



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury




Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

| Revize: | Datum: | Popis: | Kontroloval: |
|---------|---------|--|------------------|
| 001 | 11/2021 | První dílčí odevzdání | Ing. Emil Špaček |
| 002 | 03/2022 | DSP po zapracování připomínek složek Správy železnic, státní organizace | Ing. Emil Špaček |
| 003 | 04/2022 | PDPS k připomínkovému řízení složek Správy železnic, státní organizace | Ing. Emil Špaček |
| 004 | 05/2022 | PDPS po zapracování připomínek složek Správy železnic, státní organizace | Ing. Emil Špaček |

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

| | | | | |
|--------------------------|---|---------------------------|--------------|--|
| Zhotovitel stavby: | SAGASTA s.r.o. | | |  SAGASTA |
| Adresa: | Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka | | | |
| Kontakt: | T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz | | | |
| Zhotovitel objektu: | SAGASTA s.r.o. | | |  SAGASTA |
| Adresa: | Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka | | | |
| Kontakt: | T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz | | | |
| Hlavní projektant (HIP): | Specialista: | Odpovědný projektant: | Zpracovatel: | |
| Ing. Emil Špaček | Yuliya Breus | Ing.arch. Vítězslav Glomb | Yuliya Breus | |

| | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------------|----------|---|
| Název stavby/akce: | Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav - Pohled | | | Označení (S-kód): S621500627 |
| | | | | Zakázka: 120 076 |
| Název části: | Pozemní stavební objekty | | | Označení části: D.2.2.2.1 |
| Název objektu: | ŽST Přibyslav, úprava přístřešků pro cestující zastřešení vstupů do podchodů Architektonicko - stavební řešení | | | Označení objektu/komplexu: SO 11-41-01 |
| Název přílohy: | Technická zpráva | | | Číslo přílohy: 1 001 |
| Název dílčí části přílohy: | - | | | Paré: |
| Kraj: | Katastrální území: | TUDU: 2031 26 2031 M1 2031 N1 | | |
| Vysočina | viz. textová část | | | |
| Stupeň dokumentace: | Datum zpracování: | Formáty: | Měřítko: | |
| PDPS | 11/2021 | - | - | |

| | | | | | | |
|---------------------|---------------------|-----------|-------------|-------------------|----------|-------------------|
| S-kód: | Stupeň dokumentace: | Část: | Objekt: | Podobojekt: | Příloha: | Revize: |
| S 6 2 1 5 0 0 6 2 7 | - | P D P S - | D 2 2 2 1 - | S O 1 1 4 1 0 1 - | X X - | 1 - 0 0 1 - 0 0 4 |

[Prostor pro další informace]

Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled

**SO 11-41-01 – ŽST Přibyslav, úprava přístřešků pro cestující, zastře-
šení vstupu do podchodu**

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

| | |
|--|----|
| 1. Identifikační údaje..... | 5 |
| 2. Seznam vstupních podkladů a použitých norem | 6 |
| 3. Stávající stav | 7 |
| 4. Navržené řešení | 8 |
| I. Zastřešení nástupiště: | 8 |
| II. Zastřešení vstupu do podchodů:..... | 9 |
| III. Krytá čekárna na nástupišti: | 11 |
| IV. Zastřešení výtahové šachty u výpravní budovy:..... | 12 |
| 5. Příprava staveniště a stavebních prací..... | 12 |
| 6. Bezpečnost při užívání stavby | 13 |
| 7. Vliv na životní prostředí | 13 |
| 8. Organizace výstavby..... | 14 |

Přílohy:

1_002 – Schéma vyztužení základových pasů

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

| | | |
|-------|-----|--|
| AC | ... | střídavý proud |
| ASHS | ... | autonomní samohasící systém |
| Bpv | ... | Výškový systém baltský po vyrovnání |
| ČD | ... | České dráhy, a.s. |
| DC | ... | stejnosměrný proud |
| DD | ... | dálková diagnostika |
| DK | ... | dálková kabelizace, dálkový kabel |
| DOK | ... | dálkový optický kabel |
| DOÚO | ... | dálkové ovládání úsekových odpojovačů |
| d.ú. | ... | definiční úsek |
| DŘT | ... | dispečerská řídicí technika |
| ED | ... | elektrodispečink |
| ETCS | ... | evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System) |
| ERTMS | ... | evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System) |
| EOV | ... | elektrický ohřev výhybek, výměn |
| EPS | ... | elektrická požární signalizace |
| EZS | ... | elektrická zabezpečovací signalizace |
| FKZ | ... | filtračně kompenzační zařízení |
| GPRS | ... | technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services) |
| GSM-R | ... | mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway) |
| IPO | ... | individuální protihluková opatření |
| ITZ | ... | integrované telekomunikační zařízení |
| MP | ... | mostní provizorium |
| MPP | ... | mostní průjezdný průřez |
| MK | ... | místní kabelizace, místní kabel |
| MR | ... | měnírna |
| MRTS | ... | místní radiová technologická síť |
| MŘS | ... | místní řídicí systém |
| NN | ... | nízké napětí |
| NS | ... | napájecí stanice |
| Odb. | ... | odbočka |
| ON | ... | občasná návěst |
| PD | ... | přípravná dokumentace |
| PNS | ... | provizorní napájecí stanice |
| PHS | ... | protihluková stěna |
| PTM | ... | trakční měřna |
| PTS | ... | přejezdová transformační stanice |
| PS | ... | provozní soubory |
| PUPFL | ... | pozemky určené k plnění funkcí lesa |
| PZS | ... | přejezdové zabezpečovací zařízení světelné |
| RD | ... | releový domek |
| SO | ... | stavební objekty |
| SS | ... | spínací stanice |
| ss | ... | subsystém |
| SZZ | ... | staniční zabezpečovací zařízení |

| | | |
|-----------|-----|--|
| TK | ... | traťová kabelizace, traťový kabel |
| TM | ... | trakční měnírna |
| TNS | ... | trakční napájecí stanice |
| TRS | ... | traťový rádiový systém |
| TR, TS | ... | trafostanice |
| TTS | ... | traťová transformační stanice |
| TSI | ... | technické specifikace pro interoperabilitu |
| t. ú. | ... | traťový úsek |
| TZZ | ... | traťové zabezpečovací zařízení |
| TV | ... | trakční vedení |
| TZZ | ... | traťové zabezpečovací zařízení |
| UNZ | ... | univerzální napájecí zdroj |
| VB | ... | výpravní budova |
| VN | ... | vysoké napětí |
| VO | ... | veřejné osvětlení |
| VVN | ... | velmi vysoké napětí |
| ZOK | ... | závěsný optický kabel |
| ZPF | ... | zemědělský půdní fond |
| Žst., ŽST | ... | železniční stanice |

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

1. Identifikační údaje

| | |
|--------------------------------------|--|
| Název stavby: | Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav – Pohled |
| Stavební objekt: | SO 11-41-01 – ŽST Příbyslav, úprava přístřešků pro cestující, zastřešení vstupu do podchodu |
| Stupeň dokumentace: | Dokumentace pro stavební povolení (DSP) a Projektové dokumentace pro provádění stavby (DPS) |
| Datum zpracování: | 11/2021, zapracování připomínek 02/2022 |
| Místo stavby: | Železniční trať Brno hlavní nádraží – Havlíčkův Bod – Kutná Hora hlavní nádraží v úseku Příbyslav (včetně) – Pohled (včetně) |
| Kraj: | Vysočina |
| Charakter stavby: | Dopravní liniová stavba pro železnici, rekonstrukce |
| Stavebník/investor: | Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 |
| Kontaktní adresa: | Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc |
| Hlavní inženýr stavby: | Ing. Karel Obzina |
| Zpracovatel dokumentace: | Společnost SAGAF Příbyslav – Pohled BIM zastoupená vedoucím účastníkem společnosti: SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Praha 4, IČ: 04598555, DIČ CZ04598555 |
| Hlavní inženýr projektu: | Ing. Emil Špaček, autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb |
| Zpracovatel dílčí části dokumentace: | SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Praha 4, IČ: 04598555, DIČ CZ04598555 |
| Odpovědný projektant dílčí části: | Ing. Arch. Vítězslav Glomb vitezslav.glomb@sagasta.cz , +420 601 121 721 ČKAIT 0012646 IP 00 |
| Projekt SO: | Ing. Filip Kment |

2. Seznam vstupních podkladů a použitých norem

Vstupní podklady:

- Požadavky investora
- Architektonický návrh
- Geodetické zaměření okolí
- Platné zákony, vyhlášky, technické normy a směrnice Správy železnic, státní organizace

Zákony a vyhlášky České republiky

- **Železniční**
 - zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, změna provedená zákonem 377/2009 Sb., obsahuje část Provozní a technickou propojenost Evropského železničního systému – tratě, které jsou součástí evropského železničního systému, musí ve smyslu § 49b splňovat TSI.
 - Vnitřní předpis GR Ž13
- **Stavební:**
 - Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu
 - Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, všechny předpisy ve znění pozdějších předpisů.
 - Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
 - Zákon č. 458 Energetický zákon
 - Zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky v platném znění.
- **Životní prostředí:**
 - Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví včetně Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
 - Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
 - Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
 - Zákon č. 86/2001 Sb., o ochraně ovzduší
 - Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
 - Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
 - Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon
 - Zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon
 - Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Technické normy

- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, 2007 v platném znění, schválené GR SŽDC
- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991 Zatížení konstrukcí
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 3610 Navrhování klempířských konstrukcí
- ČSN 74 4505 Podlahy – společná ustanovení
- ČSN EN 206-1 Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda + dodatek Z1, Z2
- ČSN 73 0802:2009 - Požární bezpečnost staveb. Nevýrobní objekty + dodatek Z1
- ČSN 73 0810:2009 - Požární bezpečnost staveb – Společná ustanovení
- ČSN 73 0821 Požární bezpečnost staveb – Požární odolnost stavebních konstrukcí
- ČSN 730834 – Požární bezpečnost staveb – Změny staveb + dodatek Z1, Z2

- Vyhláška 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb v aktualizovaném znění ve vyhlášce č. 268/2011 Sb.
- Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., Požárně bezpečnostní řešení“.
- Vyhláška č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

3. Stávající stav

ŽST Příbyslav se nachází jižním směrem od silnice I. třídy č. 19. Přístup k zastávce je ze severu z komunikace č. 19. Na zastávce se nachází nově zrekonstruovaná výpravní budova, 2 stávající zastřešení nástupiště, stávající podchod, 2 stávající zastřešení podchodu.

V ŽST Příbyslav jsou na obou ostrovních nástupištích umístěny stávající ocelové přístřešky pro cestující (tzv. vlaštovky) o velikosti 6,1 x 68,4 m a výšce cca 4,2 m nad stávající nástupištěm. Jedná se o částečně svařované a částečně šroubované ocelové dílce.

Hlavní nosné prvky tvoří příčné rámy tvaru vlaštovka s osovou vzdáleností 7 a 8 m. V prostoru nástupiště jsou sloupy osazené na ŽB patkách, v blízkosti schodišť (vstupu do podchodu) jsou jednotlivé sloupy nahrazeny dvojicí sloupů osazených na konstrukci podchodu, popř. na ŽB panely a ocelové profily, které zakrývají původní konstrukci výstupu na nástupiště.

Přístřešky jsou odvodněny pomocí středového zavěšeného žlabu s napojením na systém odvodnění nástupiště.

Zastřešení vstupu do podchodů je provedeno z nosné konstrukce z ocelových profilů s oploštěním z bezpečnostního kaleného skla. Ocelová konstrukce je osazená na zdech podchodu.



4. Navržené řešení

Navrhované úpravy:

- nový podchod pod tratí (podchod viz samostatný stavební objekt), zastřešení podchodu při západní straně kolejiště
- úprava zpevněných ploch (viz samostatný stavební objekt)
- nové zastřešení nástupišť
- nové zastřešení podchodů
- nové čekárny
- nové zastřešení výtahu

I. Zastřešení nástupišť:

Zastřešení je navrženo na dvou nástupištích. Nové zastřešení bude na obou nástupištích v základních rozměrech shodné a bude zakrývat pouze část nástupišť, část zůstane nezakrytá. Zastřešení respektuje průjezdní profil Z-GC.

Délka zastřešované plochy nástupiště 56,44 m

Šířka zastřešované plochy nástupiště 7,40 m

Základové konstrukce:

Základové konstrukce tvoří ŽB patky. Patky budou uloženy na podkladní beton. Ocelové sloupy budou do základových patek kotveny pomocí kotevních košů. Kotevní koše budou částečně zabetonovány v patce. Část nad patkou bude po osazení ocelového sloupu dodatečně obetonována.

Ocelové sloupy na osách C, D, E jsou kotveny patními plechy do nadzemní části stěny podchodu a nové výtahové šachty. Kotvení bude pomocí dodatečně vlepaných šroubů. Patní plechy budou vyrovnány plastmaltou pro zabránění zavlékání bludných proudů do ocelové konstrukce. Plastmalta bude mít min. tl. 10 mm, receptura plastmalty musí odpovídat co nejvyšší hodnotě měrného odporu, minimálně 1.1012 $\Omega \cdot m$, v souladu s předpisem SŽDC Sr 5/7(S) a TP 124 ŘSD.

Ocelová konstrukce zastřešení bude vodivě propojena a napojena na uzemňovací síť.

Nosná konstrukce:

Jedná se o ocelovou nosnou konstrukci z uzavřených profilů čtvercového a obdélníkového průřezu. Konstrukce je složena z ocelových uzavřených profilů čtvercového a obdélníkového průřezu. U rámů s jedním sloupem je použit pro sloup profil OBD 450×250×12.5, v případě dvou sloupů potom profil 4HR 250×8. V druhém případě jsou sloupy propojeny příčli z profilu OBD 300×250×10, která je doplněna krátkým sloupkem z profilu OBD 450×250×12.5. Na sloupech jsou uloženy příčně nosníky ve tvaru lomeného V. Vnitřní část příčniců je z profilu 4HR 260×16 a vnější z profilu 4HR 200×16.

V podélném směru jsou rámy propojeny v úžlabí členěným prutem s rámovými spojkami složeným ze dvou profilů 4HR 250×8. V krajních polích s vykonzolováním jsou profily zesíleny na 4HR 250×10. Krajní vaznice přístřešku je z profilu OBD 200×100×6.3 zesílena v krajních polích na OBD 200×100×8. Hlavní příčné vazby jsou doplněny mezilehlými, které jsou podvěšeny pod středovým nosníkem. Pro tyto vazby je použit v cele délce profil 4HR 200×6.

Konstrukce zastřešení nástupiště na ose C bude bodově osazena na konstrukci výtahové šachty. Kotvení ocelové konstrukce zastřešení nástupiště bude řešeno dílenskou dokumentací dodavatele zastřešení. Součástí betonové konstrukce šachty výtahu bude kotevní plech provázaný s výztuží výtahové šachty, případně bude v koordinaci s řešením zastřešení nástupiště zvoleno jiné vhodné řešení. Návrh kotevního prvku v ŽB konstrukci šachty bude řešeno v rámci dílenské dokumentace dodavatele ŽB konstrukce šachty.

U informačních tabulí bude vždy umístěna vodorovná zarážka ve výšce 100-250 mm.

Střešní krytina a odvodnění:

Střešní plášť je tvořen sendvičovým střešním panelem tl. 180 mm. Příčný sklon krytiny je navržen 8%. Do střešního pláště nebude kotveno žádné nosné nebo pomocné konstrukce.

V ose střechy je liniový žlab o šířce 300mm provedený jako silnostěnný, svařovaný prvek. Podélný sklon je navržen v minimálním spádu – 1%. Žlab je uložen na propojovací centrální nosník. U středových sloupů budou svody součástí sloupu.

Svody v úrovni nástupiště budou svedeny do litinového lapače střešních splavenin.

Všechny díly nosné OK, které obsahují svody budou zinkovány ponorem.

Povrchové úpravy:

Veškeré ocelové konstrukce budou opatřené protikorozní ochranou splňující ČSN EN ISO 12944-1 a s ní související předpis SŽDC S 5/4, Tabulka E/1 – Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí. Dle ČSN EN ISO 12944-2 je korozní agresivita prostředí stanovena na C5-I (velmi vysoká). Životnost protikorozní ochrany musí splňovat vysokou životnost (doba životnosti > 15 let) dle ČSN EN ISO 12944-5.

Nové prvky ocelové konstrukce budou opatřeny z výroby kovovým povlakem (žárové zinkování ponorem) a nátěrovým systémem typu ŽSP-ONS 01.

Barevné řešení veškerých viditelných konstrukčních prvků zastřešení a střešního pláště bude vybráno HAP na základě požadavků investora a předložených vzorků dodavatele řešení povrchových úprav.

Prvky OS a IS:

Prvky orientačního a informačního systému budou umístěny do minimální výšky 2,7m nad úrovní nástupiště. Součástí konstrukce sloupu je příprava na zavěšení těchto prvků. Konzoly pro tabule zastřešení budou součástí.

Detail kotvení tabuli orientačního systému bude vyřešen v dílenské dokumentaci zastřešení.

Zádržný systém a revizní lávka:

Konstrukci revizní lávky tvoří sestava z kompozitních roštů o šířce 600 mm v celé délce zastřešení. Rošty jsou upevněny do průběžných ocelových „L“ profilů.

Zádržný systém je součástí revizní lávky a je tvořen kotevními body a poddajným vedením. Pod zastřešením na sloupech budou provedeny úchyty pro zajištění osob pracujících na žebříku.

II. Zastřešení vstupu do podchodů:

Zastřešení je navrženo na dvou nástupištích. Nové zastřešení bude zakrývat výstupní schodiště z podchodu. Zastřešení respektuje průjezdní profil Z-GC.

Zastřešení musí dodat zhotovitel, který má s konstrukcemi tohoto typu dostatek zkušeností, které musí doložit referencemi. Všechny použité materiály pro stavbu zastřešení budou dopředu předloženy investorovi ve formě vzorků k odsouhlasení, stejně jako výrobní dokumentace.

Montážní spoje jsou uvažované jako šroubované, dílenské spoje jsou svařované. Všechny styky budou navrženy a provedeny jako skryté, nenarušující celkový vzhled konstrukce – šrouby budou umístěny vevnitř montážního styku, bez dodatečných styčnickových plechů.

Návrh a rozměry montážních dílů jsou navrženy s ohledem na možnosti přepravy a zinkování.

Délka zastřešované plochy 1. schodiště 10,65 m

Šířka zastřešované plochy 1. schodiště 2,46 m

Délka zastřešované plochy 2. schodiště 10,65 m

Šířka zastřešované plochy 2. schodiště 2,50 m

Základové konstrukce

Ocelová nosná konstrukce je ukončena patními plechy. Ty jsou kotveny do nadzemní části stěny podchodu.

Kotvení bude pomocí dodatečně vlepovaných šroubů. Patní plechy budou podbetonovány plast-maltou pro zabránění zavlékání bludných proudů do ocelové konstrukce. Plastmalta bude mít min. tl. 10 mm, receptura plastmalty musí odpovídat co nejvyšší hodnotě měrného odporu.

Ocelová konstrukce zastřešení bude vodivě propojena a napojena na uzemňovací síť.

Nosná konstrukce:

Konstrukce je složena z ocelových uzavřených profilů čtvercového a obdélníkového průřezu. Sloupy rámu společně s příčlím jsou z profilu 4HR 100×5. Vzájemně jsou spojeny v podélném směru v rozích střechy stejným profilem. Mezi rámy jsou vloženy a kloubově uchyceny vaznice z profilu C 100×1.0 v rozteči maximálně 0.7 m.

V případě, kdy přístřešek není spojen s hlavními rámy je jeho tuhost zajištěna doplněním ztužení pomocí táhel. Táhla jsou navržena z profilu KR 10, materiál uhlíková ocel. Ochrana proti korozi bude žárovým zinkováním s následným nástřikem v barvě shodné s barvou ostatních ocelových konstrukcí. Požadované vzhledové řešení táhel viz následující příklad:



Řešení ocelové konstrukce vč. detailů (kotvení, napojení v rozích kce, napojení na nosnou konstrukci zastřešení nástupišť, ukončení a lemování střechy apod.) bude řešeno v rámci dílenské dokumentace dodavatele ocelové konstrukce. Dílenská dokumentace bude předložena investorovi a GPS ke schválení. Barevné a materiálové řešení bude vzorkováno.

Střešní krytina:

Střecha je z trapézového plechu a je spádována příčným sklonem 2 % směrem na stranu bez kolejí. Trapézový plech je uložen na nosné konstrukci zastřešení, sklon je tvořen spádováním nosné ocelové konstrukce. Minimální podchodná výška je navržena 3,05 m.

Součástí dodávky zastřešení bude statický posudek použitého trapézového plechu na zatížení dle ČSN EN 1990, ČSN EN 1991-1-3, ČSN EN 1991-1-4, ČSN EN 1991-2 a dalších norem. Tento dokument bude předložen v rámci VTD zastřešení.

Provedení střešního pláště a jeho detailů musí být navrženo a provedeno zhotovitelem se zkušenostmi z podobných, dříve realizovaných staveb. Výrobní dokumentace střešního pláště i navazující ocelové konstrukce musí být odsouhlasena investorem.

Zasklení:

Opláštění stěn objektu je navrženo z jednoduchého lepeného skla, předsaženého před nosnou ocelovou konstrukci.

Požadavky na zasklení:

- sklo 1010.5 VSG/ESG: vrstvené bezpečnostní sklo složené z tabulí ESG (tvrzené bezpečnostní sklo) tl. 2x10mm a 5x0.38mm fólie;

- sklo bude čiré, opatřeno sítotiskem – černé pruhy 2 mm široké, osově vzdálené 28 mm;
- dodané sklo musí splnit normu min. ČSN EN 16612;
- sklo bude zařazeno do bezpečnostní kategorie min. P2A;
- tabule skla nesmí vypadnout z uložení při deformaci max. $l/150$, současně musí být zajištěno, že sklo nevypadne při kolapsu;
- statické užité zatížení je určeno větrem 1.3 kNm^{-2} a aerodynamickým zatížením od vlaku 0.8 kNm^{-2} ;
- celkové charakteristické zatížení 1.94 kNm^{-2} a návrhové zatížení 2.13 kNm^{-2} ;
- rázová zkouška bude provedena dle normy ČSN EN 12600 nebo ČSN EN 14019, rázovou zkoušku lze nahradit dynamickým výpočtem;
- **dodavatel skla výpočtem prověří navržené zasklení a zajistí, že zasklení bude splňovat všechny uvedené parametry a zároveň požadavky dle platných norem!**
- Průhledná překážka bude označena barevnými pruhy a min. šířce 500mm ve výšce 800/1000 mm a 1400/1600 mm. Značky musí být od sebe max 150mm. Rozdíl min. 30 bodů.

Podhled

Plechová kazeta tl. 30 mm z ocelového pozinkovaného plechu S280-320GD+Z275 opatřeného polyesterovým lakem min. tl. 25 μm , spojovaná na zámkové spoje, tloušťka plechu 1,0 mm, skryté spojovací prostředky. Spára max. 15 mm. Délka kazety je totožná s šířkou zastřešení (kazeta je stejně dlouhá jako šířka zastřešení, bez dalších příčných spár).

Systémové svislé profily J50, kladené rovnoběžně s podélnou osou zastřešení, kotvené ke stojinám C profilů.

Podhled bude opatřen obvodovým svislým plechovým profilem, stejného materiálu a barevnosti, vyplňující výškový rozdíl mezi podhledem a nosnou konstrukcí zastřešení, který tak bude zamezovat průhled do střešní konstrukce a zároveň zalétávání ptáků apod. Boční plech bude kotven k podhledu, příp. k systémovým svislým profilům J50, kotvení bude skryté.

Nutno koordinovat s osvětlením, informačním a orientačním systémem.

III. Krytá čekárna na nástupišti:

Jsou navrženy čekárny na obou perónech nástupiště. Čekárny jsou navrženy jako obdobná konstrukce zastřešení podchodu.

Krytou čekárnu musí dodat zhotovitel, který má s konstrukcemi tohoto typu dostatek zkušeností, které musí doložit referencemi. Všechny použité materiály pro stavbu zastřešení budou dopředu předloženy investorovi ve formě vzorků k odsouhlasení, stejně jako výrobní dokumentace.

Montážní spoje jsou uvažované jako šroubované, dílenské spoje jsou svařované. Všechny styky budou navrženy a provedeny jako skryté, nenarušující celkový vzhled konstrukce – šrouby budou umístěny uvnitř montážního styku, bez dodatečných styčnickových plechů.

Návrh a rozměry montážních dílů jsou navrženy s ohledem na možnosti přepravy a zinkování.

Světlá délka čekárny 4,85 m

Světlá šířka čekárny 2,50 m

Nosná konstrukce kryté čekárny je totožná se zastřešením podchodů. Liší se pouze způsobem založení.

Základové konstrukce

Ocelová nosná konstrukce je ukončena patními plechy. Ty jsou kotveny do nadzemní části základových pasů.

Kotvení bude pomocí dodatečně vlepaných šroubů. Patní plechy budou podbetonovány plastmaltou pro zabránění zavlékání bludných proudů do ocelové konstrukce. Plastmalta bude mít min. 10 mm, receptura plastmalty musí odpovídat co nejvyšší hodnotě měrného odporu.

Ocelová konstrukce čekárny bude vodivě propojena a napojena na uzemňovací síť.

Objekty čekárny jsou založeny na základových pasech. Základové pasy jsou částečně nadzemní pro umožnění kotvení ocelové konstrukce čekárny. Podlaha v čekárně je shodná s podlahou na perónu.

IV. Zastřešení výtahové šachty u výpravní budovy:

Zastřešení výtahové šachty je navrženo jako železobetonová stříška o půdorysných rozměrech 4,65 m x 3,3 m.

Podrobně viz stavebně konstrukční řešení.

5. Příprava staveniště a stavebních prací

Stavbu, pracoviště a zařízení staveniště je potřeba ohradit nebo jinak zabezpečit proti vstupu nepovolaných fyzických osob, při dodržení následujících zásad:

- a) staveniště v zastavěném území musí být na jeho hranici souvisle oploceno do výšky nejméně 1,8 m. Při vymezení staveniště se bere ohled na související přilehlé prostory a pozemní komunikace s cílem tyto komunikace, prostory a provoz na nich co nejméně narušit. Náhradní komunikace je nutno řádně vyznačit a osvětlit.
- b) nelze-li u prací prováděných na pozemních komunikacích z provozních nebo technologických důvodů ohrazení ani zábrany provést, musí být bezpečnost provozu a osob zajištěna jiným způsobem, například řízením provozu nebo střežením, Nejsou-li požadavky na zabezpečení staveniště pro zrakově a pohybově postižené obsaženy v projektové dokumentaci, zajistí zhotovitel, aby náhradní komunikace a oplocení popřípadě ohrazení staveniště na veřejných prostranstvích a veřejně přístupných komunikacích umožňovalo bezpečný pohyb fyzických osob s pohybovým postižením, jakož i se zrakovým postižením.
- c) vjezdy na staveniště pro vozidla musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Zákaz vjezdu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vjezdech, a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

Za uspořádání staveniště, popřípadě vymezeného pracoviště, podle odstavců a), b), c), d) odpovídá zhotovitel, kterému bylo toto staveniště, popřípadě pracoviště, předáno a který je převzal. V zápise o předání a převzetí se uvedou všechny známé skutečnosti, jež jsou významné z hlediska zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví fyzických osob zdržujících se na staveništi, popřípadě pracovišti.

Bezpečnost při bouracích pracích:

Zhotovitel zajistí zpracování technologického postupu na základě provedeného průzkumu stávajícího stavu bourané stavby. O provedeném průzkumu vyhotoví zhotovitel zápis.

Před zahájením bouracích prací je nutno vymežit ohrožený prostor a zajistit jej proti vstupu nepovolaných fyzických osob, dále je nutno bezpečně zajistit vstupy do bourané stavby jakož i na jednotlivá pracoviště a přijmout nezbytná opatření k ochraně veřejného zájmu, jenž by mohl být těmito pracemi ohrožen.

Bourací práce nesmí být zahájeny, pokud k tomu nebyl osobou určenou zhotovitelem vydán písemný příkaz a pokud nebylo pracoviště vybaveno pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami stanovenými v technologickém postupu.

Před zahájením bouracích prací je nutno stanovit signál, kterým v naléhavém případě bezprostředního ohrožení dá osoba určená zhotovitelem k řízení bouracích prací pokyn k neprodlenému opuštění pracoviště. Zhotovitel zajistí, aby všechny osoby zdržující se na tomto pracovišti byly s tímto signálem prokazatelně seznámeny.

Statické posouzení se v tomto případě nevyžaduje.

Bourání střešní konstrukce nebo krovů strháváním pomocí lan a tažných strojů nesmí být prováděny.

Likvidace odpadů, vč. škodlivých.

V rámci realizace stavby je navrženo odstranění stávajících stavebních konstrukcí. Výtěžek z demolic bude roztříděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výtěžkem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (sklárky) v závislosti na druzích odpadů. S výtěžkem z demolic – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č. 541/2020 Sb. V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů.

Odpady budou přímo na staveništi tříděny podle jednotlivých druhů a kategorií, budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem a přednostně bude zajištěno jejich využití před odstraněním.

Nebezpečné odpady budou shromažďovány a likvidovány v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. Při výskytu odpadu, který bude obsahovat azbest, bude zajištěno, aby v průběhu manipulace nebyla do ovzduší uvolňována azbestová vlákna nebo azbestový prach.

Vzhledem ke stáří budovy je možné, že se může v demolovaných objektech nacházet materiál s přítomností azbestu. Střešní krytina byla vyhodnocena jako břidlicová, avšak jsou zde části pozdější výsady, které se jeví jako azbestové. Před přijetím zakázky provede pověřený zaměstnanec kontrolu projektové dokumentace, zda stavba neobsahuje materiály obsahující azbest. Pokud ano, provede určený zaměstnanec ohlášení orgánu ochrany veřejného zdraví a následně postupuje dle jejich pokynů. V dokumentaci bouracích prací musí být dle vyhlášky č.499/06 Sb. (Příloha č. 4 v část F kap. B - Souhrnná technická zpráva) uvedeno zjištění o přítomnosti azbestu na stavbě.

Pokud teprve při rekonstrukcích, odstraňování staveb nebo jejich částí budou ve stavbě zjištěny materiály obsahující azbest, se kterými bude dále nakládáno jako s nebezpečným odpadem, je nutné ihned zajistit splnění ohlašovací povinnosti orgánu ochrany veřejného zdraví.

Nevyužitelný materiál (odpad) bude kategorizován a na základě jeho zařazení do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou sklárku. O uložení odpadu na sklárku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad.

Před demolicí, zejména u pozemních objektů, je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení inženýrských sítí, které jsou v dosahu demolice, a zajistit jejich ochranu.

6. Bezpečnost při užívání stavby

Všechny stavební práce, výrobky a zařízení použité při realizaci stavby, musejí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s českými technickými normami a technickými kvalitativními podmínkami.

Provedení konstrukčních prvků, které jsou v dosahu cestujících osob, musí být bez ostrých výčnělků a hran, aby nedošlo k poranění uživatelů.

7. Vliv na životní prostředí

Výstavba SO nemá negativní vliv na životní prostředí. S odpady, které vzniknou při realizaci SO bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a v souladu

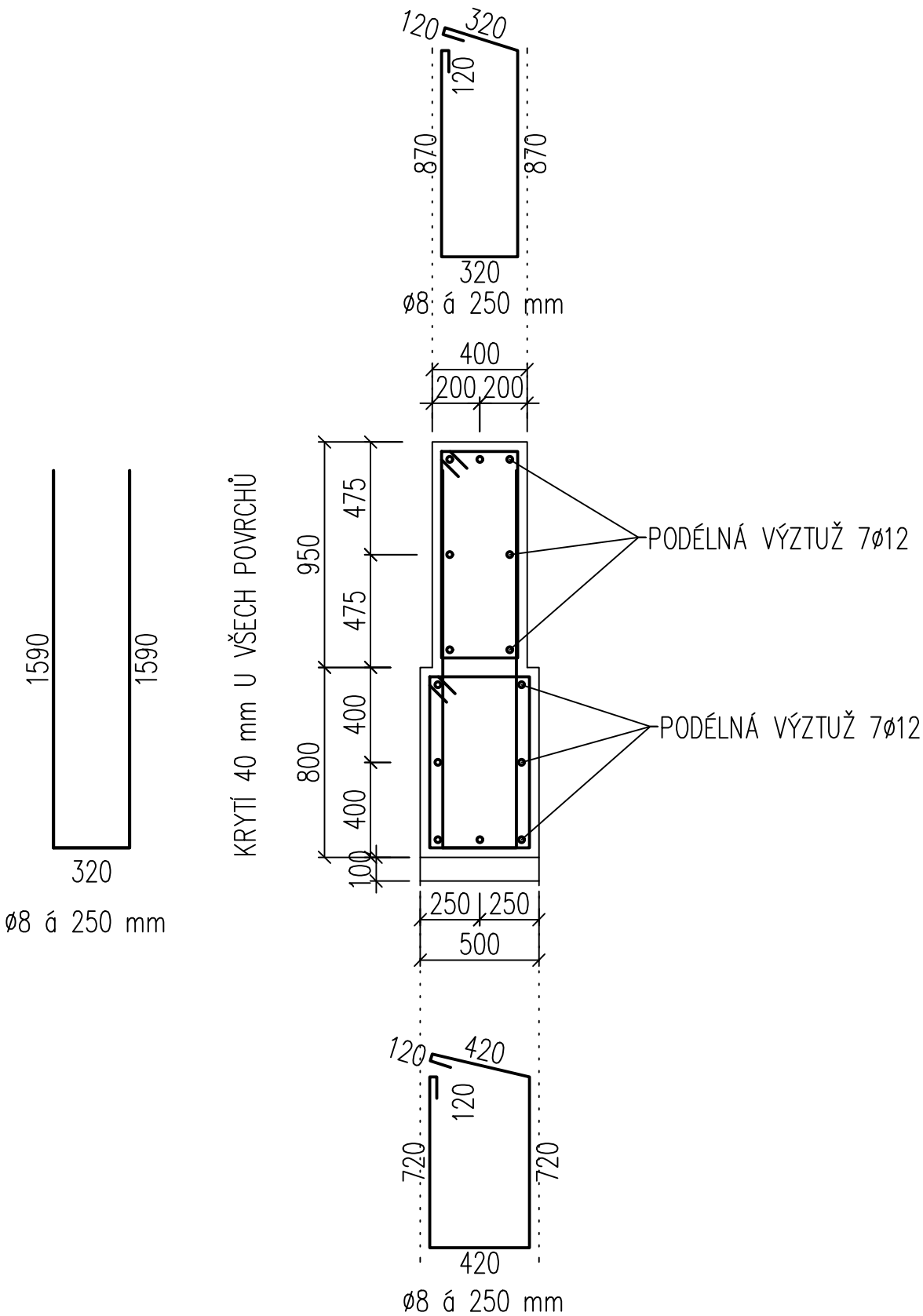
s jeho prováděcími vyhláškami, zejména s vyhl. č. 93/2016 Sb. Řešeno souhrnně pro celou stavbu v samostatné části PD.

8. Organizace výstavby

Viz. samostatné PD.

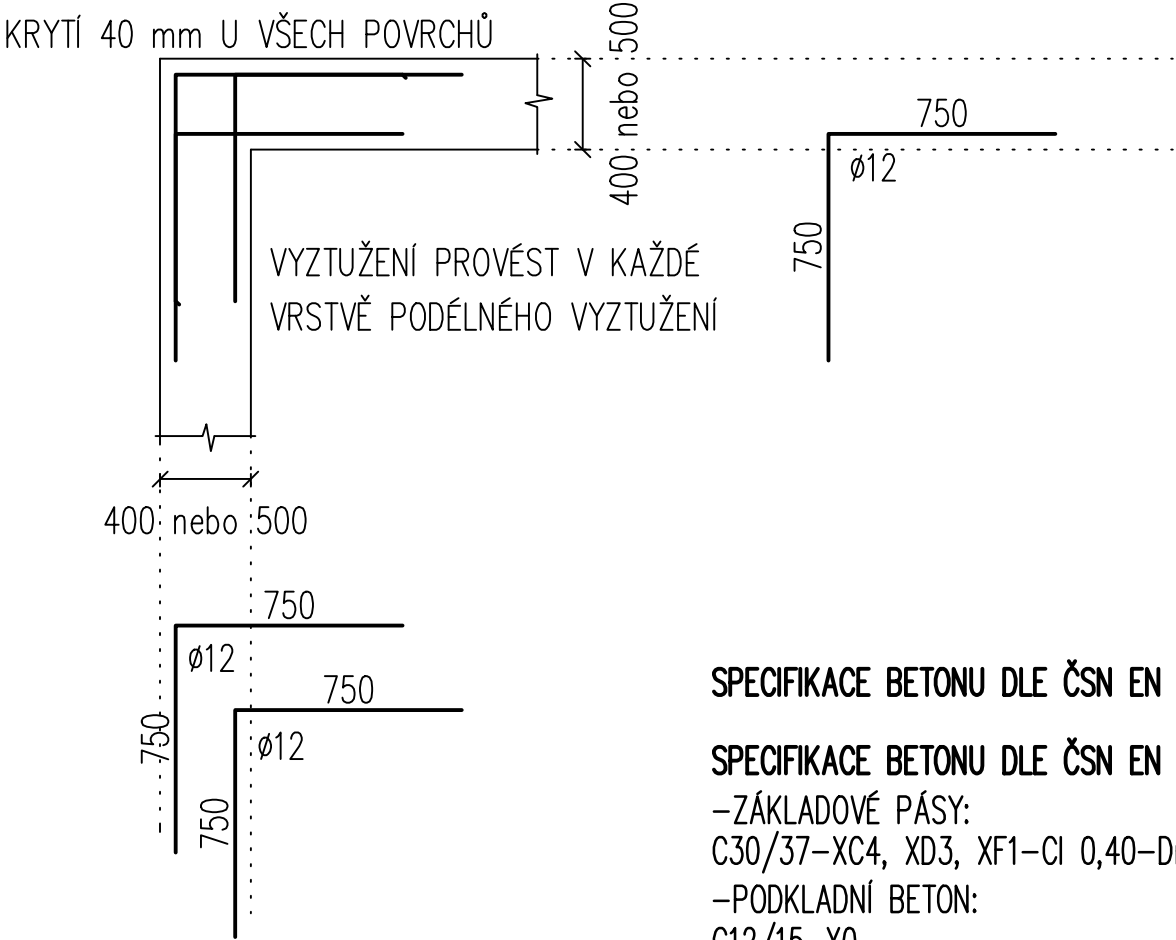
SCHÉMATICKÝ SMĚRNÝ PŘÍČNÝ ŘEZ VYZTUŽENÍM ZÁKLADOVÝCH PASŮ

M1:25



SCHÉMATICKÝ SMĚRNÝ PŮDORYSNÝ ŘEZ VYZTUŽENÍM "L" ROHU ZÁKLADOVÝCH PASŮ

M1:25



SPECIFIKACE BETONU DLE ČSN EN 206+A2

SPECIFIKACE BETONU DLE ČSN EN 206+A2

-ZÁKLADOVÉ PÁSY:
C30/37-XC4, XD3, XF1-CI 0,40-Dmax 16 mm-S3
-PODKLADNÍ BETON:
C12/15-X0

SPECIFIKACE VYZTUŽENÍ DLE ČSN EN 1992-1-1

OCEL B500B A příp. SVAŘOVANÉ KARI SÍŤ
KRYTÍ 40 mm
NAVRHOVÁNO DLE ČSN EN 1992-1-1
TENTO VÝKRES NENAHRÁZUJE VÝROBNÍ (DÍLENSKOU)
DOKUMENTACI !!!