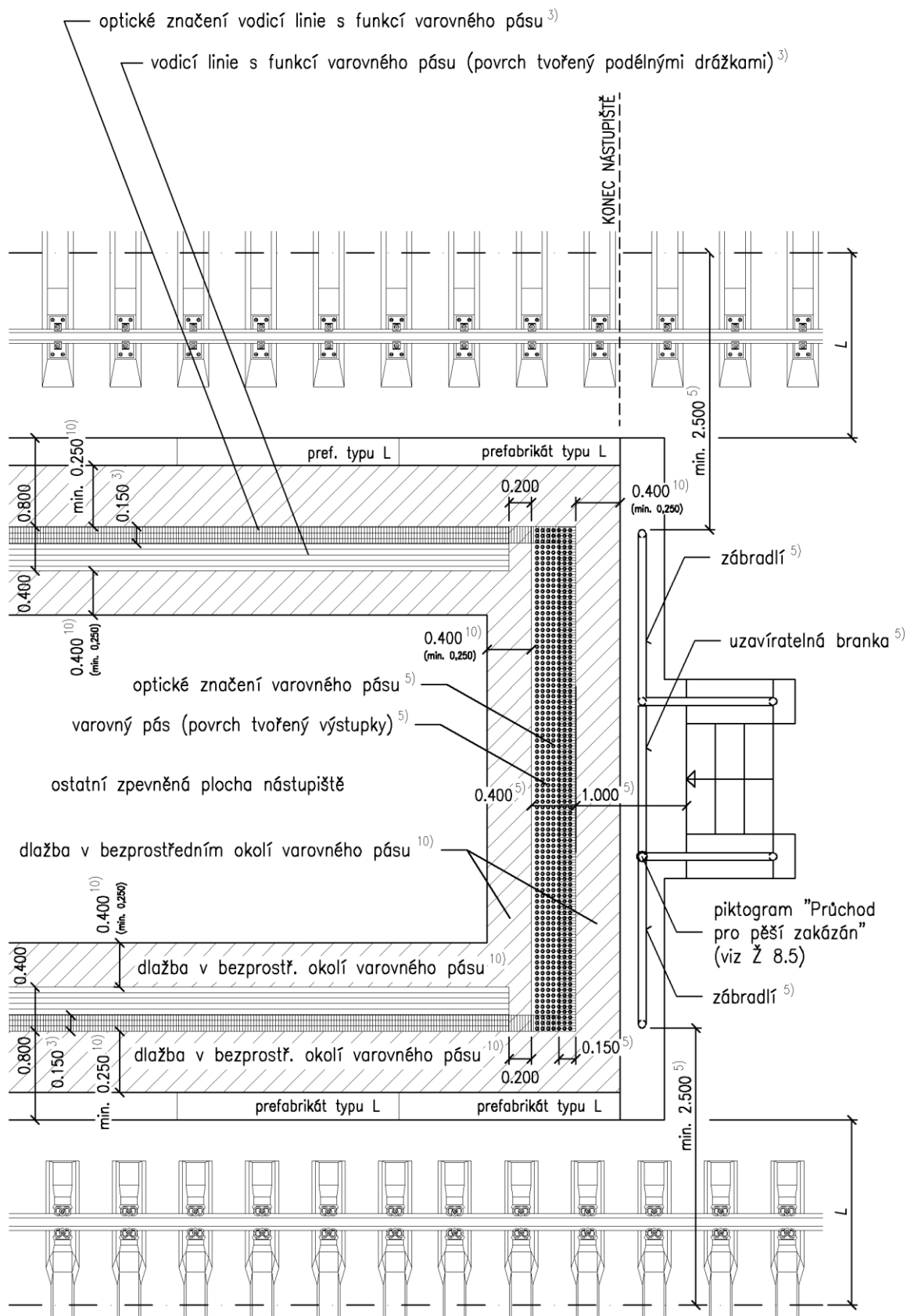
Obrázek 5 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP Z KONZOLOVÝCH DESEK K – 230 ŠIKMOU PLOCHOU



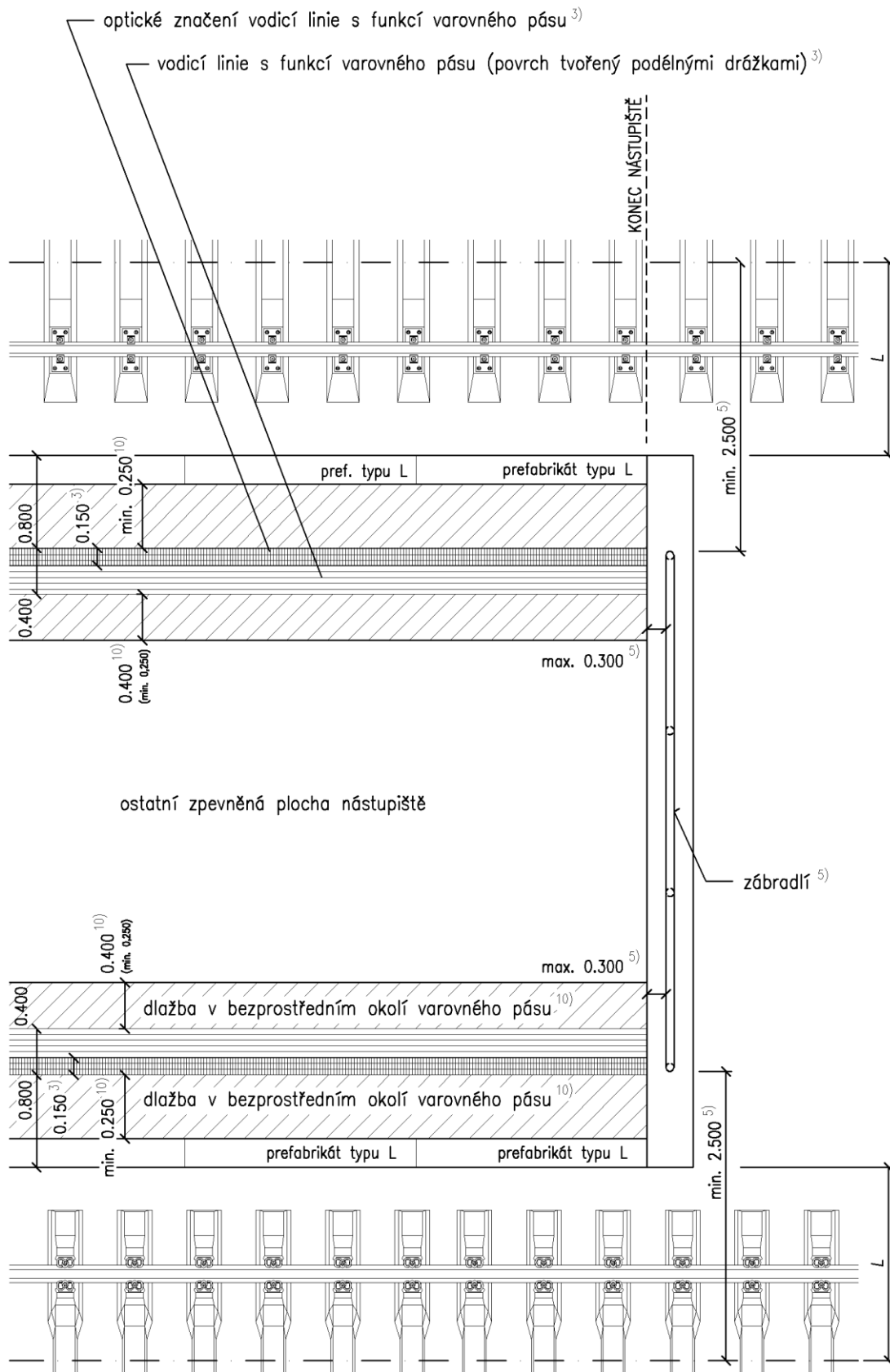
Obrázek 6 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU SUDOP Z KONZOLOVÝCH DESEK K - 145 Z ŠIKMOU PLOCHOU



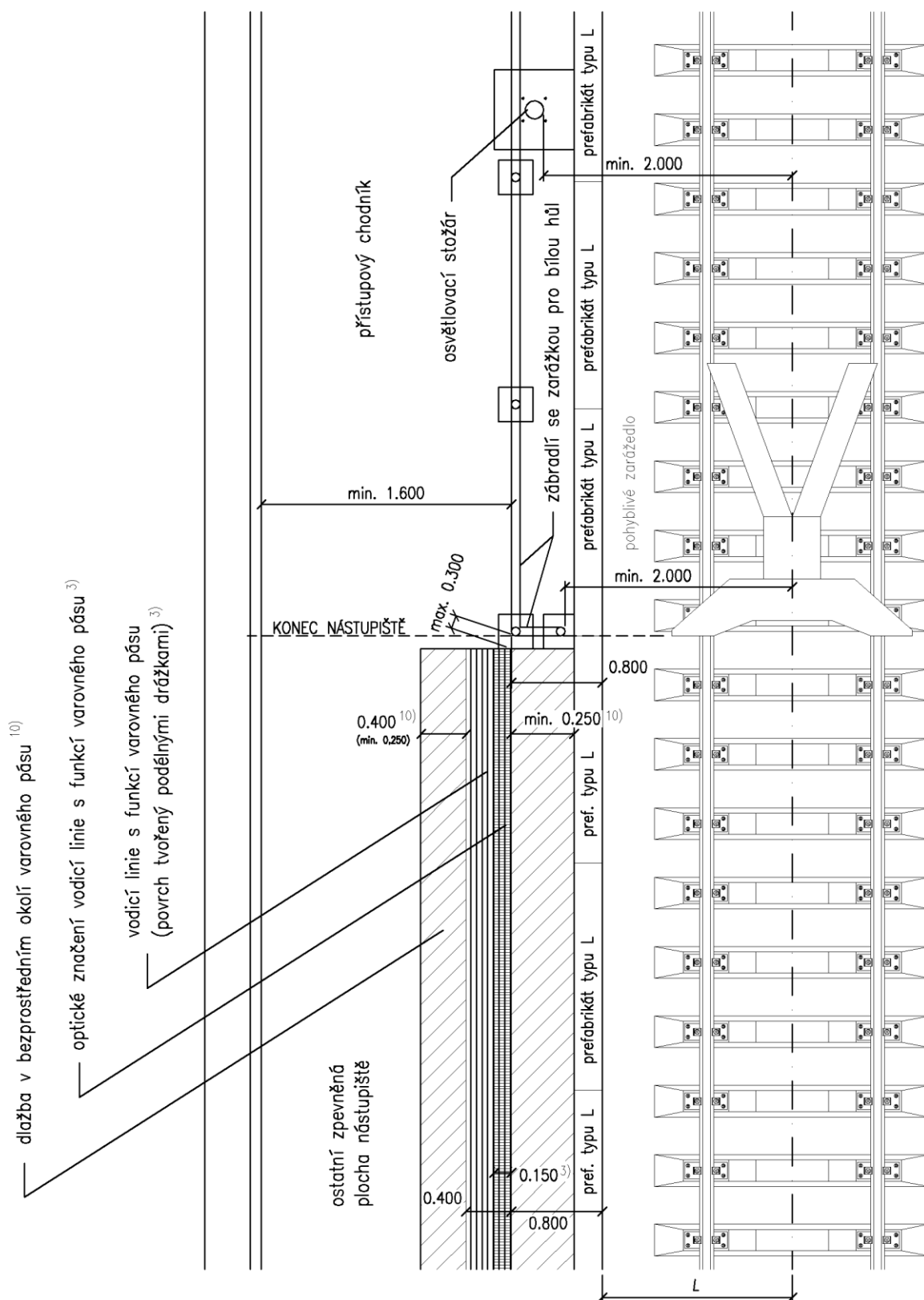
Obrázek 7 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK ŠIKMOU PLOCHOU



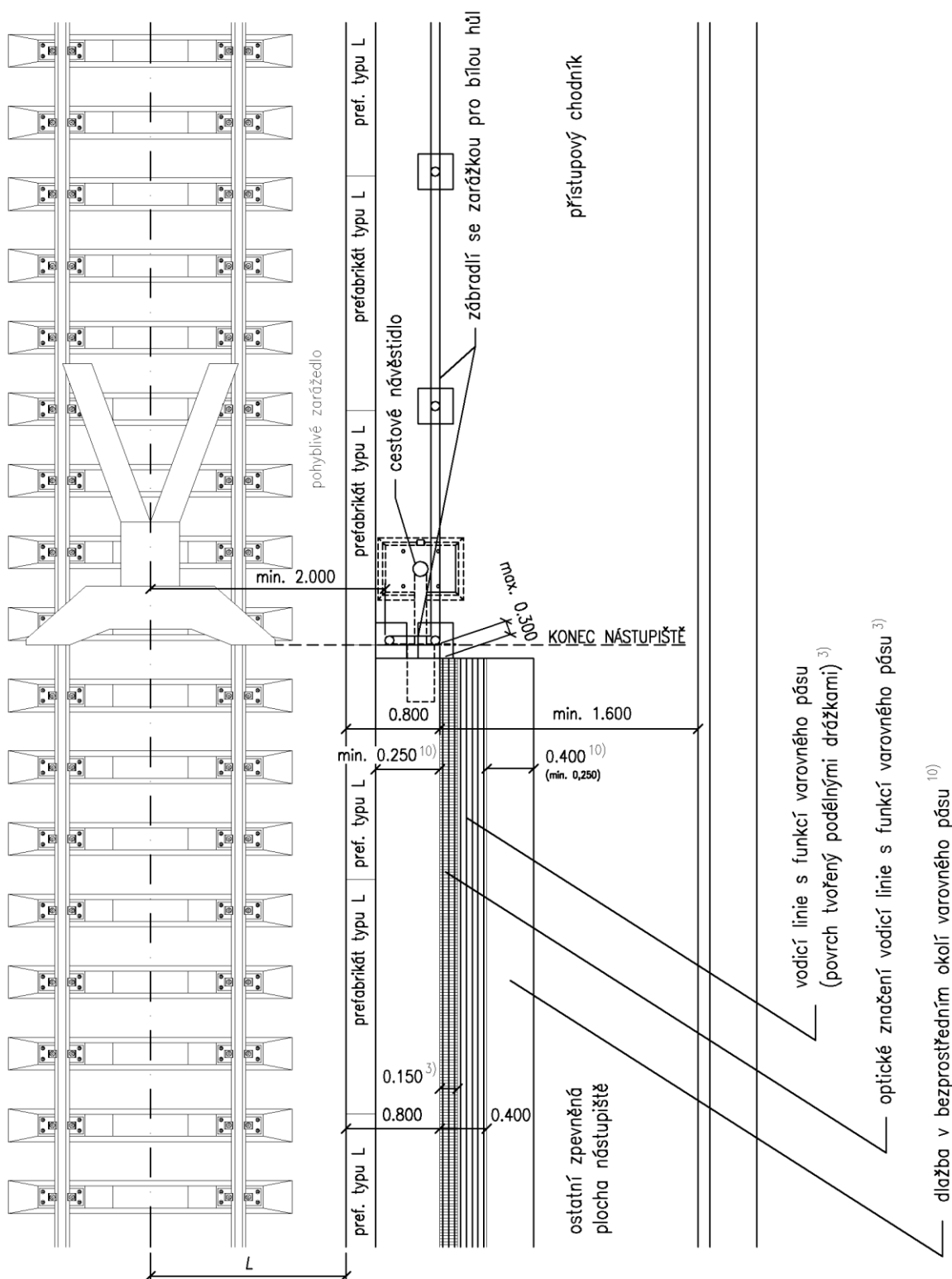
Obrázek 8 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK ZÍDKOU SE ZÁBRADLÍM A SLUŽEBNÍMI SCHODY



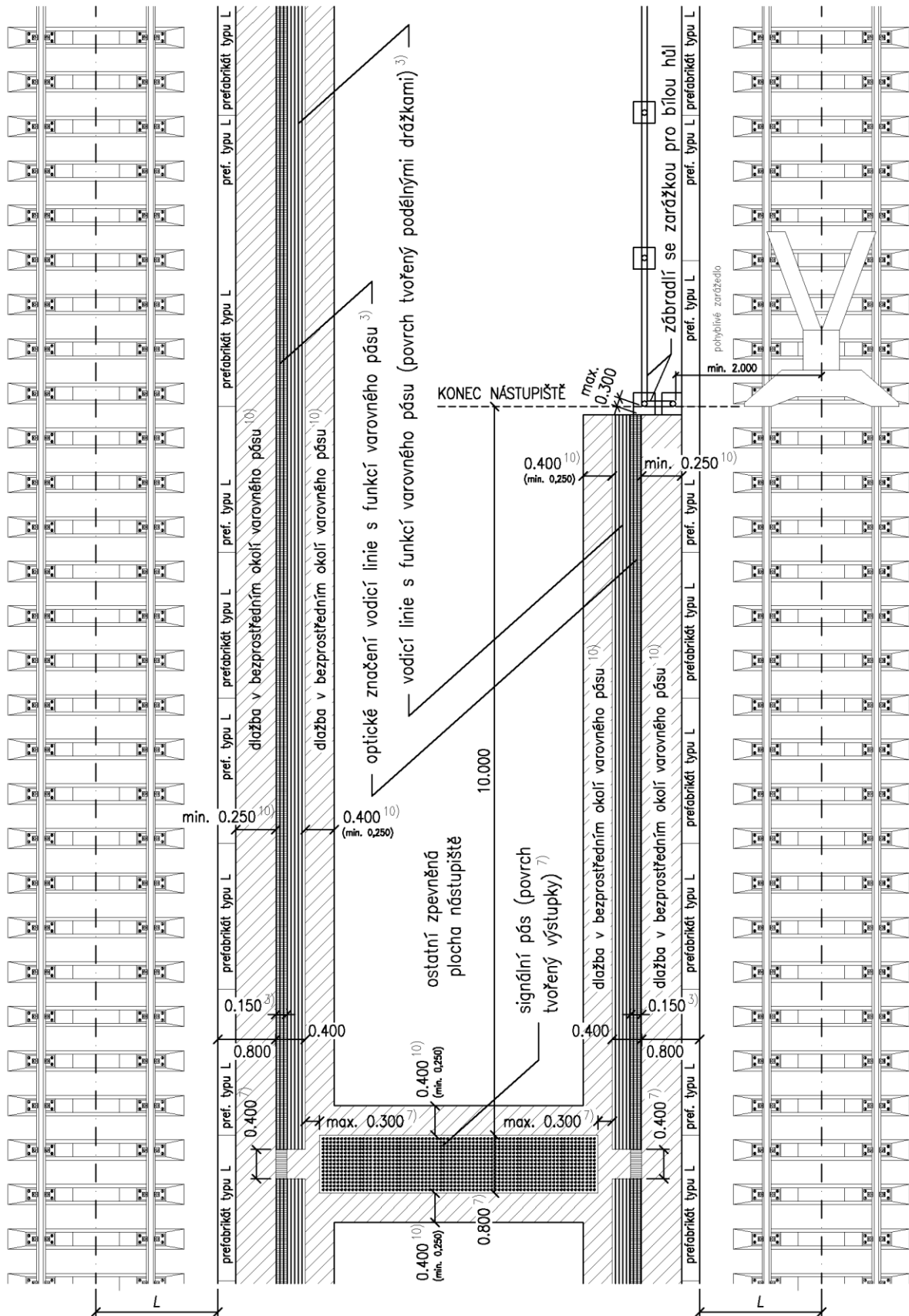
Obrázek 9 – UKONČENÍ VEŘEJNÉ ČÁSTI OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK ZÍDKOU SE ZÁBRADLÍM



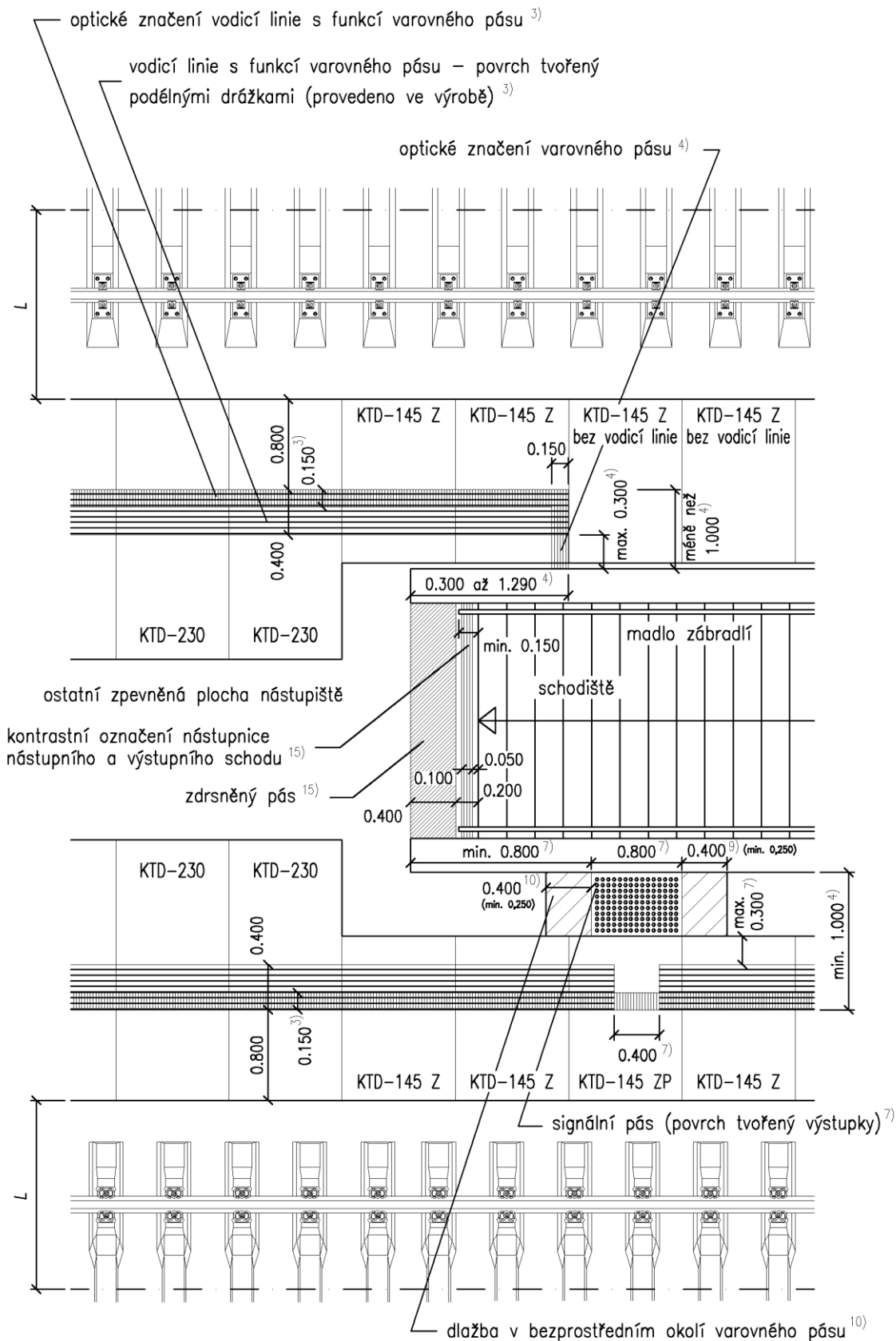
Obrázek 10 – UKONČENÍ JAZYKOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U POHYBLIVÉHO ZARÁŽEDLA
NA KONCI KUSÉ KOLEJE



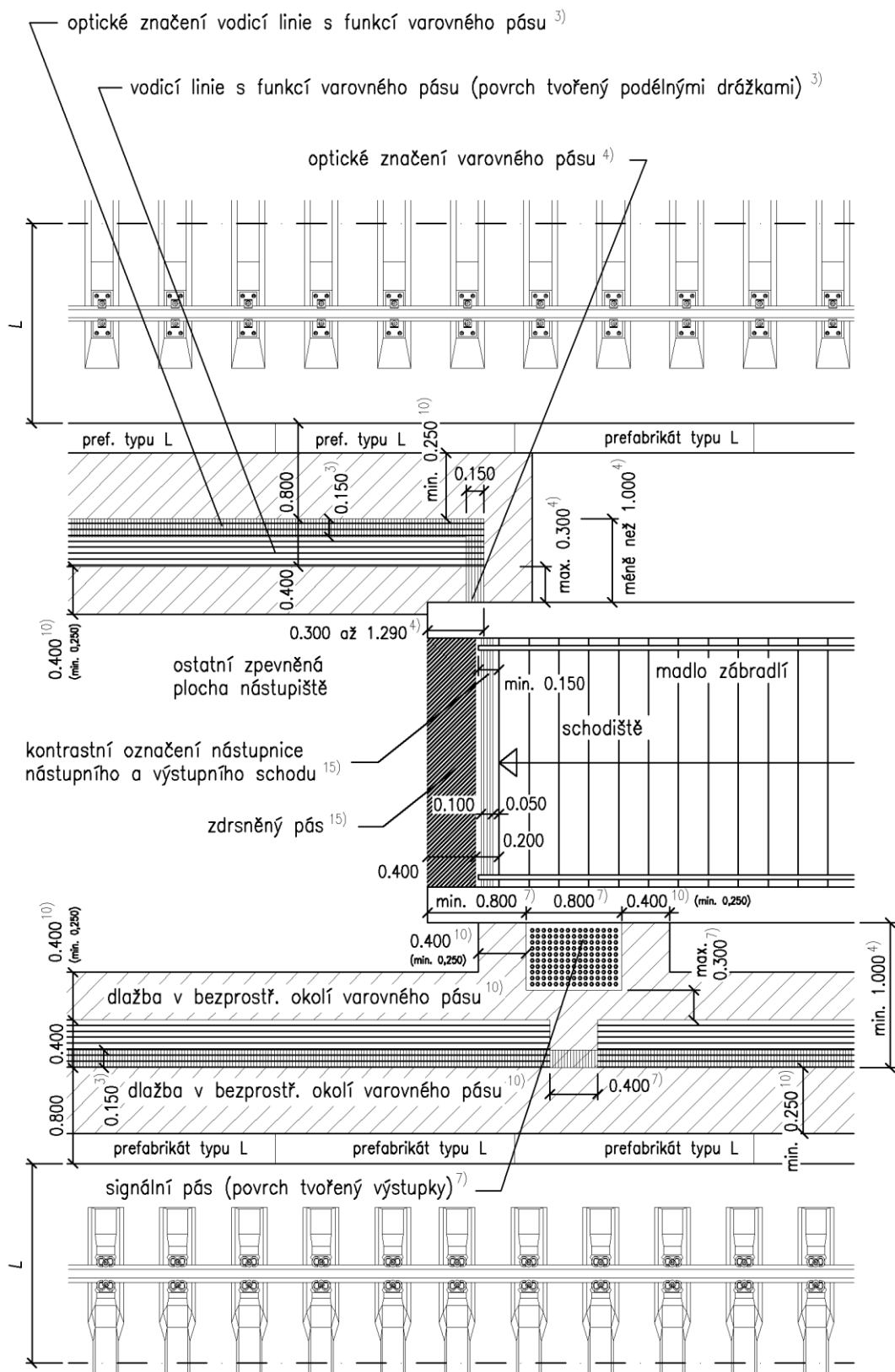
Obrázek 11 – UKONČENÍ JAZYKOVÉHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L
 BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U POHYBLIVÉHO ZARÁŽEDLA NA KONCI
 KUSÉ KOLEJE PŘI UMÍSTĚNÍ CESTOVÉHO NÁVĚSTIDLA



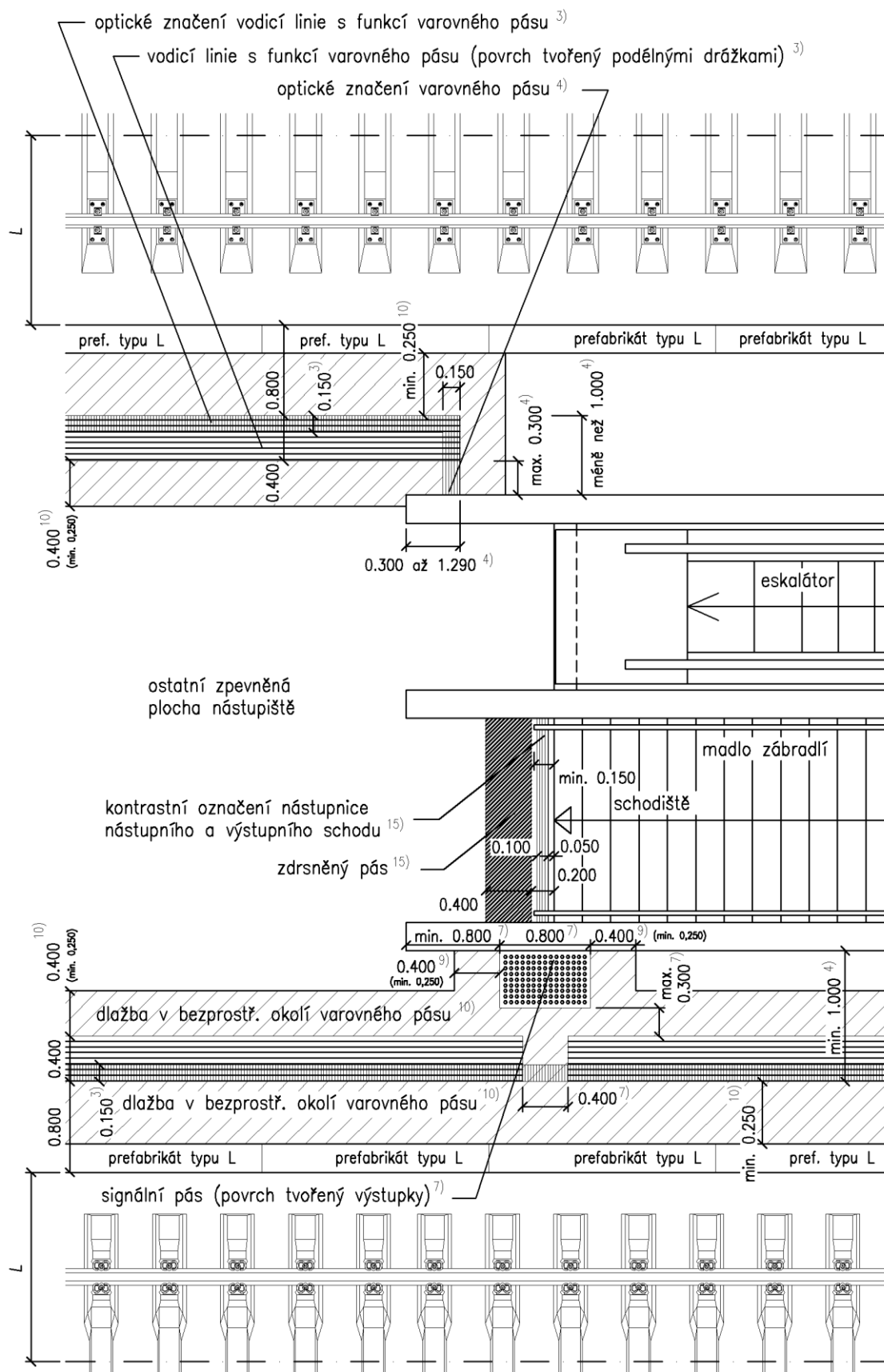
Obrázek 12 – UKONČENÍ JEDNÉ HRANY OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ
 TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK U POHYBLIVÉHO
 ZARÁŽEDLA NA KONCI KUSÉ KOLEJE



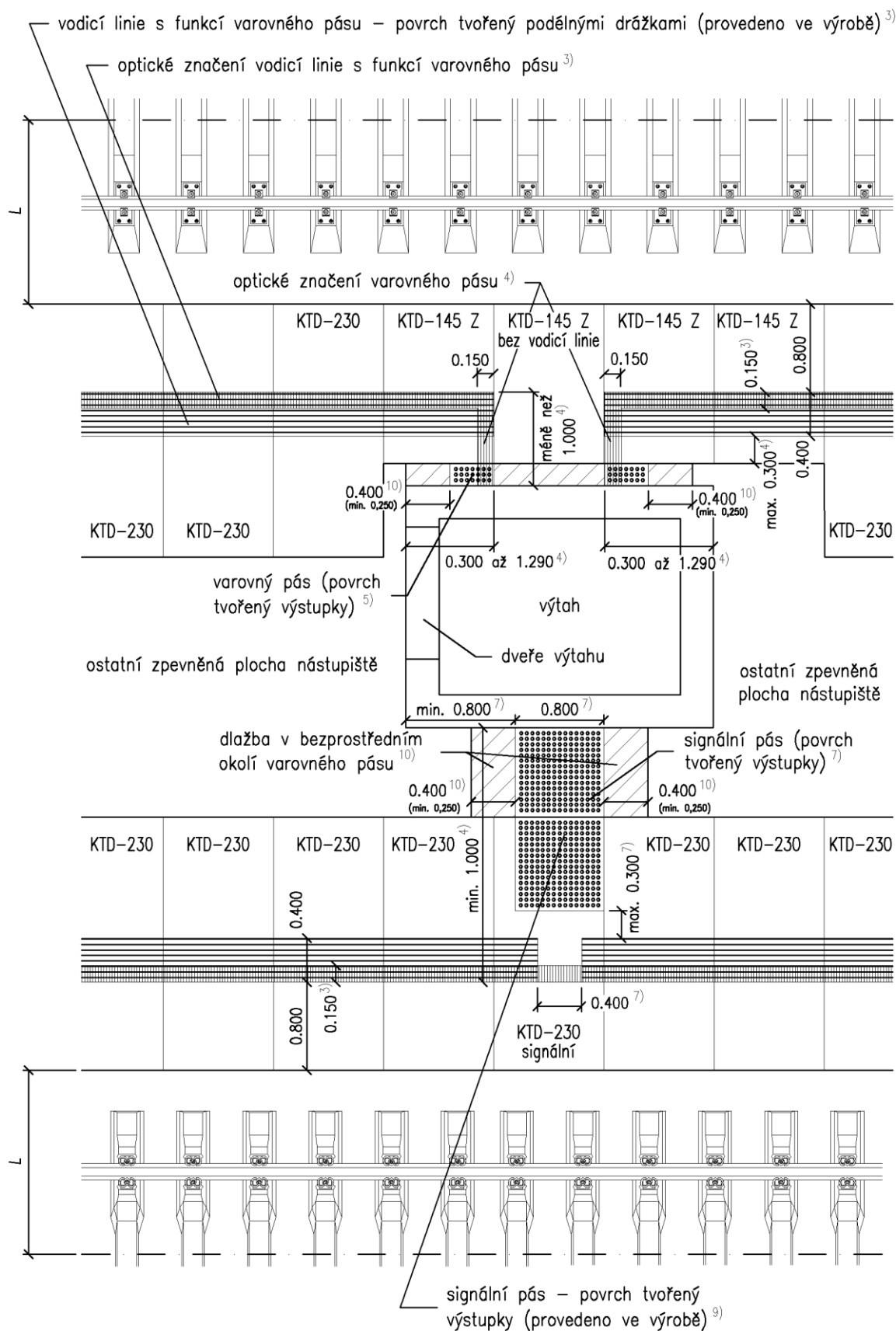
Obrázek 13 – ŘEŠENÍ VODICÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU A SIGNÁLNÍHO PÁSU U SCHODIŠTĚ NA OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTI TYPU SUDOP



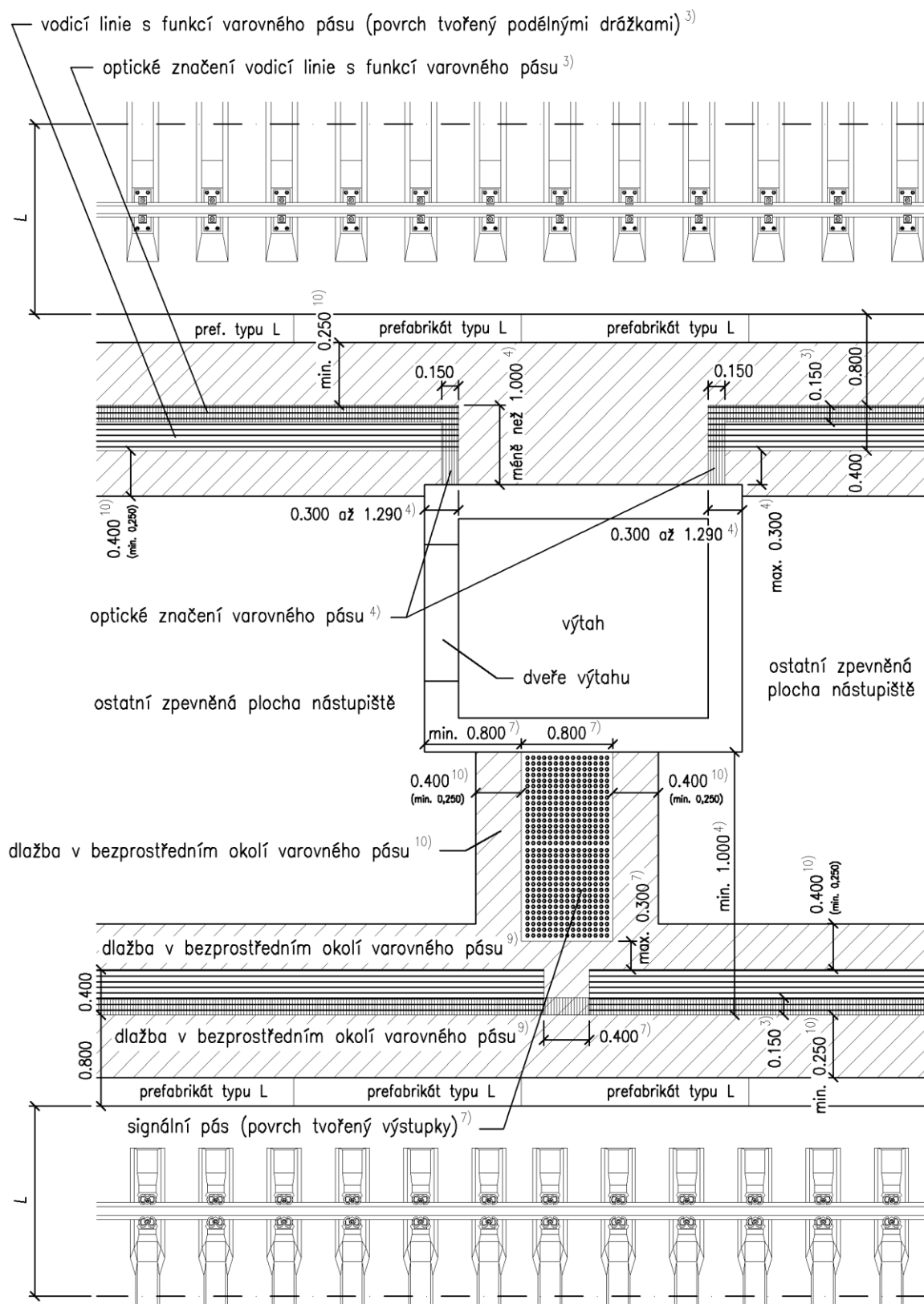
Obrázek 14 – ŘEŠENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU A SIGNÁLNÍHO PÁSU U SCHODIŠTĚ NA OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTI TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK



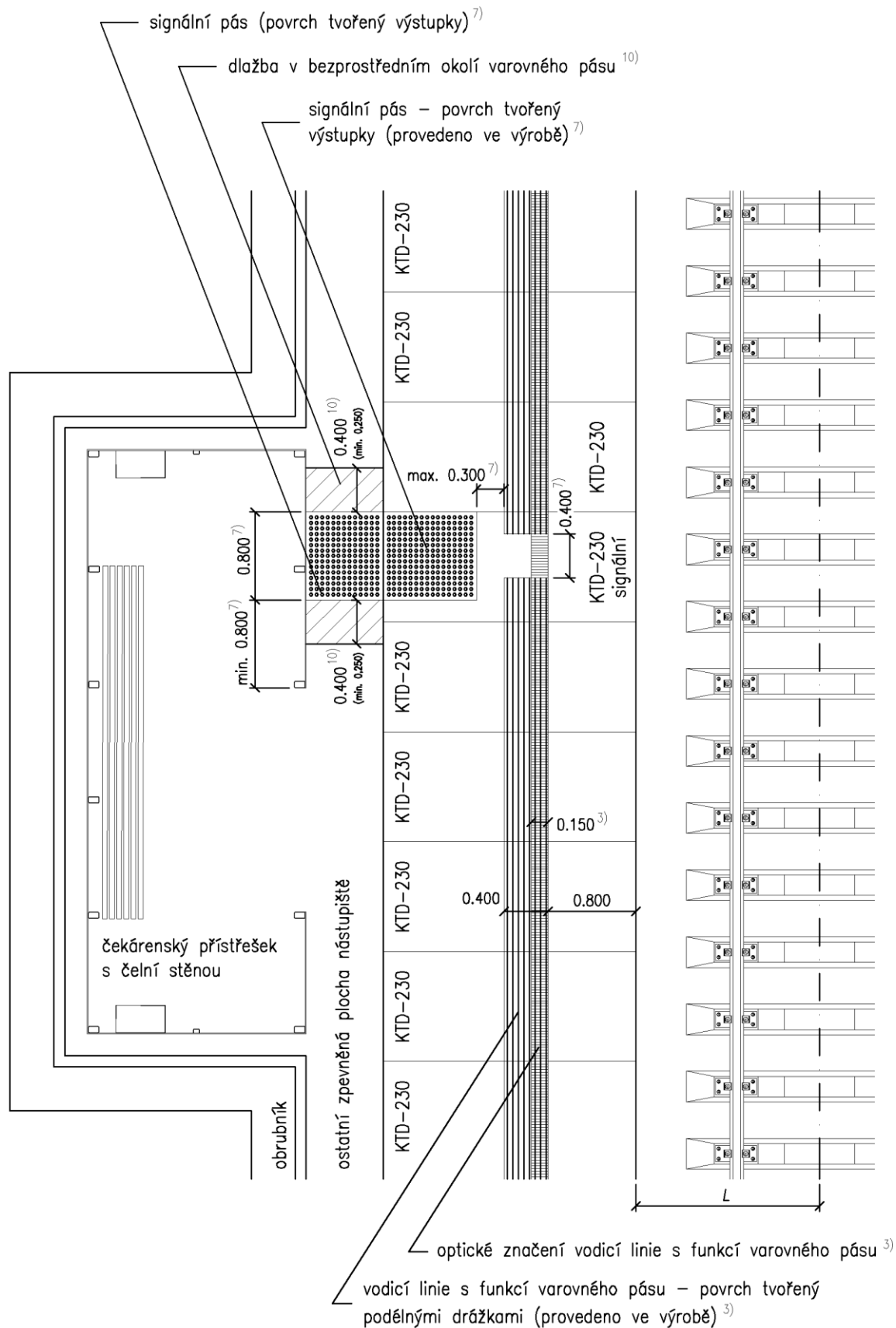
Obrázek 16 – ŘEŠENÍ VODICÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU A SIGNÁLNÍHO PÁSU U SCHODIŠTĚ A SAMOSTATNÉHO ESKALÁTORU NA OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTI TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK



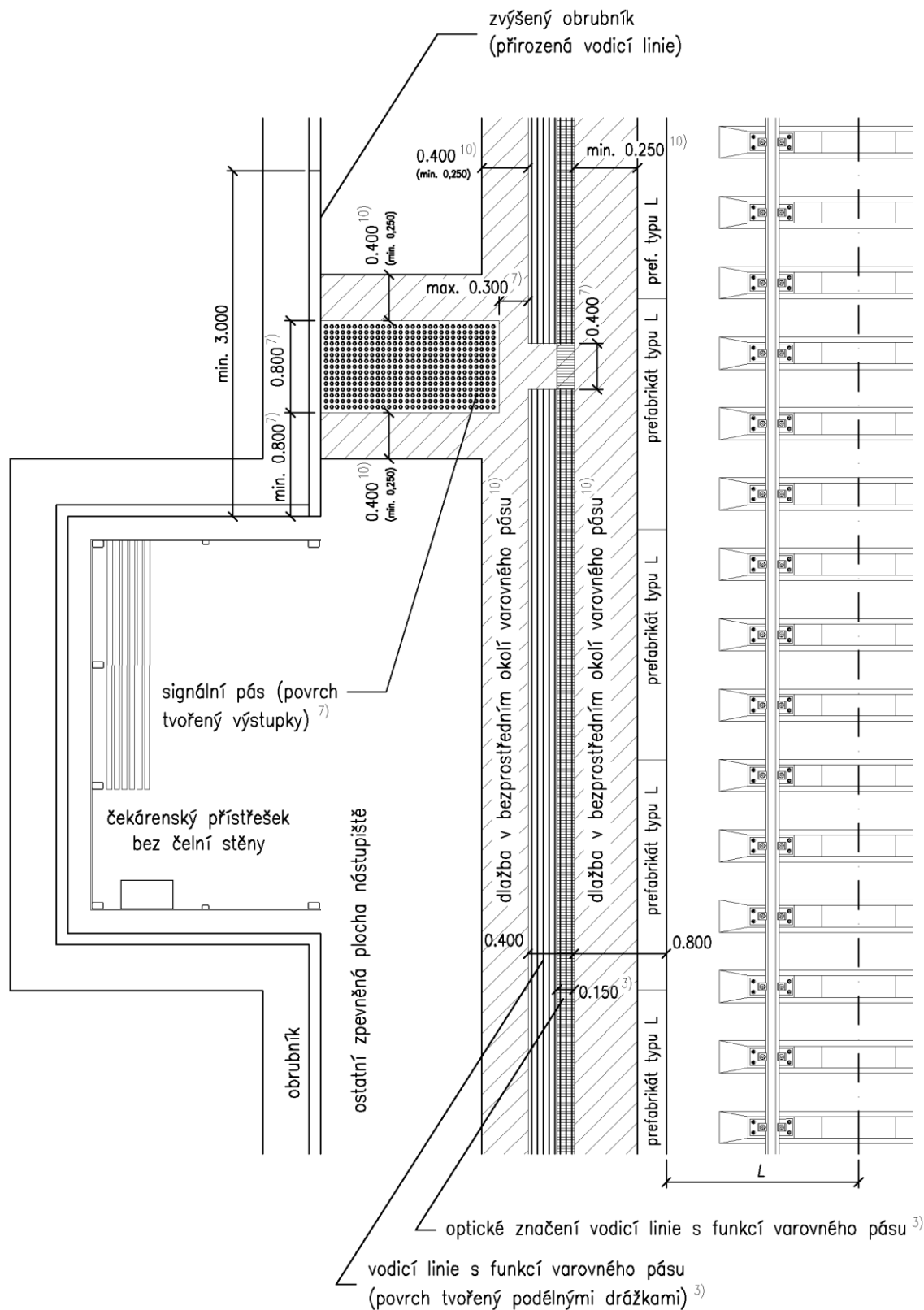
Obrázek 17 – ŘEŠENÍ VODICÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU A SIGNÁLNÍHO PÁSU U VÝTAHU NA OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTI TYPU SUDOP



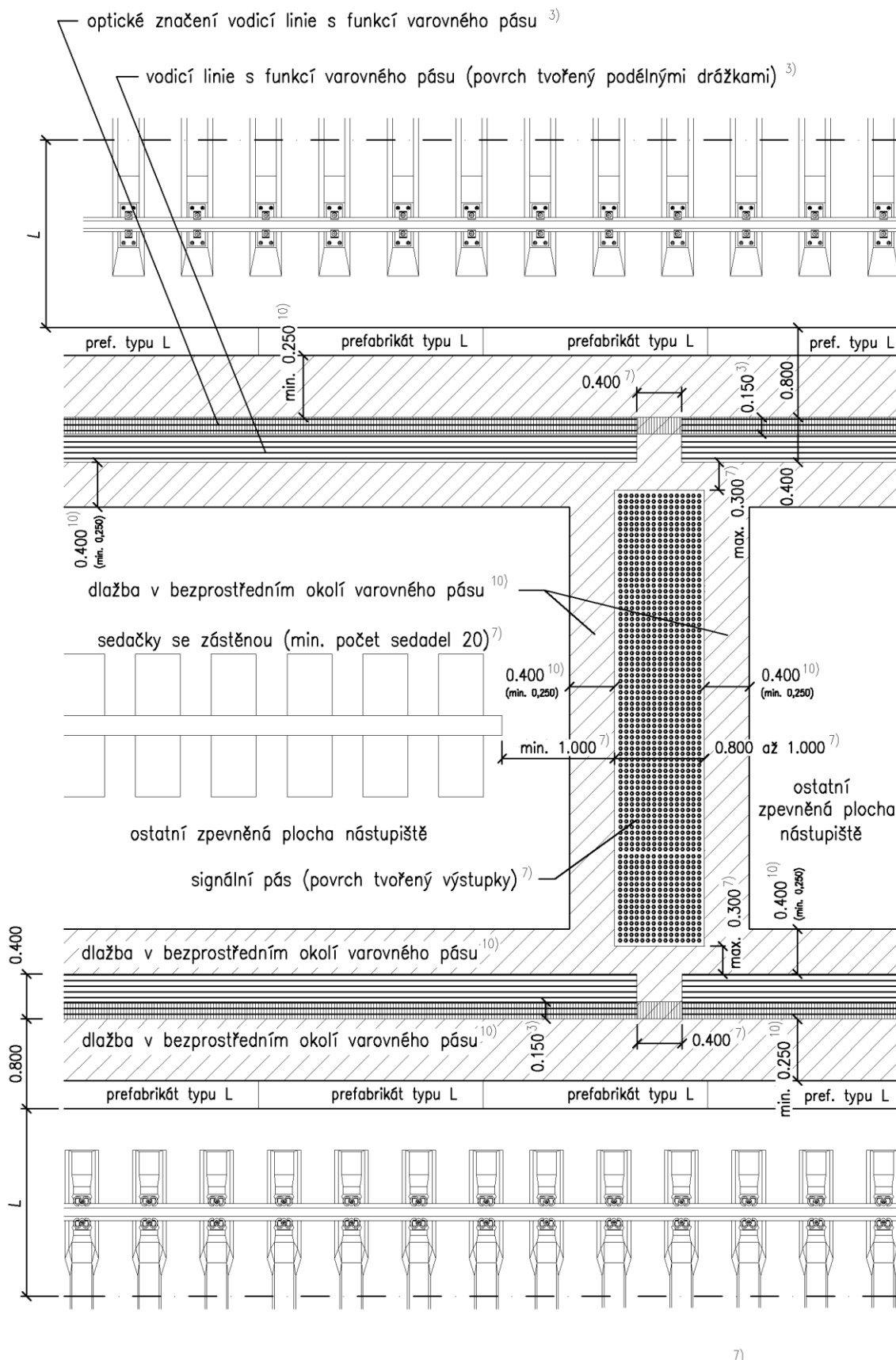
Obrázek 18 – ŘEŠENÍ VODICÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU A SIGNÁLNÍHO PÁSU U VÝTAHU NA OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTI TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK



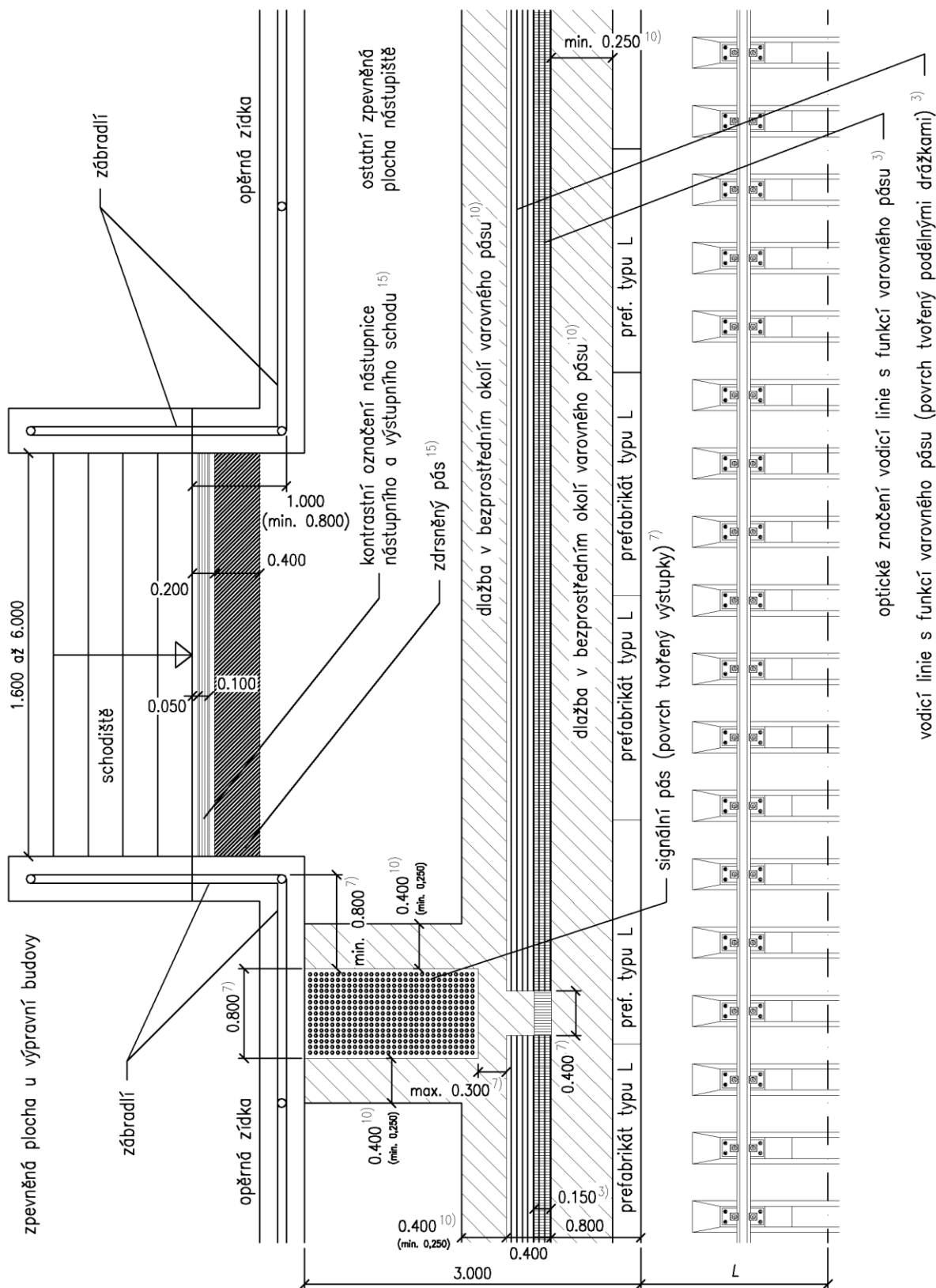
Obrázek 19 – ŘEŠENÍ SIGNÁLNÍHO PÁSU U ČEKÁRENSKÉHO PŘÍSTŘEŠKU S ČELNÍ STĚNOU NA VNĚJŠÍM NÁSTUPIŠTI



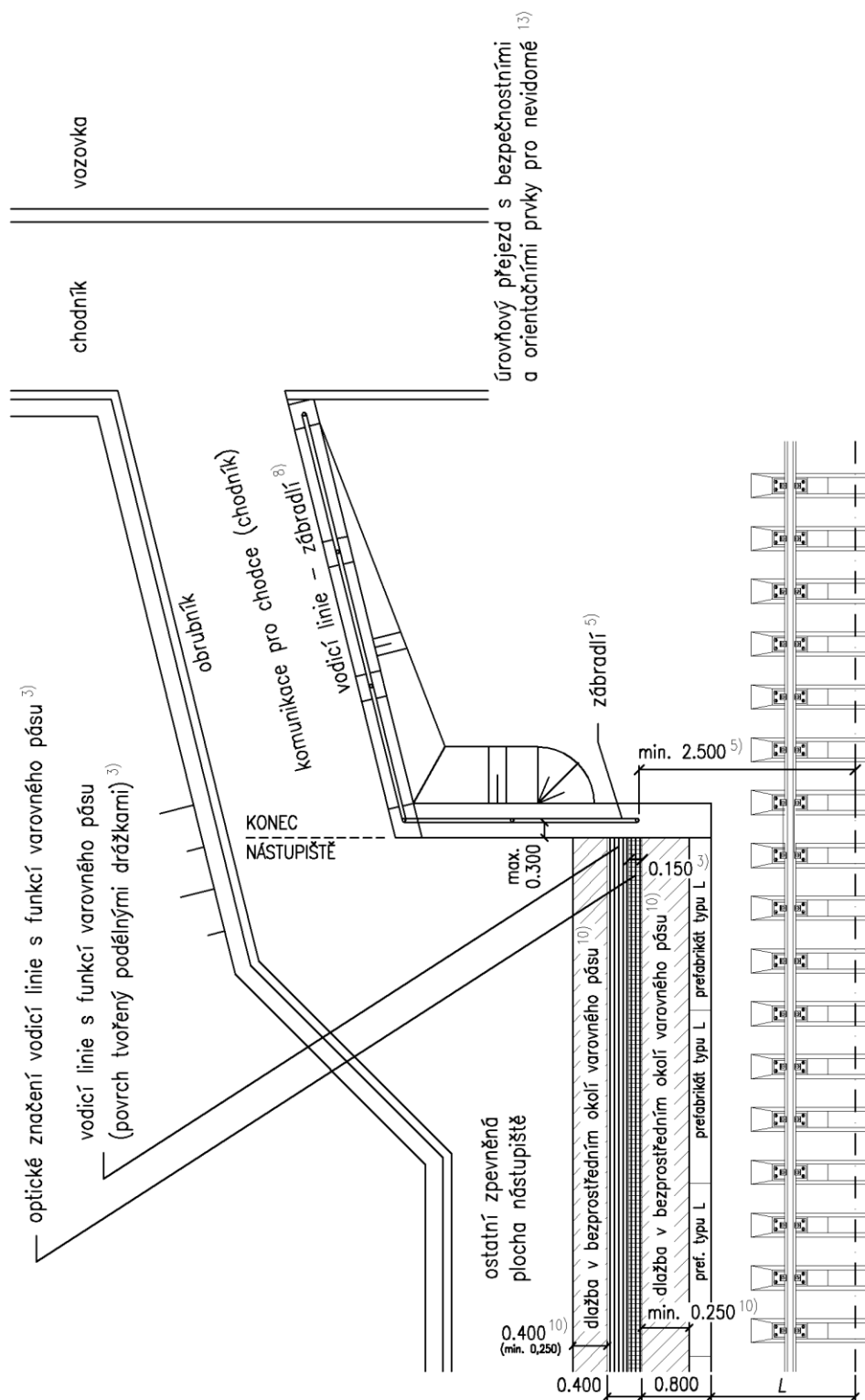
Obrázek 20 – ŘEŠENÍ SIGNÁLNÍHO PÁSU U ČEKÁRENSKÉHO PŘÍSTŘEŠKU BEZ ČELNÍ STĚNY NA VNĚJŠÍM NÁSTUPIŠTI



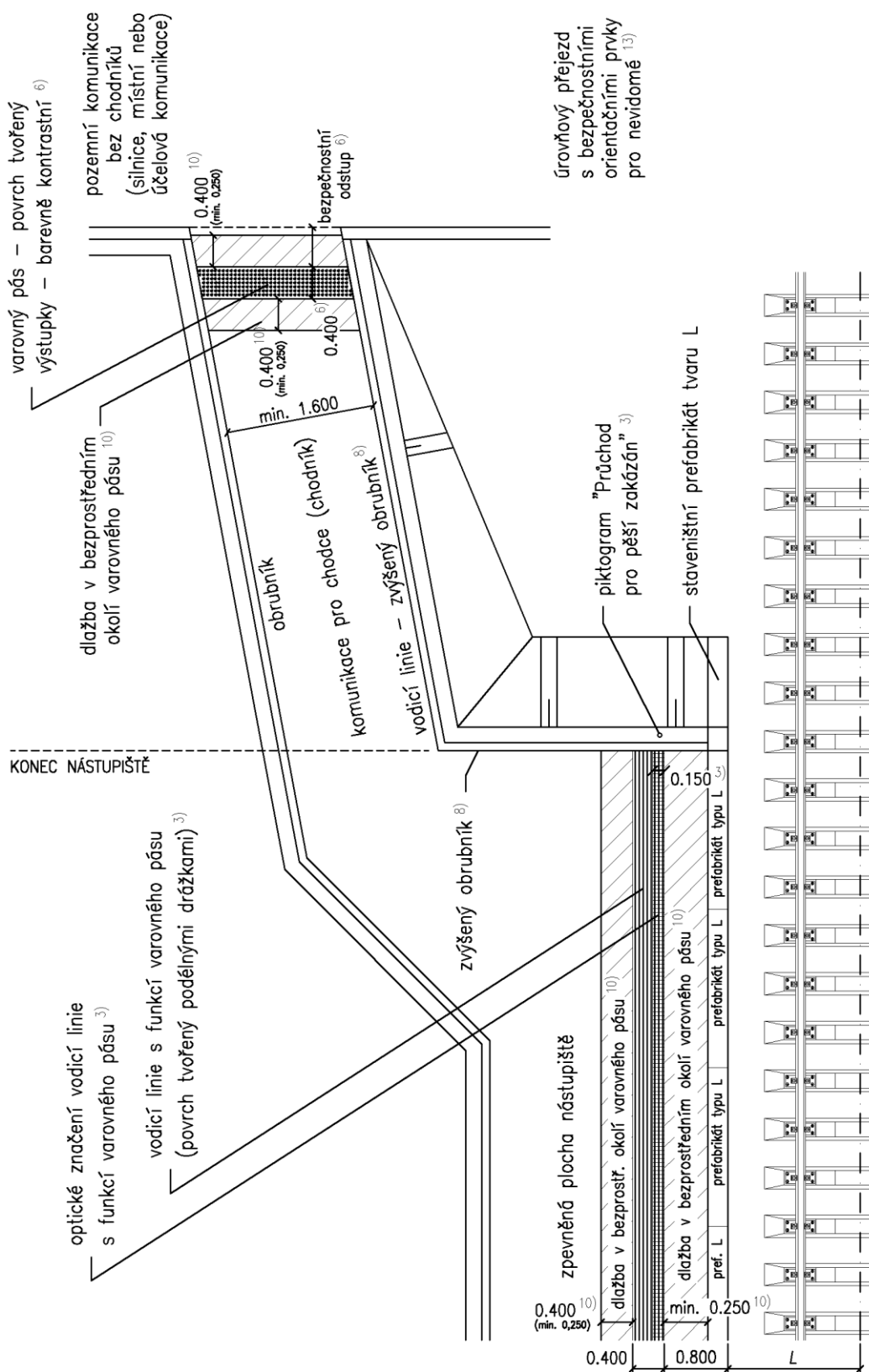
Obrázek 21 – ŘEŠENÍ SIGNÁLNÍHO PÁSU U SEDAČEK (MOBILIÁŘE) NA ZASTŘEŠENÉM OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTI



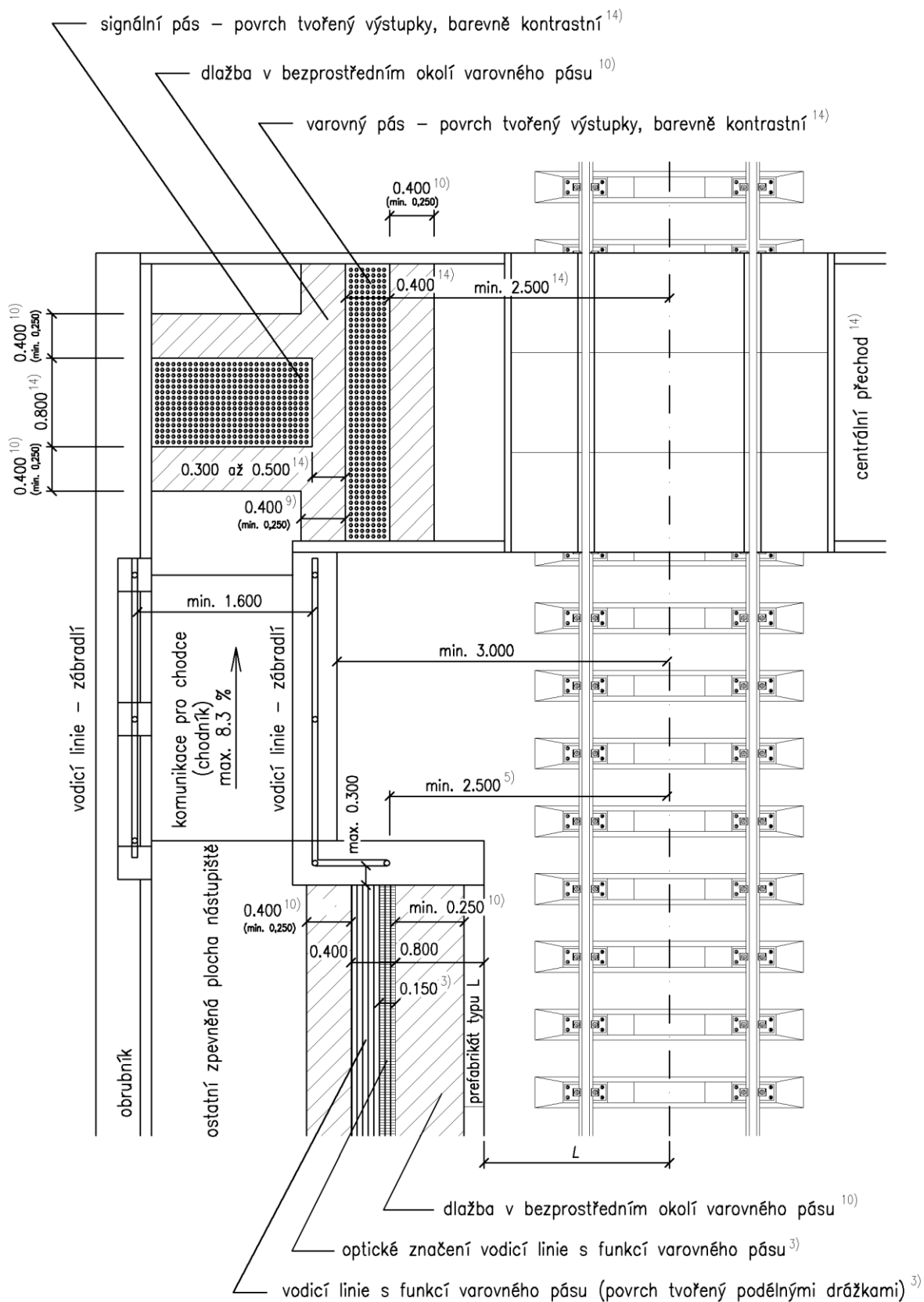
Obrázek 23 – ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ ZE ZPEVNĚNÉ PLOCHY U VÝPRAVNÍ BUDOVY V JINÉ VÝŠKOVÉ ÚROVNI – SCHODIŠTĚ KOLMO KE KOLEJI



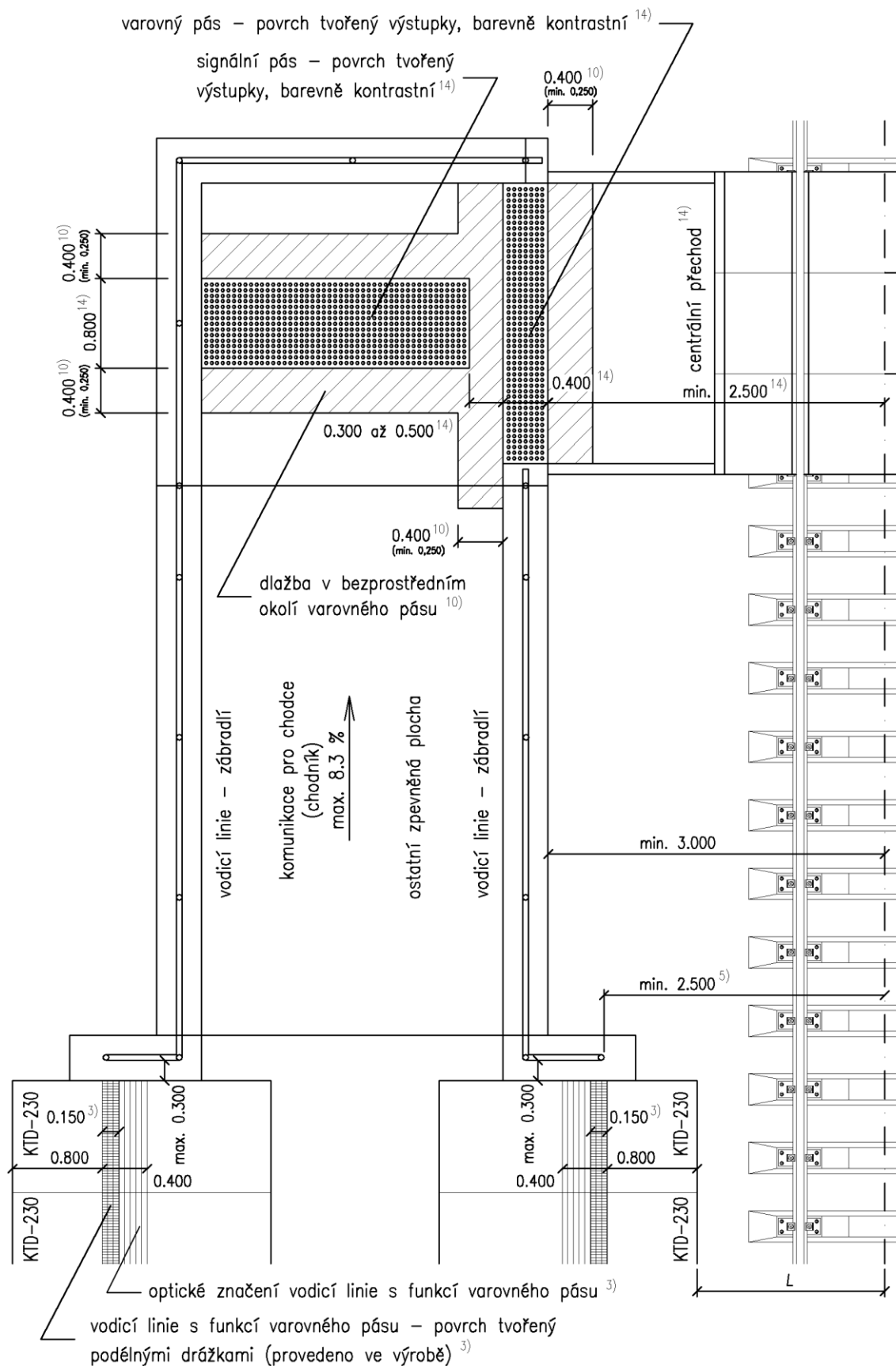
Obrázek 26 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ A ŘEŠENÍ VAROVNÉHO PÁSU NA PŘÍSTUPOVÉM CHODNÍKU VEDENÉM K POZEMNÍ KOMUNIKACI S CHODNÍKEM



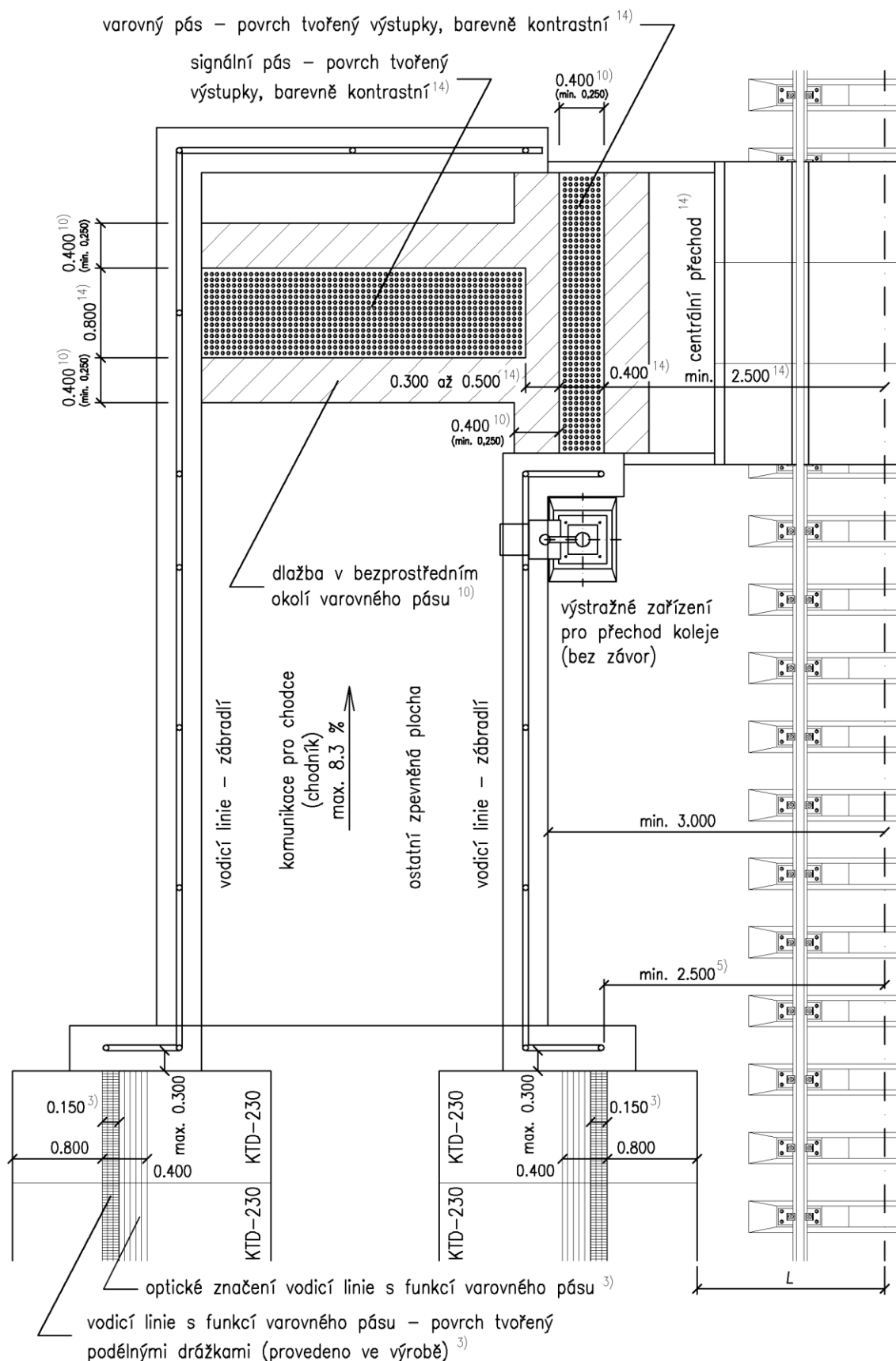
Obrázek 28 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK A ŘEŠENÍ VAROVNÉHO PÁSU NA PŘÍSTUPOVÉM CHODNÍKU VEDNÉM K POZEMNÍ KOMUNIKACI BEZ CHODNÍKŮ (BEZ ZÁBRADLÍ)



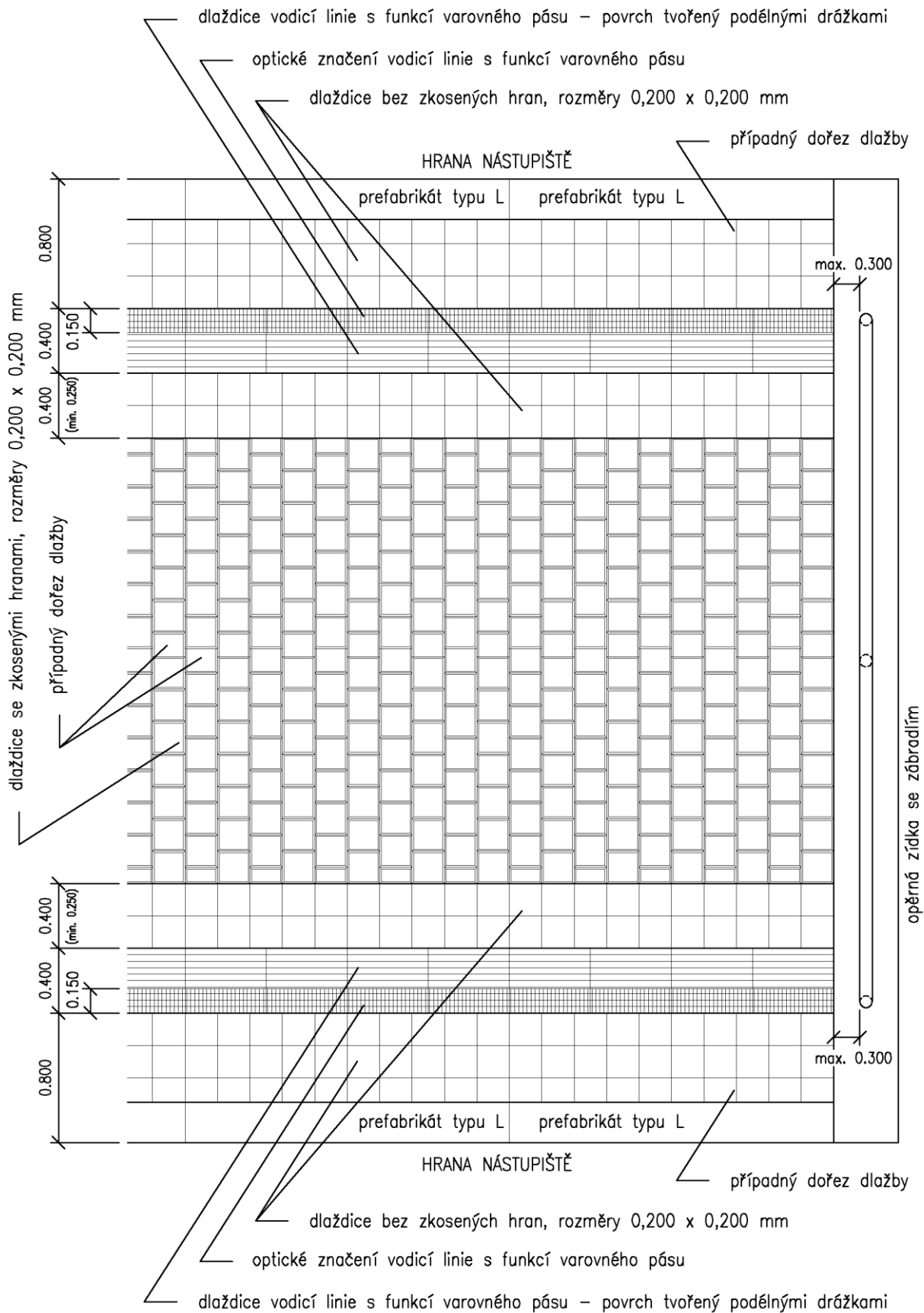
Obrázek 29 – ŘEŠENÍ VAROVNÉHO PÁSU U CENTRÁLNÍHO PŘECHODU
NAVAZUJÍCÍHO NA VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ



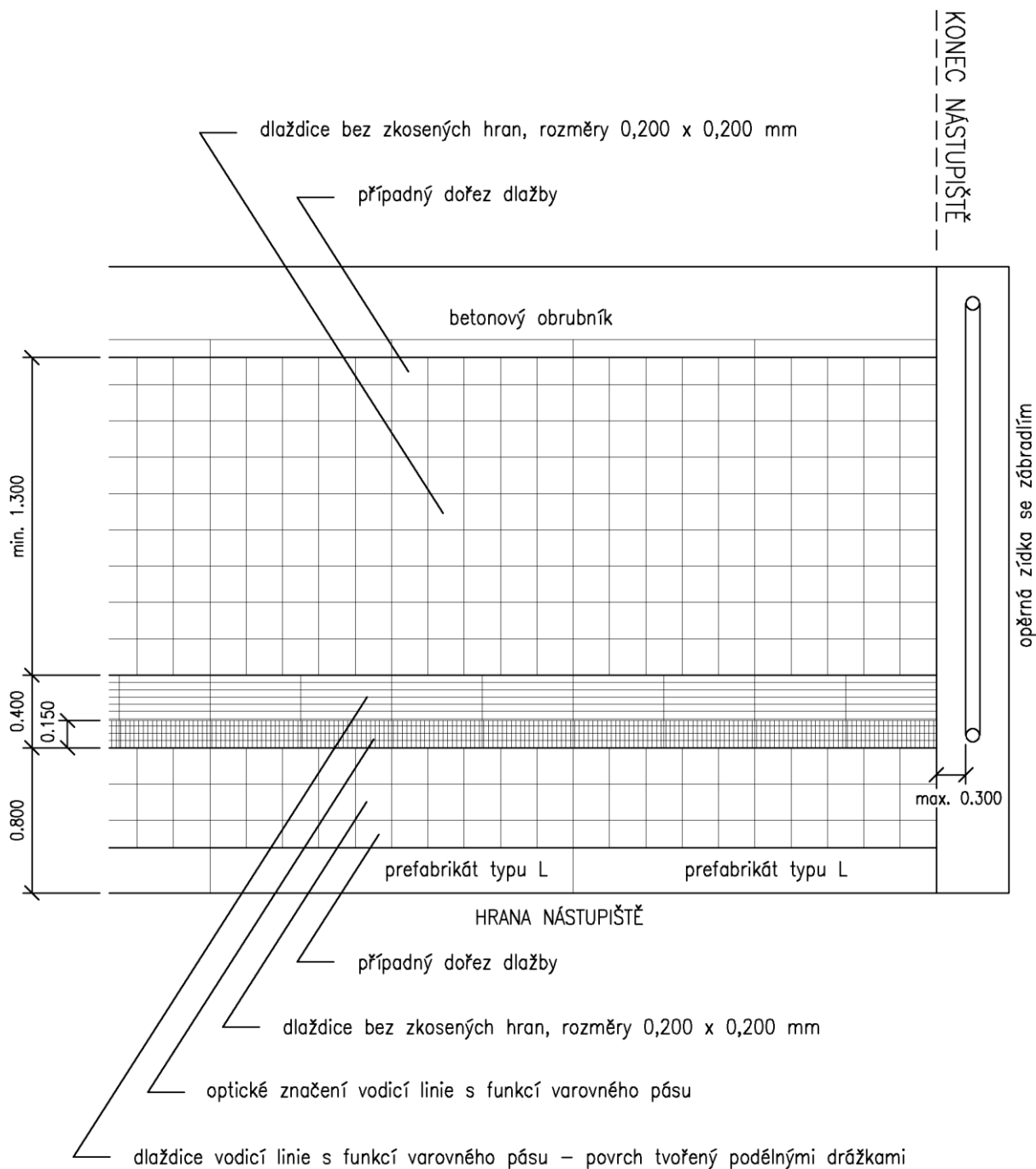
Obrázek 30 – ŘEŠENÍ VAROVNÉHO PÁSU U CENTRÁLNÍHO PŘECHODU
NAVAZUJÍCÍHO NA POLOOSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ



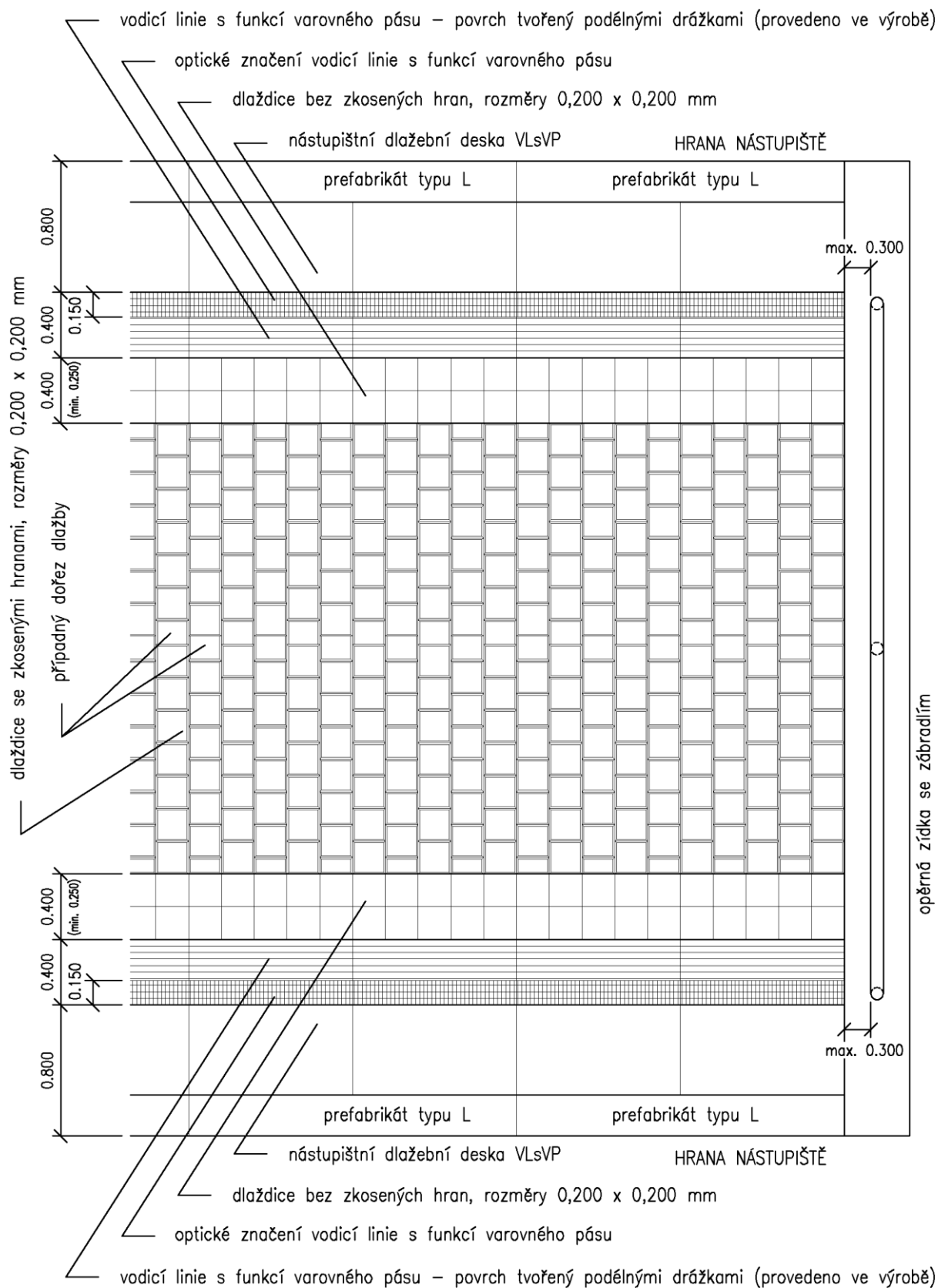
Obrázek 31 – ŘEŠENÍ VAROVNÉHO PÁSU U ZABEZPEČENÉHO CENTRÁLNÍHO PŘECHODU NAVAZUJÍCÍHO NA POLOOSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ



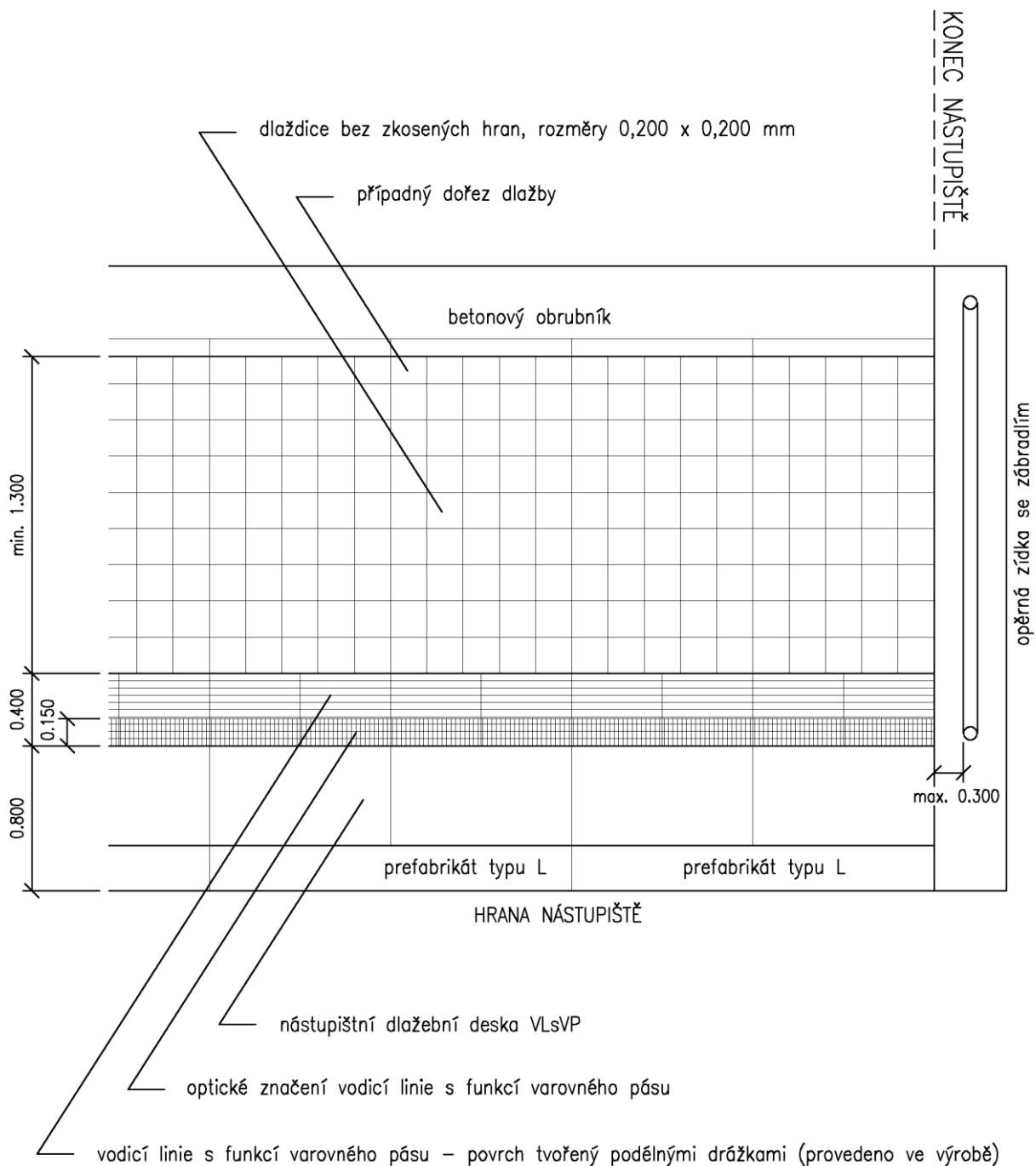
Obrázek 33 – Klad betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na ostrovním nástupišti typu L bez konzolových desek



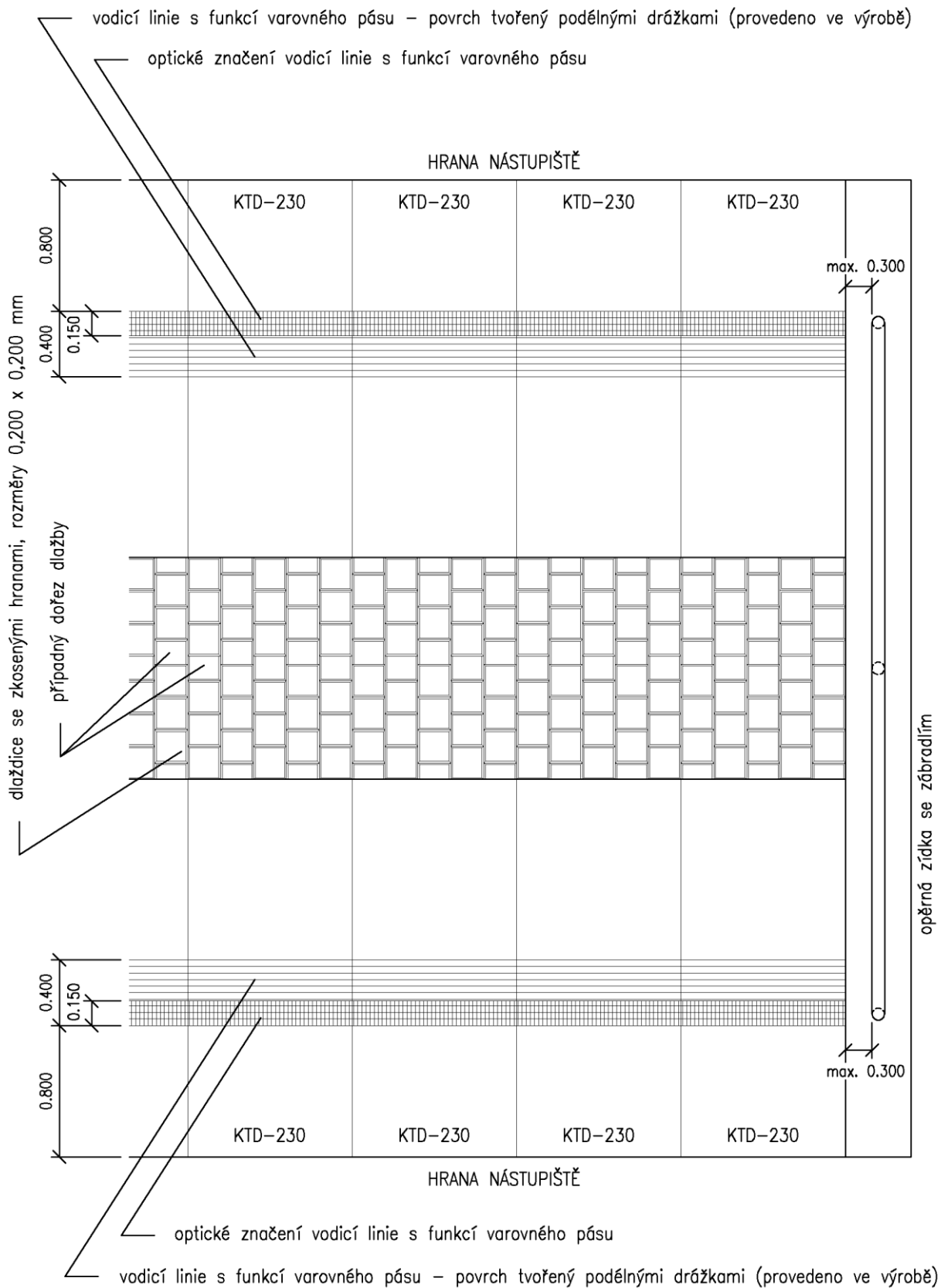
Obrázek 34 – KLAD BETONOVÉ VIBROLISOVANÉ DLAŽBY ZPEVNĚNÉ PLOCHY NA VNĚJŠÍM NÁSTUPIŠTI TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK



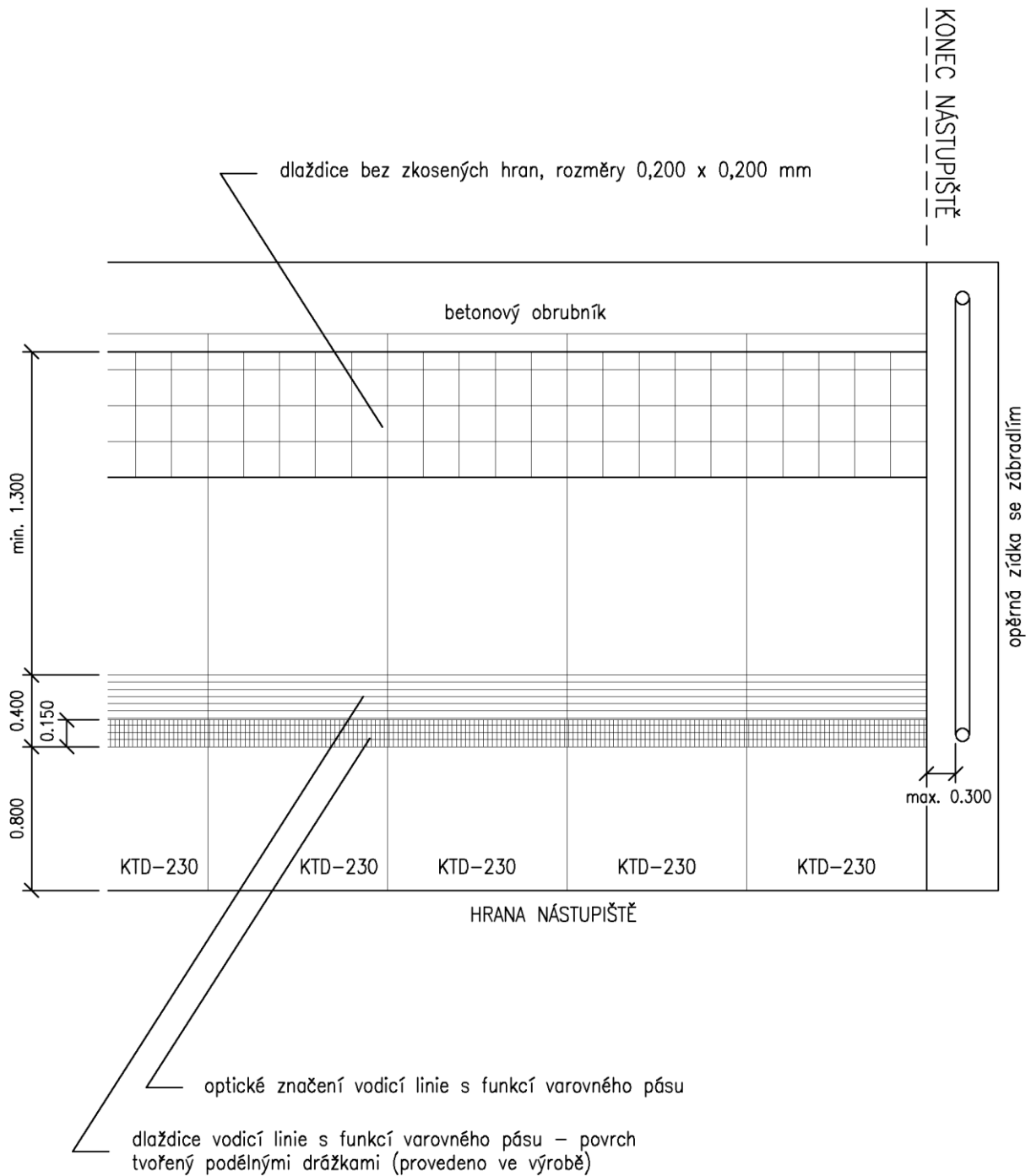
Obrázek 35 – Klad betonových dlažebních desek a betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na ostrovním nástupišti typu L bez konzolových desek



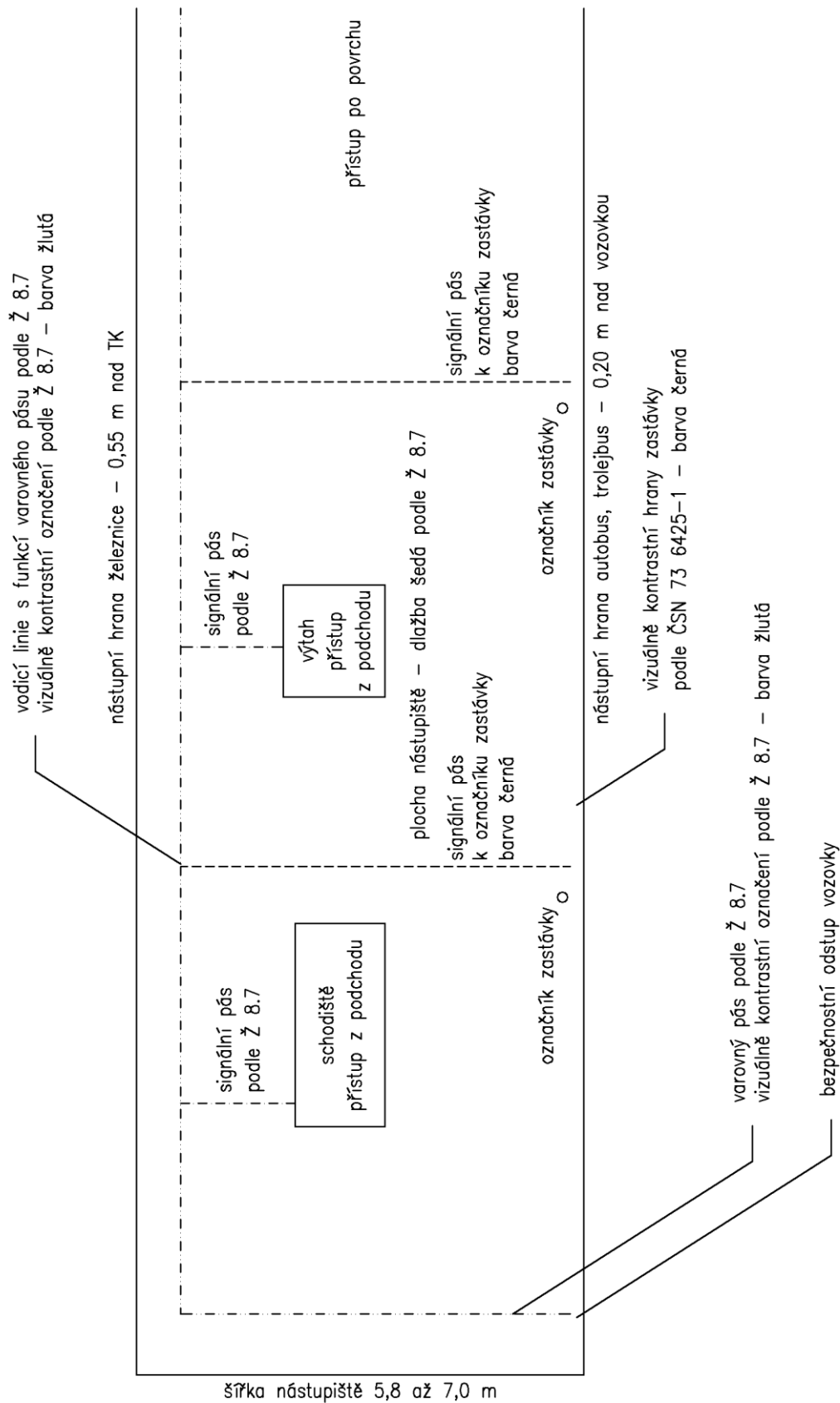
Obrázek 36 – KLAD BETONOVÝCH DLAŽEBNÍCH DESEK
A BETONOVÉ VIBROLISOVANÉ DLAŽBY ZPEVNĚNÉ PLOCHY
NA VNĚJŠÍM NÁSTUPIŠTĚ TYPU L BEZ KONZOLOVÝCH DESEK



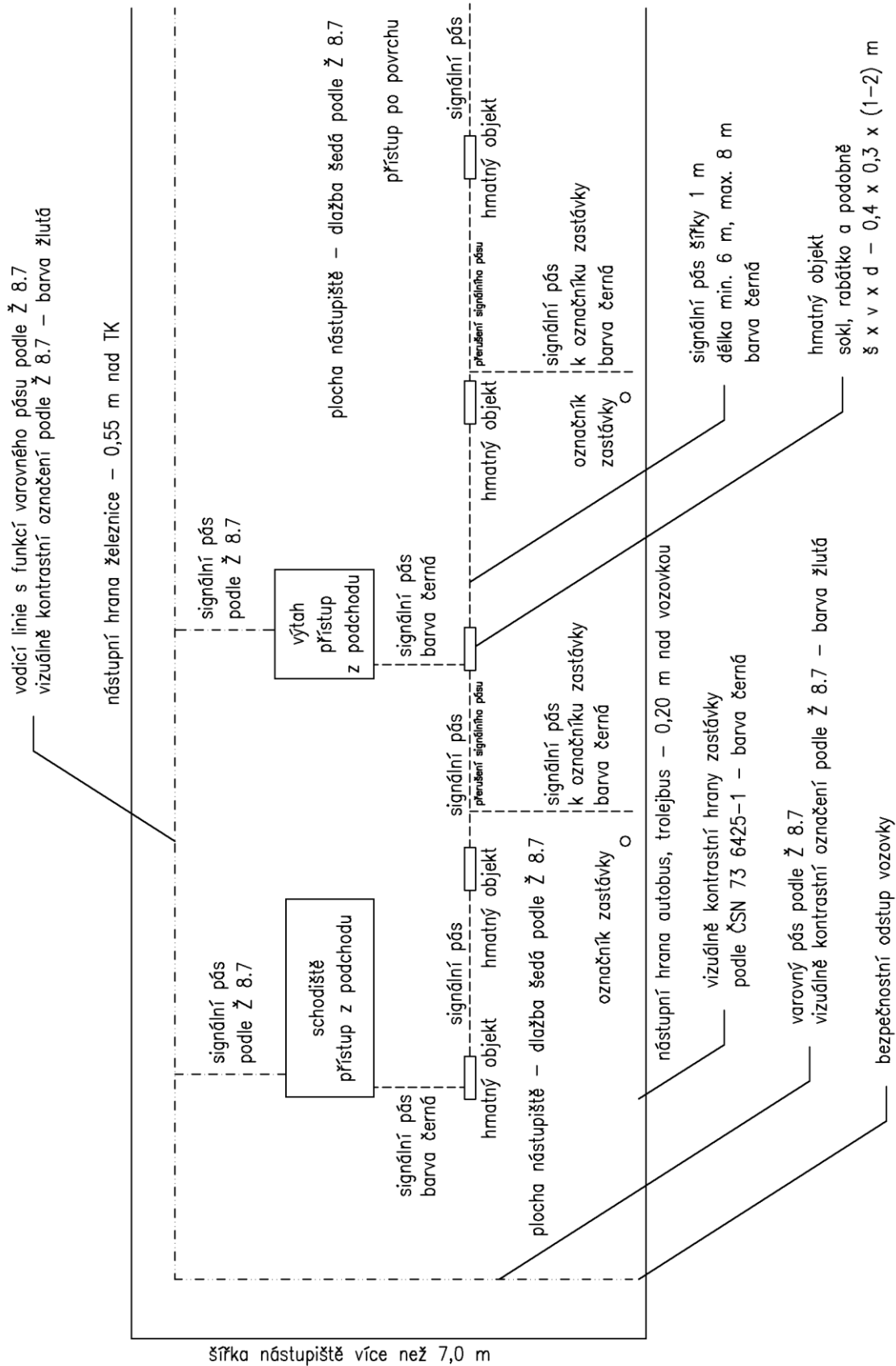
Obrázek 37 – Klad betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na ostrovním nástupišti typu sudop



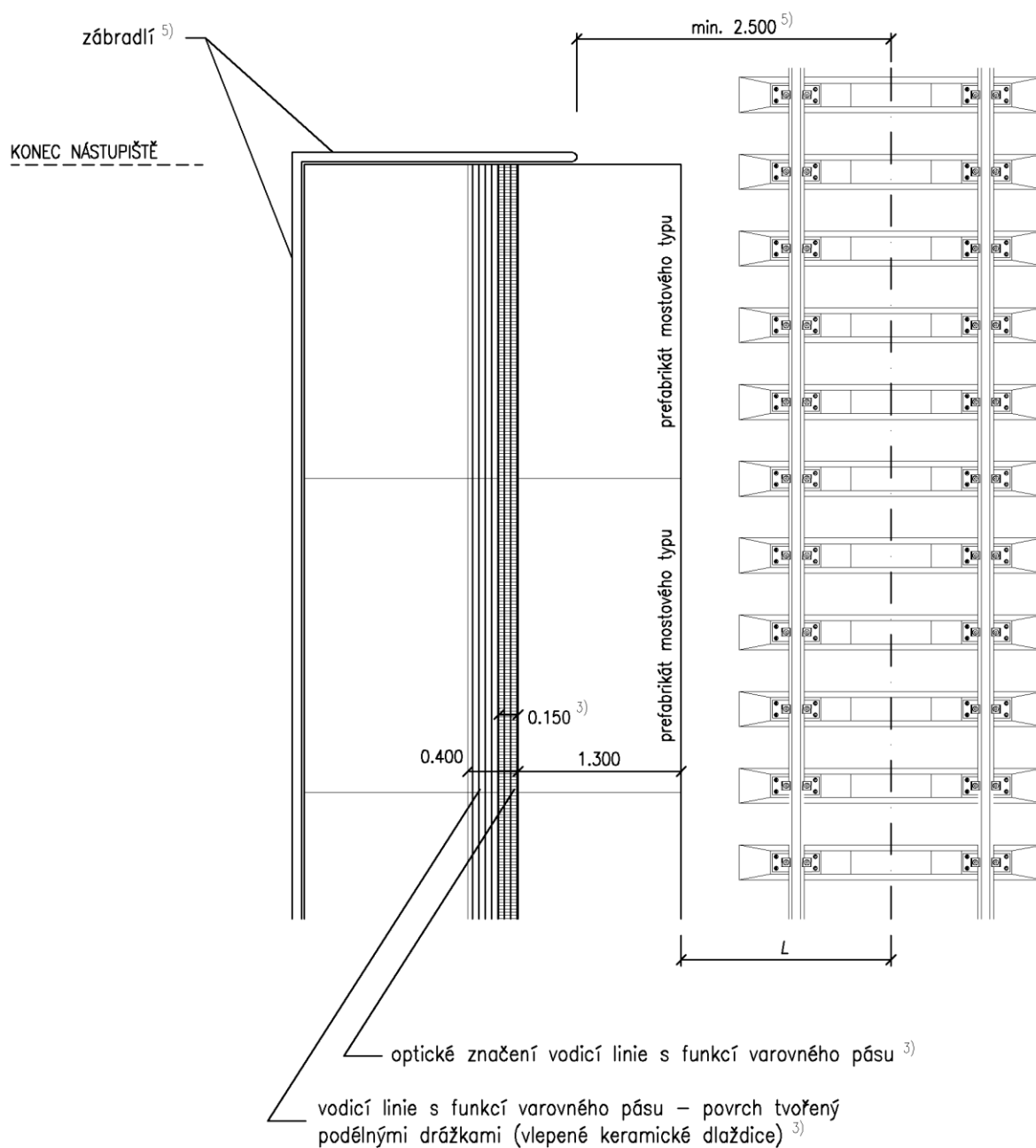
Obrázek 38 – Klad betonové vibrolisované dlažby zpevněné plochy na vnějším nástupišti typu SUDOP



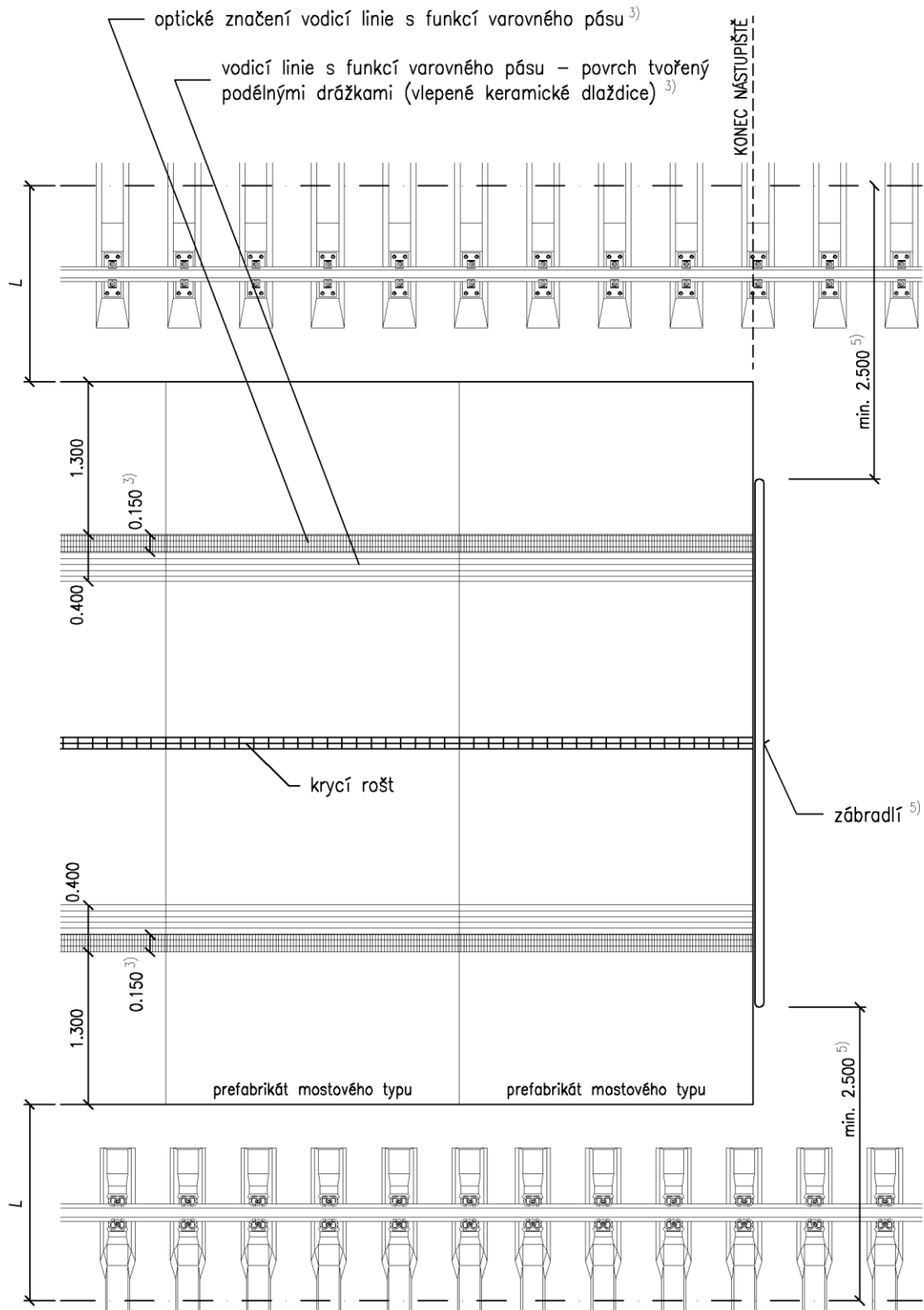
Obrázek 39 – SCHÉMA ŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ INTEGROVANÉ DOPRAVY PŘI VZDÁLENOSTI NÁSTUPNÍCH HRAN 7 METRŮ A MENŠÍ



Obrázek 40 – SCHÉMA ŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ INTEGROVANÉ DOPRAVY PŘI VZDÁLENOSTI NÁSTUPNÍCH HRAN VĚTŠÍ NEŽ 7 METRŮ

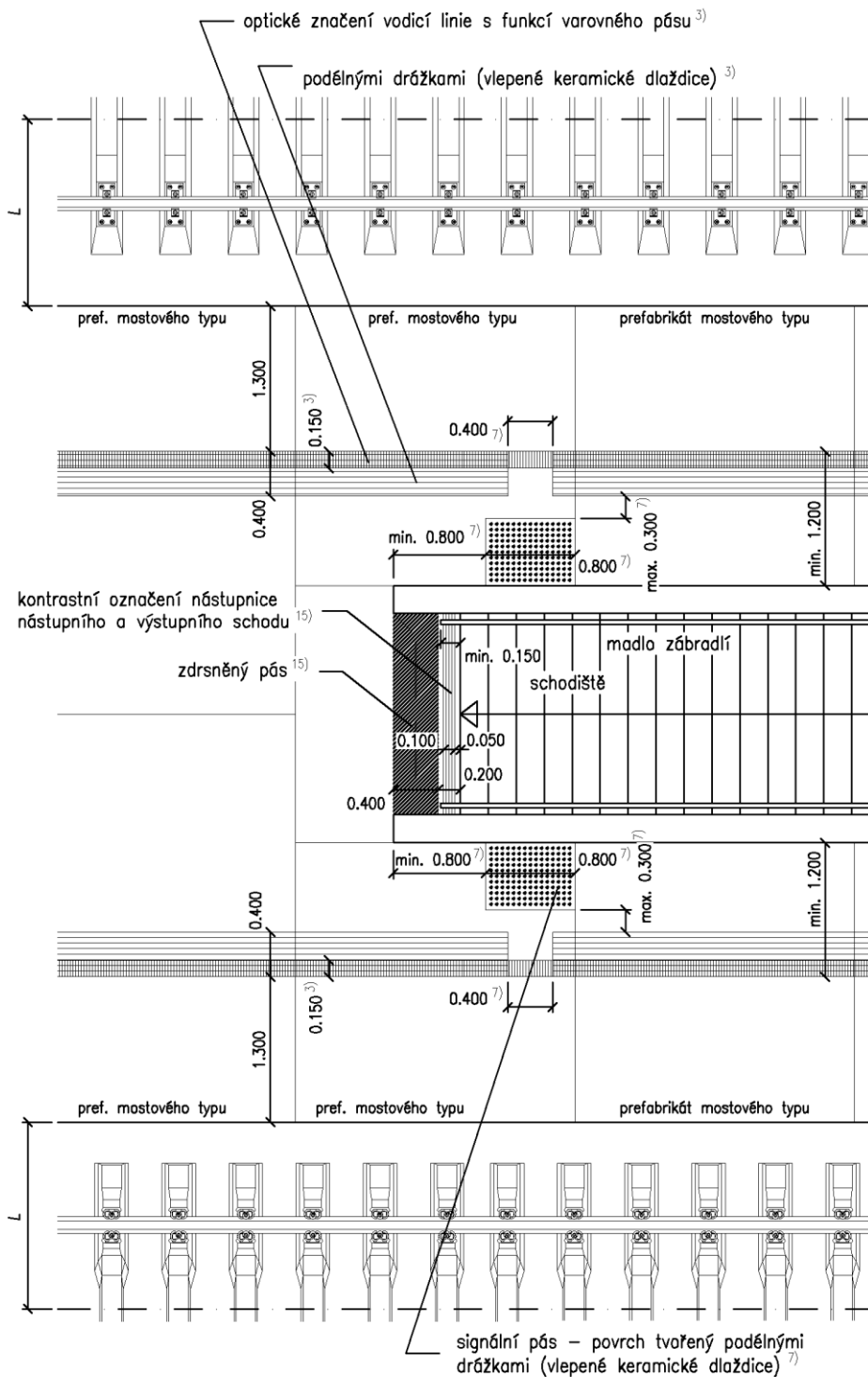


Obrázek 41 – UKONČENÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ MOSTOVÉHO TYPU ZÁBRADLÍM PRO RYCHLOST NAD 160 KM/H DO 200 KM/H



Obrázek 42 – UKONČENÍ OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ MOSTOVÉHO TYPU
ZÁBRADLÍM PRO RYCHLOST NAD 160 KM/H DO 200 KM/H

SŽDC Ž 8.7 – Změna č. 3 – Účinnost od



Obrázek 43 – ŘEŠENÍ VODICÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU
A SIGNÁLNÍHO PÁSU U SCHODIŠTĚ OSTROVNÍHO NÁSTUPIŠTĚ
ZÁBRADLÍM PRO RYCHLOST NAD 160 KM/H DO 200 KM/H

Ž 8.8 Nástupiště mostového typu

Tento dílčí vzorový list platí jen ve spojení se vzorovým listem Ž 8.

Předmět a účel

1. Předmětem vzorového listu Ž 8.9 je řešení nástupišť mostového typu ve stanicích a zastávkách na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách.
2. Vzorový list je určen pro opravu a údržbu stávajících nástupišť a pro stavbu a rekonstrukci nových nástupišť.

Konstrukce nástupišť

3. Konstrukční systém nástupišť mostového typu se skládá ze železobetonových nástupištních desek, podélných trámů a základů. Nástupiště lze vybudovat jako ostrovní, poloostrovní, jazykové nebo vnější s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Řazením jednotlivých polí v běžné vzdálenosti 7,50 m za sebou lze vytvořit libovolné délky nástupiště. Nástupištní systém je koncipován pro normované dopravní zatížení 5 KN / m² pro osobní dopravu.

4. Šířka vnějšího nebo jazykového nástupiště je z konstrukčních důvodů volitelná v rozmezí 2,500 m až 6,000 m. U vnějších nástupišť se desky ukládají na 2 trámy.

5. Šířka ostrovního nebo poloostrovního nástupiště je z konstrukčních důvodů volitelná v rozmezí 2,500 m až 12,000 m. U ostrovních nástupišť do šířky 10,500 m se používá řešení se třemi trámy. Uložení probíhá na dvou podélných trámech na straně ke koleji a na jednom společném středním podélném trámu. U ostrovních a poloostrovních nástupišť šířky větší než 10,500 m se sestavují dvě vnější nástupiště v zrcadlovém provedení, čímž vznikne řešení se čtyřmi trámy.

6. Nástupiště se budují s příčným sklonem od přilehlé koleje. Povrchová voda je odváděna buď do žlabů integrovaných do prefabrikovaných desek, nebo přímo do okolního terénu. U ostrovních nástupišť se povrchová voda odvádí do střední části nástupiště pomocí speciálního řešení středního trámu (s profilem Y).

7. V závislosti na šířce nástupiště a provedení nástupiště (vnější nebo ostrovní) lze volit mezi třemi různými variantami nosné soustavy:

- dvojtrámové řešení pro vnější a úzká ostrovní nástupiště s normální délkou desky 2,490 m, přičemž nástupištní deska je nesena 2 trámy; vhodné pro šířky nástupiště do 5,360 m (např. v oblasti rozšíření nástupiště),
- třítrámové řešení pro ostrovní nástupiště s normální délkou desky 2,490 m, přičemž zde střední trám tvoří podpěru pro 2 desky; vhodné pro šířky nástupiště do 12 m,
- čtyřtrámové řešení pro ostrovní nástupiště velké šířky nebo pro ostrovní nástupiště, u nichž je třeba zohlednit stožáry trakčního vedení nebo sloupy zastřešení nástupiště, přičemž jsou nástupištní desky zachyceny vždy 2 x 2 trámy.

8. Pro konstrukci nástupišť lze použít pouze schválených typů prefabrikátů.

9. Základy se umísťují v podélném směru kolejí s normální osovou vzdáleností 7,50 m. Aby se dosáhlo požadované užitné délky nástupiště, jsou případně možné i jiné vzdálenosti os. Základy u zakončení nástupišť (začátek a konec) jsou z konstrukčních a estetických důvodů podsunuty pod konstrukci. Základy zachycují trámy jako podélné nosníky a zajišťují je proti překlopení pomocí vidlic. Fixace a uložení trámů ve vidlicích probíhá pomocí nevyztužených elastomerových polštářů.

U kolejí v úrovni terénu nebo v zářezu lze zpravidla provést plošné založení pomocí prefabrikovaných dílců. Na náspech, jejichž koruna zachycuje současně i přístupovou komunikaci, a v místech se složitějšími základovými poměry je třeba provést hlubinné založení. Založení konstrukce je vždy třeba individuálně staticky posoudit na základě geotechnického průzkumu.

Pod základy nesmějí být umístěny trativody, svodná potrubí pro odvodnění železničního spodku a chráničky pro vedení kabelů či kabelové trasy.

Jednotlivé vidlicové základy a spojovací dílce betonované na místě se používají tehdy, jestliže se stávající drážní zařízení, zpravidla základové patky stožárů pro trakční vedení, dostanou do kolize s polohou podélných nosníků. V těchto oblastech se pak rovněž používají zkrácené nástupištní desky a podélné trámy.

10. Podélné trámy jsou uloženy na společných základech s nevyztuženými elastomerovými ložisky a po stranách jsou uloženy ve vidlicích. Pro výšku nástupiště 0,550 m nad TK se používají podélné trámy

o výšce 0,600 m Nástupištní desky a podélné trámy tvoří pod povrchem nástupiště dutinu, kterou lze využít pro uložení kabelové trasy – prefabrikovaného kabelového kanálu.

11. Jako nástupištní plocha se používají prefabrikované železobetonové desky. Skladebná šířka nástupištních desek činí 2,500 m, délka je závislá na šířce nástupiště. Povrch desek se vyrábí s dezénem a povrchovou strukturou. Obvyklý je otryskávaný nebo vymývaný povrch jak hladké desky, tak i desky se strukturou chodníkových dlaždic. Všechny používané povrchy musí vyhovovat požadavku ČSN 73 4659 na minimální součinitel smykového tření stanovený dle ČSN 74 4507. Normální tloušťka desky činí 0,170 m.

Desky jsou uloženy na podélných trámech s nevyztuženými elastomerovými ložisky. Plocha nástupiště se skládá ze železobetonových prefabrikovaných dílců (desek), které mají normální délku 2,490 m (skladebná vzdálenost = 2,500 m ve směru rovnoběžném s osou koleje) a normální šířku 3,000 m (kolmo k ose koleje). Šířku lze individuálně upravovat, u ostrovních nástupišť činí vždy polovinu šířky nástupiště s odečtením zde zpravidla navrhovaného hranatého žlabu na odvodnění povrchu. U vnějších nástupišť lze prostřednictvím atypických desek provést rozšíření nástupiště pro nástupištní přístřešky a pro napojení přístupových cest na nástupiště.

Mezi deskami je přípustný maximální výškový rozdíl 0,005 m. Spáry v povrchu nástupiště musí být uzavřeny trvale elastickou záplivkou v barvě betonové šedi.

12. V závislosti na poloměru oblouku v přilehlé koleji lze desky vyrobít kónicky (lichoběžníkového půdorysu), aby se tak nástupiště optimálně přizpůsobilo příslušnému oblouku při zachování konstantní šířky spár 0,010 až 0,015 m mezi deskami. Délka desky na straně přilehlé ke koleji přitom zůstává konstantní 2,490 m.

13. V deskách mohou být navrhovány šachtové vstupy až do velikosti 0,700 × 0,700 m. Pro uchycení dalšího vybavení (stožáry osvětlení, zábradlí, sloupky a podpěry zastřešení) je možné již ve výrobě zabudovat kotevní desky. Upevnění může být provedeno rovněž provedeno pomocí chemických nebo mechanických kotev (hmoždíkové spojení).

14. Požadavky na konstrukci a uspořádání zábradlí musí odpovídat ustanovením TNŽ 73 6334. Zábradlí výšky do 1,100 m lze kotvit šrouby ze strany do železobetonové desky nástupiště.

15. Nástupiště musí mít bezpečnostní pás oddělený od ostatní plochy nástupiště vodicími liniemi s funkcí varovného pásu, detaily provedení stanoví vzorový list Ž 8.7.

16. V případě, že na konstrukci nástupiště navazuje zpevněná plocha tvořená zemním tělesem, je třeba zemní těleso ukončit vhodným způsobem (například zásyp štěrkopískem s ochrannou geotextilií, opěrná zídka) tak, aby nedocházelo k přitěžování nosné konstrukce nástupiště (podélných trámů a desek) a jejímu překrytí násypovým materiálem.

17. Navazující samostatné konstrukce (základy trakčních stožárů, protihlukové stěny apod.) musí být od konstrukce nástupiště dostatečně vzdáleny, aby nedocházelo k přitěžování konstrukce nástupiště a zároveň byl zajištěn odtok vody z povrchu nástupiště.

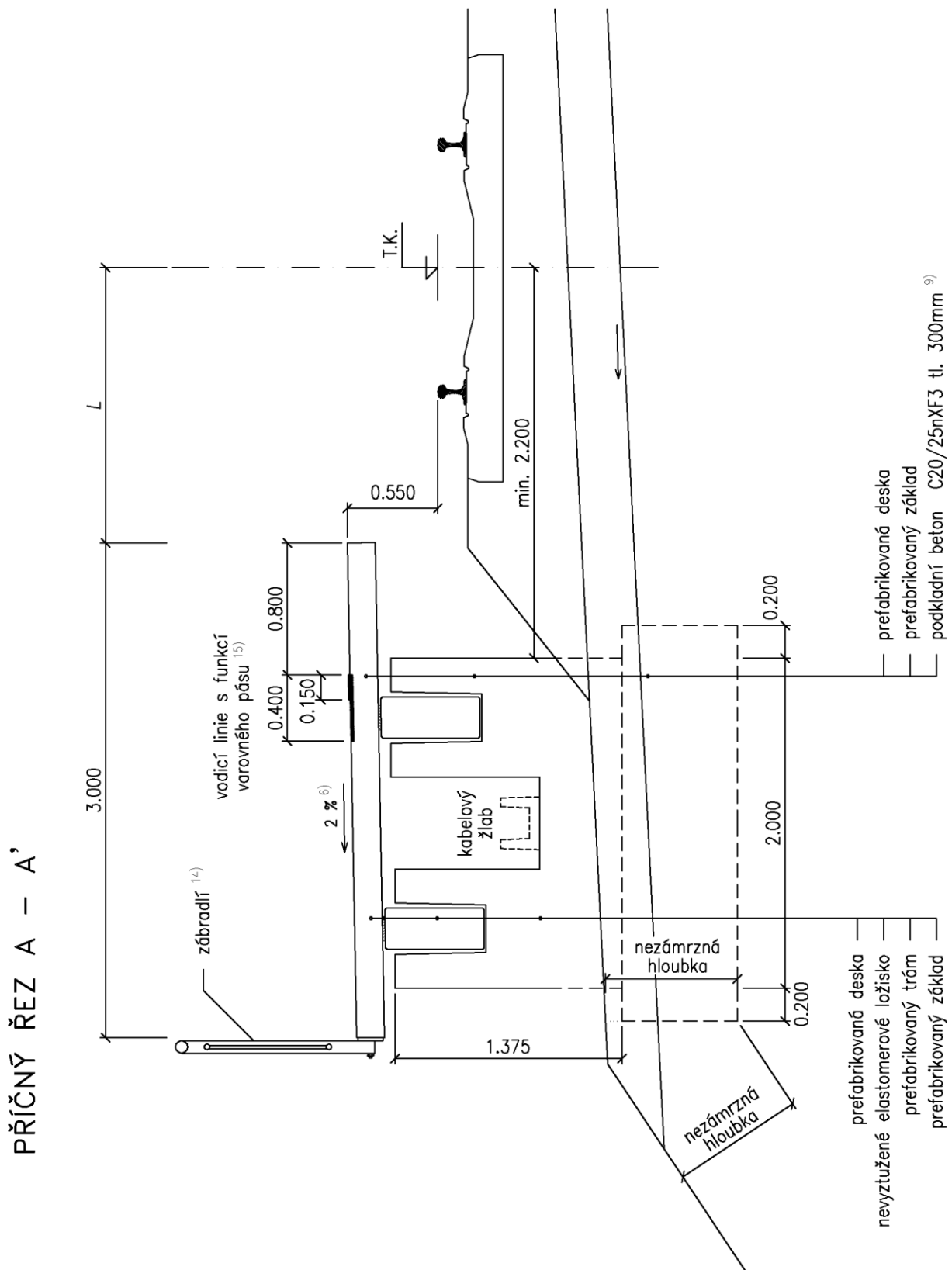
Příklady řešení nástupišť

18. Příklad řešení vnějšího nástupiště mostového typu u přímé koleje na náspu je na obrázku 1.

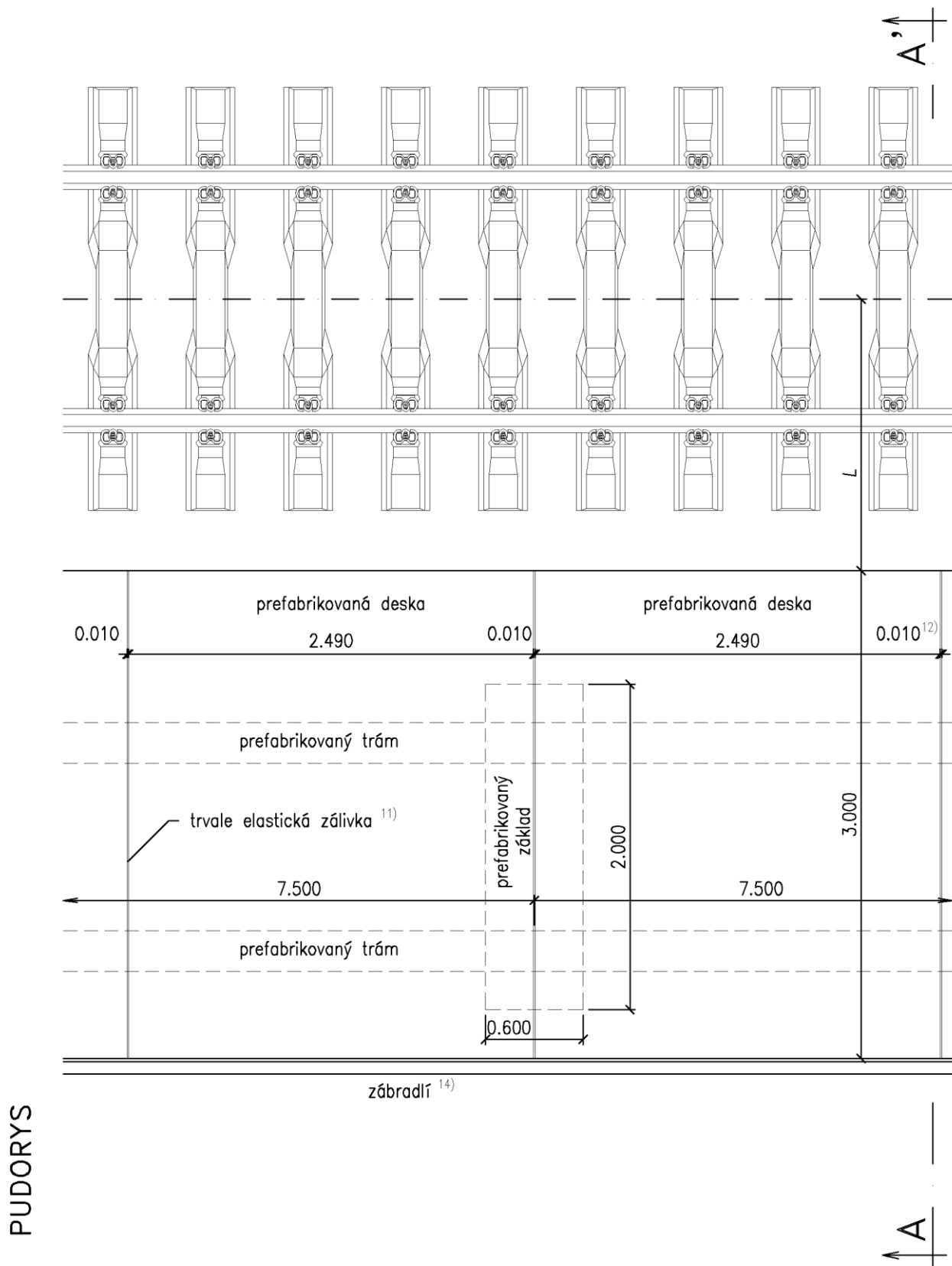
19. Příklad řešení navázání vnějšího nástupiště mostového typu u přímé koleje na přístupový chodník je na obrázku 2.

20. Příklad řešení vnějšího nástupiště mostového typu u přímé koleje u protihlukové stěny je na obrázku 3.

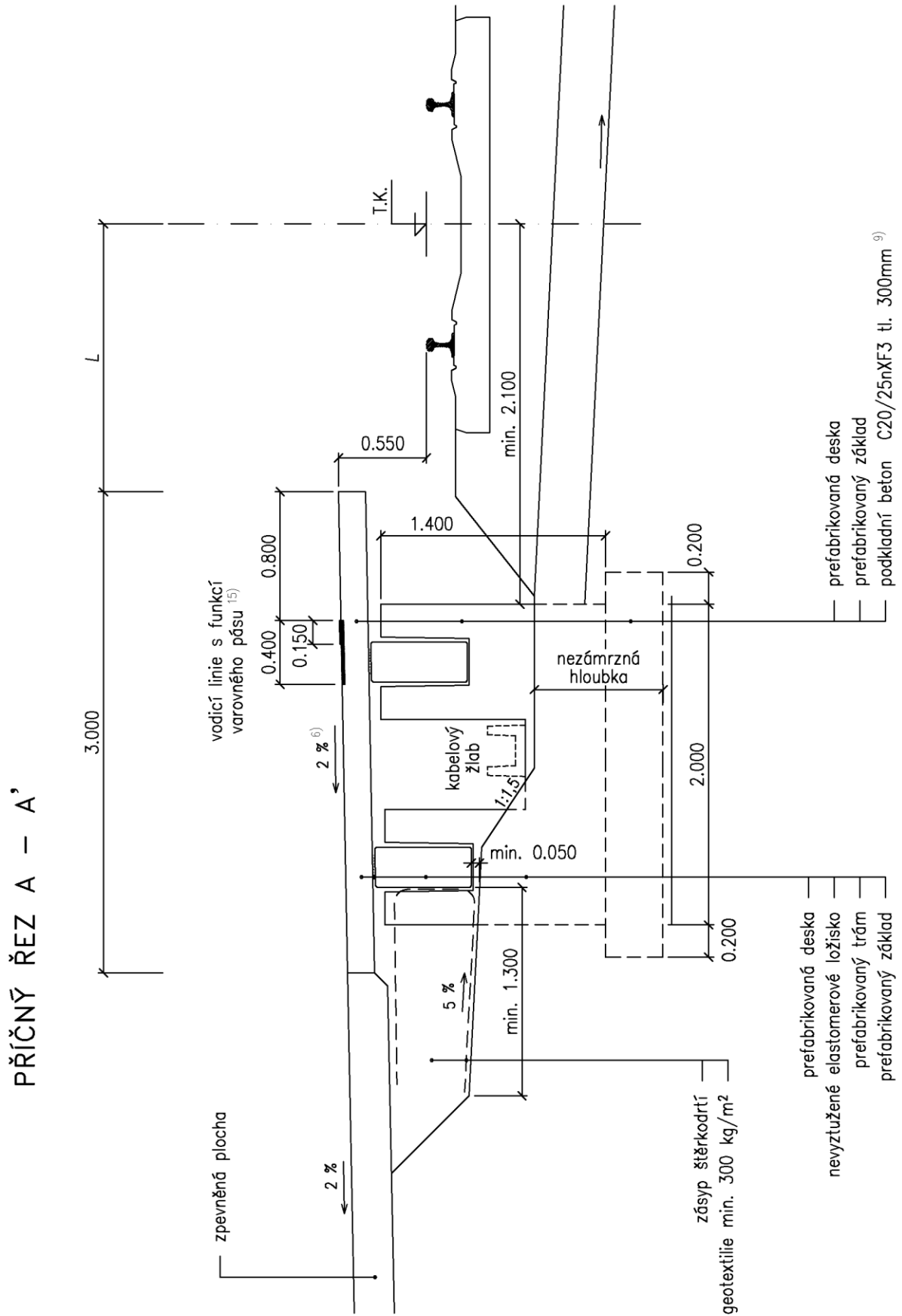
21. Příklad řešení ostrovního nástupiště mostového typu u přímé koleje je na obrázku 4.



Obrázek 1 – VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ MOSTOVÉHO TYPU U PŘÍMÉ KOLEJE NA NÁSPU

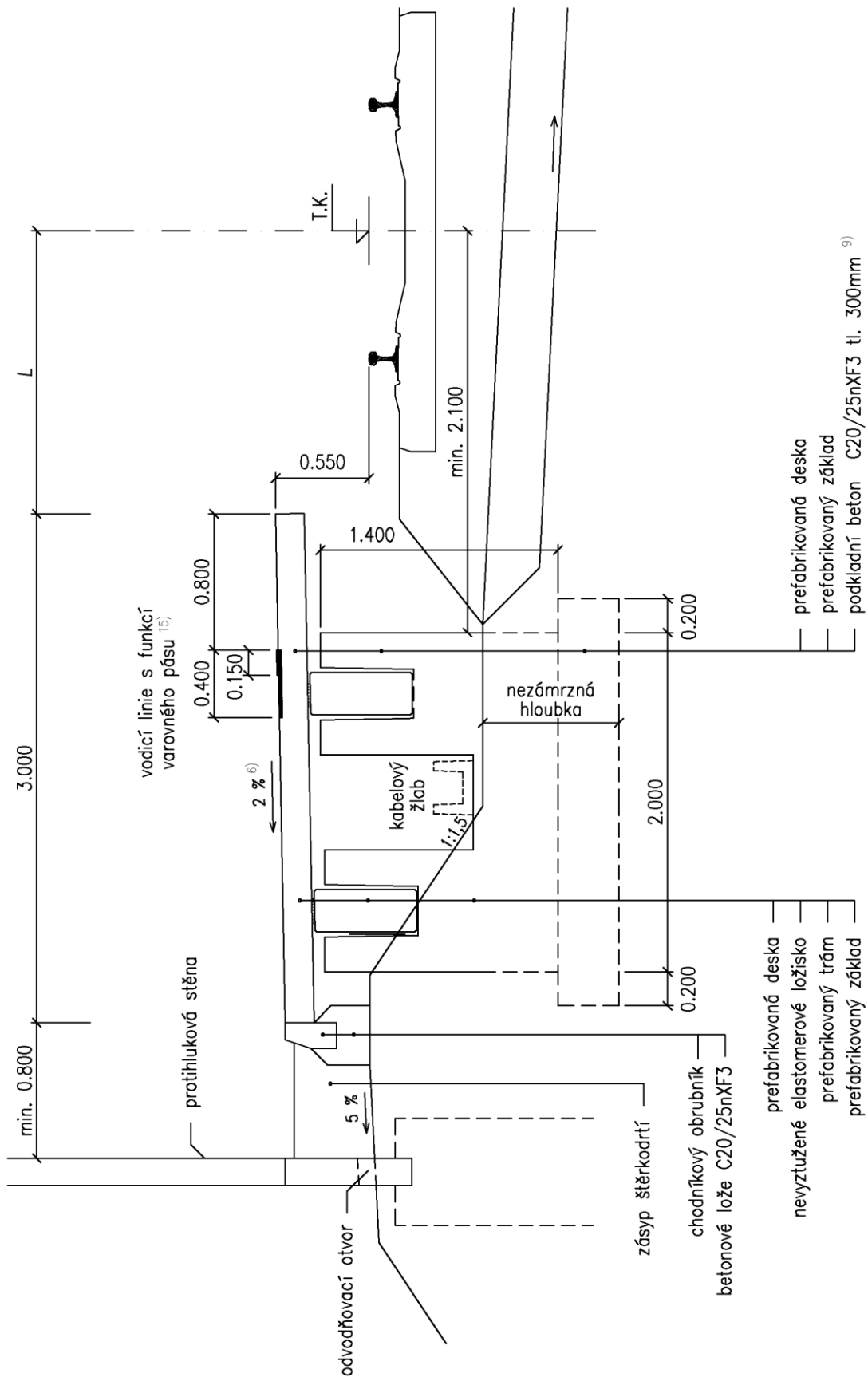


Obrázek 1 – VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ MOSTOVÉHO TYPU
U PŘÍMÉ KOLEJE NA NÁSPU

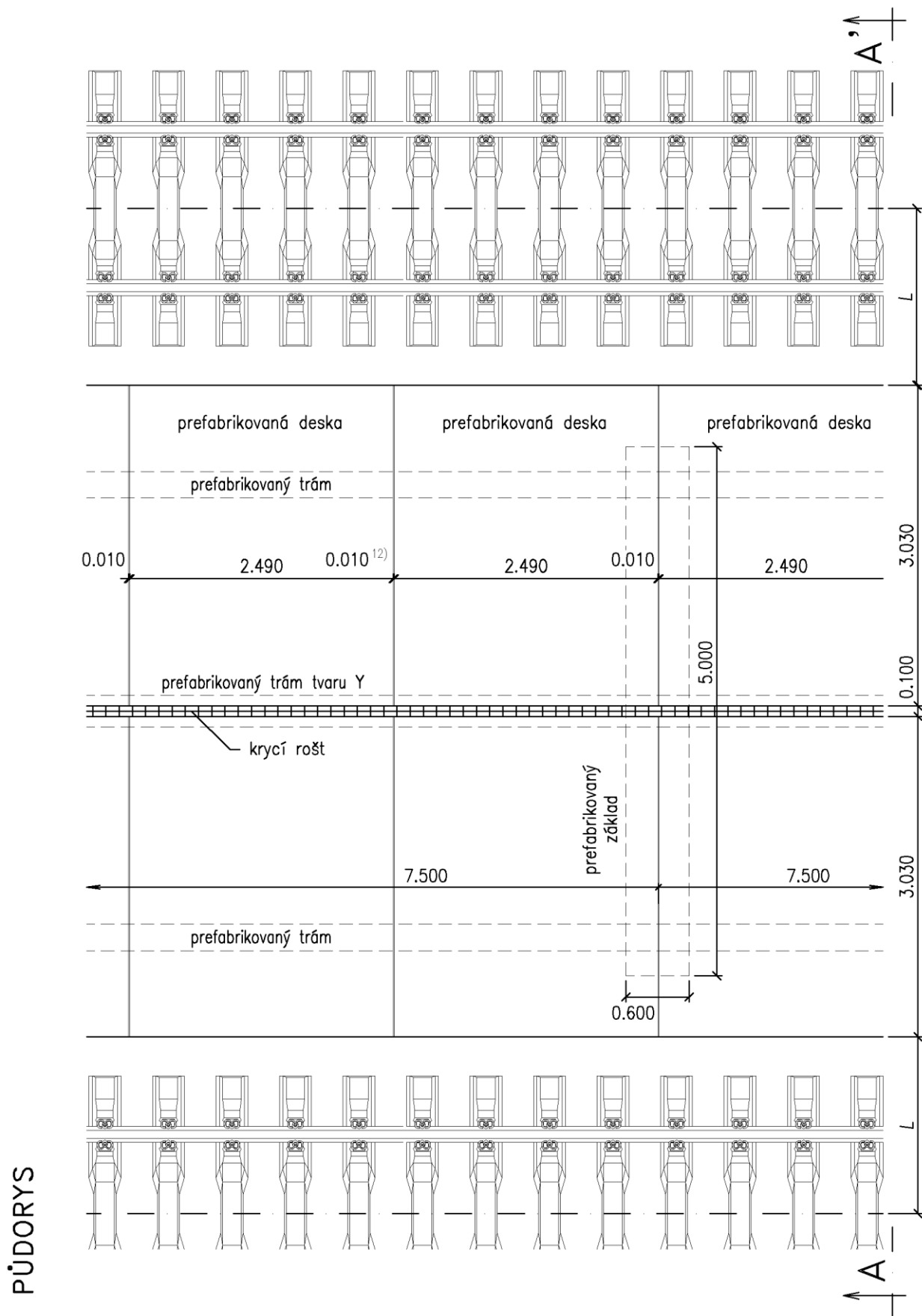


Obrázek 2 – NAVÁZÁNÍ VNĚJŠÍHO NÁSTUPIŠTĚ MOSTOVÉHO TYPU U PŘÍMÉ KOLEJE NA PŘÍSTUPOVÝ CHODNÍK

PŘÍČNÝ ŘEZ A - A'



Obrázek 3 – VNĚJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ MOSTOVÉHO TYPU U PŘÍMÉ KOLEJE U PROTIHLUKOVÉ STĚNY



Obrázek 4 - OSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ MOSTOVÉHO TYPU
U PŘÍMÉ KOLEJE

Vydavatel: Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel: SUDOP BRNO, spol. s r. o., Kounicova 26, 611 36 Brno; Ing. Petr Kapoun

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace,
Generální ředitelství, Odbor traťového hospodářství
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Gestor: Ing. Hana Boubertová

Distributor: Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky,
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň