



**Správa železniční dopravní cesty, s. o.**  
**Stavební správa západ**  
**Čj. 3712/2014-SSZ-ÚT**

**Příloha ke schvalovacímu protokolu**  
**čj.**

## **Posuzovací protokol**

projektu stavby

### **„Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.“**

#### **1. Všeobecné údaje**

V prostoru pražského hlavního nádraží proběhlo v nedávné minulosti množství staveb, které měly vliv i na rekonstrukci zastřešení haly hlavního nádraží.

První stavbou byla „Modernizace západní části žst. Praha hl. n.“ (dále jen „Západní část“), jejíž zpracování bylo zahájeno v letech 1993 a 1994, kdy SUDOP Praha a, s. vyhotovil společně koncepty staveb pro Západní část a pro „Nové spojení Praha hl. n., Masarykovo n. - Libeň, Vysočany, Holešovice“ (dále jen „Nové spojení“). Tehdy zpracované dokumentace byly v dalších letech několikrát doplňovány a upravovány, zejména s ohledem na projednání vlivu stavby na životní prostředí a zrušení původního rozhodnutí o umístění stavby (z. r. 1998), a vyústily v PD obou staveb v roce 2000. Obchodní veřejná soutěž na vypracování projektů obou etap stavby a zpracování projektů bylo zahájeno na podkladě Rozhodnutí o umístění stavby „ČD SSP, Nové spojení“ a „ČD SSP, Modernizace žst. Praha hl. n. - záp. č.“ vydané Magistrátem hlavního města Prahy, odborem územního rozhodování dne 18.12.1998 pod čj. 131557/98 OÚR/DI/Ku, které nabylo právní moci dne 8.2.1999. Toto Rozhodnutí o umístění stavby bylo v průběhu zpracování projektu v mimoodvolacím řízení zrušeno Rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj vydaným dne 18.8.1999 pod čj. 5453/99/32/O-157/99. V průběhu zpracování projektů bylo požádáno, po požadovaných upřesněních, o vydání nového Rozhodnutí o umístění stavby „ČD DDC, Nové spojení a Modernizace žst. Praha hl. n. - záp. č.“. Nové Rozhodnutí o umístění staveb bylo vydáno dne 7.12.2000 Magistrátem hlavního města Prahy pod čj. 129481/00/OUR/DI/Š. Proti tomuto Rozhodnutí bylo podáno odvolání, které bylo definitivně zamítnuto Rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 17.4.2001 vydaným pod čj. 5187/01-32/O-115/01. Toto Rozhodnutí nabylo právní moci dne 12.5.2001.

Hranice těchto staveb se v postupu času měnila, neboť obě stavby spolu stavebně i provozně úzce souvisely. Mosty přes Seifertovu ulici byly dokončeny v r. 2004, Nové spojení v r. 2009.

Dalšími stavbami byly „Modernizace východní části žst. Praha hl. n.“ (realizace 1990 - 1995, nástupiště 5. - 7.), „Praha hlavní nádraží - přemístění dopravní kanceláře“ (2001 - 2002), „Rekonstrukce žst. Praha hl. n.“ (ČD a.s., Grandi Stazioni ČR, probíhá).

Mimo tyto stavby zůstalo v prostoru žst. Praha hl. n. z původně uvažovaného komplexu staveb *Západní části* dosud nezajištěná rekonstrukce 1. až 4. nástupiště, dvou podchodů, jednoho zavazadlového tunelu, související úpravy kolejiště, přístřešků, ocelové haly nad kolejištěm a technologických zařízení. Byla tedy navržena stavba „Modernizace záp. č. Praha hl. n., 2. část, nást. I - IV“, která tyto práce obsahovala. Na stavbu bylo drážním úřadem vydáno stavební povolení pod čj.10-0250/07-SP-DÚ/Nk, které je stále v platnosti. Ve schvalovacím procesu projektu této stavby byla z důvodu nákladů rekonstrukce zastřešení hl. nádraží z větší části vyjmuta. Ve stavbě zůstala

pouze část řešící havarijní stav a ta část, jež by v budoucnu vyvolala demolicí již hotových částí stavebních konstrukcí ze stavby. Součástí stavby zůstalo ošetření kloubového uložení sloupů haly, výměna skel světlíků v havarijním stavu, částečná výměna odvodnění a rekonstrukce části revizních lávek.

Následně bylo v roce 2008 zadáno zpracování přípravné dokumentace „*Rekonstrukce zastřešení nást. I - IV žst. Praha hl. n.*“, tato dokumentace byla dokončena v r. 2009, nikdy však nebyla projednána ani schválena.

V roce 2013 zadala Stavební správa západ veřejnou výzvu na zpracování aktualizace záměru projektu, přípravné dokumentace a projektu stavby „*Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.*“ (vč. zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele). Dokumentaci zpracoval SUDOP PRAHA, a.s. v roce 2013. Tato dokumentace byla ve stupni záměr projektu (vč. průvodní technické dokumentace, předpokládané roky výstavby 2014 - 2016) předložena na centrální komisi, kde byla kladně projednána a schválena dne 6. 1. 2014. Na základě schválení byl vydán pokyn projektantovi k dopracování aktualizace dokumentace.

Cílem stavby je komplexní rekonstrukce stávajícího památkově chráněného zastřešení nástupištní haly, které je spolu se secesní Fantovou budovou dominantou pražského hlavního nádraží. Tím dojde k výraznému zlepšení kvality cestování. Stavba se nachází přímo v žst. Praha hlavní nádraží a slouží k ochraně cestujících před nepříznivými povětrnostními vlivy.

V minulosti realizované rekonstrukční a obnovovací (nátěrové) práce nikdy neřešily rekonstrukci objektu jako celku, ale pouze její dílčí část a to z různých objektivních příčin. Teprve tato investice má provést komplexní rekonstrukci. Potřebnost rekonstrukce vyplynula i z v nedávné minulosti dokončených či probíhajících staveb v prostoru žst. Praha hl. n., zejména z dokončení přestavby 1. až 4. nástupiště a podchodů pro cestující v jejich západní části, ale také z kompletní rekonstrukce a modernizace odjezdové a odbavovací haly a historické výpravní (Fantovy) budovy realizované v rámci akce „Rekonstrukce žst. Praha hl.“.

Navrhovaná dokumentace je v souladu s územně plánovací dokumentací Hlavního města Prahy

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

#### *Dokumentace:*

- Projekt „Modernizace záp. č. Praha hl. n., 2. část, nást. I - IV“ zpracovatel SUDOP PRAHA a.s. verze 10/2007;
- Realizovaný rozsah stavby "Modernizace záp. č. Praha hl. n., 2. část, nást. I - IV";
- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce zastřešení nástupiště. I - IV žst. Praha hl. n., PD“ z roku 2009;
- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.“, SUDOP Praha, 2013.

#### *Průzkumy a podklady:*

- Korozní průzkum zpracovaný v roce 2007 pro stavbu „Modernizace záp. č. Praha hl. n., 2. část, nást. I - IV“;
- Vizuální prohlídka stávající konstrukce haly za účasti správce objektu SŽDC Praha uskutečněná v měsících červen, srpen 2013;
- Pořízení fotodokumentace stávajícího stavu stavby v měsících červen, srpen 2013;
- Prohlídka konstrukce za účasti odborných firem na problematiku repase a oprav historických konstrukcí, červenec - srpen 2013;
- Zkoušky trýskání ocelové konstrukce realizované v srpnu 2013;
- Zkoušky ocelové konstrukce sloupů - zkouška svařitelnosti, kompletní průzkum stávajícího stavu uvnitř sloupů, srpen 2013;
- Statický posudek navrhovaných skel světlíků a bočních a čelních prosklených rámu;
- Závěry z průzkumů, zkoušek a posudků byly zapracovány do dokumentace.

Zpracovatelem posuzovacího protokolu je Stavební správa západ v souladu s Typovým organizačním řádem Stavební správy.

## **2. Projednání dokumentace**

Projekt stavby byl v průběhu zpracování projednáván s právníckými i fyzickými osobami, jejichž práva by mohla být dotčena stavbou. Tento proces je k dnešnímu dni ukončen. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části H dokumentace.

Na stavbu bylo vydáno stavební povolení dne 25. 10. 2007, stavební povolení vydal Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, pod čj. 10-0250/07-SP-DÚ/Nk v rámci akce „Modernizace záp. části žst. Praha hl. n., 2. část, nástupiště I - IV“, toto stavební povolení je stále platné.

Projekt byl během zpracovávání projednán s příslušnými útvary a složkami SŽDC, s. o. a ČD a. s. (doklady jsou součástí přílohy H dokumentace).

Přijaté připomínky z projednání a posouzení projektu byly zapracovány do dokumentace nebo jsou zapracovány v oddíle 6. tohoto posuzovacího protokolu.

## **3. Zdůvodnění stavby**

Jedná se o kompletní rekonstrukci stávající obloukové ocelové haly zastřešení nad kolejištěm a nástupiště 1, 2, 3, 4 žst. Praha hl. n., která je historickým objektem podléhající památkové ochraně stávajícího objektu haly.

Ocelová konstrukce haly, byla v průběhu své existence vystavena extrémním povětrnostním vlivům. Z hlediska statiky je nejdůležitější oprava spodních částí sloupů nad kloubem, v místech desek a výztuh, které vykazují velké korozní úbytky a boulení způsobené zatékáním a následnou korozi.

Dokumentace řeší kompletní rekonstrukci ocelové haly - tzn. komplexní opravu ocelové konstrukce včetně PKO, výměnu skel světlíků, výměnu střešního plechu, opravy a doplnění lávek a zábradlí na střeše, rekonstrukci přístřešků nad 1. a 4. nástupištěm, doplnění dešťových žlabů, výměnu zasklení čelních oblouků apod.

Nedostatečná údržba zapříčiňuje oslepnutí skel světlíků, které je vnímáno velmi rušivě a působí neesteticky. Rozbitá skla světlíků byla v průběhu let v rámci údržby haly vyměňována za nová většinou z drátoskla nebo skla vrstvená. Mezi světlíky chybí lávky pro údržbu, u zábradlí lokálně chybí některé prvky. Boční a čelní prosklené panely jsou místy vyskleny, nebo jsou skla poškozená.

Vzhledem ke stavu žlabů se předpokládá kompletní rekonstrukce spodního podžlabového nosníku u Fantovy budovy. U ostatních hlavních žlabů byla provedena oprava a obnova PKO v takovém rozsahu, že se uvažuje pouze s lokálními opravami. Žlaby mezi světlíky budou kompletně vyměněny v rámci rekonstrukce světlíků.

Stavbu je nutno koordinovat časově se stavbami:

- Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly
- Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod
- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I. část - Praha Hostivař - Praha hl. n.
- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část –
- Praha Hostivař - Praha hl. n.
- Rekonstrukce Negrelliho viaduktu
- Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží

## **4. Navržené řešení a jeho zhodnocení**

Železniční stanice Praha hlavní nádraží je soubor několika objektů. Základní budovou je historická budova nádraží tzv. Fantova budova. Tato secesní budova, která byla realizována v letech 1901-1909 nahradila původní novorenezanční nádraží Františka Josefa. Je to symetrický objekt s centrální kupolovitou dvoranou spojenou s postranními křídly zakončenými vyššími věžovitými budovami. Celková délka je cca 217m, šířka je proměnná od 23 do 28 m.

Nová odbavovací hala je dvoupodlažní velkoprostorový objekt s vyústěním do Vrchlického sadů. Hala je umístěna před historickou budovou. Odbavovací halu projektoval arch. J. Danda s kolektivem a byla realizována v letech 1972- 1979.

V roce 1994 došlo v rámci „Modernizace východní části“ k rozšíření provozu nádraží o další 3 nástupiště východním směrem ke Španělské ulici.

V roce 2006 začal nájemce Grandi Stazioni rekonstrukci odbavovací haly, která se má změnit při zachování dopravní funkce v obchodní galerii.

Prostor nádraží pod ocelovou halou (kolejiště, nástupiště a technická infrastruktura) byl rekonstruován v rámci „Modernizace západní části“ v letech 2008 -2009. Vlastní prostor kolejiště sestává z 15 průjezdných kolejí. Zhruba nad polovinou kolejí je dvoulodní ocelová hala, která je v délce historické Fantovy budovy. Zastřešení je odsunuto od historické budovy, prostor nad 1. nástupištěm je zastřešen podélným přístřeškem s pultovou střechou.

Nádražní budova i ocelová hala nad kolejištěm jsou od r. 1958 nemovitými kulturními památkami.

Ocelová konstrukce haly je dvoulodní oblouková konstrukce s příčnými světlíky. Rozpětí oblouků je 33,3 m, výška oblouku je 18 m. Nádražní dvorana je nad plochou 227,4 x 76,2 m a má 20 polí, každé o délce 11,37 m. Autorem projektu je Ing. J. Marjanko, po jeho smrti dokumentaci dokončil Ing. R. Kornfeld. Montáž nýtované nádražní dvorany sestávající z 21 dvojoblouků prováděla od srpna 1905 do r. 1906 bubenečská továrna S. Bondy.

Prostor nádraží prošel v letech 2008-2009 kompletní rekonstrukcí, která se haly dotkla v jejím odvodnění (svody a žlaby). Kromě toho byla v rámci údržby vyměněna některá poškozená skla ve světlících a bočních stěnách.

Celá stavba „Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hlavní nádraží“ se skládá ze 2 provozních souborů a 4 stavebních objektů. Obsahem objektové skladby je kompletní rekonstrukce haly, její oprava a provedení nového nátěrového systému. Hala bude odstrojena, budou vyjmuty výplně stěn a zasklení světlíků, bude sejmuta pevná krytina z vlnitého plechu. Korozní a statické narušení (sloupy haly, výztuhy a další lokální místa) budou opraveny. Celá ocelová konstrukce bude očištěna a bude nanesen nový systém protikorozní ochrany. Pro vlastní realizaci bude nutné sejmut podstropní svítidla a prvky sdělovacího zařízení (kamery pod stropem hal), trakční zařízení bude dle jednotlivých pracovních etap mimo provoz. Ostatní zařízení, které zůstane na nástupištích, bude chráněno jak proti mechanickému poškození, tak proti spadu škodlivin, které vzniknou při čištění a novém nánosu nátěrů. Po nátěrech budou osazena nová zasklení světlíků i stěn, nová krytina, přechody a lávky. Zpět budou osazeny všechny prvky osvětlení a sdělovacího zařízení.

Celá rekonstrukce haly se bude provádět za omezeného provozu nádraží dle navržených pracovních etap.

Návrh architektonického řešení stavby „Rekonstrukce zastřešení nástupiště I. - IV. žst. Praha hl. n.“ byl zpracován na základě podkladů z předchozího projektu „Modernizace západní části Praha hlavní nádraží, 2. část, nástupiště I - IV“. Základní myšlenkou je vytvoření moderní jednotné architektonické koncepce, která by dala výsledný společný architektonický rámec celému rozsáhlému areálu pražského hlavního nádraží.

### **Zásady technického řešení**

#### **PS 01 Demontáž a montáž sdělovacího zařízení a rozvodů pro rekonstrukci nástupištní haly**

V rámci provozního souboru sdělovacího zařízení dojde k demontáži a zpětné montáži sdělovacího zařízení, které je umístěno na konstrukci nástupištní haly a také je umístěno na samostatném zastřešení na I. nástupišti. Jedná se zejména o prvky kamerového systému a rozhlasové zařízení.

Dále je součástí tohoto PS ochrana (případně demontáž) jednotlivých prvků informačního systému, rozhlasového zařízení a kamerového systému na samotných nástupištích I. - IV., které musí být v provozu po celou dobu rekonstrukce nástupištní haly zejména v místech, kde budou mít cestující umožněn přístup.

Nad zastřešením I. nástupiště na stávající kabelové lávce uchycené ve zdi výpravní budovy je v současné době položeno velké množství kabelů (metalických, optických). Všechny tyto kabely bude

nutné při stavbě nového zastřešení I. nástupiště ochránit před jejich případným poškozením a zároveň provést opravu stávající kabelové lávky. Nefunkční kabely budou demontovány.

### **PS 02 Zabezpečovací zařízení - provizorní stavy**

Žst. Praha hlavní nádraží byla v roce 2008 ve stavbě Nové spojení vybavena staničním elektronickým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA 11. Pro hlídání volnosti kolejí jsou použity počítače náprav a kolejové obvody KOA1.

Při rekonstrukci bude v příslušné části nádražní haly, kde budou probíhat stavební práce, vyloučena část staničních kolejí. Ve vyloučené části staničních kolejí budou vypnuty kolejové obvody a zamezeno postavení vlakových cest. Pro uvolnění prostoru pro dočasné výběhy trakčního vedení budou postupně demontována cestová návěstidla dělicí staniční koleje. Po skončení stavební etapy budou opět namontována a uvedena do provozu.

Železniční stanice zůstane během i po rekonstrukci haly zabezpečena stávajícím staničním zabezpečovacím zařízením.

### **SO 02 Demontáž a montáž silnoproudého zařízení a rozvodů pro rekonstrukci nástupištní haly**

Před stavebními pracemi budou postupně sejmuta osvětlovací tělesa:

1. V horní části haly (reflektorová svítidla s výbojkou 250W) - celkem 76ks. Současně budou demontovány pojistkové skříně a veškeré napájecí kabeláže jak mezi skříněmi PS, tak od skříně ke svítidlům. Součástí demontáže bude i odstranění instalačních plastových chráničkových trubek. Po výměně zasklení budou svítidla znovu osazena na původní místa s montáží nové napájecí kabeláže a osazením nových pancéřových plastových instalačních trubek.
2. Na čele haly ve směru k vinohradským tunelům 6 výbojkových svítidel pro reklamní nasvícení (dnes již nepoužívaná). Součástí demontáže bude i odstranění přívodních kabelů a odbočných krabic. Svítidla nebudou znovu osazena.
3. Na opačném čele haly 4 výbojková svítidla původně používaná pro nasvětlení části kolejiště. Součástí demontáže bude i odstranění neprovozovaných přívodních kabelů. Svítidla nebudou znovu osazena.
4. Pod zastřešením 1. nástupiště u Fantovy budovy 21 závěsných otevřených výbojkových svítidel. Současně s těmito, dnes již dle provozovatele nepoužívanými svítidly, bude demontována příslušná kabeláž. Svítidla nebudou znovu osazena.
5. Pod zastřešením 1. nástupiště dvojice zářivkových svítidel 2x36W - celkem 20ks. Před zahájením stavebních prací budou svítidla demontována, kabely na vhodném místě odpojeny popř. odstraněny. Svítidla budou zavěšena na původní místo a budou připojena novou kabeláží z koncových krabic v zavazadlovém tunelu.
6. V patách nosných pilířů pod skleněnými kryty, zářivková svítidla 1x18W, celkem 103ks. Před zahájením stavebních prací budou svítidla demontována, kabely na vhodném místě odpojeny popř. odstraněny. Svítidla i krabice budou osazeny na původní místa.
7. Na přístřešcích, částečně zasahujících pod střešku haly, které budou odstrojeny, jsou dvojice zářivkových svítidel 18W. Při rekonstrukci je nutno na celkem 6 místech zdemontovat 40 svítidel. Před demontáží konstrukcí přístřešků budou tato dotčená svítidla odstraněna a kabely odpojeny a odstraněny. Zářivková svítidla budou vrácena včetně zdemontované kabeláže na původní místa.
8. Svítidla osvětlující z nízkých sloupků plochy nástupišť 2.-4. budou stavbou ochráněna.

Nápisy „Praha hlavní nádraží“ umístěné v čele haly na severní i jižní straně budou v rámci rekonstrukce demontovány a po repasi ocelové konstrukce opět namontovány na původní místo. Stáří nápisů je cca 5 let.

Nad zastřešením 1. nástupiště, na ocelových nosnících a kabelových rostech, jsou ve společné trase uložena kabelová vedení (nn a sdělovací), která nesouvisí s provozem nádražní haly. Tyto kabely prostupují zdí z prostoru Fantovy budovy a vesměs podélně nad zastřešením vedou do jiného místa objektu, kde vstupují zdí dovnitř. Při provádění díla budou tyto kabely uloženy do nových nosných systémů, tak aby jednak při stavbě nepřekážely a současně v definitivním stavu nezhoršovaly estetický dojem z konečného díla.

### **Bleskosvod**

Z důvodu technického stavu jímacího vedení (začínající koroze) a nutnosti demontáže před opravou světlíků a výměnou veškerého zasklení bude hromosvodné jímací vedení na hřebenech světlíků demontováno.

Po opravě nosné konstrukce skel a jejich osazení (před nátěrem konstrukce) bude do stejné polohy na střeše instalováno jímací vedení nové s obdobně řešenými „pomocnými“ jímáči.

S ohledem na výše uvedenou neexistenci svodů z Fantovy budovy na straně přilehlé k nástupištní hale nebude řešeno elektrické oddělení jímacích soustav nástupištní haly a Fantovy budovy.

Stávající uzemňovací systém, který dnes tvoří množství ocelových patek zakotvených v zemi, není rekonstrukcí dotčen a bude zachován. Při stavbě bude stav uzemnění prověřen měřením, při zjištění nedostatků budou tyto odstraněny.

### SO 03 Demontáž a montáž TV pro rekonstrukci nástupištní haly

V tomto stavebním objektu se řeší úprava trakčního vedení při rekonstrukci haly hl. n. Jedná se především o odstranění TV v místě stavby.

V předstihu budou vybudovány provizorní základy a stožáry pro dočasné zakotvení jednotlivých systémů.

V rámci jednotlivých stavebních postupů bude trakční vedení demontováno a provizorně zakotveno na nově vybudované kotevní stožáry. V místě stavebních prací na hale bude zdemontována trolej a nosné lano a budou odstraněny i stávající konzoly.

### SO 04 Rekonstrukce nástupištní haly

Rekonstrukci ocelové haly je možné shrnout do následujících bodů:

- Stávající podvěšené skružené ocelové lávky budou kompletně demontovány.
- Oprava sloupů - kompletní oprava spodních částí, výměna plechů z důvodu boulení stěn a náhrada zkorodovaných prvků výztuh, odstranění nátěrů, nový nátěr PKO. Kloubové uložení sloupů bylo opraveno v rámci stavby „Modernizace záp. části žst. Praha hl. n., 2. část, nást. I - IV“, kdy bylo provedeno obnovení funkce kloubů, jejich promazání a konzervace.
- Odvodnění haly - v rámci akce „Modernizace...“ byla provedena nová PKO na všech podžlabových nosnících. Rovněž byly provedeny nové svislé dešťové svody. Pouze spodní žlab u přístřešku nad 1. nástupištěm byl opraven provizorním způsobem. V rámci celkové rekonstrukce haly bude celý podžlabový nosník zrekonstruován a žlab vyměněn.
- Okapní žlaby mezi světlíky nebyly vyměněny a jsou původní. V rámci rekonstrukce světlíků a lávek mezi nimi budou tyto žlaby vyměněny za nové z TiZn.
- Podlahy lávek podél čelních oblouků - nové podlahy jsou navrženy z kompozitních materiálů. Na podélných lávkách byl navržen pororošt, na příčných vnitřních lávkách plná kompozitní podlaha.
- Nové konstrukce příčných lávek mezi světlíky - v současné době existuje jediný příčný přechod přes oblouky hal přibližně ve středu rozpětí, ten byl vybaven novým pororoštem. V rámci rekonstrukce bude pororošt demontován, žlab pod ním vyměněn a pororošt opět namontován. Mezi světlíky budou obnoveny všechny původní lávky z pororoštů, které byly v minulosti osazeny nad žlaby. Pororošty jsou osazeny z důvodu možnosti revize a oprav světlíků.
- Konstrukce obloukového schodiště k příčným lávkám mezi světlíky - součástí příčných přechodů jsou konstrukce pro schodiště na obloucích. Tyto konstrukce jsou z oceli a budou po odstranění nátěrů opatřeny PKO, vyměněné prvky budou ze žárově zinkované oceli s PKO. Stávající ocelové stupně budou vyměněny za nové. Ocelové zábradlí bude opatřeno novým nátěrem, zkorodované části budou vyměněny.
- Žebříky na střechu haly nad 1. nástupištěm - stávající žebřík bude repasován, poškozené prvky vyměněny za nové a stupně vyměněny za nové z plechu s protiskluzovou úpravou. Dále budou obnoveny dva krajní žebříky vedoucí z přístřešku nad 1. nástupištěm k první podélné lávce haly.
- Obnova PKO nosných konstrukcí lávek - veškeré konstrukce lávek budou opatřeny novou PKO. V případě zjištění špatného stavu konstrukce bude provedena výměna v nutné míře.
- Demontáž a následná oprava zábradlí spodních podélných a příčných lávek - ozdobné zábradlí bude demontováno a opatřeno novou PKO. Chybějící díly budou nově vyrobeny. Jedná se o původní ozdobné zábradlí - kovářská práce.

- Nové skleněné výplně světlíků - stávající prosklení světlíků z drátoskel bude kompletně sneseno. Nosné konstrukce a rámy světlíků budou mechanicky očištěny a bude provedena nová PKO. Na prosklení budou použita nová vrstvená kalená bezpečnostní skla. Poškozené klempířské prvky a osazovací rámy budou vyměněny.
- Snesení konstrukcí spodních podélných lávek - před demontáží bočních panelů musí být sneseny konstrukce spodních podélných lávek. Po snesení, obnově a novém osazení bočních panelů budou konstrukce lávek dle dokumentace navráceny na svá místa. U konstrukcí lávek bude provedena PKO a doplnění zábradlí.
- Boční prosklené stěny - stávající ocelové rámy budou demontovány, zrepasovány na dílně, přeskleny a znovu osazeny. Přesklení bude provedeno dvouvrstvým sklem s folií.
- Čelní panely budou přeskleny stejným typem skla a stejným způsobem jako boční panely. Výplň mezi oblouky z vlnitého plechu bude odstraněna a nahrazena novou výplní z trapézového plechu.
- Nový střešní plášť haly - stávající skružený vlnitý plech bude demontován a nahrazen novým trapézovým plechem.
- Odstranění starých nátěrů - může být prováděno dvěma metodami. Metodou trýskání vodním paprskem s přídavkem abraziva (písku) nebo metodou pro užití na větší plochy je tzv. jehlení nebo jehličkování. Dodavatel určí sám, kterou metodu na které prvky použije.
- Revize spojů a obnova (doplnění) poškozených nýtů - u všech odkrytých konstrukcí budou prověřeny styky a přípoje. Nýtované spoje je možné doplňovat šrouby s půlkulatou hlavou.
- Obnova PKO - protikorozi ochrana bude provedena na všech částech konstrukce podle navrženého nátěrového systému, který je odlišný pro staré a nové (doplněné) prvky konstrukce.
- Oprava přístřešku nad 1. nástupištěm - nosná ocelová konstrukce přístřešku je z roku 1901. Tvořena je příčnými nosníky ze složeného průřezu dvou U profilů. Konstrukce zastřešení je tvořena dřevěnými fošnami překrytými asf. pásem a následně plechovou krytinou. Většinu plochy zastřešení tvoří světlíky, zasklení je provedeno z drátoskla. Rekonstrukce zastřešení spočívá ve snesení střešní krytiny, provedení nové PKO u všech ocelových prvků, nového zasklení světlíků, nové konstrukce střešního pláště z Ti-Zn na bednění. V rámci rekonstrukce bude zřízen přístup na střechu přístřešku nad 1. nástupištěm pomocí žebříku s poklopem.
- Oprava přístřešku nad 4. nástupištěm - jedná se o mírně vykonzolovanou konstrukci ke koleji č. 20. Na ocelových profilech jsou umístěny dřevěné hranoly, na kterých je přikotveno bednění s plechovou krytinou. Bednění a trámy budou vyměněny za nové, na bednění bude položena Ti-Zn krytina, včetně nového žlabu. Ocelová konstrukce bude otryskána a opatřena PKO.

## SO 05 Ukolejnění kovových konstrukcí

Vedení zpětných a poruchových proudů bude po celou dobu stavby zachováno ve stávajícím stavu, nedojde ke kolejovým úpravám, při kterých by bylo přerušeno. Provizorně zřízené konstrukce budou ukolejňeny, lešení budou vodivě spojena s konstrukcí haly zastřešení. U dočasně demontovaných konstrukcí bude provedena demontáž a následně montáž ukolejnění. Polarizovaná drenáž, kterou je konstrukce haly ukolejňena, bude na dobu stavebního postupu v prostoru instalace provizorně přesunuta na severní lávku haly a provizorně připojena do koleje 13b bez kolejových obvodů. Cílový stav ukolejnění vodivých konstrukcí je shodný se zavedeným KSU a TP.

Pro bezproblémový průběh rekonstrukčních prací je nutno před zahájením jednotlivých etap výstavby vždy dočasně odstranit veškerá silnoproudá a slaboproudá zařízení, která jsou zavěšena či jinak spojena s ocelovou konstrukcí haly, a provést úpravy trakčního vedení. Podrobný popis těchto činností je uveden v části B.2 provozní a dopravní technologie a v části B.12 Organizace výstavby a dále v jednotlivých PS a SO.

Pro stavbu nejsou nutné žádné přeložky inženýrských sítí.

Veškerá navrhovaná stavebně technická řešení vycházejí z platných norem a předpisů. V souvislosti s řešením stavby a s návrhem technického řešení jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů nejsou potřeba žádné výjimky.

Stavba nevyvolává žádné podmiňující či vyvolané investice. Zařízení, vzniklá realizací stavby, budou napojena na stávající inženýrské sítě. Nevznikne žádná potřeba jejich kapacitního posilování.

Předložený projekt odpovídá požadavkům na dokumentaci staveb SŽDC s. o. a může být, při respektování zásad a připomínek uvedených v 6. oddíle tohoto posuzovacího protokolu, podkladem pro další přípravu stavby.

## **5. Kapacitní údaje**

Celková plocha zasklení světlíků

10 137m<sup>2</sup>

## **6. Připomínky**

Při realizaci se požaduje respektovat následující připomínky:

### ***Všeobecné připomínky***

1. Zahájení stavby předem oznámit místnímu správci dráhy, panu Jaromírovi Zedníčkovi (TO Praha hl. n., tel. 606 822 394).
2. Provedení stavby musí odpovídat „Technickým a kvalitativním podmínkám staveb státních drah“ v platném znění.
3. Před zahájením výluk v žst. Praha hl. n. svolat poradu za účasti investora (Stavební správa), kde bude sděleno, které další výluky budou v uzlu Praha a v okolí Prahy probíhat.
4. Nepřetržitá omezení dopravy uvedená v návrhu POV (tj. mimo práce na čelech haly výluky nejvýše dvou staničních kolejí) jsou maximální a nesmí být v návrhu zhotovitele stavby překročena.
5. Pro realizaci navrhnout optimální postup výstavby s důslednou vnitřní koordinací všech PS a SO stavby s cílem minimalizovat nutný rozsah výluk a jiných omezení železničního provozu. Zajistit důslednou koordinaci stavby se souvisejícími a navazujícími stavbami SŽDC a se stavbami cizích investorů.
6. Zhotovitel vypracuje realizační dokumentaci, ve které upřesní zejména postupy výstavby vzhledem k jejich návaznostem, rovněž jako přesný časový plán s harmonogramem jednotlivých činností podle nasazení počtu pracovníků s přihlédnutím k druhu použité stavební techniky (jeřáby, plošiny apod.).
7. Případné výluky TV celé žst. Praha hl.n. je možno konat jen v době mimo provoz osobní dopravy (cca 0:30 – 3:50 - dle aktuálně platného GVD). Krátkodobé výluky většího rozsahu vyloučené dopravní cesty nad rámec nepřetržitých výluk (např. provizorní kotvení TV na zhlavích apod.) smí být konány v noční době (cca 21:00 – 5:00), popř. po kladném projednání s dotčenými dopravci o víkendech nebo prázdninách. Etapy s výlukou více než dvou staničních kolejí (především navržené etapy 11 a 12 - práce na čelech západní haly), budou-li obsaženy i v návrhu zhotovitele stavby, směřovat prioritně do prázdninových termínů.
8. Po dobu nepřetržitých výluk staničních kolejí je třeba zachovat pojižděné části TV příslušných sekcí na zhlavích v maximální možné míře pod napětím.
9. Do průjezdného průřezu nevyloučených staničních kolejí nesmí zasahovat žádné překážky (překážky, mechanizace, materiál, apod.).
10. Při pracovní činnosti zabezpečit pracoviště proti pádu předmětů.
11. Stavba musí zajistit informování cestujících o omezení při pohybu na hlavním nádraží (výluky podchodů a výstupů, schodišť na jednotlivá nástupiště včetně náhradních tras).
12. Během rekonstrukčních prací zajistit řádné náhradní osvětlení prostor pro cestující.
13. Při demontážích a zpětných montážích jednotlivých prvků informačního systému nesmí dojít k výlukám inf. systému v provozovaných částech.
14. Při snášení cestovních návěstidel (pokud bude nutno) je třeba postupovat tak, aby potřebné části zabezpečovacího zařízení byly plně funkční.
15. Za demontovaná návěstidla bude po dobu výstavby odpovídat zhotovitel.
16. Dodavatelem navržená opatření v průběhu výstavby, týkající se zajištění požární ochrany v prostoru staveniště v rámci jednotlivých etap, předložit SŽDC OŘ Praha k posouzení.
17. Konkrétní typ použité manipulační techniky určí zhotovitel, který návrh předloží k odsouhlasení investorovi.

18. V případě použití zavěšené lávky, předloží zhotovitel investorovi a projektantovi k odsouhlasení její tvar a velikost. Statický návrh a posudek takové lávky provede zhotovitel, přitížení konstrukce haly od lávky předložit projektantovi k odsouhlasení.
19. Pokud v rámci stavby bude zařízení staveniště zasahovat na pozemky ve vlastnictví ČD a.s., musí být uzavřena nájemní smlouva
20. Pro opravu ocelové konstrukce byla provedena zkouška svařitelnosti i s jejím vyhodnocením, ze které je nutno vycházet - viz část SO 04 - Průzkumy a posudky - Expertní zpráva - Diagnostika sloupů zpracovaná ČVUT Kloknerovým ústavem - Ing. Hrabánkem a vyhodnoceno TZÚS Ostrava.
21. Při samotné rekonstrukci dokumentovat veškeré nahrazené prvky - fotograficky a nákresem se zaměřením. V průběhu demontáže čelních a bočních prosklených ráků zhotovitel vypracuje pasport s očíslováním jednotlivých pozic pro zpětnou bezproblémovou montáž repasovaných dílů na své původní místo.
22. Vyměňované a poškozené prvky je nutno dokumentovat fotograficky a kresebně, jak je uvedeno ve stanovisku Památkového ústavu z roku 2008.
23. Pro posouzení více zkorodovaných prvků po odstrojení zakrývajících konstrukcí a pro posouzení stavu konstrukce po odstranění starých nátěrů a korozních produktů z důvodu možného oslabení prvku přizvat projektanta. Ten posoudí celkový stav ocelového prvku a případně navrhne jeho výměnu. Současně bude sepsán na stavbě protokol o výměně prvku.
24. Vedení zpětných a poruchových proudů zachovat po celou dobu stavby ve stávajícím stavu - nesmí dojít ke kolejovým úpravám, při kterých by bylo přerušeno.
25. Provizorně zřízené konstrukce budou ukolejňeny, lešení budou vodivě spojeny s konstrukcí haly zastřešení. U dočasně demontovaných konstrukcí bude provedena demontáž a následně montáž ukolejnění. Polarizovaná drenáž, kterou je konstrukce haly ukolejňena, bude na dobu stavebního postupu v prostoru instalace provizorně přesunuta na severní lávku haly a provizorně připojena do koleje 13b bez kolejových obvodů.
26. Ze závěrů Korozního průzkum vyplývají následující doporučení, která je nutná vzít v úvahu při rekonstrukci nástupištní haly:
  - stavbu je nutno realizovat s ohledem na maximální omezení úniku zpětných trakčních proudů do země. To znamená používat také izolované ukolejňovací vodiče a lanová propojení mezi kolejovými pásy.
  - Trakční stožáry se doporučuje ukolejňovat přes průrazky s opakovatelnou funkcí. Bleskojistky montovat na trakčních stožárech izolovaně s izolovaným svodem.
27. Veškeré uváděné obchodní názvy jsou uváděny pouze jako referenční standard, a to i v případech, kdy to není u uvedeného obchodního názvu výslovně uvedeno. Toto upozornění je platné pro všechny dokumenty SO 04. Dodavatel je povinen používat materiály, které nemají horší fyzikálně-technické vlastnosti než projektantem uvedené referenční standardy.
28. Vzhledem k tomu, že většina konstrukčních detailů není přístupná bez demontáže části konstrukcí, bude konečný návrh technického řešení odsouhlasen až po odkrytí příslušné části. Ze stejného důvodu bude nutné většinu prvků doměřit při realizaci.
29. Vzhledem ke složitosti opravy této ojedinělé památkově chráněné konstrukce se projektant neuzavíral při výběru vhodného řešení do jediné možné varianty. Je na posouzení zhotovitele, kterou metodu odstranění stávajících nátěrů na který prvek konstrukce zvolí a to s přihlédnutím nejen k finanční stránce, ale zejména ke skutečnosti na stavbě. Zvýšenou pozornost je nutné věnovat zamezení úletu abraziva a odpadu z tryskání.
30. Pokud zhotovitel usoudí, že varianta výměny ocelových prvků světlíků případně ráků bočních a čelních fasád za nové z důvodu problematické opravy a celkové proveditelnosti je nezbytná, je nutno tuto skutečnost neprodleně oznámit památkovému ústavu, přizvat pracovníka na stavbu a zde konkrétně ukázat problematiku na místě. O tomto bude proveden zápis, ve kterém Památkový ústav hl. m. Prahy potvrdí, že byl s celou záležitostí seznámen a souhlasí
31. Pro účely stavby je možno rovněž použít horolezeckou techniku.
32. Stávající lávky budou demontovány, v případě, že jich zhotovitel využije, je nutno je staticky posoudit).
33. Pro účely oprav obloukové konstrukce haly ve výšce nad cca 8,7m nad kolejemi, kam již pracovníci nedosáhnou ze stacionárního lešení je možno vestavět posuvné prostorové lešení na

délku pracovního záběru např. jednoho nebo dvou polí sloupů. Doporučujeme, aby toto řešení nepřetěžovalo obloukovou konstrukci haly (eventuální přetížení musí být posouzeno a schváleno investorem a projektantem), je vhodné jej založit v úrovni zapanelovaných kolejí a provést boční vykonzolování. Statický návrh a posudek prostorového řešení provede zhotovitel.

## 7. Závěr

Předložený projekt stavby „Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.“ odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/94 Sb. a stavebního zákona č. 183/2006 Sb., vyhláškám č. 173/95 Sb. (dopravní řád drah), č. 177/95 Sb. (stavební a technický řád drah), vše v aktuálním znění. Rovněž tak odpovídá i požadavkům na dokumentaci podle Směrnice GŘ SŽDC č. 11.

Na základě výsledků projednání a posouzení předloženého projektu stavby

se doporučuje

- a) **schválit** projekt stavby  
„Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.“
- b) **potvrdit** následující závazné ukazatele stavby:
- |                  |                                 |                          |
|------------------|---------------------------------|--------------------------|
| zastavěná plocha | - hala                          | 15 542,78 m <sup>2</sup> |
|                  | - přístřešek nad 1. nástupištěm | 2 200 m <sup>2</sup>     |
- c) **uložit**  
investorovi stavby:
- zajistit realizaci stavby při splnění podmínek uvedených v 6. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
  - při realizaci dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby.

Zpracoval: SŽDC s. o. Stavební správa západ, ÚT  
Sepsal: Ing. Lenka Seidlová  
V Praze dne 24.4.2014

Ing. Pavel Mathé  
náměstek ředitele Stavební správy západ pro techniku

Stavba zastřešení dopravního zast. státní organizace  
Stavební správa západ  
100 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(3)

Příloha:  
Seznam stavebních objektů a provozních souborů