



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
000	30.11.2022	Dokumentace pro územní řízení k čistopisu	Ing. Martin Dušek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	PROJEKT servis spol. s r.o.		PROJEKT servis
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Zhotovitel objektu:	PROJEKT servis spol. s r.o.		PROJEKT servis
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Koudelka	Specialista:	Ing. Martin Koudelka

Název stavby/akce:	Rekonstrukce žst. Turnov	Označení investora:	S631700077
		Označení zhotovitele:	ZAK-2021-13
Název části:	Zastřešení nástupiště, přístřešky na nástupišťích	Označení části:	D.2.2.2
Název objektu/díle části:	ŽST Turnov, zastřešení nástupiště	Označení objektu/komplexu:	SO 11-74-01
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy:	1.001
Název díle části přílohy:	-		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	-
Ing. Martin Koudelka	Martin Dušek	Formáty:	A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	
Liberecký	Turnov [771601]	1051	
			Smluvní datum zpracování: 30.11.2022

Označení investora: S 6 3 1 7 0 0 0 7 7 - Stupeň dokumentace: Část: D U R X - Objekt: D 2 2 0 2 - Podobojekt: S O 1 1 7 4 0 1 - Příloha: X X - Revize: 1 - 0 0 1 - 0 0 0

(Prostor pro další informace)

Obsah:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1	Údaje o stavbě	3
1.2	Údaje o žadateli	4
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	5
2.	VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ	6
3.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	7
4.	PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	7
5.	POPIS OBJEKTU	8
5.1	Stávající stav.	8
5.2	Nový stav.	8
6.	ZÁSADY ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ	9
7.	KAPACITY, A PLOCHY	9
8.	ZÁKLADY	10
9.	NOSNÁ KONSTRUKCE	10
10.	STŘECHA	10
11.	OPLÁŠTĚNÍ	11
12.	OCHRANA PROTI KOROZI	11
13.	ODVODNĚNÍ	11
14.	ELEKTROINSTALACE A OSVĚTLENÍ	12
15.	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	12
16.	POLOHOVÝ SYSTÉM	13
17.	SOUVISEJÍCÍ PS, SO	13

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Zakázkové číslo: ZAK-2021-13
ISPROFIN: 551 352 0013
ISPROFOND: 327 321 4901
S-kód: S631700077
Realizace stavby: 10/2024 - 03/2026
Číslo PS/SO: SO 11-74-01

a) Název stavby: Rekonstrukce žst. Turnov

b) Místo stavby: trať **Jaroměř – Turnov – Liberec**
trať **Hradec Králové hl.n. – Turnov**
trať **Praha – Turnov**

Kraj: Liberecký

Okres: Liberec, Semily

Katastrální území: k.ú. Mašov u Turnova [771686]
k.ú. Ohrazenice u Turnova [709336]
k.ú. Přepeře u Turnova [7346863]
k.ú. Turnov [771601]
k.ú. Karlovice [663328]
k.ú. Příšovice [736309]
k.ú. Daliměřice [771627]

Parcelní číslo: viz. Majetkoprávní část (E.5 Geodetická dokumentace)

Číslo tratě: **500 00** Jaroměř – Turnov - Liberec

(Prohlášení o dráze) **491 00** Hradec Králové hl. n. – Turnov

480 00 Praha - Turnov

Číslo tratě: **508** Jaroměř – Turnov - Liberec

(NJŘ / TTP) **511A** Hradec Králové hl. n. – Turnov

537 Praha – Turnov

Číslo tratě: (KJŘ)	030 Jaroměř – Turnov - Liberec 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov 070 Praha - Turnov
Číslo traťového úseku:	1051 Stará Paka (mimo) - Liberec (včetně) 1071 Libuň (mimo) - Turnov (mimo) 0901 Praha hl.n. (mimo) - Turnov (mimo) (odb. Skály)
c) <u>Předmět dokumentace:</u>	Rekonstrukce
d) <u>Širší vztahy:</u>	
Kategorie dráhy: (z. č. 266/1994 Sb.)	celostátní - Jaroměř – Turnov - Liberec regionální - Hradec Králové hl. n. – Turnov celostátní - Praha – Turnov
Kategorie dráhy podle TSI INF:	P5/F3
Součást sítě TENT-T:	NE
Traťová třída zatížení:	C3 (20t / 7,2t)
Trakční soustava:	Nezávislá
Počet traťových kolejí:	1
Max. traťová rychlost:	
<u>Obvod stanice Turnov:</u>	40 km/hod
<u>Přilehlé trať. úseky:</u>	100 km/hod - 030 Jaroměř – Turnov - Liberec 60 km/hod - 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov 100 km/hod - 070 Praha - Turnov
e) <u>Stupeň dokumentace</u>	Dokumentace pro územní řízení (DUR)

1.2 Údaje o žadateli

a) <u>Investor a objednatel:</u>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČO: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupen:	Stavební správa západ Diamond Point, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Jiří Záruba

Správce žel. dopravní infras.: Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Zpracovatel projektové dokumentace:

Generální dodavatel dokumentace: **PROJEKT servis spol. s r.o.**

U Elektry 830/2b

198 00 Praha 9

IČO: 49 82 31 41

Subdodavatelé dokumentace: **STOSMOL, s.r.o.**

U Cukrovaru 509/4

400 07 Ústí nad Labem

IČO: 28 69 50 97

SUDOP Brno, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

IČO: 44 96 04 17

DIPONT s.r.o.

Libouchec č.p. 505,

403 35 Libouchec

IČO: 286 93 094

NDCON s.r.o.

Zlatnická 10/1582,

Praha 1, PSČ 110 00

IČO: 649 39 511

EMPLA AG spol. s r.o.

Za Škodovkou 305/5, Kukleny,

503 11 Hradec Králové

IČO: 259 96 240

KVINTING spol. s r.o.

Počernická 272/96, Malešice,

108 00 Praha 10

IČO: 41692748

b) <u>Hlavní inženýr projektu:</u>	Ing. Martin Koudelka (číslo ČKAIT: 0202207)
c) <u>Zástupce HIPa:</u>	Bc. Michal Munzar
d) <u>Specialista části:</u>	Ing. Martin Koudelka
e) <u>Zodpovědný projektant části:</u>	Ing. Martin Koudelka
f) <u>Zpracovatel části:</u>	Vita Brovko

2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ

ŽST Turnov leží v km 123,993 trati celostátní dráhy Jaroměř – Liberec (trať je v přilehlých úsecích jednokolejná), v km 104,061 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov (trať je v přilehlém úseku jednokolejná) a v km 29,222 trati regionální dráhy Hradec Králové hl.n. – Turnov (trať je v přilehlém úseku jednokolejná).

Hlavním cílem stavby je kompletní rekonstrukce ŽST v rámci, které je vyřešeno odstranění úvratových jízd ze směru Jičín.

V ŽST dochází ke zrychlení jízd vlaků v hlavních kolejích, a to na rychlost 65 km/h ve směru Malá Skála – Turnov a zpět, 100 km/h v traťovém úseku Turnov – Sychrov a zpět, 60 km/h ve směru Hrubá Skála – Turnov a zpět a 70 km/h ve směru Příšovice – Turnov a zpět. Rychlosti pro jízdy vlaků vedlejším směrem jsou pak ve většině případů umožněny alespoň pro rychlost 60 km/h do osobní části kolejiště a 50 km/h do nákladní části kolejiště.

Navržené řešení ŽST Turnov vyhovuje jak stávající organizaci dopravy dle dnešního konceptu provozu, tak i cílovému stavu po realizaci stavby dle SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec a dalších staveb na základě doložených podkladů od objednatelů dopravy. V rámci zpracování byly vyhotoveny výhledové GVD pro všechny přilehlé tratě a plány obsazení kolejí pro zpracované varianty. Dopravní technologie prokázala potřebu ideálně 6 kolejí s nástupní hranou, přičemž alespoň 4 nástupní hrany musí být průjezdné ve směru Malá Skála – Turnov – Sychrov / Příšovice.

Navržené řešení reflektuje potřeby nákladní dopravy pro tranzitní i obslužné vlaky. Proto jsou zde navrženy 4 dopravní koleje, které vyhoví odklonovým vlakům Nex přepravce Škoda-Auto (620 m) i běžným vlakům nákladní dopravy, přičemž 2 koleje umožní jízdy vlaků ve směru Malá Skála.

Navržené řešení umožňují napojení integrovaného pracoviště OŘ Hradec Králové dvojicí kolejí dle požadavků.

V ŽST jsou k dispozici vnější nástupiště od výpravní budovy, ostrovní nástupiště s jazykovou částí a další ostrovní nástupiště. Traťová kolej ze směru Hrubá Skála je přivedena k oběma kolejím nástupiště č. 3, což zvýší variabilitu provozu. 2 koleje pro nákladní dopravu jsou vloženy mezi nástupiště č. 2 a 3, aby bylo možno dosáhnout požadované délky bez nutnosti rušit přejezd P3182. Další dvojice

nákladních kolejí je směřována ze sychrovského zhlaví směrem na Hrubou Skálu a končí před zmíněným přejezdem.

ŽST je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, které bude ovládáno z dopravní kanceláře ŽST Turnov. Realizací stavby dochází k významné úspoře cca 19 provozních zaměstnanců.

V traťovém úseku Hrubá Skála – Turnov je navrženo zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo bez oddílových návěstidel. V nákladišti zastávce Karlovice-Sedmihorky je zřízeno pomocné stavědlo pro obsluhu nedalekého přejezdu při posunu Mn vlaku v nákladišti.

Traťový úsek Malá Skála – Turnov bude řešen v rámci související stavby **„Rekonstrukce ŽST Malá Skála“** včetně zřízení automatického hradla Dolánky.

Součástí jsou také fragmenty GVD na tratích Dvůr Králové nad Labem – Liberec, Železný Brod – Tanvald, Mladá Boleslav – Turnov a Jičín – Turnov, které podrobně mapují možnosti vedení jednotlivých linek po moderní infrastruktuře, tzn. po realizaci uvažovaných staveb v regionu.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby: „Rekonstrukce ŽST Turnov“ PRO1051KM115-127ML051-069REK_Turnov, zpracovatel SŽG Regionální pracoviště Ústí nad Labem, část dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“;
- Zápisy z profesních porad a místních šetření, část dokumentace E.7.3 „Zápisy z porad“;
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Liberecký kraj, <http://nahlizeni.dokn.cuzk.cz/> a mapový podklad, část dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“;
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení, část dokumentace E.4. „Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“;
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál štěrkového lože a zeminy a odpady po rekonstrukci;
- Místní šetření;
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách;
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice atd.

4. PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

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

dokumentace, kopie jsou obsahem části dokumentace E.4.“ Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“.

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

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce.

V ochranných pásmech vedení nesmí být (případně souhlas správců inženýrských sítí) skládky a deponie zemin, a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení, a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná a chráněná vedení inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v části dokumentace E.4.“ Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz Zákon č. 266/1994 „Zákon o drahách“).

5. POPIS OBJEKTU

Stavební objekt řeší zastřešení vnějšího nástupiště č. I a dvou ostrovních nástupišť č. II a III v žst. Turnov.

5.1 Stávající stav.

5.1.1 Nástupiště I.

Nástupiště je zastřešeno pultovou střechou přiléhající k nádražní budově v úrovni vstupního podlaží. Zastřešení lze rozdělit na 2 části: Část přiléhající k výpravní budově, s podélným ocelovým vazníkem podporovaným zdobenými litinovými sloupy a část přiléhající k stávajícímu provoznímu objektu s podélným dřevěným vazníkem na masivních dřevěných sloupech bez dekoračních prvků.

Konstrukce střechy je v obou případech totožná – plechová falcová krytina na prkenném bednění s dřevěnými krokve. Krokve mají ozdobné zakončení.

Zastřešení se zdobenými litinovými sloupy bude použito, jako předloha pro zpracování repliky, která nahradí stávající dřevěné zastřešení v úseku snížené administrativní části nástupiště.

5.1.2 Nástupiště II

Nástupiště není zastřešeno.

5.1.3 Nástupiště III

Nástupiště není zastřešeno.

5.2 Nový stav.

5.2.1 Nástupiště I.

Bude využito především stávajícího ponechávaného zastřešení přisazeného k výpravní budově. Část stávajícího zastřešení přiléhající ke snížené administrativní části s pokladnami v délce cca 7 m, které architektonickým stylem (dřevěné masivní sloupy) navazuje na odstraňovanou část zastřešení při demolovaném provozním objektu, bude odstraněno. Tato část bude nahrazena replikou stávajícího ponechávaného zastřešení s litinovými zdobenými sloupy a dřevěnou střešní konstrukcí (prkenné bednění

na dřevěných krokách s ozdobným zakončením). V rámci dílenské dokumentace budou vytvořeny přesné výkresy ozdobných prvků litinových sloupů. Sloupy budou zhotoveny z litiny, jako zakázková výroba. Půdorysný rozměr nového zastřešení je 6,6x5,245 m. Demolice stávajícího zastřešení bude součástí koordinované stavby „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa“.

Nové zastřešení podle konceptu vzorového listu Ž13 bude pokrývat pouze výstup z podchodu na nástupiště I a výstup do prostoru nově vzniklé proluky po demolici provozního objektu. Zastřešení výstupu z podchodu na I. nástupiště je navrženo se zdvojenými sloupy se středovým odtokovým kanálem. Půdorysný rozměr nového zastřešení je 19,46x10,36 m se dvěma řadami sloupů v podélných osových vzdálenostech 7,1 - 9,185 m a příčné osové vzdálenosti 4,55 m. Přilehlá kolej je osazena v celé délce nástupiště ve výšce 262,400 m.n.m. Střecha výstupu do proluky je řešena jako pultová. Půdorysný rozměr zastřešení je 11,41x8,15 m s dvěma řadami sloupů v podélných osových vzdálenostech 6,54 m a příčné osové vzdálenosti 3,75 m.

5.2.2 Nástupiště II.

Zastřešení je řešeno jako typové, v délce 100 m, vycházející z vzorových listů Ž13. Z důvodu větší šířky nástupiště (>10 m), je zastřešení řešeno po celé délce se zdvojenými sloupy. Půdorysný rozměr zastřešení je 100,0 x 10,65 m se dvěma řadami sloupů v podélných osových vzdálenostech 8 - 10 m a příčné osové vzdálenosti 4,5 m. Přilehlé koleje jsou v celé délce nástupiště osazeny ve výšce 262,400 m.n.m. Jedná se o ocelovou konstrukci, se střechou ze sendvičových panelů ukládaných na podélné vazníky a se středovým odtokovým kanálem. V místě podchodu jsou sloupy kotvené do připravené konstrukce podchodu, mimo konstrukci podchodu je konstrukce kotvena do betonových patek. Na konstrukci budou umístěni žlaby a svody dešťové kanalizace a zařízení navazujících SO/PS, zejména informačního systému, orientačního systému a osvětlení.

5.2.3 Nástupiště III.

Zastřešení je řešeno jako typové, vycházející z vzorových listů Ž13 s jedním středovým sloupem. V místě podchodu jsou pak sloupy zdvojené, kotvené do připravené konstrukce podchodu. Mimo konstrukci podchodu je konstrukce kotvena do betonových patek. Půdorysný rozměr zastřešení je 100,0 x 7,15 m se sloupy v podélných osových vzdálenostech 8 - 10 m a příčné osové vzdálenosti v místě podchodu 2,8 m. Přilehlé koleje jsou v celé délce nástupiště osazeny ve výšce 262,400 m.n.m. Střecha je navržena ze sendvičových panelů ukládaných na podélné vazníky, se středovým odtokovým kanálem v celkové délce 100 m.

6. ZÁSADY ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o příčně symetrickou konstrukci, na nástupišti III jednosloupovou v příčném řezu, na ostatních nástupištích dvousloupovou. Zastřešení je navrženo s cílem minimalizovat nezakryté vodorovné plochy pro ulpívání nečistot a sedání ptactva. Viditelné části nosné konstrukce (vnější část střechy) jsou řešeny jako subtilní, na úkor zesílených skrytých prvků ve středové části. Veškeré montážní styky konstrukcí jsou navrženy jako skryté, bez viditelných šroubů a výztuh.

Barevné řešení je založeno na kontrastu tmavých a světlých ploch v odstínech šedi.

Viditelné prvky ocelové nosné konstrukce (sloupy, rámy nad podchody, konce příčných vazeb) budou provedeny, jako tmavé – antracit.

- Podhledy a zespoda viditelné prvky střešní konstrukce budou provedeny v šedé barvě.

7. KAPACITY, A PLOCHY

Z kapacitních důvodů ve špičkovém vytížení je navržena délka zastřešení na nástupištích II a III 100 m. Nástupiště I je opatřeno stávajícím zastřešením přiléhajícím k nádražní budově.

Špičková frekvence cestujících: 346 os.

Špičková frekvence cestujících zvětšená o 20% - 416 os.

8. ZÁKLADY

Sloupy zastřešení budou mimo konstrukci podchodu kotveny do železobetonových patek o rozměrech 2,3 x 2,3 x 1,3 m v případě jednosloupové varianty a patek o rozměrech 2,15 x 2,15 x 1,3 m v případě dvousloupové. Pro kotvení sloupu nového zastřešení na nástupišti I bude použita atypická patka o rozměrech 1,25 x 1,25 x 0,7 m. Horní líc základu je ve sklonu min. 4 %. Horní líc základu (nejvyšší hrana) se umísťuje v hloubce min 750 mm pod úroveň nástupiště z důvodu umístění revizních šachet střešních svodů.

Základ bude vždy opatřen ochranným nátěrem proti zemní vlhkost Alp+ 2x Aln.

sloupy zastřešení budou uloženy na plastbeton tl. min 20 mm.

V místě podchodu bude využito ke kotvení zastřešení předem připravené konstrukce podchodu.

Náhrada stávajícího zastřešení přiléhajícího ke snížené administrativní části nádražní budovy bude kotvena s využitím stávajících základových konstrukcí.

9. NOSNÁ KONSTRUKCE

Jedná se o ocelovou nosnou konstrukci z uzavřených profilů čtvercového a obdélníkového průřezu dle vzorových listů Ž13. Sloupy jednosloupové příčné vazby jsou z profilu 450/250/8. Sloupy dvousloupové vazby jsou čtvercových průřezů 250/8. Na sloupech budou uloženy základní příčné nosníky, tvaru „lomeného V“. Střešní konstrukce je uložena na páteřní dvojité nosníky v ose zastřešení. Páteřní dvojité nosník je uvažován jako jeden montážní prvek, - profily budou propojeny výztužnými prvky, které zároveň slouží jako podpora žlabu. Vnější vaznice je vynesena nejen příčnými nosníky v místě sloupů, ale i vždy dvěma mezilehlými příčnými vazbami. Tyto vazby jsou podvěšeny pod středovým nosníkem. Veškeré podélné prvky jsou navrženy jako „Gerberův nosník“, s kloubovými styky ve staticky výhodných pozicích. Tyto styky zároveň budou umožňovat průběžnou dilataci střešní konstrukce. Styk všech příčných vazeb se sloupem i podélným páteřním nosníkem je navržen jako tuhý. Tuhost střešní roviny je zajištěn dále tuhostí střešního pláště. V rovině střechy není uvažováno zavětrování.

Pro případné výhledové uchycení trakčního vedení bude využito výhradně sdružených sloupů zastřešení.

Příčné nosníky pultové střechy nad výstupem z podchodu do prostoru nově vzniklé proluky po demolici provozního objektu budou řešeny, jako rovné.

Nosné prvky nahrazované části původního zastřešení na nástupišti I budou tvořeny podélným ocelovým nosníkem, na který budou uloženy dřevěné krokve. Podélný nosník bude uložen na repliky stávajících litinových sloupů, použitých na zbytku ponechávaného zastřešení nástupiště I.

10. STŘECHA

Konstrukce zastřešení bude ocelová s podélnými vaznicí a příčně ukládanými sendvičovými panely, které tvoří střešní krytinu. Z vnitřní strany bude konstrukce zakryta podhledem z hliníkových panelů.

Střešní plášť bude tvořen sendvičovými střešními panely, s profilovaným (trapézovým) profilem na horním povrchu, spodní líc je rovný, s mikro profilací. Krytina bude provedena tak, aby volná šířka mezi protilehlými panely nad žlabem byla min 200 mm. Příčný sklon krytiny je navržen 5° (8%). Navrhovaný typ krytiny s tepelně izolačním jádrem snižuje možnost kondenzace vzdušné vlhkosti na spodním líci konstrukce.

Nad odvodňovacím žlabem bude umístěna revizní lávka z kompozitních roštů, šířky 600 mm, v celé délce zastřešení. Rošty budou upevněny do průběžných ocelových „L“ profilů, které budou do krytiny kotveny přes kaloty v horní vlně střešní krytiny. Pro účely čištění žlabu budou rošty jednoduše vyjímatelné.

Součástí konstrukce revizní lávky budou prvky záchytného/zadržného systému určeného pro údržbu střechy.

Odvodnění pultové střechy nad výstupem z podchodu do prostoru nově vzniklé proluky po demolici provozního objektu je navrženo s okapním žlabem. Sklon střechy je navržen 5° (8%).

Střecha stávajícího ponechávaného zastřešení na nástupišti I, bude tvořena prkenným bedněním a falcovou plechovou krytinou – kopie stávajícího ponechávaného systému.

11. OPLÁŠTĚNÍ

Středová část (v příčném smyslu) bude z dolní strany oplášťena, ve tvaru „V“. Opláštění překrývá montážní styky nosné OK, kabelové žlaby a středový odvodňovací žlab. Vnější díly (nejblíže ke koleji) podhledu jsou navrženy, jako sklopné/odnímatelné, pro přístup ke kabelovým trasám a skříním s instalacemi pro potřeby revizí a dalších úprav. Podhledové desky budou tvořit kompozitní, hliníkové, sendvičové panely.

Hrany panelů budou uzavřené. Podhledové desky budou samonosné, nevyžadující dodatečnou konstrukci zajišťující rovinnost. Desky budou do podélné ocelové podkonstrukce U/C profilů kotveny přes rektifikovatelné prvky, případně panty/zámky. Kotvení desek bude provedeno, jako skryté do rubového plechu. V konstrukci je uvažována kombinace lepených a mechanických přípojů. Otevíravé spoje musí být provedeny tak, aby nedocházelo k jejich uvolňování či kmitání vlivem průjezdu vlaku. Výklopné desky podhledu budou opatřeny pojistnými nerez lanky, které zajistí mezní vyklopení desky tak, že nedojde k poškození nárazem do jiného prvku.

Veškeré podružné prvky a podkonstrukce budou lakovány černou barvou, aby neprosvítaly ve spárách podhledu

Podhledy pultové střechy nad výstupem z podchodu do prostoru nově vzniklé proluky po demolici provozního objektu budou řešeny stejným způsobem, avšak jako rovné.

12. OCHRANA PROTI KOROZI

Navrhuje se, jako kombinovaná - systém skládající se z žárově zinkovaného povlaku ponorem či nátěrikem a vícevrstvého nátěrového systému.

Protikorozní ochrana a příprava OK musí být v souladu s předpisem SŽ S5/4. Provedení protikorozní ochrany bude odpovídat koroznímu prostředí stupně „C5“ s životností „Velmi Vysokou“.

13. ODVODNĚNÍ

V ose střechy je navržen liniový žlab, provedený jako silnostěnný, svařovaný prvek ohraňovaného plechu tl. 4 mm. Podélný sklon dna je navržen 1%. Všechny prvky žlabu budou zinkované ponorem. Žlab bude uložen na propojovací profily centrálního nosníku. Přístup do žlabu pro účely čištění a údržby bude realizován shora, po odejmutí roštů revizní lávky. V místě rozvodí bude žlab rozdělen dilatací, s přeplechováním spáry.. Díly žlabu budou smontovány celoobvodovým přírubovým spojem s vloženým těsněním z EPDM pryže. Součástí žlabu bude hrdlo pro zaústění do svislého svodu. Hrdlo bude dílensky svařeno se žlabem a svod bude na hrdlo na stavbě nasazen. Svody jsou běžné u každé druhé podpory (sloupu), počínaje krajním sloupem. Svody budou vedeny vždy vnitřkem sloupu. Svody budou zaústěny do revizní šachty (dvorní vpusť s čistícím košem a litinovou mřížkou).

Odvodnění pultové střechy nad výstupem z podchodu do prostoru nově vzniklé proluky po demolici provozního objektu je navrženo s vnějším okapním žlabem.

14. ELEKTROINSTALACE A OSVĚTLENÍ

Veškeré součásti elektro, vyjma koncových zařízení, budou umístěny ve středové oblasti zastřešení, v prostoru mezi krytinou a podhledem. Přístup do tohoto prostoru se navrhuje přes odnímatelné/výklopné panely podhledu.

Svítlidla a směrové reproduktory nástupištního rozhlasu budou umístěny do speciálního podélného prvku - světelného tunelu. Tunel bude tvořen obdélníkovým profilem, který bude zdola otevřený a jednotlivé prvky budou do tohoto profilu vsazovány. Tunel zároveň tvoří vnější okraj středové části zastřešení opatřené podhledem z hliníkových panelů.

15. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na příslušné zařízení pro nakládání s odpady. Primárně dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech budou odpady v maximální možné míře recyklovány nebo zpětně využívány na stavbě. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a dále vyhláška č. 8/2021 Sb. „Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)“, vyhláška č. 273/2021 Sb. „Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady“, směrnice SŽ SM096 „Směrnice pro nakládání s odpady“.

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

Ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden ve výkazu výměr a materiálu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽ, s.o., ve správě OŘ Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice SŽDC č. 42 (Hospodaření s vyzískaným materiálem ze železniční dopravní cesty).

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

Likvidace odpadů:

Primárně dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech budou odpady v maximální možné míře recyklovány a zpětně využívány na stavbě, nebo sekundárně budou odpady v průběhu stavby ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

16. POLOHOVÝ SYSTÉM

Projekt stavby je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání. Další podrobnosti o pevných bodech v části dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“.

17. SOUVISEJÍCÍ PS, SO

PS	11-02-21	ŽST Turnov, rozhlasové zařízení
PS	11-02-42	ŽST Turnov, kamerový systém
PS	11-02-61	ŽST Turnov, informační systém pro cestující
PS	11-02-71	ŽST Turnov, sdělovací zařízení
PS	11-04-11	ŽST Turnov, osobní výtahy
SK	11-00-01	ŽST Turnov, železniční svršek a spodek
SO	11-20-04	Železniční most v km 123,980 (Podchod pro cestující)
SO	11-12-01	ŽST Turnov, rekonstrukce nástupiště
SO	11-31-01	ŽST Turnov, dešťová kanalizace
SO	11-77-01	ŽST Turnov, orientační systém
SO	11-79-01	ŽST Turnov, vnější drobná architektura
SO	11-86-01	ŽST Turnov, rozvody NN a osvětlení
SO	11-86-02	ŽST Turnov, osvětlení nástupišť
SO	11-86-03	ŽST Turnov, osvětlení podchodu pro cestující

Ing. arch. Martin Dušek

09/2022