




Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

| | | | |
|---------|------------|----------------------|----------------------------|
| Revize: | Datum: | Popis: | Kontroloval: |
| 000 | 31.03.2023 | Čistopis dokumentace | Ing. arch. Vítězslav Glomb |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | | |
|---------------------|---|--|
| Stavebník/Investor: | Správa železnic, státní organizace |  |
| Adresa: | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | |
| Zástupce investora: | Stavební správa západ | |
| Adresa: | Sokolovská 1955/278, Praha 9, 190 00 | |

| | | | |
|---------------------------|---|----------------------------|--------------|
| Zhotovitel stavby: | SAGASTA s.r.o. | | |
| 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. | | |
| 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.arch. Vítězslav Glomb | Yuliya Breus | Ing. arch. Vítězslav Glomb | Yuliya Breus |

| | | | |
|----------------------------|--|----------|---|
| Název stavby/akce: | Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného provozního pracoviště OŘ Plzeň | | Označení (S-kód): S631800302 |
| | | | Zakázka: 119 061 |
| Název části: | POZEMNÍ OBJEKTY PROVOZNÍCH A TECHNOLOGICKÝCH BUDOV | | Označení části: D.2.2.4 |
| Název objektu: | Přemístěná rampa Architektonicko - stavební řešení | | Označení objektu/komplexu: SO 11-73-01 |
| Název přílohy: | TECHNICKÁ ZPRÁVA | | Číslo přílohy: 1 001 |
| Název dílčí části přílohy: | - | | Paré: |
| Kraj: | Katastrální území: | TUDU: | |
| Plzeňský | Plzeň[722731] | 0202PI | |
| Stupeň dokumentace: | Datum zpracování: | Formáty: | Měřítko: |
| PDPS | 03.2023 | - | - |

| | | | | | | |
|-------------------------------|---------------------|-------------|-------------------|------------|-------------|---------|
| S-kód: | Stupeň dokumentace: | Část: | Objekt: | Podobjekt: | Příloha: | Revize: |
| S 6 3 1 8 0 0 3 0 2 | - P D P S | - D 2 2 4 X | - S O 1 1 7 3 0 1 | - X X | - 1 - 0 0 1 | - 0 0 0 |
| [Prostor pro další informace] | | | | | | |



Obsah

| | | |
|----|--|---|
| 1. | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY | 2 |
| 2. | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZADAVATELE | 2 |
| 3. | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE | 2 |
| 4. | SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ | 2 |
| 5. | POPIS | 3 |
| 6. | KONSTRUKČNÍ, STAVEBNĚ-TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A TECHNICKÉ VLASTNOSTI STAVBY | 4 |
| 7. | BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY | 5 |



1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby: „Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného provozního pracoviště OŘ Plzeň“
Místo stavby: ul. Ostruhová, Plzeň
Stupeň dokumentace: PDSP – Dokumentace pro provedení stavby
Obec: Plzeň [554791]
Katastrální území: Plzeň [721981]
Parcelní číslo: 2343/1
S kód - S631800302
TUDU 0202PI žst Plzeň hl.n. – os.n.

2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZADAVATELE

Objednatel: Správa železnic, státní organizace
Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1 - Nové Město
Právní forma: státní organizace
Zastoupená: Ing. Petrem Hofhanzlem, ředitelem Stavební správy západ
IČO: 70994234
DIČ: CZ70994234

3. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE

Zhotovitel: SAGASTA, s.r.o.
Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 – Lhotka
IČO: 04598555, DIČ: CZ04598555
ID Datové schránky: bkfcs9v
OR: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 250116

Hlavní inženýr projektu: Ing. arch. Vítězslav Glomb
vitezslav.glomb@sagasta.cz , +420 601 121 721
ČKAIT 0012646 IP 00

Projekt vypracovali: Tomáš Krhutek

4. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- 1) vlastní obhlídka a fotodokumentace stávajícího objektu
- 2) zadávací dokumentace
- 3) platný územní plán
- 4) trasy vedení inženýrských sítí v digitálním formátu poskytnuté správci sítí
- 5) digitální katastrální mapa (ČÚZK)
- 6) stavebně technický průzkum stávajícího objektu
- 7) geodetické zaměření stávajícího objektu
- 8) podklady od ostatních profesí



Použité normy a předpisy, v platném znění:

- Vyhl. č. 268/2009 Sb., Vyhláška o technických požadavcích na stavby, v platném znění
- Vyhl. č. 23/2008 Sb. Vyhláška o technických podmínkách požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhl.č.499/2006 Sb. Vyhláška o dokumentaci staveb
- Vyhl.č.501/2006 Sb. Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů
- ČSN 73 0532 Akustika- Ochrana proti hluku v budovách a posuzování akustických vlastností stavebních výrobků – Požadavky

5. POPIS

STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající rampa slouží k manipulaci a přesunu hmot, je obdélníkového tvaru o velikosti cca 9,125 m x 30,5 m. Nosnou konstrukci rampy tvoří prefabrikované železobetonové panely.

Rampa bude rozebrána a přemístěna do nové polohy. **Vzhledem k stávající konstrukci rampy**

NAVRŽENÝ STAV

Nová rampa bude přesunuta o cca 150m jižněji.

Jedná se o náhradu stávající rampy v areálu OTV. Dnešní rampa slouží k manipulaci se zbožím na vagonech. Jeho překládce a manipulaci na vagonech. Rampa bude přemístěna a vybudována znovu s použitím co největší množství stávajících dílů. Rampa bude taktéž sloužit k manipulaci se zbožím do doby, kdy bude překládka a manipulace se zbožím přeložena na nové určené místo v Plzni. Rampa tedy bude sloužit pouze dočasně. Po přeložení manipulace se zbožím do definitivní polohy bude rampa zachována.

Konstrukce rampy bude řešena stejným způsobem: nosná konstrukce a pojízdná plocha bude z prefabrikovaných železobetonových panelů. Poškozené panely budou nahrazeny novými. Půdorysné rozměry přemístěné rampy budou podobné, jako v původní poloze 6 m x 30,6 m.

Materiálové řešení: nášlapná vrstva z silničních betonových panelů 3x2 m vložených do šterkového lože.

Základ a svislou nosnou konstrukci tvoří betonové bloky z původní stavby.

Nosná konstrukce a výplňový šterk bude použit ze stávající rampy. Poškozené panely budou nahrazené za nové. Rozsah nových bloků se určí před výstavbou.

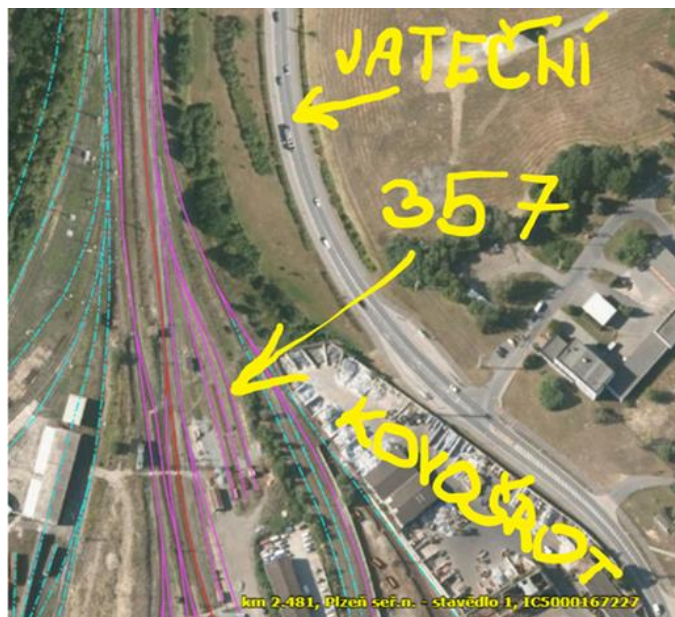
Příjezdová cesta rampa k manipulační ploše bude provedena též z bet. silničních panelů o šířce 3m.

Rampa bude umístěna ve vzdálenosti 1.725 m od osy koleje 261. Rampa bude sloužit pro potřeby RID. Později rampa s přístupem bude vybudována (v rámci stavby Uzel Plzeň, 4.stavba) v lokalitě Doubravka vedle seřaďovacího nádraží v místě podél hygienických kolejí. Pro potřeby AČR budou využity koleje 102 a 103 (v rámci stavby rámci Uzel Plzeň, 5.stavba Lobzy - Koterov).

V začátku stavby OTV dojde ke zrušení koleje č. 266, která dnes slouží pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi a vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi dle RID při závadách během přepravy na voze nebo nákladu.

Jako náhrada koleje č. 266 bude využita kolej 357 v obvodu stavebního č.1 žst Plzeň seř.nádraží, která bude splňovat podmínky pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi a vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi dle RID při závadách během přepravy na voze nebo nákladu.

Po výstavbě OTV bude kolej 261 používána pouze pro občasnou úpravu, nakládku / vykládku nákladu, ne pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi a vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi dle RID.



6. KONSTRUKČNÍ, STAVEBNĚ-TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A TECHNICKÉ VLASTNOSTI STAVBY

Zemní práce a inženýrskogeologický průzkum

Bude proveden výkop pro prefabrikáty opěrné zídky a zhutněného násypu pro vyrovnaní plochy a uložení panelů

Založení objektu / nosná konstrukce rampy

Čelo rampy je navrženo z rohových prefabrikátů H130, L130 a atypických rampových prefabrikátů L130/114/98/82. Výrobce atypických prefabrikátů dodá zhotoviteli již zkrácenou podkladní desku rampových prefabrikátů, tak aby zhotovitel nemusel na stavbě nic dořezávat a tím nepoškodil výztuž. Na těchto prefabrikátech bude zřízeno zábradlí z důvodu bezpečnosti a zamezení vstupu do nebezpečného prostoru. Nástupištní prefabrikáty budou uloženy na vyrovnávací vrstvě z cementové malty tl. 10 mm, podkladního betonu C30/37 XC4+XF3 min. tl. 150mm a následně vyrovnávací vrstvy štěrkodrti ŠDA fr. 0/32 mm tl. 200mm. Prefabrikáty typu „H130“ budou na styku se zeminou opatřeny penetračním nátěrem proti zemní vlhkosti. Míra zhutnění podkladní vrstvy bude ověřena pomocí rázové zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6192 s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky $s = 0,6$ mm. Základová spára pod nástupištěm bude mít únosnost 20 Mpa, min. míra hutnění I_d je 0,80, resp. 100% PS. Výplň nástupiště bude tvořit propustný, nenamrzavý materiál (min. tl. 500 mm) hutněný po 300 mm na $I_d = 0,8$. Přednostně bude použit výzisk z odkopu rámci tohoto SO, pokud to dovolí fyzikální vlastnosti dané zeminy.



Vodorovné nosné konstrukce – zpevněná plocha ze silničních panelů:

Silniční panely jsou železobetonové prvky obdélníkového formátu a slouží k vytváření dočasných účelových komunikací, parkovacích, skladových a ostatních zpevněných ploch, ale i stálých komunikací III. a IV. třídy. Výhodou je snadná a rychlá montáž a v případě potřeby i demontáž.

Silniční panely se ukládají dle postupu manipulace vedle sebe na rovné a zhutněné štěrkové podloží (minimální spára mezi jednotlivými prvky 10mm). Před přípravou štěrkového podloží je třeba provést skrývku ornice. Minimální únosnost půdy pod štěrkovým podlozím by měla být $R_{dt} = 150 \text{ kPa}$. Doporučené frakce a tloušťky vrstev štěrkového podloží jsou uvedeny na výkresu.

Příjezdová cesta rampa k manipulační ploše bude provedena taky z bet. silničních panelů a bude široká 3m

7. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Pro stavbu jsou navrženy materiály a konstrukce, které splňují požadavky na mechanickou odolnost, trvanlivost, nezávadnost a bezpečnost při uvažovaném běžném zatížení.

Zásady pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci je řešena v části B.1.4.j

Objekt splňuje požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb.