



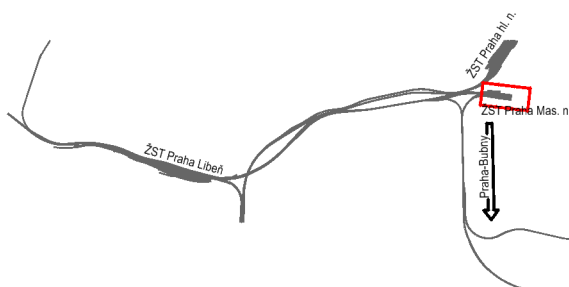
## Spolufinancováno Evropskou unií

Projekt „Studie pro vybrané úseky železniční trati Praha - letiště Václava Havla“  
je spolufinancován EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Paré:

Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	31.12.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Jaroslav Soumar
000	30.10.2022	Dokumentace po připomínkách	Jaroslav Soumar

<b>Stavebník / investor:</b>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8-Karlín		

<b>Zhotovitel díla:</b>	<b>Účastníci Společnosti "SP + SEU_Masarykovo nádraží_PDPS, BIM"</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3 - Žižkov		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
<b>Zhotovitel části / objektu:</b>	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3 - Žižkov		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	Ing. arch. David Šabata	<b>Specialista:</b>	Ing. arch. Jiří Mašek

<b>Název stavby / akce:</b>	<b>Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží</b>		<b>Označení (S-kód):</b>	<b>S631500649</b>
			<b>Zakázka:</b>	<b>20.309.230</b>
<b>Název části:</b>	Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích		<b>Označení části:</b>	<b>D.2.2.02</b>
<b>Název objektu/díleč části:</b>	<b>ŽST Praha Masarykovo nádraží, zastřešení nástupišť</b>		<b>Číslo objektu / komplexu:</b>	<b>SO 11-74-01.01</b>
<b>Název přílohy:</b>	Architektonicko stavební řešení		<b>Číslo přílohy:</b>	<b>1 . 001</b>
<b>Název díleč části přílohy:</b>	Technická zpráva			
<b>Odpovědný projektant:</b>	Zpracovatel přílohy:	<b>Měřítko:</b>	<b>Stupeň dokumentace:</b>	
Ing. arch. Jiří Mašek	Ing. arch. Jiří Mašek	-	PDPS	
<b>Kraj:</b>	<b>Katastrální území:</b>	<b>TUDU:</b>	<b>Smluvní datum zpracování:</b>	
Praha	Nové Město [727181]	1501 VA	31.12.2022	
<b>S-kód:</b>	<b>Stupeň dokumentace:</b>	<b>Část:</b>	<b>Objekt:</b>	<b>Podobjekt:</b>
S 6 3 1 5 0 0 6 4 9	P D P S	D 2 2 0 2	S O 1 1 7 4 0 1	0 1



# Obsah

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje .....</b>	<b>2</b>
1.1	Údaje o stavbě.....	2
1.2	Údaje o stavebníkovi .....	2
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	3
<b>2</b>	<b>Charakter stavby.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Přehled vstupních podkladů.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Stávající stav .....</b>	<b>5</b>
4.1	Popis stávajícího stavu .....	5
4.2	Demolice.....	6
4.3	Postup demolice .....	7
4.4	Nebezpečné odpady z demolice .....	7
<b>5</b>	<b>Návrh .....</b>	<b>8</b>
5.1	Směrové řešení .....	8
5.2	Výškové řešení .....	8
5.3	Technické řešení .....	9
5.3.1	Nosná konstrukce – plné vlašťovky v ose nástupišť .....	10
5.3.2	Nosná konstrukce – celoprosklené zastřešení .....	11
5.3.3	Střešní krytina .....	11
5.3.4	Odvodnění .....	11
5.3.5	Záchytný systém.....	12
5.3.6	Základové konstrukce.....	12
5.3.7	Podhledy a obklady .....	13
5.3.8	Ostatní konstrukce .....	14
5.4	Ochrana proti ptactvu .....	14
5.5	Barevné řešení.....	14
5.6	Protikorozní ochrana .....	15
5.7	Ochrana proti bludným proudům a ukolejnění .....	16
5.7.1	Návrh opatření .....	16
5.7.2	Přerušování vodivého spojení konstrukcí .....	16
5.8	Požární ochrana .....	16
5.9	Elektroinstalace na zastřešení nástupiště .....	17
<b>6</b>	<b>Zkušební vzorky .....</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Zhodnocení požadavků na bezbariérové používání.....</b>	<b>17</b>
<b>8</b>	<b>Bezpečnost a ochrana zdraví při práci .....</b>	<b>17</b>
<b>9</b>	<b>Doklady.....</b>	<b>18</b>
9.1	Vstupní porada.....	18
9.2	Profesní porada .....	18
<b>10</b>	<b>Související SO a PS.....</b>	<b>20</b>
<b>11</b>	<b>Poznámky .....</b>	<b>21</b>

## 1 Identifikační údaje

### 1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:

**Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží**

Místo stavby:

Železniční trať Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží – Praha Holešovice Stromovka, součást celostátní dráhy

Traťový úsek:

TUDU 1501V1 žst. Praha-Masarykovo nádr.  
TUDU 1501VR žst. Praha-Masarykovo nádr. - (kol. 4 a 6)  
TUDU 1501VS žst. Praha-Masarykovo nádr. - (Negrelliho viadukt)  
TUDU 1501VL žst. Praha-Masarykovo nádr. - (lokomotivní depo)  
TUDU 1501VP žst. Praha-Masarykovo nádr. - (kol.11,13,15.pošta)  
TUDU 1501VA žst. Praha-Masarykovo nádr. - kralupská trať

Kraj:

Hlavní město Praha

Obec:

Hlavní město Praha

Městské části:

Praha 1, Praha 3, Praha 8, Praha 9

Katastrální území:

Nové Město (727181),

### 1.2 Údaje o stavebníkovi

Název:

**Správa železnic, státní organizace**

Sídlo:

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město

Zastoupená:

Ing. Mojmírem Nejezchlebem, náměstkem GŘ pro modernizaci dráhy

IČ:

709 94 234

DIČ:

CZ709 94 234

Zástupce

Mgr. Daniel Továrnický

ve věcech smluvních:

Sušická 1105/25, 326 00 Plzeň

tel: +420 722 988 744

e-mail: [Tovarnicky@spravazeleznic.cz](mailto:Tovarnicky@spravazeleznic.cz)

Zástupce

Ing. David Ježek

ve věcech technických:

Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8-Karlín

tel: +420 602 128 210

e-mail: [jezekd@spravazeleznic.cz](mailto:jezekd@spravazeleznic.cz)

### 1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: **Účastníci společnosti „SP + SEU\_Masarykovo nádraží\_DSP, BIM“ založené smlouvou o sdružení ve společnosti ze dne 5.7.2020**

Správce a Společník 1: SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov  
IČ: 25793349  
DIČ: CZ25793349

Společník 2: SUDOP EU a.s.  
Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 00  
IČ: 05165024  
DIČ: CZ05165024

Zástupce  
ve věcech smluvních: Ing. Ota Heller  
Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov  
tel: +420 371 585 727  
e-mail: [ota.heller@sudop.cz](mailto:ota.heller@sudop.cz)

HIP: Ing. arch. David Šabata (ČKA 03992)  
mobil: +420 605 229 093  
e-mail: [david.sabata@sudop.cz](mailto:david.sabata@sudop.cz)

Profesní garant části: Ing. arch. Jiří Mašek, SUDOP PRAHA a.s.,  
ČKA 4811 autorizovaný architekt v oboru architektura (A1)  
tel.: +420 735 193 113  
e-mail: [jiri.masek@sudop.cz](mailto:jiri.masek@sudop.cz)

Projektant části: Ing. arch. Jiří Mašek  
tel.: +420 735 193 113  
e-mail: [jiri.masek@sudop.cz](mailto:jiri.masek@sudop.cz)

Označení a název SO: SO 11-74-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, zastřešení nástupišť  
Část dokumentace: D.2 Stavební část  
D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů  
D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

## 2 Charakter stavby

Jedná se o trvalou stavbu. Navrhované zastřešení nástupišť nahrazuje původní, které musí být z demolováno z důvodu nového uspořádání kolejí a nástupišť.

## 3 Přehled vstupních podkladů

### Základní podklady zadavatele

- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP)
- Všeobecné technické podmínky (Projektová dokumentace pro stavební povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby a výkon autorského dozoru, VTP/DSP+PDPS/13/20, vydáno 27.2.2020)
- Zvláštní technické podmínky (Projektová dokumentace pro stavební povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby a výkon autorského dozoru, „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“ (v režimu BIM), vydáno 29.4.2020)

### Předchozí stupeň projektové dokumentace

- Dokumentace DUR stavby „Modernizace a dostavba ŽST Masarykovo nádraží“, SUDOP PRAHA a.s. a.s., 03/2029
- Historická dokumentace ocelových konstrukcí zastřešení z roku 1937 (Bratři Prášilové a spol.)

### Geodetické zaměření a mapové podklady

- Geodetické podklady vyhotovené SŽ s.o., SŽG Praha v 08/2017 PRO1501KM406-411ML261-266Masaryk\_n
- Geodetické doměření stávajícího stavu, SUDOP PRAHA a.s. a.s., 05-10/2018
- Geodetické doměření stávajícího stavu, SUDOP PRAHA a.s. a.s., 2021
- Zaměření skutečného provedení stavby Negrelliho viadukt, STRABAG Rail a. s., 2021
- DKM – digitální katastrální mapa, ČÚZK, 2021
- Mapové podklady (www.mapy.cz, www.google.com/maps)

### Provedené průzkumy a doplnění podkladů

- Geotechnický průzkum, SUDOP PRAHA a.s. a.s., 2021
- Stavebnětechnický průzkum, SUDOP PRAHA a.s. a.s., 2021
- Stavebnětechnický průzkum, ČVUT Kloknerův ústav, 2021
- Korozní průzkum, Jeku s.r.o., s.r.o., 2021
- Korozní průzkum, První korozní spol. s.r.o., 2021
- Zjišťovací archeologický průzkum, ARCHAIA z.ú., 2021
- Vzorkování demolovaných objektů na škodlivé látky, AQUATEST a.s., 2021
- Průzkum Hradební stoky a vodovodního kolektoru, INSET s.r.o., 2021
- Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury, SUDOP PRAHA a.s. a.s., 2021
- Studie srozumitelnosti, EKOLA group, spol. s r.o., 2021
- Dynamická mikrosimulace pěších, AFRY CZ s.r.o., 2021
- Rekognoskace terénu vč. fotodokumentace provedená zpracovateli jednotlivých PS/SO

### Správní rozhodnutí

- Územní rozhodnutí o umístění stavby „Modernizace a dostavba ŽST Masarykovo nádraží“, vydal Odbor stavebního řádu Magistrátu hl. m. Prahy, Č.j.: MHMP 1492724/2021 ze dne 04.10.2021

### Dokumentace souvisejících staveb

- „Polyfunkční objekt Masaryk Centre 1“ (dříve CBD1), DPS v rozpracovanosti, jakub cigler architekti a.s., 2020, rev. 2021
- „Hotel Hybernská, Praha 1, k.ú. Nové Město“ (dříve CBD4), EBM - Expert Building Management, s.r.o., DPS v rozpracovanosti, 2020
- „Na Florenci, rekonstrukce kom. P1, č. akce 1000172“, Atelier PROMIKA s.r.o., PDPS v rozpracovanosti, 2021
- „Úprava křižovatky Bulhar“, Atelier PROMIKA s.r.o., DÚSP v rozpracovanosti, 2021
- „Muzeum železnice a elektrotechniky Národního technického muzea“, Ing. arch. Tomáš Reml, architektonická studie v rozpracovanosti, 2021

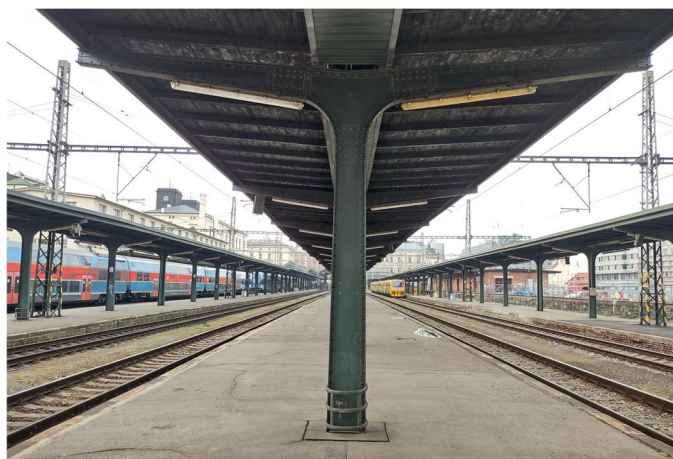
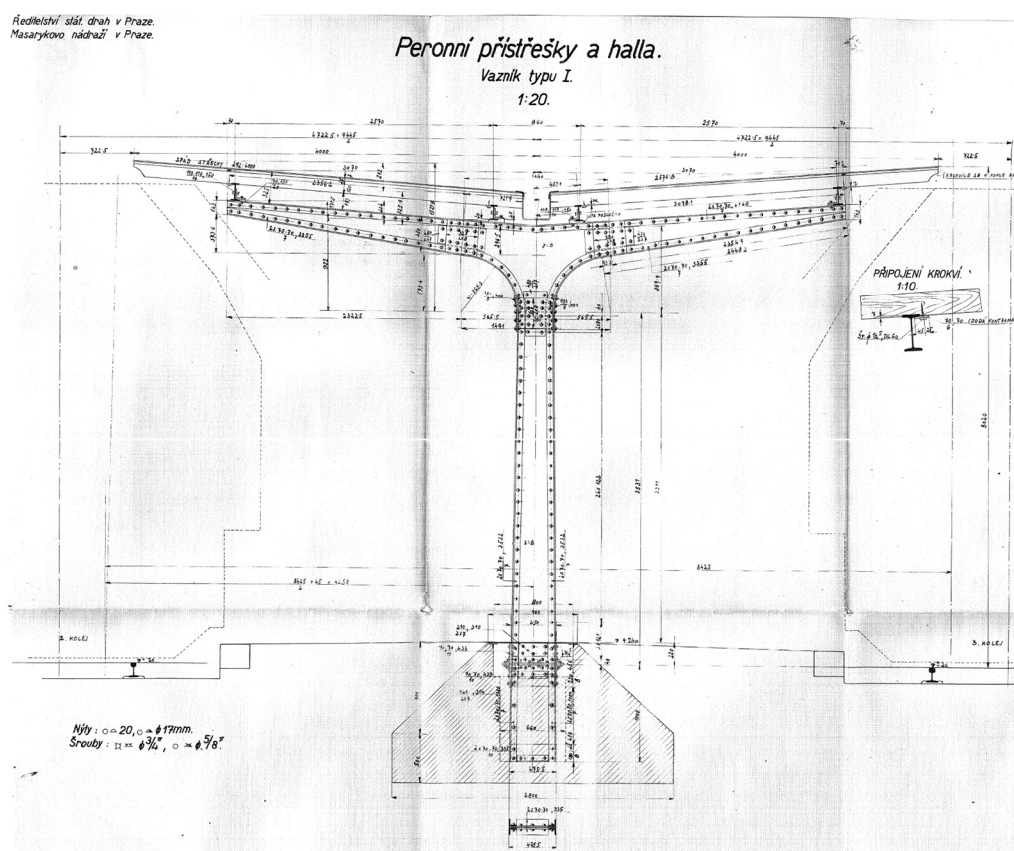
- „Dočasná zavážecí kolej“, METROPROJEKT Praha a. s., DUSP v rozpracovanosti, 2021
- CBD2, obvod rozsahu záměru vč, spojovací podzemní chodby s CBD1, jakub cigler architekti a.s., 2021

## 4 Stávající stav

### 4.1 Popis stávajícího stavu

Stávající zastřešení na nástupištích pochází z meziválečného období a bylo projektováno společně s ocelovou konstrukcí haly C2 dle projektu Bratří Prášilů a spol z roku 1937. Lokálně – před průčelím pošty, a pravděpodobně i podél objektů E až H jsou přístřešky novodobější.

Stávající původní přístřešky jsou ocelové nýtované konstrukce s proměnnou dimenzí sloupů i ramen. Na vazničky z ocelových I profilů jsou umístěny dřevěné krokve a prkenné podbití. Plocha zastřešení je tvořena vlnitým plechem. Odvodnění ze středového žlabu je svedeno podél sloupů. Přístřešky jsou založeny do betonových patek.





## 4.2 Demolice

V rámci stavby „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“ budou odstraněny prvky stávajícího zastřešení nástupišť včetně zděné budovy na 3. nástupišti. Stávající zastřešení je v kolizi s novým rozvržením kolejí v železniční stanici.

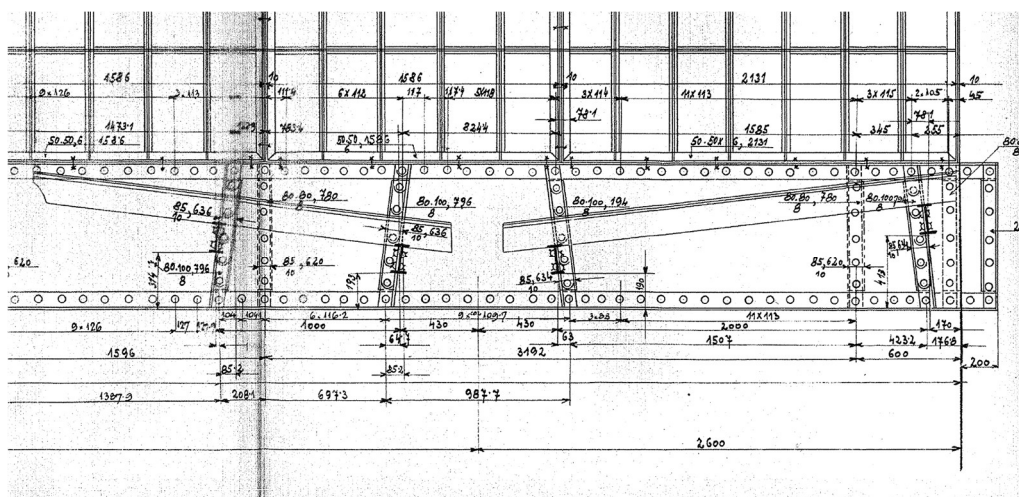
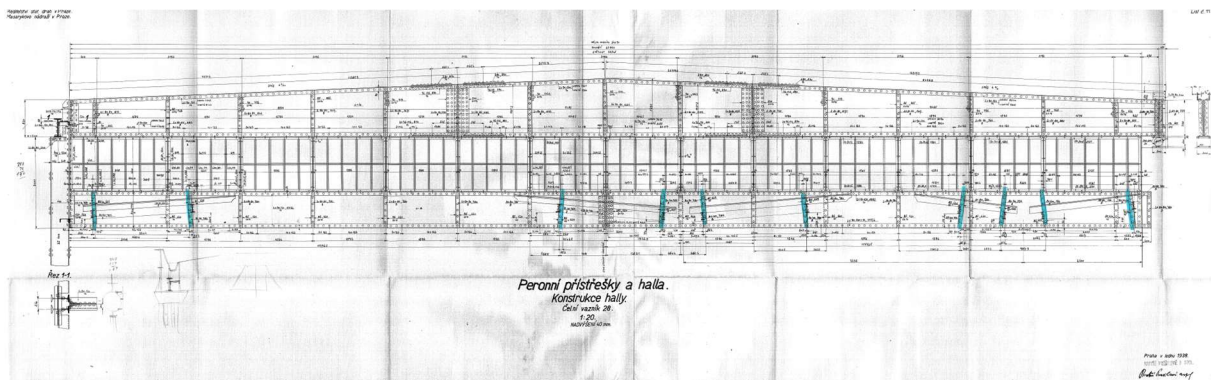
Před zahájením demoličních prací bude nutné odpojení všech objektů od všech sítí a zajištění přípojných míst proti opětovnému zapojení.

- elektroinstalace k osvětlení nástupišť
- rozvody kamerového systému
- rozvody informačního systému
- rozvody rozhlasu
- odpojení dešťové kanalizace
- zabezpečení ostatní kabeláže vedené nad přístřeškem 1. nástupiště proti poškození při stavebních pracích

Dále odpojení prvků cizích subjektů jako např. označovačů jízdenek pražské integrované dopravy a reklamních zařízení RailReklam. Před demontáží těchto prvků je nutno záměr nejdříve v dostatečném předstihu ohlásit OOC SŽ.

Odpojení musí být provedeno přímo u přípojky určité sítě za současného odstranění měřících přístrojů a to takovým způsobem, aby došlo k dokonalému a definitivnímu zaslepení u vody, kanalizace a plynu proti dalšímu nežádoucímu úniku. Dále bude nutné požádat zástupce místní energetiky o vypnutí a zkratování příslušné sekce a odpojení elektroměru. Všechna odpojení budou řádně oznámena příslušným správcům sítí a s jejich spoluprací nebo dle postupů jimi předepsanými a schválenými bude provedeno odpojení.

Do štítu dvorany C2 jsou pomocí šikmých příchytů kotveny konce vazniček stávajícího zastřešení nad nástupišti. Vazničky budou od příchytů demontovány, avšak samotné příchyty zůstanou na vazníku haly C2 zachovány, jelikož současně působí jako ztužení stojiny vazníku.





Odstranění staveb bude provedeno podle předem stanoveného technologického postupu vypracovaného zhotovitelem prací.

Demolice konstrukcí objektů budou prováděny postupným rozebíráním při dodržení všech bezpečnostních předpisů a vyhlášek.

S odpady bude nakládáno dle platných právních předpisů – Zákon o odpadech č. 541/2020 Sb. (v platném znění pozdějších předpisů).

Vybouraný a demontovaný materiál se bude třídit podle druhu – dřevěné konstrukce, kovové konstrukce, stavební suť, nebezpečné látky. Dřevěné konstrukce a stavební suť se odvezou na skládku určenou pro ostatní odpad, asfaltová lepenka a kontaminovaný odpad pak na skládku pro nebezpečný odpad. Kovové části se odvezou do sběrný druhotných surovin. Podrobněji viz samostatná část projektové dokumentace Odpadové hospodářství.

Základy objektů budou zcela vybourány po základovou spáru. Vzniklý prostor bude zasypan zeminou a zhuťněn na  $\lambda_d=0,67$  (ulehlé zeminy) ve vodorovných vrstvách max. 300mm mocných. V případě podsklepení u objektu se provede zasypání a zhuťnění zeminou o stejném postupu. V objektech, kde jsou zařizovací předměty a ostatní zařízení ve slušném stavu a vhodné pro další využití budou demontovány a vráceny k dalšímu využití majiteli.

Zhotovitel stavby bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům definovaným v Nařízení vlády č. 217/2016 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, kterým se mění Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, kde je stanoveno, že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hygienický limit  $L_{Aeq}$ , s 65 dB v době 7.00-21.00 hod,  $L_{Aeq}$ , s 60 dB v době 6.00-7.00 hod a 21.00-22.00 hod,  $L_{Aeq}$ , s 45 dB v době 22.00-6.00 hod, a že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb nepřesáhne:

a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin  $L_{Aeq}$ , s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30 dB,

b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30 dB.

Předpokládaný pracovní režim na stavbě je v sedmidenním pracovním týdnu s pracovní dobou v intervalu od 7:00 do 18:00 hod v pracovní dny a od 8:00 do 18:00 hod mimo pracovní dny.

Demontované součásti v majetku SŽ, s.o. budou likvidovány za účasti místního správce SPS OŘ Praha. Hospodaření s vyzískaným materiálem (mimo odpad) bude prováděno dle „*Směrnice SŽ č.42 – Hospodaření s vyzískaným materiálem*“ – např. ocel z demontovaných přístřešků.

**Pod demolovanými objekty jsou zjištěny dle situace stávajících sítí dálková vedení (kolektory, CETIN), ale i přesto je nutno při vybourání konstrukcí pod úroveň terénu dbát opatrnosti a při zjištění určitého vedení ho vytyčit a nepoškodit.**

### 4.3 Postup demolice

**Jako první je třeba odstranit přístřešky navazující na objekty A1 a A2 ještě před tím, než bude zahájena demolice objektů A1 a A2 (PP1).** Nadále se bude pokračovat po jednotlivých úsecích dle postupu prací uvedeném v části dokumentace Zásady organizace výstavby (SP1, SP5 a SP6). Práce budou probíhat za provozu stanice a vždy jen ve vyznačené části (fázi).

### 4.4 Nebezpečné odpady z demolice

Prohlídkou na místě byla zjištěna lokálně použitá krytina z vlnitých azbestocementových tabulí na přístřešku u 1. koleje, který je zavěšen z fasády objektů E-H.

Odstranění stavebních materiálů s obsahem azbestu musí provádět odborná firma, která zaručí řádný a bezpečný technologický postup demontáže nebezpečných stavebních materiálů a prvků a následné předání vzniklých azbestových odpadů k bezpečnému odstranění. Odborné firmy odstraňující azbest ze staveb jsou povinny takové práce ohlašovat 30 dní před jejich zahájením místně příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví - tj. Krajské hygienické stanici podle § 41 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Odpady s obsahem azbestu musí být okamžitě baleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny. Takto zabezpečené odpady musí být následně odvezeny do zařízení pro nakládání s odpady, které je určeno k jejich sběru nebo odstranění a je provozováno oprávněnou osobou.

## 5 Návrh



### 5.1 Směrové řešení

Průjezdový průřez je Z-GC. Půdorysně bude zastřešení kopírovat tvar nástupiště a respektovat průjezdový profil. Ve všech příčných řezech byla zachována bezpečnostní mezera (vůle) 100 mm mezi obrysem přístřešku a průjezdovým profilem vlaku. Detailně je znázorněno v příčných řezech.

Kolej č.	Užitná délka koleje $L_{už}$ [m]	Rychlost [km.h <sup>-1</sup> ]	Přímá / v oblouku	Přiléhá k zastřešení
1	251	50/60	Přímá + v oblouku	A
2	246	50/60	Přímá + v oblouku	A
3	217	50	Přímá	A
4	276	50	Přímá	A
5	218	50	Přímá + začátek oblouku	A
6	254	40	Přímá + v oblouku	A
7	219	45	Přímá + v oblouku	A
8	221	45	Přímá	A
9	220	45	Přímá + v oblouku	A
9a	212	50		N
309	97	40		N
309a	143	40		N
311	100	40		N
311a	144	40		N
313	79	40		N
315	47	40		N

### 5.2 Výškové řešení

Ve Dvoraně se výškové řešení kolejí odvíjí od koordinace stavby se souvisejícím objektem CBD1. V rámci „Studie zastřešení žst. Praha Masarykovo nádraží“ (02/2017), SUDOP Praha a.s. a Jakub Cigler Architekti s.r.o.“ byla navržena výška kolejí ve Dvoraně 193,800, která byla zachována v maximální možné míře se sklonem kolejí 0,0 ‰. Vyjma koleje č. 9. která je ve výšce 193,883 z důvodu koordinace CBD1.

Dalším základním předpokladem pro výškové řešení Dvorany byl požadavek na stejné výšky/délky eskalátorů a schodišť na platformu zastřešení. Toto vede k rozhození lomů sklonu ve Dvoraně. Napojení na stávající stav je pak provedeno v pokračování řešení z Dvorany.

Zakružovací oblouky jsou v celém úseku navrženy o poloměru až 5000 m. Na celém nástupišti bude dodržena minimální podchodná výška 2,7m od úrovně nástupiště po podvěšený informační a orientační systém.

Vzdálenost ke sloupu zastřešení od nástupní hrany je min. 2,0 m u všech nástupišť.

### 5.3 Technické řešení

Půdorysné rozměry navrhovaného zastřešení činí:

Zastřešení na 1. nástupišti 145,7 x 4,09 m,  
Zastřešení na 2. nástupišti 137,8 x 8,10 m,  
Zastřešení na 3. nástupišti 124,5 x 8,10 m,  
Zastřešení na 4. nástupišti 91,2 x 8,10 m,  
Zastřešení na 5. nástupišti 57,8 x 6,18 m,  
Zastřešení na 6. nástupišti: 35,3 x 4,2 m.

Pozn.: mezi zakončením 3. až 6. nástupištěm je provedeno rozšíření zastřešení z důvodů návaznosti na stávající historickou halu C1 a C2. Tato část zastřešení bude řešena jako celoprosklená s tvarem navazující na příčný řez vlašťovkami nad navazujícími nástupišti (plocha 144,21 m<sup>2</sup>).

Celková plocha nového zastřešení nástupišť je 4 317 m<sup>2</sup>.

Zastřešení jazykových nástupišť č. 1 až 6 bude ve tvaru tzv. vlašťovky s jednou řadou sloupů, které ponesou podélné nosníky. Mimo zastřešení u 1. a 6. nástupiště je ostatní zastřešení orientováno na osu nástupiště. Zastřešení plní zároveň funkci zastřešení přístupových vstupů na platformu z nástupišť. Půdorysně bude zastřešení kopírovat tvar nástupiště a respektovat průjezdný profil. Zastřešení u 6. nástupiště bude řešeno pomocí nesymetrické ocelové konzolové konstrukce se sloupy umístěnými mimo osu nástupiště.

Na všech nástupištích bude dodržena minimální podjezdová výška 2,7 m od úrovně nástupiště po podvěšený informační a orientační systém.

Jednotlivé zastřešení nástupišť bude ukolejněno (řeší samostatný - SO 11-87-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, ukolejnění vodivých konstrukcí).

Konstrukce zastřešení 1. až 6. nástupiště bude nesena jednou řadou sloupů. Rozteče sloupů budou po 8,2 m. Tři počáteční pole zastřešení u haly C1 a C2 mají osovou vzdálenost 9,5m. Na sloupy ve tvaru T budou uloženy podélné ocelové nosníky. Na nosnou konstrukci bude položen plášť sestávající z trapézového plechu, cementovláknitých desek a hliníkové falcované krytiny (požadavek památkářů).

Na zastřešení budou v místech příčných ocelových svařovaných nosníků uloženy konzoly trakce. Konzoly trakce (součást trakce SO 11-81-01) budou mít proměnnou výšku z důvodu jednotné výšky nad T.K.. Výška trakce nad T.K. je 5,3 m.

Zastřešení budou mít podhledy, které budou přecházet v podhled platformy. Podhled platformy je součástí SO zastřešení.

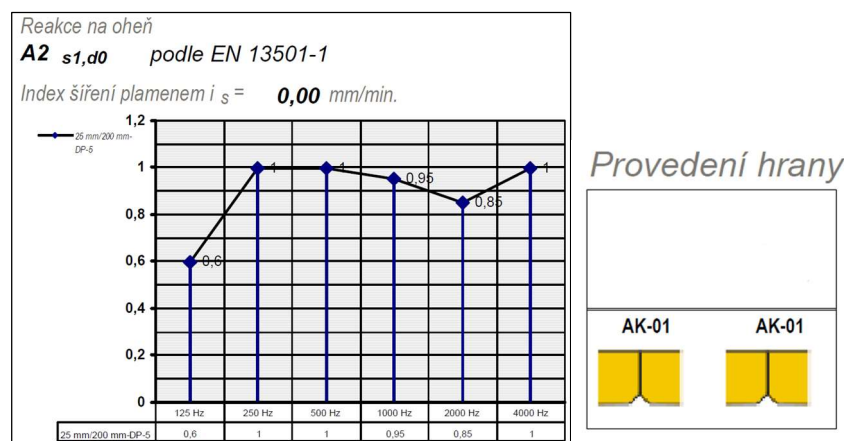
Půdorysné rozměry navrhovaného podhledu platformy činí:

Podhled na 1. nástupišti 53,6 x 5,5 m,  
Podhled na 2. nástupišti 54,2 x 8,1 m,  
Podhled na 3. nástupišti 91,2 x 8,1 m,  
Podhled na 4. nástupišti 132,7 x 8,1 m,  
Podhled na 5. nástupišti 169,6 x 6,3 m,  
Podhled na 6. nástupišti: 194,6 x 4,2 m.

Nad kolejemi pod betonovou platformou bude instalován plošný demontovatelný akustický podhled z důvodu zajištění srozumitelnosti rozhlasového hlášení na nástupištích a utlumení hluku pod rozsáhlou plochou betonové platformy. Desky obkladu budou šroubovány k nosnému ocelovému roštu. Materiál akustického podhledu bude na bázi dřevěné vlny pojené magnezitem, opatřené finální povrchovou úpravou nástřikem v tmavě šedém odstínu.

Provedení akustického pohledu:

$a_w = 0,95$



- Reakce na oheň: Bs1, d0 podle ČSN EN 13501-01

- Požární odolnost: pohled - EI30 podle EN 13501-2 (v provedení podle příslušného technického listu)

- Zvuková pohltivost: DIN EN ISO 354  $a_w = 0,30 \div 0,90$  podle DIN EN ISO 11654  $NRC=0,40 \div 1,00$  podle ASTM C 423

- Odolnost vlhkosti: standardně do 80%, s úpravou BFA do 90% relativní vzdušné vlhkosti

- Formáty : max. šířka 600/625 mm, max. délka 2400/2500 mm

- Tloušťky : 25 mm

- Barva: dle vzorníku RAL nebo NCS

Nosné sloupky zastřešení budou uloženy na základové patky.

Dešťové svody budou ukončeny litinovými lapači střešních splavenin. Dešťové svody budou umístěny ve sloupech a budou opláštěné plechem. Napojení na dešťovou kanalizaci bude umístěno v tělese nástupiště. Všechny sloupky budou ocelové svařované z lakovaného a tmeleného ocelového plechu. Tvar sloupů s rozšiřujícími se hlavicemi s náběhy je tvarován dle požadavků NPÚ (tvarová změna oproti řešení v DSP – zpracování připomínky uplatněné v rámci vyjádření k dokumentaci DPS)

Součástí objektu zastřešení bude v rámci profese silnoproudé elektroinstalace osvětlení .

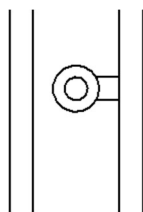
### 5.3.1 Nosná konstrukce – plné vlašťovky v ose nástupišť

Ocelová konstrukce bude navržena z materiálu kvality S235, S355 dle ČSN EN 10025-A1. Podle ČSN EN 1090 je zařazena do výrobní skupiny EXC3. Konstrukce bude svařována v dílně, na montáži šroubovaná. Velikost montážních dílců určí dodavatel dle svých přepravních možností. Konstrukce bude zinkována v lázni a následně opatřena povrchovou úpravou v požadovaném odstínu.

Nosná konstrukce umožňuje délkovou dilataci vůči žb. Kkci platformy – kluzné uložení.

Podélně orientované zastřešení nástupišť není konstrukčně spojeno s příčným zastřešením před halou C2.

Dilatace ocelové nosné konstrukce bude kompenzována v každém poli v místě spojů vazniček. Dilatační pohyb v každém poli je spočtený na 4mm. V rámci opláštění bude dilatace provedena následovně. V úrovni střešní krytiny bude nad místem spoje OK příčně přerušeno bednění se sparou 5mm. U falcované krytiny budou pohyby kompenzovány v rámci pružnosti falců. Dilatace v úrovni podhledů bude kompenzována v závěsech nosného hliníkového roštu, který je uložen jen v příčných vazbách bez podélného propojení. K němu šroubovaný podhled je k roštu šroubován v negativních sparách. Otvory pro kotvy budou ve tvaru podélných zářezů s umožněním pohybu v každé spáře alespoň 2mm.



### 5.3.2 Nosná konstrukce – celoprosklené zastřešení

Ocelová konstrukce bude navržena z materiálu kvality S235, S355 dle ČSN EN 10025-A1. Podle ČSN EN 1090 je zařazena do výrobní skupiny EXC3. Konstrukce bude svařována v dílně, na montáži bude svařováním spojena do větších celků. Z toho důvodu jsou vnitřní průchodky provedeny z nerezových trubek a těsně vevařeny do sloupů.

Nosná konstrukce není spojena ani z konstrukcemi podélných vlašovek, ani s konstrukcích sousedních dvoran C1 a C2.

### 5.3.3 Střešní krytina

Střešní krytinu bude tvořit falcovaná krytina z lakovaného hliníkového plechu, která bude uložena přes mikroventilační rohož na cementovláknité desky a trapézový plech.

Odstín světle šedý.

### 5.3.4 Odvodnění

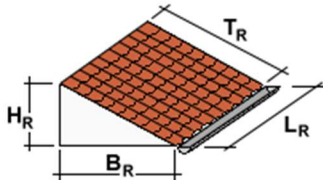
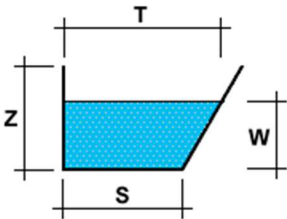
Odvedení dešťových vod bude zajištěno pomocí středového odvodňovacího žlabu, který bude umístěn v podélné ose zastřešení. Dále bude dešťová voda vedena do dešťových svodů DN 110. Dešťové svody budou umístěny u sloupů a budou temperovány. Svody budou zakončeny gaigrem pro předsazenou montáž, který bude napojen na novou kanalizaci SO 01-16-01. Čištění žlabů bude zajištěno shora z revizní lávky nad žlabem.

#### Výpočtové hodnoty odvodnění:

Max. odvodňovaná plocha na 1 svod:	154 m <sup>2</sup>	
Součinitel odtoku C	1,0	
Množství odváděných srážkových vod	2,53 l/s	
Navrhovaný svislý svod	DN110	
Hydraulická kapacita svodu při stupni plnění 0,2 (dle ČSN EN 12056-3, Tab. 8)	6,0 l/s > 2,53 l/s	VYHOVUJE

#### Ověření průřezu žlabu



PODOKAPNÍ, NÁSTŘEŠNÍ A NADŘÍMSOVÉ ŽLABY	
<b>MNOŽSTVÍ ODVÁDĚNÝCH DEŠŤOVÝCH VOD</b>	
Součinitel odtoku	C = 1 ???
Intenzita deště	r = 0.03 l/s.m <sup>2</sup> ???
<b>Odvodňovaná plocha střechy</b>	
Délka odvodňované střechy (žlabu)	L <sub>R</sub> = 19 m
Šířka odvodňované střechy	B <sub>R</sub> = 8,1 m
Odvodňovaná plocha střechy	A = 153.9 m <sup>2</sup> ???
	
Žlab s příčným profilem čtvercovým, lichoběžníkovým a podobným	
Sklon žlabu	bez (0 až 3 mm/m)
Celková hloubka žlabu	Z = 150 mm
Návrhová hloubka	W = 80 mm
Šířka žlabu při návrhové hloubce	T = 225 mm
Šířka dna žlabu	S = 225 mm
	
<div>VYPOČÍTAT AE</div>	
Celkový příčný profil žlabu	AE = 18000 mm <sup>2</sup> ???
<input type="checkbox"/> Žlab má alespoň jeden kout s úhlem > 10°	
<input type="checkbox"/> Žlab je na výtoku vybaven sítím nebo lapačem střešních splavenin	
Dovolенý odtok žlabu $Q_{dov} = 4.86 \text{ l/s} \geq 4.62 \text{ l/s} \Rightarrow \text{VYHOVUJE}$	

Poznámka – návrhová hloubka žlabu 80mm byly zvolena v nejnejpříznivějším místě ve vrcholu spádu. Po délce se plocha průřezu zvětšuje a dosahuje až 150mm v místě odtoku.

### 5.3.5 Záchytný systém

Nad dešťovým žlabem bude vedena lávka z volně kladených tabulí pororoštu do rámu lávky svařovaného z L profilů. Z konstrukce nosného rámu lávky budou vytaženy body záchytného systému s protaženým vodícím nerezovým lankem. Záchytný systém prochází nad každým nástupištěm. Rám lávky se záchytným systémem je uchycen ke střeše pomocí upínacích systémových tvarovek pro kotvení lávek a záchytného systému do stojin spojů falcové krytiny.

### 5.3.6 Základové konstrukce

Založení zastřešení bude na železobetonových základových patkách. Základy zastřešení budou plošné železobetonové základové patky z betonu C30/37. Celý povrch základů bude ošetřen nátěrem 2x asfaltovým a 1x penetračním proti vztlínající vlhkosti. Stékající srážková voda se s ohledem na krytí zastřešením a zpevněnou plochou nástupiště nevyskytuje.

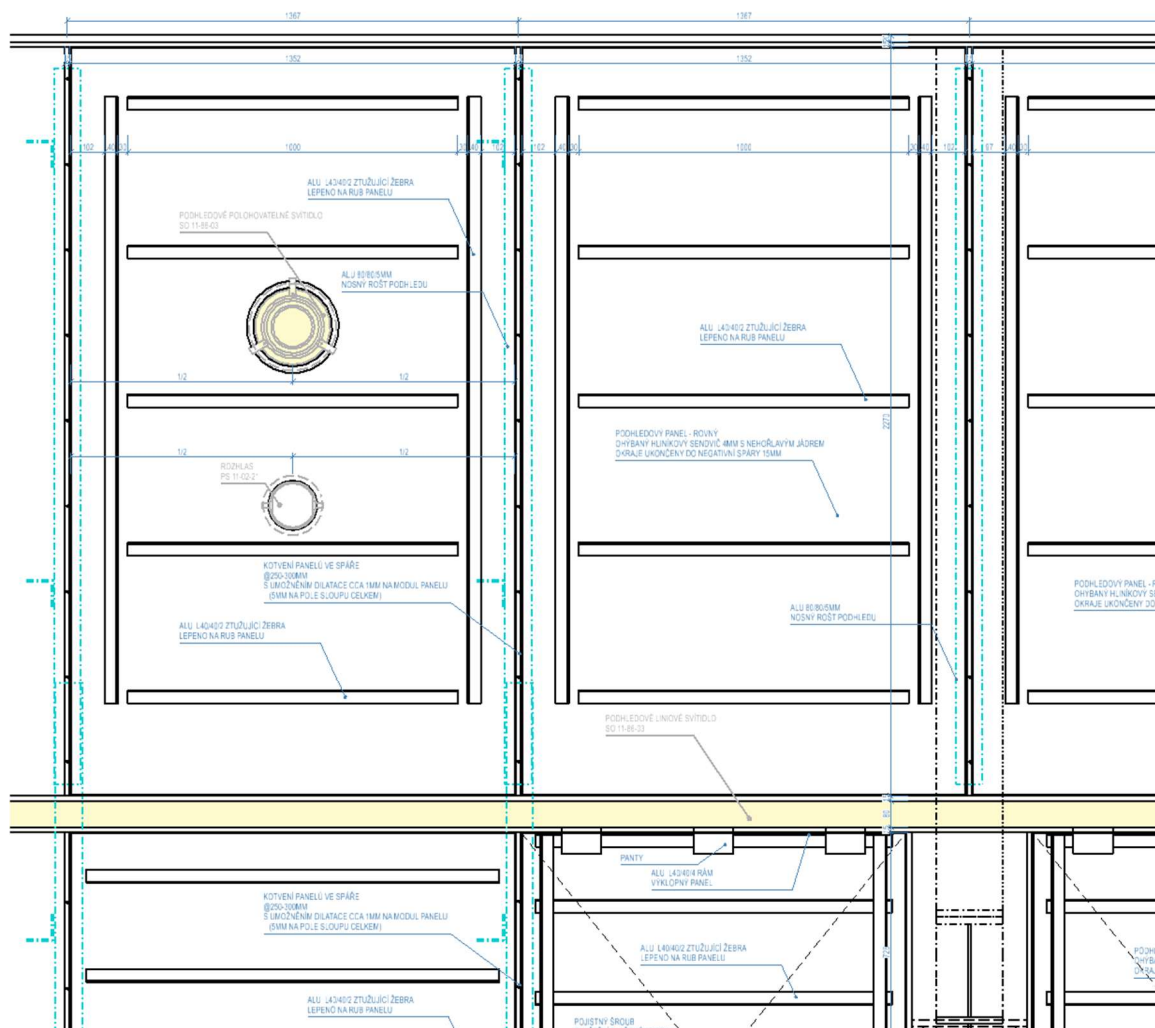
Při realizaci založení u 1. nástupiště je třeba brát ohled na základovou konstrukci stávající výpravní budovy a budovy pošty, která se v nepodsklepen. Při realizaci výkopů patek nebudou prováděny současně dvě sousední patky, ale vždy ob jednu. Nejdříve se tedy provede např. sudé pořadí sloupů, po zabetonování a obnovení zásypu následně liché pořadí sloupů. Obdobně je třeba postupovat při



výkopech pro kabelovod či kanalizaci (není předmětem tohoto SO). Pro zjištění hloubky základových konstrukcí byl zpracován STP - Stavebně technický průzkum základových konstrukcí budov podél 1. nástupiště, Kloknerův ústav, 10.června 2022. Dle STP je hloubka založení patek nad hloubkou založení výpravní budovy (hl. patek cca 3,8m, založení budovy min. 4,06m (spára nezjištěna do této hloubky vrtu). Pouze podél budovy pošty byla zjištěna hloubka základů budovy jen 2,45m. Pro rozdíl 1,4m ve výšce založení se předpokládá dočasně pažení po dobu realizace patek.

### 5.3.7 Podhledy a obklady

Konstrukce zastřešení bude opatřena podhledy z alubondy = al kompozitní podhled s povrchovou úpravou pvdř, tl. 4 mm, kotven k vlastní podkonstrukci tvořené roštem z hliníkových L profilů. Každý panel bude z rubové strany vyztužen rastrem nalepených ztužujících profilů L40/40/2mm



Podhled tvoří ochranu před možným sedáním ptactva na volné plochy nosné konstrukce. Sloupy budou svařované z ocelového plechu v pohledové kvalitě svarů i povrchové úpravy.

Panely podhledu jsou montovány s negativní spárou. Pole v blízkosti sloupů jsou vždy otevírává pro přístup k vedením instalaci a pro přístup k instalačním krabicím elektroinstalací a sděl. techniky umístěným v podhledu zastřešení. Členění podhledu je v pravidelném rastru navazujícím na modul nosných sloupů

Povrch veškerých viditelných ocelových prvků z masivní oceli bude povrchově ošetřen tmelením a lakováním, aby byla dosažena jednotná hladkost povrchu sjednocená s povrchem podhledu z alubondy.



### 5.3.8 Ostatní konstrukce

Součástí přístřešku jsou následující konstrukce a prvky:

- svítidla, rozvody a otvory pro umístění svítidel budou integrovány v podhledu.
- konzoly a úchyty pro orientační a informační systém, kamery, rozhlas, apod.

## 5.4 Ochrana proti ptactvu

Na hranách zastřešení bude instalovaná ochrana proti ptactvu pomocí lankového systému. Základní prvky lanka a napínací pružinky lze použít systémové. Kotevní tyčky budou atypické nerezové uzpůsobené pro kotvení z boku.

## 5.5 Barevné řešení

Barevnost konstrukce zastřešení je řešena v části C.4.1 Architektonické řešení stavby. Přesná specifikace bude stanovena architektem stavby v dalším stupni dokumentace.

- |  |  |
|--|--|
| • podhled, kompozitní deska tl. 4mm        | bílá barva, RAL 9010, mat, vypalovaná prášková barva |
| • hrana podhledu, kompozitní deska tl. 4mm | bílá barva, RAL 9010, mat, vypalovaná prášková barva |
| • střecha, hliníkový plech, stojatá drážka | antracit, RAL 7016, mat, vypalovaná prášková barva   |
| • sloup, obložení ocelovým plechem         | bílá barva, RAL 9010, mat, nástřik                   |
| • sokl sloupu v=150                        | nerez broušená KORN240                               |
| • svítidla downlighty                      | bílý rámeček, RAL 9010                               |
| • svítidla uplighty                        | bílá barva RAL 9010                                  |
| • infosystém, rámy, závěsné prvky          | antracit, RAL 7016                                   |

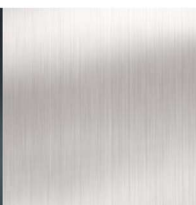
STŘECHA VLAŠTOVEK -  
HLINIKOVÝ PLECH -  
RAL7016



PODHLÉD - HLINIKOVÝ  
KOMPONITNÍ PANEL - RAL9010 -  
MATNÁ BÍLÁ BARVA + HRANA  
STŘECHY VLAŠTOVEK



NEREZ BROUŠENÁ  
KORN240



POHLEDOVÝ BETON



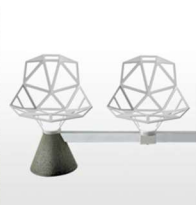
OCÉLOVÉ SLOUPY RAL9010 -  
BÍLÁ MATNÁ BARVA



NÁSTUPIŠTĚ + SCHODIŠTĚ -  
VELKOFORMÁTOVÁ ŽULOVÁ  
DLAŽBA - ČESKÁ ČTĚTINSKÁ  
ŽULA - SEDA



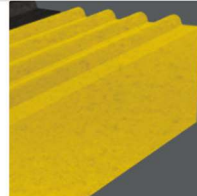
LAVIČKA - BÍLÝ SEDÁK,  
BETONOVÁ PODNOŽ



LIHIOVÁ SVÍTIDLA - BÍLÝ  
KORPUS - RAL 9010



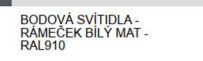
VAROVNÝ PÁS - ŽLUTÁ



STOŽÁROVÁ SVÍTIDLA - RAL  
7016



BODOVÁ SVÍTIDLA -  
RÁMEČEK BÍLÝ MAT -  
RAL910



## 5.6 Protikoroziní ochrana

Protikoroziní ochrana je požadována na stupeň znečištění C5-I, životnost velmi vysoká, zinkování

Podmínky pro provádění kovových povlaků jsou stanovené v:

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

Předpis S 5/4.

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.

**Ocelové konstrukce zastřešení nástupiště budou opatřené protikoroziní ochranou dle požadavku investora stupně C5-I s životností vysokou. Tím je navýšen na žádost investora požadavek uvedený ve Vzorovém listu na zastřešení (Ž13.100\_Typ vlašťovka jednosloupová s částečným podhledem, březen 2021):**

*Navrhuje se výhradně kombinovaná ochrana OK, tedy systém skládající se z žárově zinkovaného povlaku ponorem či nástřikem a vícevrstvého nátěrového systému.*

*Protikoroziní ochrana a příprava OK musí být v souladu s předpisem SŽ S5/4 a TKP 19.*

*Provedení protikoroziní ochrany bude odpovídat koroznímu prostředí stupně C4 s životností vysokou (V).*

*Příprava před zinkováním se obecně předepisuje:*

- žárový pozink ponorem – stupeň Be3 moření v kyselině
- žárově stříkaný povlak kovu - stupeň Sa 3 – abrazivní čištění

*Tloušťka kovového povlaku:*

- žárový pozink ponorem – tloušťka min. 70 - 85 µm
- žárově stříkaný povlak kovu (Zn, ZnAl15) - tloušťka vrstvy min. 80 µm.

*Dále budou použity ochranné nátěrové systémy:*

- OSN 01: Pro díly, které budou žárově stříkané
- OSN 91: Pro díly, na které budou žárově povlaky nanášeny ponorem (před nátěrem bude provedeno lehké abrazivní ometení)
- Spojovací materiál – nerez

## 5.7 Ochrana proti bludným proudům a ukolejnění

Ocelové prvky budou elektricky definovaně propojeny a sloupy budou elektricky vodivě připojeny na připravený vývod ze základové patky. Zastřešení spojené s platformou bude elektricky izolačně oddělené od stávající budovy nádraží.

Zastřešení nebude vodivě spojeno s konstrukcemi hal C1 a C2, ani s železobetonovou konstrukcí platformy.

V případě návaznosti na dvorany C1 a C2 bude odizolování provedeno přerušením konstrukce s přiznanou mezerou mezi konstrukcemi.

Konstrukce zastřešení nástupišť bude elektricky izolačně oddělená od stávající budovy Masarykova nádraží. Podhled navazující pod železobetonovou platformu bude odizolován (nevodivě spojen) od konstrukce zastřešení na nástupištích.

Zastřešení bude vodivě spojeno s osvětlením, rozhlas, kamerami, informačním systémem a s konzolami nesoucí trakci. Přístřešky budou muset být po určitých vzdálenostech dilatačně odděleny, aby nedošlo k propojení jednotlivých vodivých celků. Vzájemné odizolování bude ověřeno měřením. Ukolejnění bude provedeno pro každý vodivý celek pouze jednou nepřímo z důvodu zamezení šíření bludných proudů. Ukolejnění se provede od podpěry přístřešku chráničkou vedoucí nástupištěm k bližší koleji.

### 5.7.1 Návrh opatření

Nástupiště jsou z hlediska ochrany před účinky bludných proudů rozděleny na dvě části. Část mimo platformu je založena na železobetonových patkách, které jsou v zemi v nástupišti. Patky budou vybaveny primární a sekundární ochranou s provařením výztuže. Výztuž bude využita pro uzemnění ocelových sloupů zastřešení. Speciální pozornost je věnována vetknutí ocelových sloupů do betonové konstrukce a do terénu pod dlažbu. Ocelové sloupy v oblasti zakrytí zásepem a dlažbou budou vybaveny nastavovacími pásy, či jinou formou ochranné izolace před účinky bludných proudů. Kotvení do základů může být provedeno vrtanými kotvami. Patní plech s kotevními šrouby bude zabetonován.

Zastřešení kotvené do nástupiště bude elektricky izolačně odděleno od zastřešení kotveného k platformě. Shodně bude postupováno i pro další kovové konstrukce – žlaby a rošty, trubky. Zastřešení bude propojeno s výztuží patek, resp. bude využita výztuž pro uzemnění konstrukcí.

Zastřešení nebude propojeno s platformou.

Vedle využití výztuže základových patek bude mezi patkami instalován strojený zemnič 2xFeZn 30x4 v betonovém loži tvořící lokální zemnič. Ze zemniče budou připraveny vývody ke všem ocelovým sloupům zastřešení nástupišť.

Pro stavbu je navrženo měření vlivu bludných proudů v průběhu a po dokončení stavby.

### 5.7.2 Přerušování vodivého spojení konstrukcí

Na přechodu mezi volným zastřešením a žb platformou na vyznačené spáře bude zajištěno nevodivé spojení mezi vlašťovkami volně stojícími mimo platformu a konstrukcemi podhledu pod platformou

Přerušování vodivého spojení v místě kotvení do žb platformy bude zajištěno vlepením do nevodivých chemických kotev do betonu a vložením distančních vložek (POM-C) v místě případného kontaktu ocelové konstrukce s platformou

Přerušování vodivého spojení v místě hliníkového roštu podhledu bude tvořeno pomocí přerušování tohoto roštu s mezerou 50mm a vložením spojovacího profilu POM-C o rozměru 40/60/250mm.

Podhled pod volně stojícími vlašťovkami od podhledu pod žb platformou bude oddělen ve vyznačených sparách mezi panely pomocí vodivě přerušovaného nosného roštu. V této spáře pak nejsou ohnuté okraje panelů mezi sebou prošroubovány, ale jsou odděleny sparou o tl. 15mm (opačné zahnutí lemu s uchycením do příponek). Budou použity izolační podložky (POM-C: částečně krystalický kopolymer s dobrými fyzikálními vlastnostmi., poskytuje dobrou mez únavy při střídavém napětí v ohybu a tuhost. POM C lze strojně velmi jednoduše zpracovávat, má dobrou tvarovou stálost a elektroizolační vlastnosti)

## 5.8 Požární ochrana

Z hlediska ČSN 73 0810 jsou nosné konstrukce u výše popsaných zastřešení konstrukcemi druhu DP1, třída reakce na oheň A1, resp. A2 u akustického podhledu. Použité podhledy pod zastřešením

a platformou nesmí při tepelném rozkladu odkapávat nebo odpadávat, viz požadavek vyhl. 23/2008 Sb., příloha B.2. Z hlediska požární ochrany nevyžaduje zastřešení nástupišť dalších opatření.

Použitý hliníkový sendvič musí být v provedení s nehořlavým a nezkapávajícím jádrem – minerální.  
Podrobněji viz samostatná část dokumentace D.3 Požárně bezpečnostní řešení.

## 5.9 Elektroinstalace na zastřešení nástupiště

Pro osvětlení krytých částí nástupišť bude na přístřešcích instalováno osvětlení, které bude tvořeno svítidly s LED zdroji kombinující liniové a bodové osvětlení zapuštěné do podhledu vlaštovky. Pro dotvoření celkového architektonického výrazu budou na sloupech umístěny dvojice nástěnných reflektorů, které budou zespoda nasvětlovat podhled.

Návrh osvětlení byl zpracován dle ČSN EN 12464-2 na úroveň osvětlení  $E_m \Rightarrow 100 \text{ lx}$  (ref. č. 5.12.19). Osvětlení na každém přístřešku bude ovládáno samostatně prostřednictvím systému DDTS (PS 11-02-73 ŽST Praha Masarykovo nádraží, DDTS ŽDC).

Rozvod osvětlení bude doplněn o kabelový rozvod pro napájení orientačních hlasových majáčků pro nevidomé (OHM) a podsvětlení orientačního systému (SO 11-77-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, orientační systém).

## 6 Zkušební vzorky

Veškeré materiály, povrchové úpravy a barevnost podléhá požadavku vzorkování a odsouhlasení projektantem stavby, architektem stavby a případně pracovníkům památkové péče.

**Před samotnou realizací zhotovitel zpracuje samostatný vzorek části pole**, který bude zahrnovat nosný sloup, podhled včetně ukončení lemu, otevíratelné i pevné pole, světelnou lini případně další propustující konstrukce dle dohody při AD.

## 7 Zhodnocení požadavků na bezbariérové používání

Bezbariérové užívání stavby je řešeno v části B.2.4 Bezbariérové užívání stavby. Na prvky zastřešení zde nejsou kladeny zvláštní požadavky. Umístění sloupů zastřešení umožňuje dostatečné průchozí šířky na nástupišti. Svislé konstrukce zastřešení nejsou v kolizi s varovným pásem na nástupních hranách.

## 8 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při všech úkonech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci je nutno mimo jiné postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, nařízením vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci, nařízením vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a ustanovením Zákoníku práce č. 262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy. Jelikož se stavba nachází i na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž předpis SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací, dále předpis SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace a vyhlášku MD č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

Bezpečností a ochranou zdraví při práci se podrobně věnuje Plán BOZP doložený v dokladové části dokumentace N.1.5.4 Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.



## 9 Doklady

Doklady jsou soustředěny za celou stavbu v části N – Dokladová část. V části N.2 Doklady zhotovitele jsou ostatní stanoviska, vyjádření, posudky a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování dokumentace a zápisy z profesních porad.

### 9.1 Vstupní porada

(1.7.2021)

*Zastřešení na 1. nástupišti 145,7 x 4,09 m,*

*Zastřešení na 2. nástupišti 137,8 x 8,10 m,*

*Zastřešení na 3. nástupišti 124,5 x 8,10 m,*

*Zastřešení na 4. nástupišti 91,2 x 8,10 m,*

*Zastřešení na 5. nástupišti 57,8 x 6,18 m,*

*Zastřešení na 6. nástupišti: 35,3 x 4,2 m.*

*Konstrukce zastřešení 1. až 6. nástupišť bude nesena jednou řadou sloupů. Rozteče sloupů budou po 8,2 m. Dvě počáteční pole zastřešení u haly C1 a C2 mají osovou vzdálenost 10,1 m. Na sloupy ve tvaru T budou uloženy podélné ocelové nosníky. Na nosnou konstrukci bude položen plášť z trapézového plechu, cementovláknitých desek a falcovaná krytina (požadavek památkářů).*

*Na zastřešení bude v místech příčných ocelových svařovaných nosníků uloženy konzoly trakce. Konzoly trakce (součást trakce SO 01-31-01 ) budou mít proměnou výšku z důvodu jednotné výšky nad T.K.. Výška trakce nad T.K. je 5,3 m.*

*Zastřešení budou mít podhledy, které budou přecházet v podhled platformy. Podhled platformy je součástí SO zastřešení.*

### 9.2 Profesní porada

(1.10.2021)

*Zastřešení na 1. nástupišti 145,7 x 4,09 m,*

*Zastřešení na 2. nástupišti 137,8 x 8,10 m,*

*Zastřešení na 3. nástupišti 124,5 x 8,10 m,*

*Zastřešení na 4. nástupišti 91,2 x 8,10 m,*

*Zastřešení na 5. nástupišti 57,8 x 6,18 m,*

*Zastřešení na 6. nástupišti: 35,3 x 4,2 m.*

*Konstrukce zastřešení 1. až 6. nástupišť bude nesena jednou řadou sloupů. Rozteče sloupů budou po 8,2 m. Tři počáteční pole zastřešení u haly C1 a C2 mají osovou vzdálenost 9,5 m. Na sloupy ve tvaru T budou uloženy podélné ocelové nosníky. Na nosnou konstrukci bude položen plášť z trapézového plechu, cementovláknitých desek a falcovaná krytina (požadavek památkářů).*

*Na zastřešení bude v místech příčných ocelových svařovaných nosníků uloženy konzoly trakce. Konzoly trakce (součást trakce SO 11-81-01 ) budou mít proměnou výšku z důvodu jednotné výšky nad T.K.. Výška trakce nad T.K. je 5,3 m.*

*Zastřešení budou mít podhledy, které budou přecházet v podhled platformy. Podhled platformy je součástí SO zastřešení.*

*Součástí stavebního objektu je i demolice stávajícího zastřešení včetně objektu na 3. nástupišti*

#### Konstrukční řešení:

- Ocelové sloupy z HEA profilu opláštěné ocelovým kruhovým demontovatelným obkladem
- Na sloupy budou uchyceny křídla vlačovek, mezi které budou v podélném směru uloženy nosné vaznice



- Střešní krytina z TiZn falcované krytiny, spodní část kryty podhledem z alubondy s integrovaným osvětlením, reproduktory, OHM. Podhled bude odnímatelný
- V pásech nad kolejemi je uvažován akusticky pohltivý obklad na bázi desek HERADESIGN, šroubovaný k nosnému roštu na ŽB konstrukci. Pro potřebu kontroly povrchu konstrukce platformy je možné ho demontovat
- Součástí bude záchytný systém a příprava pro uchycení držáků pevné trakce

Připomínky k prezentovanému řešení:

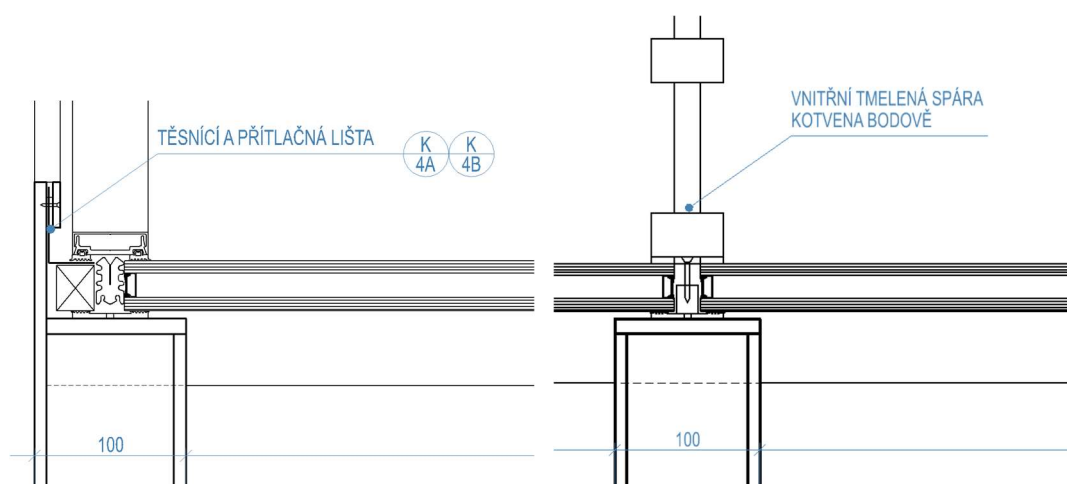
- Zkoordinovat dimenzi svodu s výrobním sortimentem gajgrů
- Dodržet vzdálenost hran přístřešku 100mm od průjezdného profilu (splněno)
- Doplnit krytí dešťového žlabu porořostem
- Provéřit kam až bude zatažena živá trakce s ohledem přístupu údržby na skleněné zastřešení koncové části
- Ing. Ivo Jauris: Jako gestor objektů zastřešení nesouhlasím s kombinací kulatého obkladu sloupů pod vlaštvkami a oválného pod žb platformou. Sloupy by měly být stejného tvaru po celém nástupišti. Sklo na zastřešení požadují tepelně zpevněné, nikoliv kalené

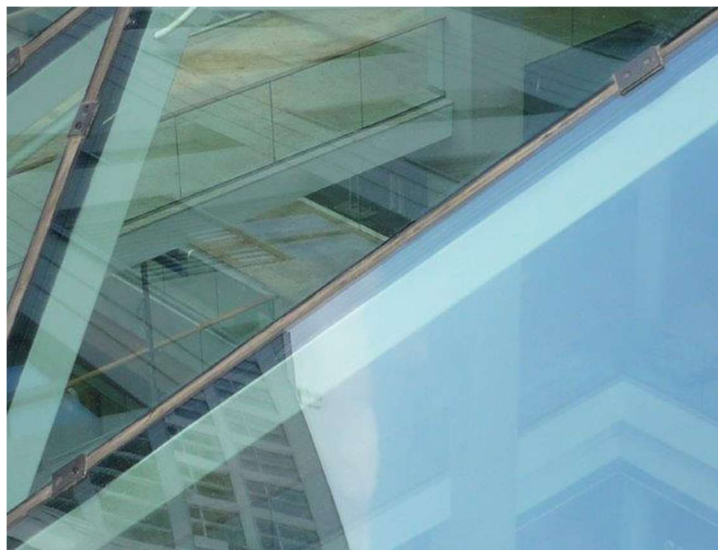
Změny od DUR a vstupní porady DSP:

- Poslední kolmé pole navazující na zastřešení dvorany haly C2 bude řešeno ve shodné geometrii jako vlaštvky nad nástupišti, ale budou opatřeny celoskleněným zastřešením

Změny od DSP a vstupní porady PDPS:

- Bylo zcela změněno tvarování sloupů jako reakce na požadavek NPÚ – tvarová odezva na původní tvarování zastřešení
- Bylo změněno kotvení skel nad celoproskleným zastřešením – náhrada bodových kotev (vrtané sklo) za sklo s liniovým uložením a tmelenou sparou (kombinace uchycení pod přitlačnou lištu na okrajích zastřešení a lepenou sparou s bodovými přitlačnými body (sjednocení s provedením spar na zasklení nad platformou





## 10 Související SO a PS

### D.1.2 Sdělovací zařízení

#### D.1.2.1 Místní kabelizace

- PS 11-02-11 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úprava místní kabelizace

#### D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

- PS 11-02-21 ŽST Praha Masarykovo nádraží, rozhlasové zařízení

#### D.1.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

- PS 00-02-51 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy DOK/ZOK SŽDC
- PS 11-02-52 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy TK
- PS 11-02-53 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy DK
- PS 11-02-54 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy DOK ČD - Telematika

#### D.1.2.6 Informační systém pro cestující

- PS 11-02-61 ŽST Praha Masarykovo nádraží, informační systém
- PS 11-02-62 ŽST Praha Masarykovo nádraží, kamerový systém

### D.1.4 Ostatní technologická zařízení

#### D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

- PS 11-04-11 ŽST Praha Masarykovo nádraží, osobní výtahy
- PS 11-04-21 ŽST Praha Masarykovo nádraží, eskalátory

### D.2.1 Inženýrské objekty

#### D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

- SK 11-00-02 (dva níže uvedené stavební objekty jsou sdruženy do skupiny stavebních objektů – tzv. stavebního komplexu „SK 11-00-02“)
- SO 11-10-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, železniční svršek
- SO 11-11-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, železniční spodek
- SO 11-14-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, výstroj trati

#### D.2.1.2 Nástupiště

- SO 11-12-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, nástupiště
- SO 11-12-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, pracovní plocha

- SO 11-12-03 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úprava plochy v prostoru Dvorany

#### D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

- SO 11-22-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, platforma zastřešení
- SO 11-22-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, lávka pro pěší U Bulhara

#### D.2.1.6 Potrubní vedení

- SO 11-31-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, dešťová kanalizace
- SO 11-31-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy kanalizace ČD
- SO 11-32-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, rozvody vody
- SO 11-32-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy vodovodu ČD
- SO 11-31-03 ŽST Praha Masarykovo nádraží, pracovní plocha - kanalizační přípojka
- SO 11-32-03 ŽST Praha Masarykovo nádraží, pracovní plocha - vodovodní přípojka
- SO 11-31-04 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy dešťové kanalizace PVK
- SO 11-32-04 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úpravy vodovodního kolektoru PVK

#### D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

- SO 11-60-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, kabelovod SŽDC
- SO 11-60-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, kabelový kolektor CETIN

### D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

#### D.2.2.1 Pozemní objekty budov

- SO 11-71-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, podchycení haly C2
- SO 11-72-04 ŽST Praha Masarykovo nádraží, prosklené části výtahových šachet

#### D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

- SO 11-74-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, platforma zastřešení, zastřešení vestibulu

#### D.2.2.4 Orientační systém

- SO 11-77-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, orientační systém

#### D.2.2.5 Demolice

- SO 11-78-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, demolice

### D.2.3 Trakční a energetická zařízení

#### D.2.3.1 Trakční vedení

- SO 11-81-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úprava TV

#### D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 11-86-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úprava rozvodů nn
- SO 11-86-02 ŽST Praha Masarykovo nádraží, úprava venkovního osvětlení
- SO 11-86-03 ŽST Praha Masarykovo nádraží, platforma zastřešení, venkovní osvětlení

#### D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 11-87-01 ŽST Praha Masarykovo nádraží, ukolejnění vodivých konstrukcí

## 11 Poznámky

1) V dokumentaci byly zapracovány skutečnosti známé ke dni vydání dokumentace. V případě, že dodavatel zjistí při realizaci odlišnosti od projektovaného stavu je povinen na ně upozornit projektanta a společně s ním koordinovat další postup.

2) Rozměry uvedené v této dokumentaci jsou koordinační a mohou se lišit od skutečnosti (zjm. u stávajících konstrukcí s přihlédnutím k jejich nerovnostem a nepravidelnostem.)

3) Nové konstrukce jsou kótovány ve skladebných rozměrech.

4) Dokumentace pro stavební povolení nenahrazuje dokumentaci pro provedení stavby

Vypracoval v 12/2021 v Plzni

Ing. arch. Jiří Mašek