

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

**Stavba:** Zdvoukolejnění trati Branický most-Praha-Krč-Spořilov

**Stupeň dokumentace:** (PDPS)

**Stavební objekt:** SO 04-12-01 Zastávka Praha-Kačerov, nástupiště



## Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	5
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	6
2.1	Podklady .....	6
2.2	Přehled norem, vzorových listů a technických specifikací .....	6
2.3	Stěžejní podklady pro návrh nástupišť .....	6
2.4	Ověření inženýrských sítí .....	7
3	STÁVAJÍCÍ STAV .....	7
4	DEMOLICE .....	7
5	NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ .....	7
5.1	Nástupiště .....	11
5.2	Související stavební objekty .....	12
5.3	Drobné objekty na nástupišti .....	13
5.4	Poklopy kanalizace a kabelovodu .....	14
6	ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	14
7	ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZHOTOVITELE .....	14
8	VLIV REALIZACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	14
8.1	Řešení z hlediska životního prostředí .....	14
8.2	Deponie a rozvoz hmot .....	14
8.3	Odpady .....	15
9	OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE .....	15
10	SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY .....	16
11	ZÁVĚR .....	16
12	Přílohy .....	18
12.1	Fotodokumentace .....	18
12.2	Seznam vytyčovacích bodů .....	18
12.1	Fotodokumentace .....	20
12.2	Seznam vytyčovacích bodů .....	23



# 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Stavba:	Zdvoukolejňení trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Číslo ISPROFOND:	3273214901
Místo stavby:	Úsek se nachází na jednokolejné železniční trati celostátní dráhy Správy železnic č.525G Praha-Běchovice – ODB Závodiště
Kraj:	HL. město Praha
Katastrální území:	Krč
Začátek stavby:	km 4,367 243 trati Praha Zahradní Město – Praha Radotín
Konec stavby:	km 4,601 833 trati Praha Zahradní Město – Praha Radotín

## Údaje o stavebníkovi

Stavebník (Zadavatel):	Správa Železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
------------------------	--

## Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	Společnost SEU + SP_Branický most SUDOP EU a.s. se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ 05165024, zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 621645, jako „Správce“ a „Společník 1“ SUDOP PRAHA a.s. se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ 25793349, zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080, jako „Společník 2“
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Stanislav Žáček
Zpracovatel SO:	Bc. Aneta Sýkorová

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### 2.1 Podklady

Mezi podklady použité při tvorbě této dokumentace patří:

- Zadávací dokumentace
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Rozpracovaná dokumentace souvisejících SO a PS
- další platné související předpisy, zákony, vyhlášky, normy a vzorové listy

### 2.2 Přehled norem, vzorových listů a technických specifikací

- ČSN 73 4959 – Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- ČSN 73 4130 - Schodiště a šikmé rampy,
- Předpis S3 – Železniční svršek,
- Vzorové listy železničního spodku Ž8 (05/2020),
- Vzorové listy železničního spodku, pražcové podloží Ž4 (07/2009),
- Ž12 – Zábradlí a madla
- ČSN 74 3305 – Ochránná zábradlí,
- TKP staveb státních drah,
- Bezbariérové užívání staveb – Renata Zdařilová, metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
- Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se “osob s omezenou schopností pohybu a orientace”.
- Bezbariérové užívání staveb – Renata Zdařilová, metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška 398 Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace z roku 200
- Pokyn pro hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace, SŽDC značka 16456/2015-013
- Doporučený standart technický – Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob – Ing. Petr Lněnička, Viktor Dudr

### 2.3 Stěžejní podklady pro návrh nástupišť

**Železniční svršek a spodek**

SO 03-10-01 Žst. Praha – Krč, obvod Spořilov, železniční svršek

SO 03-11-01 Žst. Praha-Krč, obvod Spořilov, železniční spodek

GPk koleje sloužila pro zjištění a vlastní výpočet vzdáleností hran nástupišť od přilehlých kolejí.

## Kabelovod

Poklopy šachet jsou součástí objektu SO 04-60-01 Zastávka Praha-Kačerov, kabelovod v nástupišti.

## Geodetické zaměření

Jako geodetický podklad pro návrh nástupiště bylo použito zaměření zpracované firmou SUDOP PRAHA a.s.

## 2.4 Ověření inženýrských sítí

V oblasti staveniště se nachází řada inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do situací stávajícího stavu na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. Protože poloha sítí uvedená v situacích je pouze orientační a přibližná, musí být veškeré inženýrské sítě před započítím stavebních prací vytýčeny a ověřeny jejich správci.

## 3 STÁVAJÍCÍ STAV

V Zastávce Praha-Kačerov se nachází jedno vnější nástupiště. Přístup na něj je mimoúrovňový po bezbariérovém chodníku. Vnější nástupiště o délce 150 m, proměnné šířce cca 2,5 – 3m a s výškou nástupní hrany okolo 500 mm. Nástupiště má pevnou nástupní hranu. Nosná konstrukce je tvořena z nástupištních prefabrikátů typu L. Nástupiště je z obou stran ukončeno zídkami se schůdky, opatřenými zábradlím. Pochozí plocha je ze zámkové dlažby a z dlažby s funkcí varovného pásu. Součástí nástupiště je i zděný přístřešek pro cestující.

## 4 DEMOLICE

V rámci SO 04-12-01 je navržena demolice vnějšího nástupiště. Její součástí je demontáž čelních zídek i zábradlí a nástupištních prefabrikátů. Demolice přístřešku pro cestující s odstraněním zámkové dlažby a také odvodnění nástupiště.

## 5 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

V rámci tohoto SO je v zastávce Praha-Kačerov uvažováno s návrhem oboustranného ostrovního nástupiště.

Součástí návrhu nového stavu jsou nové nosné konstrukce nástupištních hran, nové skladby povrchů nástupišť.

### KONSTRUKCE NÁSTUPIŠTNÍ HRANY

Nosnou konstrukci nástupištní hrany tvoří prefabrikáty s předsazenou pochozí hranou s protiskluzovou úpravou. Standardní rozměry prefabrikátu: 2000 x 1300 x 1000 mm (d x v x šířka v patě). Při návrhu hran byly použity i atypické prefabrikáty. V místě začátku nástupiště u koleje č.1.

L= 1460mm, h= 1300mm, š= 1 000mm

L= 1210mm, h= 1300mm, š= 1 000mm

A dále na konci nástupiště u koleje č. 2, u šachty kabelovodu Š19.

L=2000/970, h = 1300mm, š=1000mm

**Projektant upozorňuje, že všechny atypické prefabrikáty musí splňovat všechny požadavky jako standardní bloky (únosnost, životnost atd).**

Jednotlivé bloky budou k sobě z důvodu zajištění stability spojeny pomocí pásovin a šroubů M16. Součástí úprav pro zajištění stability prefabrikátu bude i ukotvení prefabrikátu do podkladního betonu pod prefabrikátem pomocí betonářské výztuže B500B o průměru 14mm, délky 600 mm. Svislá spára mezi jednotlivými bloky bude překryta pomocí nataveného asfaltového pásu. Budou použity asfaltové pásy podkladní modifikované minimálně typu R max. tl. 4mm. Minimální šířka překrytí spár je 100mm. Horní hrana překrytí spár musí být v úrovni začátku zkosené hrany nástupištěního prefabrikátu.

#### ULOŽENÍ PREFABRIKÁTŮ

**Celkové konstrukční řešení nástupištění hrany včetně stanovení hodnot sednutí S je řešeno v Ž8 4.2.202**

Obecně je způsob uložení prefabrikátů ovlivněn:

- Návrhem konstrukce pražcového podloží železničního spodku.
- Typem zemin v podloží pod prefabrikátem.

V našem případě budou použity dva systémy uložení nástupištěních prefabrikátů dle Ž8 4.2.202

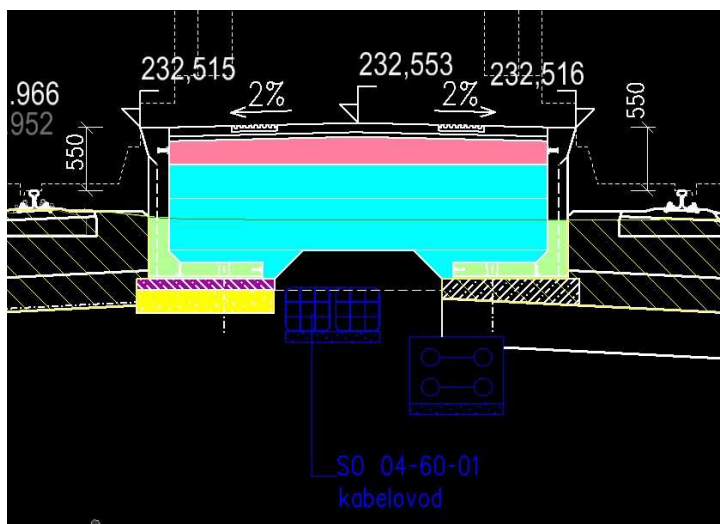
Varianta 1 (mimo konstrukci pražcového podloží)

- Zeminy v podloží typu S nebo G (S1-G5).
- Podkladní beton C12/15, tl. 100 mm.
- ŠDa, fr. 0/32, tl. 200 mm.

Varianta 2 – zeminy v podloží typu F (F1-F8)

- Podkladní beton C12/15, tl. min. 50 mm.
- Zlepšená zemina podle návrhu konstrukce pražcového podloží, vlastnosti KPP musí být stejné pod kolejí i pod nástupištěm.

**Projektant upozorňuje, že návrh založení může být upraven, změněn pod odkrytí základové spáry (subpláně) pod nástupištěním blokem, případně změnou návrhu konstrukce pražcového podloží.**



#### TĚLESO NÁSTUPIŠTĚ

Zásyp nástupiště bude prováděn po vrstvách o max. tl. 300 mm z propustného nenamrzavého materiálu. Vrstvy budou hutněny na  $I_d=0,8$ .

**Kubatura – štěrkodř**

**Kubatura – násypy**

**Kubatura – výkopy**

**Kubatura – přehutnění**

**Kubatura – málopropustný materiál**



### ZÁSYPY

**Zásypy, jednotlivé vrstvy, jejich přehutnění a dosažení hodnot modulů přetvárnosti budou prováděny v souladu s TP 170.**

**V konstrukci nástupiště bude použit:**

- Ponechaný stávající materiál štěrkového lože – přehutnit na  $I_d = 0,8$ .
- Nový propustný, nenamrzavý materiál,  $I_d = 0,8$
- V místě plastových kabelovodových šachet – betonová směs – C20/25 XC1, XF3
- Pro obsyp multikanálů v blízkosti nástupištěních hran – betonová směs – C20/25 XC1, XF3
- Filtrová vrstva za rubem nástupištěních bloků – fr. 16-32mm,  $I_d = 0,8$

### POCHOZÍ PLOCHA NÁSTUPIŠTĚ

Do povrchu nástupiště je navržena betonová dlažba z dlaždic velikosti 400x400x50 mm v odstínu přírodní šedé, uložená do lože z drobného kameniva fr. 2/5 tl. 40 mm a na vrstvu štěrkodrti fr. 0/32 tl. 200 mm (dle TP 170). Mimo prvky s hmatovou úpravou bude dlažba pokládána na vazbu s průběžnou spárou. Dlažba bude bez speciální povrchové úpravy, musí splňovat požadavky uvedené v Ž8 10.1.

**Řešení spár a jejich dilatace bude provedena dle TP 192 Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací.**

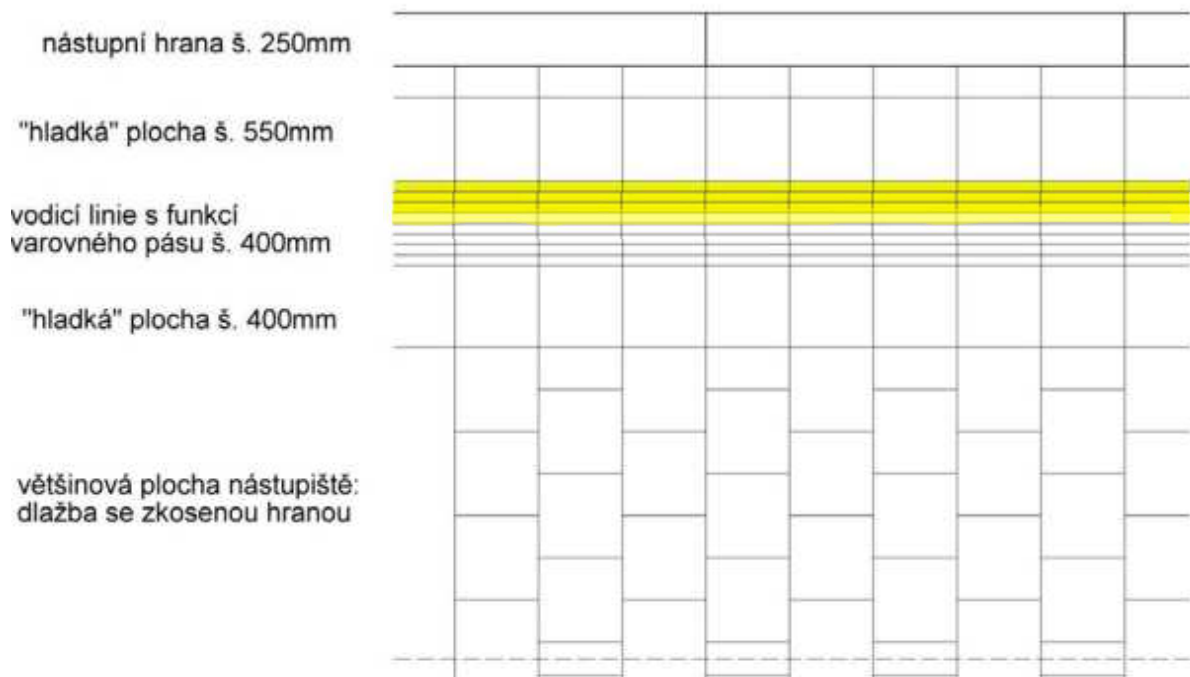
**Projektant upozorňuje, že volba hutnicí techniky musí být zvolena s ohledem na nové sítě a stavební objekty v nástupišti.**

### ÚPRAVY PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Vodící linie s funkcí varovného pásu s celkovou šířkou 400 mm je tvořena z betonových dlaždic s vlnkami ve tvaru sinusovky. Optické značení o šířce 200 mm je provedeno z probarveného materiálu v odstínu RAL 1023 (žlutá), zbývající pás o šířce 200 mm je v odstínu okolní dlažby.

Vodící linie je vedena po celé délce nástupištěních hran s výjimkou přerušení v místě signálních pásů a na koncích nástupiště na ni navazuje zábradlí se záložkou pro slepeckou hůl, které je umístěno ve vzdálenosti max. 300 mm od vodící linie, popř. varovný pás.

Signální pás je navržen z dlaždic s výstupky v odstínu okolní dlažby a je šířky 800 mm. Pásky slouží pro navádění nevidomých na schodiště.

**Schéma pokládky dlažby u vodící linie**

Vodící linie je v prostoru nástupišť tvořena vodící linií s funkcí varovného pásu, popř. zvýšeným obrubníkem nebo zábradlím se zarážkou pro slepeckou hůl.

**Začátek nástupiště**

Vodící linie nástupištních hran bude dotažena do vzdálenosti 1000mm od chodníkového obrubníku. Poté bude přerušena mezerou 200mm a zakončena varovným pásem š=400mm – dlažba s výstupky. Barva dlažby bude shodná s vlastní dlažbou nástupiště. Součástí varovného pásu bude kontrastní značení š=200mm ( viz. příloha 2.102 – půdorys nástupiště).

**Konec nástupiště**

Vodící linie bude dotažena až k zábradlí ( viz. příloha 2.103 – půdorys nástupiště).

**V místě vstupu na lávku**

Vodící line budou přerušeny na délku 400mm, kolmo k těmto přerušením budou vedeny signální pásy š=800mm. Dlažba bude opět s výstupky a shodného barevného odstínu jako vlastní dlažba nástupiště. Před prvním schodem na lávku bude vytvořen zdrsňený pás po celé délce schodu. Pás bude šířky 400mm. První schod bude opatřen kontrastním značením š=100mm.

**Materiály, z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04.**

**ODVODNĚNÍ NÁSTUPIŠTĚ**

Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným sklonem směrem do kolejí. Součástí odvodnění nástupiště je také pororošt umístěný před vstupem do výtahu. Pororošt leží ve vaně, která musí být odvodněna. Šíře roštu je na délku ostění dveří výtahu a délka 600mm. Rošt a vana bude z kompozitního nebo nerezavého materiálu. Odvodnění zastřešení je svedeno od svodů zastřešení přes navržené gaigry osazenými na patce zastřešení vedle ocelové stojky.

## 5.1 Nástupiště

### POLOHA NÁSTUPIŠTĚ

Nástupiště je navrženo jako oboustranné ostrovní s mimoúrovňovým přístupem z lávky SO 04-20-01. Z lávky je přístup po schodech nebo bezbariérově pomocí výtahu.

Začátek nástupiště je v km 4,367 243 a konec v km 4,601 833. Hrana u k. č. 91 je dle Směrnice SŽ č. 118 označena jako č. 1 a její stavební délka činí 234,67 m. Hrana u k. č. 92 je označena jako č. 2 a její stavební délka je 236 m.

Počátek nástupištní hrany u koleje č. 91 je umístěn v přímé až do km 4,489. Vzdálenost hrany od osy koleje bude v tomto případě 1680 mm. Poté přechází v přechodnici a následně končí v navazujícím oblouku o  $R_{91}=360$  m s převýšením  $D=110$  mm, které dle ČSN 73 4959 udává vzdálenost hrany od osy přilehlé koleje.

Počátek nástupištní hrany u koleje č. 92 je umístěn v přímé až do km 4,493. Vzdálenost hrany od osy koleje bude v tomto případě 1680 mm. Poté přechází do oblouku o  $R_{92}=2000$  m, bez převýšení, které dle ČSN 73 4959 udává vzdálenost hrany od osy přilehlé koleje. Pokračuje v přímé do km 4,592, navazuje na přechodnici a končí v oblouku o  $R_{92}=371$  mm s převýšením  $D=110$  mm, které dle ČSN 73 4959 udává vzdálenost hrany od osy přilehlé koleje.

### ŠÍRKOVÉ PARAMETRY

Šířka nástupiště vychází ze směrového vedení kolejí. Na koncích má nástupiště 3,465 m a 6,368 m, ve středové části pak 6,52 m.

Za limitní místo s ohledem na šířkové parametry nástupiště lze považovat lávku pro cestující.

Celková délka schodiště činí 20 811 mm. Pro ověření návrhu, respektive šířkových parametrů nástupiště byly uvažovány následující podmínky a hodnoty:

- **Délka překážky do 10 m (při dodržení min. volného výškového profilu 2200 mm).**
- **Na nástupišti musí být dodrženy dva pochozí pruhy  $s = 800$  mm (mimo bezpečnostní pás).**

### **Závěr:**

Při dodržení zmiňovaných parametrů bude možné mít kolem schodiště dva průchozí průchody o šířce 2 000 mm (1 200 + 800 mm).

### PŘÍČNÝ A PODÉLNÝ SKLON

Podélný sklon nástupiště sleduje podélný sklon přilehlých kolejí.

Příčný sklon je navržen střechovitý ve směru k přilehlým kolejím (při zachování vrcholu v ose nástupiště). Sklon se pohybuje od 1% - do 2%.

### UKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ

Nástupiště ve směru na Krč bude ukončeno pomocí železobetonových zídek s výtahovou šachtou. Zídky budou z betonu C30/37- $XC_4$ , XF3. Šířka zídky v patě bude 1200 mm, dříku 250mm a v římse 300mm. Celková délka zídky u kol. č. 1 bude 2145mm. U koleje č. 2 bude 2150mm. Založení zídek bude na hloubku min. 800mm. Založené budou na vrstvě z podkladního betonu C20/25 –  $XC_1$ , XF1 o tl.100mm. Pod podkladním betonem bude zřízen podsyp ze štěrkodrti fr. 0-32 o tl. 250mm (zhutnit na  $I_d=0,8$ ). Do výšky založení budou zídky opatřeny penetračním a asfaltovým nátěrem. Plocha zídek přicházející do styku se vzdušnou vlhkostí budou opatřeny nátěrem s hydrofobizačním a

protikarbonatačním účinkem. Jednotlivé žlb. Zídky budou oddílatovány pomocí ekstrudovaného polystyrénu tl. 20mm. Vlastní utěsnění bude provedeno pomocí těsnícího tmelu (ISO 11600 – F – 25HM – M1p) na hloubku 10 mm.

Zídkou u koleje č. 2 bude procházet odvodnění zastřešení SO 04-74-01.1. Proto v zídce bude osazena chránička, ocelová trubka o průměru 324mm, a v ní povede kanalizační trubka DN 250. Ta bude svádět vodu do retenční jímky, která je součástí železničního spodku SO 03-11-01. Zídky budou opatřeny ochranným zábradlím se svislou výplní o výšce 1100 mm.

Nástupiště ve směru na Vršovice bude ukončeno šikmou plochou ve sklonu 1:2. Budou použity svahové dílce H 130 o délce 2,0m. Plocha nástupiště bude ukončena chodníkovým obrubníkem, na šikmou plochu pak budou položeny vegetační tvárnice o tl. 80 mm vyplněné štěrkokodrtí fr. 8/16.

### ZÁBRADLÍ

**Na konstrukci zábradlí musí být zpracována výrobní dokumentace. Výkresy zábradlí v dokumentaci jsou navrženy na projektované hodnoty nástupiště, které se v rámci přípustných tolerancí dle TKP, kap.10, čl.10.6 mohou lišit.**

Ochranné zábradlí se svislou výplní výšky 1100mm bude použito v místě ukončení nástupiště v jeho čele. Sloupky budou přichyceny pomocí patních desek P18 -70 x 190 do konstrukce čelních zídek. Tyto budou přichyceny na chemické kotvy 2xM16. Vyrobeno bude z oceli S235 JR dle ČSN EN 10210-1, ČSN EN 10025-2 a ČSN EN 10219-1 a opatřeno kombinovaným systémem protikoroze ochrany. Barevný odstín zábradlí bude určen v rámci autorského dozoru stavby. Zábradlí musí být ukolejněno. Veškeré řezné hrany budou před provedením povrchových úprav zaobleny. Zábradlí bude navrženo dle požadavků Ž12.

Vzdálenost zábradlí od osy koleje je dána kolejovým řešením. V žst. Kačerov je nástupiště u kolejí s převýšením, z toho důvodu byla stanovena min. vzdálenost zábradlí -2500 +2P mm.

## **5.2 Související stavební objekty**

### **Drobná architektura SO 04-12-01**

Kotvení mobiliáře (prosvětlených vitrín) bude provedeno přes betonovou dlažbu do žlb. základů 760x1399mm (viz. výkres půdorysu SO 04-12-01). Poté bude provedeno správné napojení dlažby dle Ž8 10.1.213.

### **Lávka pro cestující SO 04-20-01**

Betonové základy pro podpěry lávky, které budou založeny pomocí injektáže, budou obsypány. Nové konstrukce součástí SO 04-20-01.

### **Technologická budova SO 04-72-01.1**

Všechny nové konstrukce (základové patky 500x500x1000mm) budou součástí SO 04-72-01.1 a budou obsypány.

### **Orientační systém pro cestující SO 04-77-01**

Všechny nové konstrukce (patky, ocelová konstrukce i vlastní tabule) jsou součástí SO 04-77-01. Poté bude provedeno správné napojení dlažby dle Ž8 10.1.213.

**Osvětlení SO 04-76-01**

Všechny nové konstrukce (patky, stožáry) jsou součástí SO 04-76-01. Poté bude provedeno správné napojení dlažby dle Ž8 10.1.213.

**Kabelovod SO 04-60-01**

Obsyp plastových šachet pomocí betonové suché směsi.

Obsyp multikanálů v blízkosti nástupištních hran – betonová směs – C20/25 XC1, XF3.

Poklopy musí respektovat skladebnou šířku betonové dlažby.

**Zastřešení nástupiště SO 04-74-01**

Prostupy svodů přes dlažbu. Poté bude provedeno správné napojení dlažby dle Ž8 10.1.213.

Všechny nové konstrukce (základové patky, sloupy zastřešení) budou součástí SO 04-74-01 a budou obsypány.

**Odvodnění zastřešení SO 04-74-01.1**

Prostup v čelní zídce pro vedení kanalizace do jímky. Opatřen chráničkou, součástí SO 04-12-01.

**Ukolejnění SO 03-77-01**

V rámci koordinace s SO bude na zábradlí z vnější stany sloupku (mimo plochu nástupiště) osazena průrazka. Bude připevněna k zábradlí přes objímku.

**5.3 Drobné objekty na nástupišti**

Na nástupišti budou umístěny:

4x odpadkový koš

4x lavička oboustranná

1x nádoba na posypový materiál (400 l kontejner ze sklolaminátu s panty z nerezavějící oceli a s uzamykáním (barva RAL 5017)

2x prosvětlené vitríny velikosti A0

2x označovač jízdenek

**Požadavky na drobné objekty:**

- drobné objekty nesmí překážet nevidomým a zrakově postiženým osobám,
- musí opticky kontrastovat se svým okolím,
- jejich poloha musí být zjistitelná holí (zarážky pro slepeckou hůl),
- nesmí mít ostré hrany,
- musí být odolné proti vandalismu
- u označovačů jízdenek bude dosahová výška 800 – 1000 (1200)mm

Rozměry základů drobných objektů na nástupišti budou závislé na vybraném typu, respektive na konkrétním výrobcí a zhotoviteli, který bude drobné objekty posléze osazovat. Projektant požaduje dodržení min. výšky základů 800 mm.

Prvky mobiliáře na nástupišťích budou respektovat technické specifikace pokynu SŽ PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář č.j. 62741/2019-SŽDC-GŘ-O23 a uzavřenou rámcovou dohodu na dodávku prvků mobiliáře.

## 5.4 Poklopy kanalizace a kabelovodu

Poklopy jsou stejně jako samotné šachty a příprava na umístění poklopu je součástí SO kanalizace a kabelovodu. Poklopy musí respektovat skladebnou šířku betonové dlažby.

## 6 ORGANIZACE VÝSTAVBY

Celková organizace výstavby je popsána v části dokumentace N.1.6.7.

Nejdříve bude postavena hrana nástupiště u koleje č.2 včetně přístupové lávky. Mezitím bude zdemolováno stávající nástupiště. Poté se postaví hrana nástupiště u koleje č. 1.

## 7 ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZHOTOVITELE

- Po uložení nástupištních L prefabrikátů je nutné zabránit pojezdu vozidel stavby v blízkosti nové hrany. Cílem je omezit možnost sedání prefabrikátů z důvodu rozrušení jeho ložné plochy.
- V předstihu zajistit u výrobce dodání atypických prvků.
- Provést změřením únosnosti nové základové spáry.
- Průběžně kontrolovat klad prefabrikátů, klást je z jednoho směru, aby se předešlo potřebě atypickému prvku, se kterým není v projektu uvažováno.
- Ukončující čelní zídky betonovat po uložení L prefabrikátů a průběžně je zasypávat z líce i rubu současně.
- Při provádění všech zásypů musí být přítomný geotechnik, který posoudí vhodnost používaného materiálu.
- Hutnění pláně pod nástupištními prefabrikáty, zásypů a přehutnění stávajícího materiálu musí být v souladu s TKP.
- V případě nejasností v technickém řešení (normy, rozsah, materiál) včetně výkazu množství je nutné kontaktovat projektanta a dozora investora. Bez jejichž souhlasu nebudou případné změny dodatečně akceptovány.
- Průběžně koordinovat výstavbu nástupiště se souvisejícími objekty.

## 8 VLIV REALIZACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### 8.1 Řešení z hlediska životního prostředí

Problematika je řešena v části dokumentace B.0.3.

### 8.2 Deponie a rozvoz hmot

Materiály, které budou vyzískány během výkopových prací mohou být opětovně částečně použity zpět při výstavbě. Materiál nesmí spadat do kategorie kontaminovaného odpadu. Zbylý materiál

bude odvezen a uložen do skládek či deponií. Problematika je řešena v části dokumentace B.0.3 – Vliv stavby na životní prostředí.

### 8.3 Odpady

Do kategorie kontaminovaného odpadu patří štěrk a půda zasažená škodlivými látkami. Toto se týká především šterkového lože v železničních stanicích z oblasti pod výhybkovými výměnami, v místech stání hnacích jednotek kolejových vozidel, odstavných kolejí a nástupišť.

## 9 OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 §102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce). Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákon. č. 262/2006 Sb. v platném znění (Zákoník práce), který upravuje pracovně právní vztahy včetně základních požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 309/2006 Sb. v platném znění o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, který stanovuje další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích,
- Nařízení vlády ČR č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- Zákon č. 266/1994 Sb. (o drahách) v platném znění a vyhlášky související, zejména: vyhláška MD ČR č. 173/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává dopravní řád drah,
- Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí aktualizované vydání GR

DDC č. j. TÚDC-13051/1998 ze dne 18. 10. 2000 v platném znění, kapitola 1 a dotčené speciální kapitoly,

- Předpis SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, s. o.“ a předpis SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, s. o.“
- Předpis SŽ Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“

## 10 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

SO 03-10-01	ŽST Praha-Krč, obvod Spořilov, železniční svršek
SO 03-11-01	ŽST Praha-Krč, obvod Spořilov, železniční spodek
PS 04-02-21	Zastávka Praha-Kačerov, rozhlasové zařízení
PS 04-02-71	Zastávka Praha-Kačerov, informační systém
PS 04-02-41	Zastávka Praha-Kačerov, kamerový systém
PS 09-02-51	ŽST Praha-Vršovice – ŽST Praha-Radotín, úprava stáv. DOK SŽ s.o.
PS 09-02-52	ŽST Praha-Vršovice – ŽST Praha-Radotín, úprava stáv. TK SŽ s.o.
PS 09-02-54	ŽST Praha-Vršovice – ŽST Praha-Radotín, úprava stáv. ZOK a MOK ČD-Telematika
PS 09-02-92	ŽST Praha-Vršovice – ŽST Praha-Radotín, úprava přenosového systému
SO 04-20-01	Zastávka Praha-Kačerov, lávka pro cestující
SO 04-60-01	Zastávka Praha-Kačerov, kabelovod v nástupišti
SO 04-72-01	Zastávka Praha-Kačerov, technologická budova
SO 04-74-01	Zastávka Praha-Kačerov, zastřešení nástupiště
SO 04-74-01.1	Zastávka Praha-Kačerov, odvodnění zastřešení
SO 04-77-01	Zastávka Praha-Kačerov, orientační systém pro cestující
SO 03-71-01	ŽST Praha-Krč, obvod Spořilov, TV
SO 04-76-02	Zastávka Praha-Kačerov-přístupová lávka, osvětlení a rozvody NN
SO 04-76-01	Zastávka Praha-Kačerov, úprava osvětlení a rozvodů NN
SO 05-01-10	ŽST Praha-Krč, SZZ

## 11 ZÁVĚR

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



V Ústí nad Labem, listopad 2022

Odpovědný projektant: Bc. Aneta Sýkorová

SUDOP EU, a.s.

Špitálské nám. 3517

Ústí nad Labem

40001

E-mail: [aneta.sykorova@sudopeu.cz](mailto:aneta.sykorova@sudopeu.cz)

## **12 Přílohy**

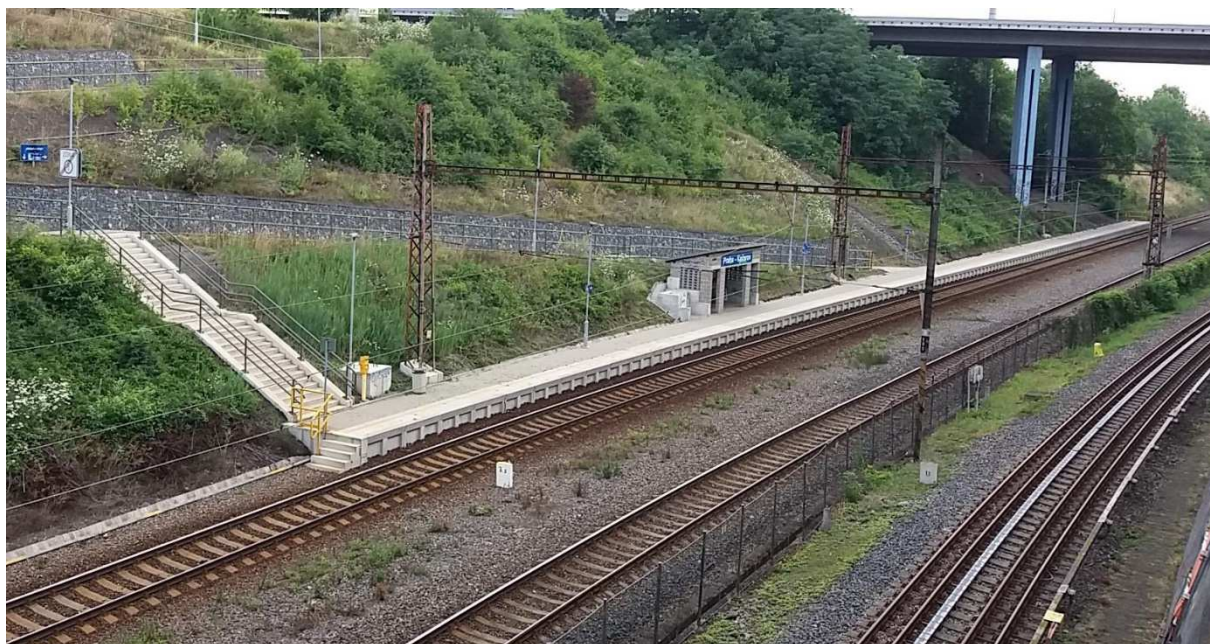
### **12.1 Fotodokumentace**

### **12.2 Seznam vytyčovacích bodů**



## **12.1 Fotodokumentace**





Pohled na zastávku Praha - Kačerv



Stávající nástupiště s přístřeškem

## **12.2 Seznam vytyčovacích bodů**

