


prostor pro logo institucí zajišťujících financování stavby

Jiná ověření:

Paré:
(otisk razítka počtu paré)


Orientační schéma:





Razítko oprávněné osoby:
(s uvedením autorizované osoby a čísla oprávnění)

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	04.03.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	

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

Zhotovitel díla:	SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 80 Praha 3		
Kontakt:	T: 420 605 229 020 E: paha@sudop.cz		
Zhotovitel části/objektu:	PRODIN a.s.		
Adresa:	K Vápence 2745, 530 02 Pardubice		
Kontakt:	T: 420 466 055 111 E: info@prodin.cz		
Hlavní projektant (HIP):	ING. FILIP DANIEL	Specialista:	Ing. Tomáš Král

Název stavby/akce:	VÝSTAVBA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY PARDUBICE CENTRUM		Označení investora:	S622000607
			Zakázka:	21-180.250
Název části:	Zastřešení nástupišť, přístřešky		Označení části:	D.2.2.2
Název objektu/díle části:	Zastávka PceCe, přístup z podchodu km 304,425		Číslo objektu/komplexu:	SO 07-52-01
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy:	1 . 001
Název díle části přílohy:	-			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:	
Ing. Tomáš Král	Ing. Tomáš Král	-	DUSP+PDPS	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:	
Pardubický	Pardubice [717657]	1501 D1	21.07.2022	
Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:
S 6 2 2 0 0 0 6 0 7	- D U S P	- D 2 2 0 2	- S O 0 7 5 2 0 1	- X X
				- 1 - 0 0 1 - 0 0 0

Obsah

1.	Identifikační údaje	5
1.1	Údaje o stavbě	5
1.1.1	Název stavby	5
1.1.2	Místo stavby	5
1.2	Údaje o žadateli	6
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	6
1.3.1	Obchodní firma	6
1.3.2	Hlavní projektant	7
1.3.3	Projektant části dokumentace autorizovaných ČKAIT a ČKA	7
2.	Zdůvodnění stavby	7
2.1	Zdůvodnění nutnosti stavby	7
2.1.1	Účel stavby	7
2.1.2	Rozsah navrhovaných opatření	7
2.2	Celková koncepce řešení	7
2.3	Technická účelnost a hospodárnost projektového řešení	7
3.	Technický popis nového objektu	8
3.1	Návrhové zatížení	8
3.2	Prostorové uspořádání	8
3.2.1	Stanovení nutné volné šířky	8
4.	Demolice stávajících konstrukcí	8
5.	Práce prováděné v rámci objektu	8
5.1	Stavba nového zastřešení přístupu	8
5.2	Architektonické a dispoziční řešení	9
5.2.1	Stavebně technické řešení	9
5.2.2	Materiál	9
5.2.3	Nosná konstrukce	9
5.2.4	Střešní krytina a oplechování	9
5.2.5	Obvodový plášť	9
5.2.6	Protikoroziční ochrana konstrukcí	9
5.2.7	Barevné řešení	10
5.2.8	Uzemnění a ukolejnění	10
5.2.9	Osvětlení	10
6.	Odpady	10
7.	Způsob provádění stavby, postup výstavby	12
7.1	Vytčení	12
7.2	Způsob a postup výstavby	12
7.3	Prostor výstavby	13
7.3.1	Územní podmínky	13

7.3.2	Přístupy na staveniště	13
7.4	Požadavky na zhotovitele	13
7.5	Požadavky na výluky a omezení provozu	13
7.6	Popis stavebních prací	13
7.7	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	13
7.7.1	Požadavky BOZP na zhotovitele	13
7.7.2	Základní legislativní předpisy	14
7.8	Přístup a užívání objektů osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	14
7.9	Souvislost s výstavbou navazujících objektů	15
7.9.1	Seznam souvisejících objektů	15
8.	Materiál A PKO	15
9.	Kontrola a dodržování kvality	16
10.	Související ČSN, předpisy, právní normy, použité podklady	16
11.	Záznamy z rozhodujících porad	19
11.1	Záznam vstupní rady	19
11.2	Záznam z konferenčního projednání připomínek	21

Průvodní zpráva je zpracována v členění a rozsahu dle přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění, dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, dle požadavků příloh č. 1 a 2 Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění.

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

1.1.1 Název stavby

Název stavby: Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum

Druh stavby: Stavba dopravní infrastruktury – železnice

Stupeň dokumentace: DUSP + PDPS
dokumentace pro územní řízení a stavební povolení +
projektová dokumentace pro provádění stavby

1.1.2 Místo stavby

1.1.2.1 Traťový úsek

Traťový úsek (TÚ): 1501 Česká Třebová – Praha Masarykovo n.

1.1.2.2 Místopisné určení a dotčená katastrální území

Stavební část

Kraj: Pardubický

Okres: Pardubice

Obec s rozšířenou působností (ORP): Pardubice

Obec s pověřeným obecním úřadem (POU): Pardubice

Obec: Statutární město Pardubice

Městský obvod: Pardubice I

Katastrální území: Pardubice

1.1.2.3 Parcelní čísla dotčených pozemků

Parcelní čísla dotčených pozemků, vše k.ú. Pardubice:

parcelní číslo	vlastník	druh pozemku	využití	LV	výměra pozemku (m ²)
2798/36	České dráhy, a.s. nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12 Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha	716	217152

1.2 Údaje o žadateli

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

Jednající: Ing. Mojmírem Nejezchlebem, náměstkem generálního
ředitele pro modernizaci

IČ: 70994234

DIČ: CZ70994234

Organizační jednotka: Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Kontaktní osoba pro věci smluvní: Ing. Miroslav Bocák

Kontaktní osoba ve věcech technických: Ing. Lenka Szabóová

Úředně oprávněný zeměměřický inženýr: Ing. Petr Očenáš

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

1.3.1 Obchodní firma

Společnost: **SUDOP PRAHA a.s.**
Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3

Zastoupená: Ing. Tomášem Slavičkem, předsedou představenstva,
Ing. Ivanem Pomykáčkem, místopředsedou
představenstva, Mgr. Ing. Evou Kudynovou Klimtovou,
místopředsedkyní představenstva
Ing. Martinem Chrastilem, členem představenstva

IČ: 25793349
DIČ: CZ25793349

Zpracovatelský útvar: SUDOP PRAHA a.s., projektové středisko Hradec Králové,
Horova 1767/26, 500 02 Hradec Králové

Podzhotovitel: Prodin a.s.
K Vápence 2745, 530 02 Pardubice - Zelené Předměstí

IČ: 252 92 161
DIČ: CZ25292161
projekční činnost

1.3.2 Hlavní projektant

Vedoucí týmu (hlavní inženýr projektu): Ing. Daniel Filip
č. autorizace 0601407, obory Mosty a inženýrské
konstrukce a Dopravní stavby

Asistent vedoucího týmu: Ing. Monika Pospíchalová
č. autorizace 0602177, obor Dopravní stavby

1.3.3 Projektant části dokumentace autorizovaných ČKAIT a ČKA

Zdi a přístřešky nástupiště Ing. Tomáš Král
č. autorizace 0601537, obor Statika a dynamika staveb

2. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

2.1 Zdůvodnění nutnosti stavby

2.1.1 Účel stavby

Účel objektu Stavba „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ je stavba železniční infrastruktury určená k provozování železniční osobní a nákladní dopravy. V rámci stavby je vybudován nový přístup z podchodu z ulice Sladkovské na nové ostrovní nástupiště Pardubice Centrum. Objekt řeší zastřešení šikmého chodníku SO 07-52-01.1, navazující na mostní objekt SO 02-34-01.

2.1.2 Rozsah navrhovaných opatření

Stavební objekt zakrývá šikmý chodník spojující podchod mostu SO 02-34-01, ev. km 304,425 a nové ostrovní nástupiště - Zastávka Pardubice Centrum.

2.2 Celková koncepce řešení

Z důvodu výstavby nového nástupiště bude provedena výstavba šikmého chodníku přístupu se zastřešením v následujícím rozsahu prací:

- Kotvení ocelové konstrukce na SO 07-34-61
- Dopravu a montáž ocelových šroubovaných dílců zastřešení
- Dopravu a montáž stěnových skel
- Dopravu a montáž střešního pláště a klempířských výrobků – oplechování střechy, nároží a svody
- Práce související s případnou opravou nátěrového systému
- Napojení svodů do geigrů

2.3 Technická účelnost a hospodárnost projektového řešení

Konstrukce zastřešení splňuje konstrukční a spolehlivostní požadavky pro zakrytí šikmého chodníku z podchodu z ulice Sladkovského na nového nástupiště – Zastávka Pardubice Centrum.

Jednotná výška objektu je zvolena z důvodu vnějšího vzhledu, konstrukční jednoduchosti, max. možného zisku denního světla, údržby a antivandalismu.

3. TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO OBJEKTU

3.1 Návrhové zatížení

Nosné konstrukce jsou navrženy na účinky stálého, užitného a klimatického zatížení větrem a sněhem podle ČSN EN 1990, ČSN EN 1991 a účinky aerodynamického zatížení od vlaků podle ČSN EN 1991-2. Všechny konstrukce vyhovují působení uvedených zatížení.

3.2 Prostorové uspořádání

Objekt se nachází v obvodu žst. Pardubice, mezi kolejemi 10 a, 12 a ve staničení km 304,483 až km 304,539.

Směrové vedení

- Kolej 10 a – vodorovná, přímá
- Kolej 12 a – vodorovná, oblouk

3.2.1 Stanovení nutné volné šířky

VMP 3,0 => vzdálenost osy koleje od pevné překážky 3000 mm, ve stísněných poměrech 2500 mm.

Citace ČSN 73 6320:

Ve stísněných poměrech na širé trati v místech, kde se nepředpokládá manipulace, je přípustná šířka volného schůdného a manipulačního prostoru v koleji 2 500 mm.

V ostatních případech (tj. zejména v dopravních s kolejovým rozvětvením a v nákladištích) je ve stísněných poměrech přípustná šířka volného schůdného a manipulačního prostoru 2 500 mm pouze tam, kde délka překážky podél koleje je nejvýše 3 000 mm a kde je na druhé straně koleje zachován volný schůdný a manipulační prostor podle prvního odstavce tohoto článku nebo je střed další koleje vzdálen alespoň 4 750 mm. V tomto prostoru nesmí být kolejová spojka nebo výhybka.

Stanovení VMP:

vlevo i vpravo: 3000 mm resp. 2500 mm

Navržená volná šířka:

Vlevo 10a: min. 3160 mm > 3000 mm

Vpravo 12a: min. 2977 mm < 3000 mm

min. 2977 mm > 2500 mm (délka překážky < 3000 mm)

4. DEMOLICE STÁVAJÍCÍCH KONSTRUKCÍ

Pro stavbu zastřešení výstupu není třeba provádět demolice stávajících konstrukcí.

5. PRÁCE PROVÁDĚNÉ V RÁMCI OBJEKTU

V rámci stavebního objektu budou prováděny následující činnosti:

5.1 Stavba nového zastřešení přístupu

Na novém šikmém chodníku z podjezdu na nové nástupiště, bude provedena ocelová konstrukce zastřešení se střešou z trapézového plechu a prosklenými stěnami. V rámci stavebního objektu SO 07-52-01.2 bude na řešenou konstrukci osazeno osvětlení. Návrh osvětlení je předmětem SO 07-52-01.2. Kabely osvětlení budou vedeny po vyšší straně, ve směru staničení vlevo.

5.2 Architektonické a dispoziční řešení

Nové konstrukce přístřešku vychází z návrhu přípravné dokumentace a záměru investora. Jedná se o ocelovou konstrukci s prosklenými stěnami a trapézovou střechou o půdorysných rozměrech 55,99 x 4,10 m.

5.2.1 Stavebně technické řešení

Zastřešení je navrženo jako ocelová rámová konstrukce z uzavřených profilů se šikmou střechou z trapézového plechu, spádovanou vpravo ve směru staničení ve sklonu 9,6°.

5.2.2 Materiál

Konstrukční ocel je jakosti S235.

Sklo vrstvené, bezpečnostní, lepené sklo 55.2 s vnitřní fólií

5.2.3 Nosná konstrukce

Nosná ocelové konstrukce je navržena ze šroubovaných dílců, které konstrukci tvoří příčné dvojkloubové rámy se sloupky, střešní příčlípí a trojicí podélníků.

Sloupky jsou dvojího druhu, rámové v hlavních modulových osách a vedlejší. Hlavní sloupky jsou opatřeny kotevní deskou a styčnickovou deskou rohového, momentového styčnicku s příčlípí. Vedlejší sloupky mají kotevní desku a šroubovaný styčník na okapovou příčel. Pro osazení zasklení jsou průřezy sloupků TRHR 140x50x5 navýšeny ohýbaným „U“ 80x80x4.

Rámové příčlípí jsou z TRHR 140x80x5 s koncovými deskami pro přípoj sloupků a otvory pro trojici podélníků střechy. Podélníky jsou TRHR 140x80x5 s koncovými deskami styčnicků. Šroubované spoje jsou v jsou ze šroubů jakosti 8.8. Kotvení stojek je navrženo pomocí lepených závitových tyčí jakosti 8.8 do monolitického parapetu šikmého chodníku s výškou 223,060 m n.m.

Prostorová stabilita je zajištěna v příčném směru tuhostí rámu, v podélném směru kotvením dvojicí kotevních šroubů v patkách sloupů a střešním pláštěm ve střešní rovině.

5.2.4 Střešní krytina a oplechování

Střechu tvoří trapézový plech TR 50/250/0,75, připojený závitoreznými šrouby k podélníkům. Trapézový plech bude uložen v příčném směru přístřešku jako spojitý nosník přes dvě pole. Střecha je spádována sklonem cca 1:6, tj. cca 9,6°. Obvod střechy je oplechován závětrnými lištami z TiZn. Na nižší straně střechy je součástí oplechování za atikový ohýbaný žlab se svislými svody do geigrů a kanalizace.

5.2.5 Obvodový plášť

Je navržena z lepeného bezpečnostního skla 55.2 s vnitřní fólií. Plášť je předsazen před betonový parapet. Sklo bude kotveno s umožněnou dilatací v podélném směru šikmého chodníku.

5.2.6 Protikoroze ochrana konstrukcí

Protikoroze ochrana je požadována na stupeň znečištění C5-I. Podmínky pro provádění kovových povlaků jsou stanovené v:

- Předpis SŽDC S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, kapitola 25 B Protikoroze ochrana úložných zařízení a konstrukcí
- ČSN EN ISO 12944-4 (038241) Nátěrové hmoty – PKO - č.4 – typy povrchů
- ČSN EN ISO 12944-5 (038241) Nátěrové hmoty – PKO - č.5 – ochranné nátěrové hmoty
- ČSN EN ISO 8501-1 (03 8221) Příprava ocelových konstrukcí před nanášením PKO

Dle požadavku investora je prioritní Předpis S5/4. PKO je tedy požadována dle přílohy G tohoto předpisu.

Jednotlivé vrstvy nátěrového systému musí mít odlišný barevný odstín. Pro kontrolu nátěrového systému budou na nosné konstrukci zhotoveny kontrolní plochy. Konkrétní umístění a velikost kontrolních ploch je předmětem technologického postupu provádění. PKO bude provedena na nových nosných konstrukcích.

5.2.7 Barevné řešení

Barevné řešení přístřešků.

- horní plocha střechy, lemovací lišty střechy jsou RAL 3000 ohnivě červená
- spodní plocha střechy jsou RAL 9002 světle šedá
- nosné rámy jsou opatřeny nátěrem v odstínu RAL 5021 modř vodní

5.2.8 Uzemnění a ukolejnění

Ocelová konstrukce bude vodivě připojena k výztuži rampy.

Ochrana před bleskem bude zajištěna pospojením OK pomocí FeZn drátu průměru min. 8 mm připevněným na oplechování střechy. Konstrukce nebude ukolejňena, neboť nezasahuje do prostoru ohrožení trakčním vedením.

5.2.9 Osvětlení

Osvětlení přístupového chodníku na nástupiště je řešeno v samostatném stavebním objektu jako SO 07-66-01.

6. ODPADY

S odpadem vzniklým při výstavbě bude naloženo v souladu se zákonem o odpadech č. 541/2020 Sb. v platném znění. Původce odpadu, v tomto případě dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb., v platném znění.

Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyhlášky 8/2021 Sb.), včetně dopravy

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách (odhad)	Způsob odstranění
17 01 01	Beton	Suť z demolice betonu	O	0,00	Recyklace, odvoz na skládku
17 01 02	Cihly	Suť z demolice zdiva Cihelné zdivo tl. 500 mm, vyzdívka tubusu P3	O	0,00	Recyklace, odvoz na skládku
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	Stavební a demoliční suť	O	0,000	Recyklace příp. odvoz na skládku

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách (odhad)	Způsob odstranění
17 02 01	Dřevo	Dřevěné konstrukce po demolici	O	0,000	Recyklace příp. odvoz na skládku
17 02 02	Sklo	Sklo z demolice	O	0,000	Sběrný dvůr
17 02 03	Plasty	Obalové materiály	O	0,000	Sběrný dvůr
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	Asfaltové izolace SVI vyzdívky tubusu P3	N	0,00	Likvidace nebezpečného odpadu oprávněnou osobou
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01		O	0,000	Recyklace příp. odvoz na skládku
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	Odpad mědi a jejich slitin po demontáži	O	0,000	Sběrna surovin
17 04 05	Železo a ocel	Ocelové konstrukce po demontáži	O	0,000	Sběrna surovin
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	Kabely, odpad mědi	O	0,000	Sběrna surovin
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	výkopová zemina obsahující ropné látky	N	0,000	Likvidace nebezpečného odpadu oprávněnou osobou
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	výkopová zemina - odkop	O	0,00	Recyklace příp. uložení na skládku

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách (odhad)	Způsob odstranění
17 06 01	Izolační materiál s obsahem azbestu	Izolační materiály skryté konstrukce	N	0,000	Likvidace nebezpečného odpadu oprávněnou osobou
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	SVI vyzdívky tubusu P3	O	0,00	Recyklace, odvoz na skládku
17 06 05	Stavební materiály obsahující azbest	Skryté konstrukce	N	0,000	Likvidace nebezpečného odpadu oprávněnou osobou
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	Ostatní odpad z demolice	O	0,00	Uložení na skládku
20 03 01	Směsný komunální odpad	Směsný komunální odpad	O	0,100	Uložení na skládku
20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	Odpad z čištění kanalizace	O	0,000	Uložení na skládku

Možné skládky v okolí stavby:

Skládka pro N odpady - ENRETA s.r.o., Semtín 111 (areál společnosti AVISTA OIL s.r.o), cca 85km.

7. ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, POSTUP VÝSTAVBY

7.1 Vytčení

Objekt bude vytyčen podle vytyčovaných bodů zakreslených ve výkresové části dokumentace.

Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby. Bude použit souřadnicový systém S-JTSK a výškový systém Bpv. Objekt bude vytyčen s přesností podle ČSN 730420-1 a 730420-2.

7.2 Způsob a postup výstavby

Výstavba se bude provádět v jednotlivých fázích. Plánovaná doba stavby SO je cca 75 dnů. Všechny stavební postupy musí zhotovitel koordinovat s okolními SO.

7.3 Prostor výstavby

7.3.1 Územní podmínky

Zedř se nachází v katastru Pardubic, na parcele č.:

2798/36 vlastnické právo: České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1.

7.3.2 Přístupy na staveniště

Přístup na staveniště je možný po tělese dráhy ve výluce kolejí, případně z ulic Hlaváčova, Rokycanova, Sladkovského, Jana Palacha a 17. listopadu.

7.4 Požadavky na zhotovitele

Použití jeřábů podléhá schválení ÚCL (Úřad pro civilní letectví). Zhotovitel před zahájením stavby podá na ÚCL žádost o schválení použití jeřábu. Zhotovitel vypracuje a předloží ke schválení:

- Technologický postup provádění PKO a nátěrů;
- VTD ocelových konstrukcí.

7.5 Požadavky na výluky a omezení provozu

Výstavba objektu nevyžaduje žádné další výluky mimo výluk uvedených v ZOV stavby.

7.6 Popis stavebních prací

- Montáž ocelové konstrukce;
- Položení nové střešní krytiny;
- Osazení obvodových stěn skly;
- Dokončovací práce (osazení světel a elektroinstalace).

Výstavbu je nutné koordinovat se souvisejícími objekty, zejména výstavbou podchodů.

7.7 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

7.7.1 Požadavky BOZP na zhotovitele

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí s pracovními podmínkami vhodnými k dodržování bezpečnosti, ochrany zdraví při práci a přijímat opatření k předcházení rizik, nebo minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti. Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, jako např. návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům, příp. místním bezpečnostním předpisům, závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí.

Zaměstnavatel, který provádí stavbu jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno. Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti. Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP. Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Stavební činnost v prostorách Správy železnic a provozované ŽDC, činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby musí být v souladu s

předpisem SŽDC (ČD) Op 16 - předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

7.7.2 Základní legislativní předpisy

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnost ve stavebnictví:

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP)

Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu

Vyhl. č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice

Vyhl. č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti

Vyhl. č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti

Vyhl. č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti

Vyhl. č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení

Vyhl. č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti

Vyhl. č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

Vyhl. č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli

Vyhl. č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací

7.8 Přístup a užívání objektů osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Objekt byl navržen v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

7.9 Souvislost s výstavbou navazujících objektů

7.9.1 Seznam souvisejících objektů

PS 02-21-01	ŽST Pardubice hl. n., staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
PS 02-22-01	ŽST Pardubice hl. n., místní kabelizace
SO 02-31-01	ŽST Pardubice hl. n., železniční svršek
SO 02-31-11	ŽST Pardubice hl. n., železniční spodek
SO 02-34-01	Železniční most žkm 304,425
SO 02-34-07	Železniční most žkm 92,388
SO 02-35-01	ŽST Pardubice hl. n., úprava kabelizace CETIN v km 304,400 - 304,630
SO 02-35-11	ŽST Pardubice hl. n., úprava kabelizace T-mobile v km 304,430 - 304,630
SO 02-35-21	ŽST Pardubice hl. n., úprava kabelizace UPC v km 304,410 - 304,456
SO 02-35-63	ŽST Pardubice hl. n., přeložka VO města Pardubice v km 304,410-304,450
SO 02-36-52	ŽST Pardubice hl. n., odvodnění kolejiště a přístřešku v km 304,426
SO 02-36-86	ŽST Pardubice hl. n., odvodnění přístřešku v km 304,426
SO 02-38-03	ŽST Pardubice hl. n., zastávka Pardubice centrum, úprava komunikace v žkm 304,425 v ulici Sladkovského
SO 02-39-01	ŽST Pardubice, kabelovody
SO 02-40-01	ŽST Pardubice hl. n., PHS 1P v km 304,196 - 304,995 (vpravo)
SO 02-52-11	ŽST Pardubice hl. n., zastřešení výstupu z podchodu v km 304,425
SO 02-61-01	ŽST Pardubice hl. n., trakční vedení
SO 02-64-01	ŽST Pardubice hl. n., elektrický ohřev výhybek
SO 02-66-01	ŽST Pardubice hl. n., venkovní rozvody vn
SO 02-66-02	ŽST Pardubice hl. n., venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 02-66-07	ŽST Pardubice hl. n., úprava rozvodu vn 6kV 50Hz
SO 07-32-01	Zastávka Pardubice Centrum, nové ostrovní nástupiště
SO 07-52-01.1	Zastávka Pardubice Centrum, zastřešení výstupu z podchodu žkm 304,425
SO 07-34-61	Zastávka Pardubice Centrum, přístup z podchodu žkm 92,388
SO 07-52-03.1	Zastávka Pardubice Centrum, zastřešení výstupu z podjezdu žkm 92,388

8. MATERIÁL A PKO

Ocel

Hlavní nosná konstrukce: S235 JR dle ČSN EN 100020

Šrouby: 8.8

<u>Kotevní šrouby:</u>	8.8	
třída provádění dle ČSN EN 1090-2:	EXC2	
dokumenty kontroly:	Konstrukční oceli	- 3.1
	Svařovací materiály	- 2.2
	Sestavy šroubových spoj. součástí	- 2.1

PKO

ŽSP+ONS 02 – S 4.12, nebo zinkování ponorem + OBS 21 podle ISO 12944-5

Žárově stříkaný povrch

Základ	– EP - 1 až 2 vrstvy 80 µm
Podklad a vrch	– EP / PUR - 2 až 3 vrstvy 120 µm

Zinkováno ponorem

Základ	– EP / PUR - 1 vrstvy 60 µm
Podklad a vrch	– EP / PUR - 2 až 3 vrstvy 160 µm

9. KONTROLA A DODRŽOVÁNÍ KVALITY

Dodávka materiálu musí obsahovat prohlášení o shodě podle zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb., případně nařízení vlády č. 190/2002 Sb.

Kontrolní zkoušky stavebních materiálů, směsí, výrobků a hotových vrstev, zajišťuje je zhotovitel za účelem zjištění a prokázání odpovídajícím smluvním požadavkům – zejména TKP/ZTKP, dokladům o shodě a průkazním zkouškám. Vlastní odběry a zkoušky, zajišťované objednatelem/správcem stavby, se řídí kapitolou 1 TKP a čl. 18.5.12.

Požadavky na kontrolu konstrukcí jsou určeny na základě [7] příl. B - Management spolehlivosti staveb.

Stavba je zařazena

třída následků	CC2	(střední následky, budovy pro veřejnost)
třída spolehlivosti	RC2	
úroveň kontroly při navrhování	DSL2	(běžná kontrola obvyklými postupy)
úroveň kontroly při provádění	IL2	(běžná kontrola dle postupů organizace)

Kontrola kvality díla spočívá v:

- kontrole základové spáry,
- kontrole kvality použitých materiálů,
- kontrole ukládání a jakosti výztuže a betonu,
- kontrole hydroizolace,
- kontrole zpětného zásypu za konstrukcí.

10. SOUVISEJÍCÍ ČSN, PŘEDPISY, PRÁVNÍ NORMY, POUŽITÉ PODKLADY

[1] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí,

- [2] ČSN EN 1991-1-1 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí, Část 1-1: Obecná zatížení – Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb,
- [3] ČSN EN 1991-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí – Část 2: Zatížení mostů dopravou,
- [4] ČSN EN 1992-1-1 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby,
- [5] ČSN EN 1992-2 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty – Navrhování a konstrukční zásady,
- [6] ČSN EN 1997-1 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla,
- [7] ČSN EN 73 6214 - Navrhování betonových mostních konstrukcí,
- [8] ČSN EN 13670 - Provádění betonových konstrukcí,
- [9] ČSN EN 10080 – Ocel pro výztuž do betonu – Svařitelná betonářská ocel -Všeobecně,
- [10] ČSN EN 206 Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda,
- [11] ČSN EN 10027-2 Systémy označování ocelí – Část 2: Systém číselného označování,
- [12] ČSN 73 0037 - Zemní tlak na stavební konstrukce,
- [13] ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin,
- [14] ČSN 73 6200 - Mosty - Terminologie a třídění,
- [15] ČSN 73 6201 - Projektování mostních objektů,
- [16] Předpis SŽDC S 3 - Železniční svršek,
- [17] Předpis SŽDC S 4 - Železniční spodek,
- [18] Předpis SŽDC S 5 - Správa mostních objektů,
- [19] Předpis SŽDC S 5/4 – Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí,
- [20] Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů,
- [21] SR 5/7 (S) – Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů,
- [22] SR 105/1(S) Používání plastbetonu v traťovém hospodářství,
- [23] TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů,
- [24] TKP staveb státních drah v platném znění,
- [25] Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (ve znění změny č.1 přílohy č.1, 01/2012),
- [26] ČSN EN 1504 – Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí – Definice, požadavky, kontrola kvality a hodnocení shody,

[27] SANACE BETONU – Komplexní řešení pro opravy a ochranu železobetonu v souladu s evropskými normami ČSN EN 1504.

11. ZÁZNAMY Z ROZHODUJÍCÍCH PORAD

11.1 Záznam vstupní porady

NÁZEV AKCE:	Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum (DUSP)
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Vstupní jednání
DATUM:	23. září 2021
MÍSTO:	zasedací místnost SUDOP PRAHA a.s., Projektové středisko Hradec Králové, Horova 1767/26, 500 02 Hradec Králové + distančně MS Teams
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Daniel Filip z příspěvků kolegů

Na tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Úvod

Projektant seznámil přítomné se zadávací dokumentací, s návrhem zastávky a se současným stavem na staveništi, viz příložená prezentace.

Zaznamenal: Ing. Daniel Filip

ZOV

K prezentaci projektant upřesnil návrh ZOV.

V relevantním území výstavby zastávky Pardubice – centrum probíhá stavba Modernizace železničního uzlu Pardubice, která je koordinována s dalšími souvisejícími stavbami v bližším nebo vzdálenějším okolí. Na straně investora je nutné promítnutí potřeb výstavby zastávky do stavby – dle potřeby odsunutí realizace některých částí konfigurace kolejiště a jeho příslušenství do pozdějšího období.

Z hlediska stavby Modernizace železničního uzlu Pardubice jsou následující limity:

- Prostor pro realizaci stavby zastávky Pardubice – centrum stávající nastavení stavebních postupů stavby Modernizace železničního uzlu Pardubice předpokládá nejdříve po skončení etapy 3h, kterou je provozem opuštěna provizorně využívaná definitivní kolej 12a.

Investorem je třeba do přípravy realizace koleje, která je předpokládána v 11/2021, určit, nakolik definitivní tato kolej, v úseku podél hrany budoucího nástupiště a na mostě přes ulici Jana Palacha, má být.

Konec etapy 3h je aktuálně předpokládán v termínu 20.10.2022. Toto nastavení je ale závislé na klimatických podmínkách v etapách 3a a 3b (02-03/2022), resp. na tom, jaký rozsah definitivního řešení bude možné v těchto etapách realizovat, a co bude muset být přesunuto do etap 3g až 3i – nakolik bude potřeba a možné časový a výlukový rozsah těchto etap rozšířit.

Extrémním případem je scénář nerealizace definitivní výhybky 6 a izolace na podchodu Sladkovského (obdobně i v koleji 1), s tím, že pro tento obsah bude vyčleněna další výluka (cca 21 dní) dle možností souvisejících staveb – možná až v roce 2024. Takový scénář by pravděpodobně vyžadoval přístup prostorem kolejí 12a, 28 a výhybek 1 a 3 do dokončení prací a omezení dostupnosti elektrické traktce na koleji 10a u hrany nástupiště Pardubice - centrum.

- Prostor pro realizaci stavby zastávky Pardubice – centrum stávající nastavení stavebních postupů stavby Modernizace železničního uzlu Pardubice předpokládá do konce etapy 4d (aktuálně 01.06.2023). Po tomto termínu realizace definitivní koleje 12a (a následně koleje 10a) uzavírá přístup k nástupišti.

Současně je potřeba vzít na vědomí, že provizorní zabezpečovací zařízení možnost vlakových cest na koleje 10a a 12a dle dohod s investorem neobsahuje – možné jsou pouze posunové cesty. Z hlediska železničního zabezpečovacího zařízení tak nástupiště může jít do standardního provozu až s nasazením definitivního železničního zabezpečovacího zařízení.

Nasazení definitivního železničního zabezpečovacího zařízení je předpokládáno ve stavebním postupu 6, ale provizorní zařízení je koncipováno tak, aby bylo případné nasazení definitivního zařízení možno posunout za postup 6 (např. do roku 2024). Existují limity, kvůli kterým by zařízení mělo být plně zprovozněno do 31.12.2023, kvůli možnosti aktivace národního vlakového zabezpečovače, ale nelze jednoznačně vyloučit, že definitivní zařízení nebude z důvodů na straně zhotovitele stavby na základě jednání s investorem nasazeno později. Projektant tak upozornil, že ani ve 12/2023 nemusí být nástupiště z hlediska možností zařízení obslužitelné vlakovými cestami.

Projektant doporučil korekci etapizace stavby Modernizace železničního uzlu Pardubice tak, aby pro výstavbu nástupiště bylo více prostoru. Jedná se zejména o termín realizace a zprovoznění koleje 12a a přilehlé protihlukové stěny. Projektant přitom předpokládá, že absence kolejí 10a, 28 a výhybek 1 a 3 (ve variantě, kdy bude dostupná definitivní výhybka 6), může být vnímána problematicky z hlediska kapacity zhlaví v kontextu jediné posunové cesty mezi skupinami (přejezd posunových dílů mezi depem a kolejemi 10 a 12 u nástupišť) v okamžiku, kdy mohou být varianty dvě, v kontextu obsahu stavebních postupů 5a a 5b, kdy nebude přechod mezi kolejovými skupinami na přeloučském zhlaví možný.

Projektant navrhuje odsun realizace koleje 12a a trakčního vedení kolejí 10a a 28 minimálně do postupu 6b tak, aby vznikl pro stavbu nástupiště zastávky Pardubice - centrum komfortnější časový prostor.

Zástupce O11 (p. Říha) požádal o zaslání záznamu s tímto návrhem k připomínkování zástupci O12. Obecně pak bylo ze strany zúčastněných konstatováno, že s ohledem na to, že nástupiště zastávky může jít do provozu reálně ve 12/2023, jeví se možnost posunu požadovaného v etapizaci stavby Modernizace železničního uzlu Pardubice jako diskutovatelná.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych

Připomínky a požadavky účastníků na jednání

Název zastávky

O názvu zastávky investor na jednání nerozhodl.

Ing. Szabóová (SŽ SSV) sdělila, že odlišně od prezentovaného návrhu „Pardubice – centrum“ byla na město zaslána žádost o posouzení názvu „Pardubice centrum“.

Po jednání byla žádost o vyjádření k návrhu názvu zastávky „Pardubice centrum“ na městě pozastavena do doby vyjádření GŘ SŽ.

Ing. Říha (SŽ O11) požádal o zaslání návrhu na GŘ SŽ O11, kde bude návrh posouzen standardním postupem.

Ing. Říha požádal o zaslání záznamu též na GŘ SŽ O12.

Dopravní technologie

Ing. Zeman (SŽ O6) vznesl dotaz, zda bude zpracovávána samostatná Dopravní technologie.

Projektant sdělil, že nikoliv, že bude převzata Dopravní technologie z ASP.

Délka nástupiště

Ing. Zeman (SŽ O6) preferuje ponechat rezervu 30 m pro případné budoucí prodloužení. Základní návrh bude nástupiště délky 140 m + 30 m rezerva.

Tloušťka dlažby na nástupišti

K dotazu, zda bude nástupiště poježděno mechanizací (např. úklid), nezískal projektant odpověď.

Protože možnost pojezdu mechanizací reálně existuje, bude dlažba navržena v tl. 80 mm.

Počet přístřešků na nástupišti

Ing. Hájek (ČD ROC Pardubice) vznesl požadavek na umístění více než jednoho přístřešku na nástupišti. Bylo dohodnuto, že přístřešky budou navrženy u oobou přístupů na nástupiště cca v třetinách délky nástupiště. Velikost přístřešků bude navržena dle frekvenčního výpočtu. Návrh bude předložen k odsouhlasení Ing. Šimánkové (SŽ GR O23).

Informační panely

Ing. Hájek (ČD ROC Pardubice) vznesl požadavek na umístění informačních panelů o odjezdech vlaků též na přístupy na nástupiště z podchodu Sladkovského a z podjezdu Palachova. Investor požadavek akceptuje.

Technologická místnost na nástupišti

Ing. Zeman (SŽ O6) vznesl dotaz na význam a potřebnost technologické místnosti na nástupišti. Ing. Štřof (SUDOP) vysvětlil, že místnost bude sloužit pro technologii sdělovacího zařízení a silnoproudou technologii, které by jinak byly umístěny na nástupišti ve více objektech / skříních. Objekt s technologickou místností bude integrovaný s přístřeškem pro cestující.

Mobiliář na nástupišti

Návrh mobiliáře na nástupišti bude proveden v souladu s návrhem v ŽST Pardubice hl.n.

Zásady organizace výstavby

Ing. Říha (SŽ O11) požádal o zaslání záznamu s tímto návrhem k připomínkování zástupci SŽ O12. Obecně pak bylo ze strany zúčastněných konstatováno, že s ohledem na to, že nástupiště zastávky může jít do provozu reálně ve 12/2023, jeví se možnost posunu požadovaného v etapizaci stavby Modernizace železničního uzlu Pardubice jako diskutovatelná.

Zaznamenala: Ing. Monika Pospíchalová

11.2 Záznam z konferenčního projednání připomínek

NÁZEV AKCE:	Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Konferenční projednání připomínek
DATUM:	2. února 2022
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s., Projektové středisko Hradec Králové Horova 1767/26, 500 02 HK
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Monika Pospíchalová

Úvod

Cílem jednání bylo projednat způsob zpracování připomínek k DUSP + PDPS „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“. Dokumentaci předal zhotovitel k připomínkám 7. 1. 2022.

K dokumentaci předali připomínky:

1 Generálního ředitelství Správy železnic, státní organizace (GŘ SŽ)

- 1.1 Odbor přípravy staveb (O6)
- 1.2 Odbor řízení provozu (O11)
- 1.3 Odbor traťového hospodářství (O13)
- 1.4 Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) – bez připomínek
- 1.5 Odbor provozuschopnosti (O15) – bez připomínek
- 1.6 Odbor pozemních staveb (O23)
- 1.7 Odbor elektrotechniky a energetiky (O24) – bez připomínek
- 1.8 Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)

2 Centrum telematiky a diagnostiky (CTD) – bez připomínek

Zástupce CTD se ztotožňuje s vyjádřením zástupce ČD-Telematiky.

3 Správa železniční geodézie (SŽG) – připomínky nebyly zaslány

4 Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ HK)

5 Stavební správa východ – bez připomínek k technickému návrhu

6 Generální ředitelství Českých drah, a.s.

Souhrnné stanovisko:

* Regionální správa majetku Hradec Králové - s podmínkami

* RP ZAP Pardubice - bez připomínek

* Odbor obchodu osobní dopravy O16 - bez připomínek

* Odbor provozu osobní dopravy O18 - bez připomínek

7 ČD - Telematika

Shrnutí

1) S připomínkovateli byl projednán způsob zpracování připomínek.

2) U připomínky Ing. Krouského (SŽ O6) k označení SO přístupu z podchodu/podjezdu zárubní zdi, byl

název SO objasněn HIPem. Jedná se o zárubní zeď vůči přístupovému chodníku na nástupiště.

Název

bylo ze strany projektanta doporučeno ponechat i s ohledem na běžící inženýrskou činnost. OŘ HK přislíbilo předat stanovisko k názvu a budoucí správě výstupu z podchodu. Stanovisko nebylo k 2.3.2022

získáno, zůstává název dle návrhu projektanta.

3) Zveřejňování povinných vývěsek (připomínka OŘ HK, Řízení provozu) bylo dohodnuto v klaprámech,

umístěných v přístřešcích na nástupišti a v přístupech na nástupiště.

4) Způsob zpracování připomínek do dokumentace je doložen v příloze a bude součástí dokumentace

v dokladové části, v příloze N.2.1.1.2.

Shrula: Ing. Monika Pospíchalová

Přílohy

P01 Prezenční listina

P02 Vypořádání připomínek

Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum (DUSP+PDPS)

K předložené projektové dokumentaci máme následující připomínky:

Provozní a dopravní technologie (zpracoval Ing. Zeman, tel.: 702 209 232):

· V dokumentaci se uvádí, že zastávka Pardubice-centrum leží na trati Česká Třebová – Praha Mašarykovo n. Kolejové uspořádání však neumožňuje tuto zastávku pro tuto trať využívat. Žádáme proto projednat možnost umístění zastávky na trati 505.

Bylo upraveno.

Železniční svršek a spodek, nástupiště (zpracoval Ing. Panchartek, tel.: 724 030 021):

· Bez připomínek.

Mosty, propustky, zdi (zpracoval Ing. Krouský, tel.: 601 124 959):

SO 07-34-61 přístup z podchodu km 304,425

· Nesouhlasíme s názvem objektu „zárubní zdi“ jedná se o doplnění výstupu z podchodu a charakter objektu odpovídá spíš části mostu. O zárubní zdi se

nejedná, neboť zdi jsou přitíženy železniční dopravou, správně by se tedy jednalo o opěrné zdi. Doporučujeme název projednat s OŘ, neboť výstupy pravděpodobně půjdou do správy SMT OŘ. Objekt by se tedy měl jmenovat most v ev. km 304,425 (doplnění přístupového chodníku).

HIP – SO byl pojmenován na základě návrhu zárubní zdi vůči přístupovému chodníku na nástupiště. Název doporučujeme ponechat i s ohledem na běžící inženýrskou činnost. OŘ HK předá do konce týdne (4.2.2022) své stanovisko k názvu a budoucí správě výstupu z podchodu.

Stanovisko nesděleno, název zůstává.

Ing. Král - Z pohledu ČSN EN 1997-1 se jedná o opěrnou konstrukci bez nutnosti dalšího členění. K označení zárubní zeď je motivace ze strany národních a provozních zvyklostí. Vlastní provedení zdi je do zářezu stávajícího, „rostlého“ terénu. Zeď ohraničuje dopravní prostor šikmého chodníku. Zatížení zdi je zemním tlakem, zastřešením a případně přilehlou železniční dopravou.

Technická zpráva

· Popis izolací v technické zprávě upravte ve smyslu použití standardního systému SVI proti stékající vodě s měkkou případně tvrdou ochranou, dále doplňte požadavek na

kompatibilitu navrženého SVI k SVI podchodu SO 02-34-01.

Hydroizolační systém je sjednocen s SO 02-34-01, ve smyslu TNŽ 736280 jako izolace proti zemní vlhkosti a stékající vodě.

SVI stěn je navržena z adhezí penetrační vrstvy, dvou modifikovaných asfaltových pásů s mechanickým přikotvením nebo natavením a měkkou ochranou pomocí geotextilie.

SVI desek je navržen asfaltových pásů s celoplošným natavením a tvrdou ochranou betonem.

· V dokumentaci SO 02-34-01 není pravděpodobně umístěno madlo v zárodku podchodu, v rámci této dokumentace SO 07-34-61 je nutné vyprojektovat a umístit madlo po celé délce přístupového chodníku. Madla doporučujeme dle pokynu na moderní design (PO-06/2021-GR) tedy nerezová, o stejném průměru 40 mm (42,4 mm) ve výškách 700 – 900 mm. Pokud zde bude požadavek na sjednocení s navazujícím podchodem, pak proveďte madla přesně tak, jako u podchodu SO 02-34-01.

Madla jsou umístěna a doplněna do zárodku SO 02-34-01. Materiálové provedení madel sjednoceno s SO 02-34-01.

· Veškeré betonové plochy, které budou viditelné požadujeme v kvalitě provedení PB3, je nutné stanovit všechny požadované parametry dle TP ČBS 03. Dále pokud chceme, aby pohledový beton byl realizován opravdu pohledový je nutné veškeré pohledové betony v soupise prací vykazovat R-položkou s popisem všech potřebných parametrů.

Viditelné betonové plochy budou provedeny ve třídě PB2, skryté plochy betonu potom ve třídě PB1. Pohledovost je stanovena s ohledem na již realizované, navazující části SO 02-34-01. Na těchto objektech bude před realizací SO 07-34-61 nutné objednatel a zhotovitelem definovat referenční plochy pohledovosti, pro zajištění požadované kvality povrchů. Tento postup je systémově vhodnější než definování doplňujících parametrů pohledovosti, tak jak uvádí TKP 18, Příloha 4 – Tab. 4/1, 4/2 a 4/3. V revidované TP ČBS 03/2018 se uvádí jiné značení, které s původním TP ČBS 03/2009 není plně kompatibilní.

· Nesouhlasíme s provedením prořezu kvůli smršťování, pokud se obáváme většího smršťování zmenšíme dilatační délky jednotlivých dílů.

Vznik trhlin od smršťování je jistota každé monolitické konstrukce. Otázkou zůstává pouze výsledná šířka trhlin, četnost, dopad na pohledovost a ekonomiku návrhu. Navržený způsob je ve všech směrech optimální. Na přání investora můžou být prořezy vypuštěny, případně nahrazeny lištou do bednění, tak je uvedená problematika řešena u SO 02-34-07 2.4.6 Výkres tvaru chodníku C1.

· Všechny hrany betonových konstrukcí musí být zkoseny trojúhelníkovou lištou 20/20 mm.

V PD se předpokládají hrany v provedení H1, lištou 20/20 mm.

· Doplňte tabulku zatížitelnosti.

Zatížitelnost je dána traťovou třídou dotčeného traťového úseku č. 010 a dovolenou traťovou třídou zatížení. Uvedeno v TZ část 4.1 str. 8 a 9. Tabulka zatížitelnosti ve smyslu SŽ S5/1 byla do TZ doplněna.

- Doplňte výtah z geotechnického průzkumu.

V TZ citace v části 4.2, str. 9, byla připojena samostatná příloha.

- Doplňte výtah ze záznamů z porad.

K TZ připojeny.

Výkresy

- V přehledném výkresu chybí veškeré návazné konstrukce (podchod, nástupiště, kabelovod).

Do přehledného výkresu doplněno.

- Doplňte do přehledného výkresu zásadní kóty k osám kolejí, je podél chodníku splněný VSMP? Nutno okótovat k zastřešení.

Doplněno.

- Doplňte do přehledného výkresu zásypy konstrukcí.

Doplněno.

- Doplňte, kam je odvodněn žlábek před podchodem.

Odvodnění je předmětem samostatného SO 07-36-01 Zastávka Pardubice centrum, odvodnění přístřešků. Přípojka dešťové kanalizace je napojena do předem vysazené odbočky na stoku dešťové kanalizace realizované v rámci „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

- Nerozumím výkazu skel a výkazu oplechování na přehledném výkresu. Skla i oplechování jsou přeci součástí zastřešení.

Odstraněno.

- Dilatační spáru mezi napojovacím dílem a prvním otevřeným dílem (tvaru „U“) doporučujeme odsunout od rohu, aby zde bylo možné vhodně vyztužit konstrukci, zároveň, aby kotevní šroub rohového kotvení byl od dilatační spáry vzdálen minimálně 200 mm, aby nedošlo k odštípnutí hrany betonu.

Upraveno.

- Do dilatačních spár vložte těsnící profily, ideálně vnější a středový.

Použití kombinace dvou polohově rozdílných typů těsnících pásů je technicky obtížné, snad i nemožné. SVI Konstrukce je navržen jako tzv. černá vana, s pojistnými detaily používanými u tzv. bílých van. Pro pojistné těsnění bude použit vnější těsnící dilatační pás, osazený do bednění na rubové straně.

- Do pracovních spár (mezi dnem a stěnami) vložte těsnící plechy, pracovní spáry mezi dnem a stěnami umístěte 5-10 cm nad horní plochu dna. Poloha pracovní spáry by měla vycházet z detailu výztuže a těsnícího plechu v tomto místě.

Požadované řešení je pouze jedním z mnoha. V PD je navržen SVI s modifikovanými asfaltovými pásy a zpětným spojem. Rubový pojistný těsnící dilatační pás je osazen na pracovní spáru totožnou s H.H. deskou.

- Do výkresu tvaru doplňte veškeré prvky vkládané do bednění (vývody na měření bludných proudů, chráničky pro vedení instalací, pokud jsou).

Bylo doplněno.

- Doplňte výkresy výztuže (ne jen schémata).

Výkresy výztuže s výkazy doplněny.

- Do výkresu výztuže doplňte veškeré prvky ovlivňující tvar výztuže jako jsou niky pro osvětlení či elektroinstalace, těsnící plechy a profily v pracovních a dilatačních zprávách.

Bylo doplněno.

- Pod řezy doplňte podobu kladení výztuže v rámovém rohu.

Výtahy výztuže doplněny.

- Zdůvodněte návrh spon po 300 mm. Požadujeme počet redukovat a navrhovat spony konstrukčně (po 600 mm v obou směrech).

Min. počet spon podle ČSN EN 1992-1-1, tab. NAD.1 je 4 KS/m², tj. max. po 500 mm.

Běžně používané konstrukční zásady (ČSN 73 1201) pro použití spon je omezit vzdálenost minimem z hodnot

- 15 x průměr hl. výztuže, tj. 15 x 20 = 300 mm

- tloušťka stěny, tj. 450 a 300 mm
- 400 mm

Pro správnou vzdálenost spon je nutné uvážit i dostatečnou fixaci výztuže v bednění, max. vzdálenost distančních tělísek výztuže může být až 1 m, tj. 1KS/m2/stranu bednění. Spony zůstávají v počtu 9 ks/m2, tj. max. je po 300 mm.

· Doplněte krytí nominální, popisujte to cnom/cmín = 50/40 mm. Krytí by mělo být na první prut tedy na sponu

Ano, krytí je na první osnovu výztuže. Hodnoty doplněny.

· Doplněte výkres madel. Jak budou kotvena do betonové konstrukce, jak budou kotvené do přístřešku a jak bude madlo kotveno v přechodu mezi betonem a přístřeškem? Pokud by se betonové zídky zvýšily, odpadl by tento problém.

Ano odpadl. Výška betonové konstrukce je zadána studií. Detaily budou doplněny.

· Jak je chodník osvětlen?

Osvětlení je samostatná část PD, je uvažováno pouze boční osvětlení LED nikou.

· V dokumentaci SO 02-34-07 není pravděpodobně umístěno madlo v zárodku podchodu, v rámci této dokumentace SO 07-34-62 je nutné vyprojektovat a umístit madlo po celé délce přístupového chodníku. Madla doporučujeme dle pokynu na moderní design (PO-06/2021-GR) tedy nerezová, o stejném průměru 40 mm (42,4 mm) ve výškách 700 – 900 mm.

Madla umístěna a doplněna do zárodku SO 02-34-07. Materiálové provedení madel bylo sjednoceno s SO 02-34-01 a SO 07-34-61.

· Veškeré betonové plochy, které budou viditelné požadujeme v kvalitě provedení PB3, je nutné stanovit všechny požadované parametry dle TP ČBS 03. Dále pokud chceme, aby pohledový beton byl realizován opravdu pohledový je nutné veškeré pohledové betony v soupise prací vykazovat R-položkou s popise všech potřebných parametrů.

Viditelné betonové plochy budou provedeny ve třídě PB2, skryté plochy betonu potom ve třídě PB1. Pohledovost je stanovena s ohledem na již realizované, navazující části SO 02-34-07. Na těchto objektech bude před realizací SO 07-34-62 nutné objednatel a zhotovitelem definovat referenční plochy pohledovosti, pro zajištění požadované kvality povrchů. Tento postup je systémově vhodnější než definování doplňujících parametrů pohledovosti, tak jak uvádí TKP 18, Příloha 4 – Tab. 4/1, 4/2 a 4/3. V revidované TP ČBS 03/2018 se uvádí jiné značení, které s původním TP ČBS 03/2009 není plně kompatibilní.

· Nesouhlasíme s provedením prořezu kvůli smršťování, pokud se obáváme většího smršťování zmenšíme dilatační délky jednotlivých dílů.

Vznik trhlin od smršťování je jistota každé monolitické konstrukce. Otázkou zůstává pouze výsledná šířka trhlin, četnost, dopad na pohledovost a ekonomiku návrhu. Navržený způsob je ve všech směrech optimální. Na přání investora můžou být prořezy vypuštěny, případně nahrazeny lištou do bednění, tak je uvedená problematika řešena u SO 02-34-07 2.4.6 Výkres tvaru chodníku C1.

· Všechny hrany betonových konstrukcí musí být zkoseny trojúhelníkovou lištou 20/20 mm.

V PD se předpokládají hrany v provedení H1, lištou 20/20 mm.

· Doplněte tabulku zatížitelnosti.

Zatížitelnost je dána traťovou třídou dotčeného traťového úseku č. 010 a dovolenou traťovou třídou zatížení. Uvedeno v TZ část 4.1 str. 8 a 9. Tabulka zatížitelnosti ve smyslu SŽ S5/1 byla do TZ doplněna.

· Doplněte výtah z geotechnického průzkumu.

Připojen výtah - samostatná příloha.

· Doplněte výtah ze záznamů z porad.

K TZ byly připojeny.

Výkresy

· V přehledném výkresu chybí veškeré návazné konstrukce (podchod, nástupiště).

Do přehledného výkresu bylo doplněno.

· Doplněte do přehledného výkresu zásadní kóty k osám kolejí, je podél chodníku splněný VSMP? Nutno okótovat k zastřešení.

Doplňeno.

- Doplňte do přehledného výkresu zásypy konstrukcí.

Doplňeno.

- Doplňte, kam je odvodněn žlábek před podchodem.

Odvodnění je předmětem samostatného SO 07-36-01 Zastávka Pardubice centrum, odvodnění přístřešků. Přípojka dešťové kanalizace je napojena do předem vysazené odbočky na vsakovací jímku realizované v rámci „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

- Nerozumím výkazu skel a výkazu oplechování na přehledném výkresu. Skla i oplechování jsou přeci součástí zastřešení.

Odstraněno.

- Do dilatačních spár vložte těsnicí profily, ideálně vnější a středový.

Použití kombinace dvou polohově rozdílných typů těsnících pásů je technicky obtížné, snad i nemožné. SVI Konstrukce je navržen jako tzv. černá vana, s pojistnými detaily používanými u tzv. bílých van. Pro pojistné těsnění bude použit vnější těsnicí dilatační pás, osazený do bednění na rubové straně.

- Do pracovních spár (mezi dnem a stěnami) vložte těsnicí plechy, pracovní spáry mezi dnem a stěnami umístěte 5-10 cm nad horní plochu dna. Poloha pracovní spáry by měla vycházet z detailu výztuže a těsnícího plechu v tomto místě.

Požadované řešení je pouze jedním z mnoha. V PD je navržen SVI s modifikovanými asfaltovými pásy a zpětným spojem. Rubový pojistný těsnicí dilatační pás je osazen na pracovní spáru totožnou s H.H. desky.

- Do výkresu tvaru doplňte veškeré prvky vkládané do bednění (vývody na měření bludných proudů, chráničky pro vedení instalací, pokud jsou).

Bylo doplněno.

- Doplňte výkresy výztuže (ne jen schémata).

Výkresy doplněny o výkazy.

- Do výkresu výztuže doplňte veškeré prvky ovlivňující tvar výztuže jako jsou niky pro osvětlení či elektroinstalace, těsnicí plechy a profily v pracovních a dilatačních zprávách.

Bylo doplněno.

- Pod řezy doplňte podobu kladení výztuže v rámovém rohu.

Výtahy výztuže doplněny.

- Zdůvodněte návrh spon po 300 mm. Požadujeme počet redukovat a navrhovat spony konstrukčně (po 600 mm v obou směrech).

Min. počet spon podle ČSN EN 1992-1-1, tab. NAD.1 je 4 KS/m², tj. max. po 500 mm.

Běžně používané konstrukční zásady (ČSN 73 1201) pro použití spon je omezit vzdálenost minimem z hodnot

- 15 x průměr hl. výztuže, tj. 15 x 20 = 300 mm
- tloušťka stěny, tj. 450 a 300 mm
- 400 mm

Pro správnou vzdálenost spon je nutné uvážit i dostatečnou fixaci výztuže v bednění, max. vzdálenost distančních tělísek výztuže může být až 1 m, tj. 1KS/m²/stranu bednění. Spony zůstávají v počtu 9 ks/m², tj. max. je po 300 mm.

- Doplňte krytí nominální, popisujte to cnom/cmín = 50/40 mm. Krytí by mělo být na první prut tedy na sponu

Ano, krytí je na první osnovu výztuže. Hodnoty do výkresu doplněny.

- Doplňte výkres madel. Jak budou kotvena do betonové konstrukce, jak budou kotvené do přístřešku a jak bude madlo kotveno v přechodu mezi betonem a přístřeškem? Pokud by se betonové zídky zvýšily, odpadl by tento problém.

Ano odpadl.

- Jak je chodník osvětlen?

Celý výstup z podjezdu je osvětlen navrženým osvětlením v nice. Osvětlení shodné s požadovaným řešením OŘ v rámci podchodů ŽST Pardubice.

· Doplňte výkresy detailů (izolace, ukončení izolace, pracovní spáry, dilatační spáry, kotvení madel).

Doplňeno.

· Doplňte výkres izolací.

Podle Přílohy č. 2 ke směrnici generálního ředitele č. 11/2006, lze u jednoduchých mostních objektů sloučit technické zprávy a výkresovou část vodotěsných izolací s dokumentací mostu. Příloha byla doplněna.

· Doplňte vytyčovací výkres.

Byl doplněn.

· Doplňte soupis prací s výkazem výměr.

Bylo doplněno.

· Doplňte pažení včetně statického výpočtu. V této dokumentaci se sice píše o využití pažení od stavby podchodu, ale bohužel toto pažení jsem v dokumentaci podchodu nenašel.

Záporové pažení této části nebylo řešeno. Byla doplněna samostatná příloha.

· Doplňte postup výstavby a požadavky na výluky a omezení provozů.

Bylo doplněno.

· Doplňte postup, jak bude napojen nový beton na stávající.

Napojení bude realizováno vnějším mechanicky kotveným, dilatačním těsnícím pásem.

Detail do PD doplněn.

Přístřešky a zastřešení (zpracoval Ing. Krouský, tel: 601 124 959):

Zastřešení přístupových chodníků

· Doplňte do dokumentace veškeré detaily kotvení, styčnicků, odvodnění, ukolejnění, připevnění osvětlení, připevnění orientačního systému atd.

Doplňeno.

· Doplňte, kam bude odvedena voda ze svodů odvodnění.

Řešeno v samostatné příloze, kanalizace.

· Doplňte soupis prací s výkazem výměr.

Doplňeno.

Přístřešky na nástupištích

· Doplňte, kam bude odvedena voda ze svodů odvodnění.

Řešeno v samostatné příloze, kanalizace.

· Doplňte, jak bude přístřešek osvětlen.

Osvětlení přístřešku je součástí stavebního objektu přístřešku. Připojka nn pro osvětlení je součástí rozvodů nn. Plocha přístřešku bude osvětlena na shodnou hodnotu plochy nástupiště.

Doplňeno.

· Přístřešek by měl obsahovat místa k sezení.

Ano, zakres doplněn.

· Doplňte soupis prací s výkazem výměr.

Doplňeno.

Životní prostředí (zpracoval Ing. Skala, tel.: 601 391 995):

· Obecně k hluku – Správa železnic byla v poslední době několikrát kontrolována příslušnou krajskou hyg. stanicí na dodržování plnění hluk. limitů z aktivního odstavování žel. vozidel. V okolí zast. Pardubice centrum se vyskytuje obytná zástavba v podobě několikapatrových obytných domů. Zdroj hluku u jednotek RegioPanter je na střeše, protože je nízkopodlažní, 4 m vysoká PHS tak hluk nepohlí. Jaká bude doba obratu jednotek, resp. ostatních žel. vozidel, v zast. Pardubice centrum? A protože kontrola se zaměřuje na plnění limitů v noční době, tj. 22:00 – 6:00, předpokládá se v tomto čase dlouhodobější odstavování žel. vozidel v zast. Pardubice centrum?

Z hlediska dopravní technologie se dlouhodobé odstavování vlaků v noční době (22:00 – 6:00) nepředpokládá. V rámci zastávky je uvažováno s obratem mezi výkony vlaků Os od Hradce Králové (jednotka ř. 440, délka obratu 56 min) a Sp od Hlinska v Čechách (jednotka ř. 844, délka obratu 47 min).

Obecně není hluk z klimatizačních jednotek vlaků oddělován od celkového hluku z provozu na drahách podléhající odpovídajícímu limitu 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy, případně limitu staré hlukové zátěže. Pokud by byly klimatizační jednotky vlaků vnímány jako stacionární zdroje, jde o skokově nižší hygienický limit 50/40 dB pro den/noc (pro hluk s tónovou složkou 45/35 dB), který

by mohlo být problematické splnit.

Celková plánovaná doba odstavení jednotek v zastávce Pardubice centrum v denní době je 1008 minut, jedná se o 18 obrátů v délce 56 minut.

· N_01_02_01_05_Odpadove_hosp.pdf – postrádáme protokoly z laboratorních rozborů vzorků. Žádáme doplnit.

Projektová dokumentace nepočítá s odběrem vzorků a následnými chemickými analýzami zemin, protože v daném území již probíhá realizace stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, která připraví prostor pro budoucí zastávku.

Žádáme doplnit investiční náklady stavby včetně rozboru jejich výrazného navýšení oproti předpokládaným nákladům z aktualizace studie proveditelnosti Uzel Pardubice.

Bylo doplněno. Náklady byly zahrnuty do podkladů pro Aktualizaci SP Uzel Pardubice.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar

ředitel Odboru přípravy staveb

(podepsáno elektronicky)