

# SO 31 52 02

## ČÁST D.2.2.2


PO PŘIPOMÍNKÁCH 05/2020





VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Změna v odstavci 5.7 Ochrana proti korozi - upřesnění žárového zinkování a tloušťky nátěrů Změna v odstavci 6 Architektonické řešení - všechny barvy na polo mat	14.01.2021
02	-	-
03	-	-

<b>Objednatel:</b> 	Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1  Stavební správa východ Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc
---	---

<b>Zhotovitel:</b> Účastníci Společnosti "SP+SEU_Pardubice - Stéblová_DSP"  
---

<b>Správce:</b>  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	<b>Vedoucí týmu:</b>  ING. PAVEL KUBÁT	<b>Asistent vedoucího týmu:</b> ING. MONIKA POSPÍCHALOVÁ  <b>Specialista profese:</b> -
--	--	---

<b>Středisko:</b> PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ			
<b>Vedoucí střediska:</b>  ING. OTA HELLER	<b>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</b>  ING. JAN VÁCL	<b>Vypracoval:</b>  ING. JAN VÁCL	<b>Kontroloval:</b>  JAROSLAV SOUMAR

<b>Název akce:</b> <b>MODERNIZACE TRATI HRADEC KRÁLOVÉ - PARDUBICE - CHRUDIM,</b> <b>3. STAVBA, ZDVOUKOLEJNĚNÍ PARDUBICE-ROSICE NAD LABEM - STÉBLOVÁ</b>	<b>Číslo smlouvy:</b> 19-041.250				
	<b>Projektový stupeň:</b> DSP + PDPS				
<b>Část:</b> ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH SO 31-52-02 PARDUBICE - ROSICE NAD LABEM - STÉBLOVÁ ŽST PARDUBICE - ROSICE NAD LABEM, ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ Č.2	<b>Datum:</b> 06/2020				
	<b>Číslo částí:</b> D.2.2.2				
<b>Název přílohy:</b>  <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	<table> <tr> <td><b>Měřítko:</b> -</td><td><b>Počet formátů:</b> 13x A4</td></tr> <tr> <td colspan="2"><b>Číslo přílohy:</b> 1</td></tr> </table>	<b>Měřítko:</b> -	<b>Počet formátů:</b> 13x A4	<b>Číslo přílohy:</b> 1	
<b>Měřítko:</b> -	<b>Počet formátů:</b> 13x A4				
<b>Číslo přílohy:</b> 1					

## Obsah

<b>1.</b>	<b>Identifikační údaje stavby .....</b>	<b>3</b>
1.1	Identifikační údaje stavby .....	3
1.2	Identifikační údaje investora .....	3
1.3	Identifikační údaje zhotovitele dokumentace .....	3
<b>2</b>	<b>Základní údaje o stavbě.....</b>	<b>4</b>
2.1	Úvod .....	4
2.2	Přehled výchozích podkladů .....	4
2.3	Polohový systém .....	4
<b>3</b>	<b>Zhodnocení výsledků průzkumů .....</b>	<b>4</b>
3.1	Geotechnický průzkum.....	4
3.2	Pyrotechnický posudek .....	5
3.3	Ověření inženýrských sítí.....	5
<b>4</b>	<b>Popis lokality, stávajícího stavu a využití stávajících objektů .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Navrhovaný stav .....</b>	<b>5</b>
5.1	Konstrukce zastřešení nástupiště .....	5
5.2	Základy a kotvení .....	6
5.3	Zemní práce .....	6
5.4	Odvodnění.....	6
5.5	Střešní krytina .....	7
5.6	Opláštění .....	7
5.7	Ochrana proti korozi .....	7
5.8	Osvětlení .....	7
5.9	Orientační systém a informační systém .....	8
5.10	Zábradlí a madla .....	8
<b>6</b>	<b>Architektonické řešení.....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Požadavky PBR .....</b>	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>Odpady .....</b>	<b>11</b>
<b>9</b>	<b>Související stavební objekty a provozní soubory.....</b>	<b>11</b>
<b>10</b>	<b>Organizace výstavby .....</b>	<b>11</b>
<b>11</b>	<b>Vliv stavby na životní prostředí .....</b>	<b>11</b>
<b>12</b>	<b>Bezpečnost práce při realizaci stavby .....</b>	<b>11</b>
<b>13</b>	<b>Přílohy .....</b>	<b>12</b>



## 1. Identifikační údaje stavby

### 1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby: Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová

Název SO: SO 31-52-02 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, zastřešení nástupiště č. 2

Místo stavby: ŽST Rosice nad Labem

Kraj: Pardubický

Adresa: Nádražní 54, 533 51 Pardubice VII - Rosice

Katastrální území: Rosice nad Labem

### 1.2 Identifikační údaje investora

Název: Správa železnic s.o.

Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město  
Stavební správa východ  
Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc

### 1.3 Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

Název: SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov  
IČ: 25793349

Zpracovatelský útvar: PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ  
Husova 71, 301 00 Plzeň

Zástupce ve věcech smluvních: Ing. Ota Heller  
tel. 378 132 830, mobil: 605 229 069  
e-mail: ota.heller@sudop.cz

Číslo zakázky zhotovitele: 19-041.250

Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Kubát, ČKAIT 0601496  
Autorizovaný inženýr pro obor dopravní stavby  
tel. 498 655 938, mobil: 605 229 016  
e-mail: [pavel.kubat@sudop.cz](mailto:pavel.kubat@sudop.cz)

Odpovědný projektant SO: Ing. Jan Václ  
tel. 378 132 821, mobil: 735 193 112  
e-mail: [jan.vacl@sudop.cz](mailto:jan.vacl@sudop.cz)

Kontroloval: Jaroslav Soumar, ČKAIT 0013008  
Autorizovaný technik pro obor pozemní stavby  
tel. 378 132 835, mobil: 605 229 073  
e-mail: [Jaroslav.soumar@sudop.cz](mailto:Jaroslav.soumar@sudop.cz)

## 2 Základní údaje o stavbě

### 2.1 Úvod

Úsek trati Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová je součástí železniční trati spojující dvě nejbližší krajská města v ČR (Pardubice a Hradec Králové). Cílem stavby je rekonstrukce trati spojená s jejím zdvoukolejněním, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zmírnění vlivu nepravidelností v dopravě, zvýšení kapacity a celkové zvýšení kvality železniční dopravní cesty Hradec Králové – Pardubice.

Jedná se o 3. stavbu celého rozsáhlého projektu Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice - Chrudim. Tato část bezprostředně navazuje na již realizované části stavby.

1. Stavba – zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem
2. Stavba – zdvoukolejnění úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové

V rámci této stavby dojde k realizaci druhé traťové koleje, výstavbě nových mostů, podchodů, nástupišť, zastřešení a kompletnímu novému zabezpečovacímu zařízení.

Konkrétně v ŽST Rosice nad Labem vzniknou dvě nová nástupiště s podchody i se zastřešením. Na zastávce Pardubice – Semtín vznikne nový podchod, nástupiště pro oba směry, zastřešení výstupů z podchodu a osazení přístřešku na nástupišti i s technologickým objektem. V rámci stavby vznikne zcela nová zastávka Stéblová obec, kde budou nově vybudována nástupiště pro oba směry a osazeny přístřešky na nástupištech (jeden přístřešek je i s technologickým domkem).

### 2.2 Přehled výchozích podkladů

- Přípravná dokumentace 3. stavby
- Zadávací dokumentace projektu 3. stavby
- Prohlídka staveniště
- Fotodokumentace
- Zákresy inženýrských sítí od správců
- Mapové podklady
- Obecně platné zákony, vyhlášky, normy, dražní předpisy a výnosy
- Další související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy v platném znění
- Geodetické zaměření
- Katastrální mapy

### 2.3 Polohový systém

Celá zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické síť katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Baltském po vyrovnání (Bpv). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované). Předměty jednoznačně identifikovatelné byly zaměřeny v 2. třídě přesnosti mapování, podrobné body terénních tvarů byly zaměřeny ve 3. třídě přesnosti mapování. Přesnost vytyčení se řídí dle ČSN 73 0420-1, 2. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby.

## 3 Zhodnocení výsledků průzkumů

### 3.1 Geotechnický průzkum

Doplňující geotechnický průzkum pro projekt byl prováděn jako součást zakázky na zhotovení projektu stavby. Práce byly provedeny v rozsahu požadovaném v zadávací dokumentaci. V řešeném území byly provedeny kopané sondy, vrty a dynamické penetrace.

### 3.2 Pyrotechnický posudek

Prostor stavby byl v roce 1945 bombardován. V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden pyrotechnický posudek lokality stavby na základě leteckých snímků a dalších podkladů a **lokalita byla vyhodnocena z hlediska ohrožení nevybuchlou municí jako riziková. Zhotovitel musí provádět veškeré zemní práce v souladu se závěry provedeného posudku a v rámci stavby předepsaného průzkumu.**

### 3.3 Ověření inženýrských sítí

V oblasti staveniště se nachází řada inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do situací stávajícího stavu na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. **Protože poloha sítí uvedená v situacích je pouze orientační a přibližná, musí být veškeré inženýrské sítě před započítím stavebních prací vytýčeny a ověřeny jejich správci.**

## 4 Popis lokality, stávajícího stavu a využití stávajících objektů

Železniční stanice Pardubice – Rosice nad Labem se nachází na železniční trati 031 Pardubice – Hradec Králové. Rosice nad Labem jsou součástí statutárního města Pardubice. Prostor stanice a železniční trať dělí Rosice na dvě části. Východní část Rosic s místním názvem Kréta je od stanice odříznutá čtyřproudou komunikací první třídy I/36 nádražní ulice. Přístup k výpravní budově je zajištěn podchodem pod touto komunikací, který je ukončen a zastřešen samostatným přístřeškem přímo před nádražní budovou.

Ve stávajícím stavu jsou ve stanici dvě ostrovní nezastřešená nástupiště a zděná výpravní budova s jednoduchým přístřeškem pro cestující. Přístup na jednotlivá nástupiště je pouze úroňový přes koleje od výpravní budovy. V prostoru nádraží směrem na Pardubice se nachází v bývalé vodárně muzeum MHD a železnice.

Stávající výpravní budova v ŽST Pardubice – Rosice nad Labem a podchod pod komunikací I/36 bude zachován a nadále využíván. Přístřešek před výpravní budovou bude zdemolován.

## 5 Navrhovaný stav

V rámci stavby jde o kompletní modernizaci trati Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová. Celá trať bude nově dvoukolejná, bude zhotoveno nové zabezpečovací zařízení, nové technologické objekty, nové mosty, oplocení a protihlukové stěny. Jsou navrženy nová nástupiště se zvýšenou hranou, osvětlením, podchody, orientačním i informačním systémem a také zastřešením.

Zastřešení 2. nástupiště je navrženo v celkové délce 90,45 m a plocha zastřešení je 685 m<sup>2</sup>. Zastřešení je vynášeno dvěma řadami sloupů, jedná se o asymetrickou vlnitost s odtokem dešťových vod do žlabu umístěného nad řadou sloupů zhruba v jedné třetině šířky střešiny. Zastřešení chrání před nepřízní počasí plochu nástupiště a výstup z podchodu – schodiště a rampu. Podélná osová vzdálenost sloupů je 7,5m, pouze dvě pole v prostoru, kde vede podzemní vedení je vzdálenost sloupů zkrácena na 6,6m, resp. prodloužena na 8,2m. Příčná osová vzdálenost sloupů je 2,5m, pouze v místě nad výstupem schodiště z podchodu se rozšiřuje na 4,4m. Výstup schodiště je mezi osami 1-2 ochráněn proti bočnímu dešti třístrannou zástěnou z tahokovu.

Ocelové sloupy jsou opláštěné pohledovými plechy a jsou kotveny do základových patek, nebo do betonových zídek podchodu. Opláštění schodiště z podchodu je navrženo z tahokovu. Osvětlení je zapuštěno ve střešní konstrukci. Střešní svody jsou navrženy jako skryté v opláštění nosných sloupů. Stavební objekt So 315201 Zastřešení nezahrnuje související objekty nástupišť, drobné venkovní architektury, informačního, orientačního, kamerového a rozhlasového systému, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení.

### 5.1 Konstrukce zastřešení nástupiště

Nosnou konstrukci zastřešení tvoří sloupy z válcovaných profilů HEB 200, na kterých jsou osazeny příčné nosníky rovněž z profilů HEB 200. Pouze sloupy v osách 1 a 20 jsou z profilu HEB 220. Na příčných nosnících jsou osazeny krajní vaznice z uzavřených profilů TRHR 200/100/8, mezilehlé vaznice z uzavřených profilů TRHR 250/150/10 a žlabové vaznice z uzavřených profilů TRHR

200/100/8, na které je uložena střešní krytina z trapézového plechu s antikondenzační úpravou. V čelech je střecha ukončena pohledovými čely. Ztužení konstrukce je zajištěno táhly TR120/5, ukotvenými mezi krajní vaznici a příčné nosníky. Celá nosná konstrukce bude ze spodní strany opatřena podhledem z duromerových vysokotlakých laminátů na bázi přírodních vláken a syntetických pryskyřic.

Nosná ocelová konstrukce zastřešení je navržena z materiálu kvality S235JR. Konstrukce je zařazena do výrobní skupiny EXC3.

Zhotovitel předloží před zahájením výroby a montáže technologické postupy a výrobní dokumentaci. Technologie svařování a provedení otvorů pro šroubové spoje bude zvolena v souladu s příslušnou třídou EXC3. Spojovací materiál bude žárově pozinkovaný. Montážní spoje jsou uvažované jako šroubované. Návrh a rozměry montážních dílů jsou navrženy s ohledem na možnosti přepravy a zinkování.

## 5.2 Základy a kotvení

Konstrukce zastřešení přenáší do základů ocelové sloupky opláštěné pohledovými plechy. Část sloupů je kotvena přímo do železobetonových zídek podchodu, které zatížení přenášejí dále do základů podchodu, druhá část sloupů je kotvena přímo do základů.

Základové konstrukce jsou tvořeny především základovými patkami z prostého betonu o velikosti 1750 mm x 4000 mm a hloubce 1300 mm. Jedna patka je menší o rozměrech 1650 mm x 4000 mm a hloubce 1300 mm. Přímo do základových patek je kotven nosný sloup zastřešení pomocí kotevních desek, vždy dva sloup do jedné patky. Kotvení je provedeno pod úrovní nástupiště, aby bylo chráněné před povětrnostními vlivy. Základové patky z prostého betonu jsou uloženy na štěrkovém loži tl. 150 mm a základová spára je pod úrovní nezámrzné hloubky.

Kotvení hlavních nosných sloupů do zídek podchodu bude realizováno přes patní desku P25-400x200. Pro kotvení se použije kotevní systém chemických kotev s maltou minimálně  $f_{c,Grout} = 30,00 \text{ N/mm}^2$  + příslušné závitové tyče (8.8) M27, minimální kotevní hloubka je 525 mm.

U sloupů v ose 1 bude kotvení hlavních nosných sloupů do zídek podchodu realizováno přes patní desku P20-400x250. Pro kotvení se použije kotevní systém chemických kotev s maltou minimálně  $f_{c,Grout} = 30,00 \text{ N/mm}^2$  + příslušné závitové tyče (8.8) M24, minimální kotevní hloubka je 450 mm.

U sloupů v ose 2 bude kotvení hlavních nosných sloupů do zídek podchodu realizováno přes patní desku P20-500x250. Pro kotvení se použije kotevní systém chemických kotev s maltou minimálně  $f_{c,Grout} = 30,00 \text{ N/mm}^2$  + příslušné závitové tyče (8.8) M27, minimální kotevní hloubka je 525 mm.

Kotvení hlavních nosných sloupů do základových patek bude realizováno přes patní desku P20-400x400 s výztuhami z plechu P10-100x100. Pro kotvení se použije kotevní systém chemických kotev s maltou minimálně  $f_{c,Grout} = 30,00 \text{ N/mm}^2$  + příslušné závitové tyče (8.8) M24, minimální kotevní hloubka je 300 mm.

Kotvení u všech sloupů je obetonováno betonem třídy C25/30 – XC2. Při realizaci kotvení je nutné respektovat statický výpočet.

## 5.3 Zemní práce

Zemní práce se skládají z výkopů pro zhotovení základových patek pro založení nosných sloupů zastřešení, které nejsou kotveny do železobetonových zídek podchodu. Zásypy z propustného, nenamrzavého materiálu jsou hutněny po jednotlivých vrstvách. Před započítím zemních prací je nutno nechat vytýčit stávající sítě jejich správci. Zemní práce spojené s realizací podchodů a inženýrských sítí jsou součástí dalších SO.

## 5.4 Odvodnění

Odvod dešťové vody je řešený příčným sklonem střechy do podélného žlabu umístěného v 1/3 šířky střechy. Podélný žlab je svedený sklonem min 0,5 % ke sloupu, kde je napojen na svislý svod DN100, případně DN 150, v opláštění sloupu. Žlaby jsou navrženy z ohýbaného, svařovaného pozinkovaného

plechu tl.5 mm včetně vyústění do svodů. Svody jsou vytaženy ze sloupu pod úroveň dlažby do dvorní vpusti (součástí je lapač střešních nečistot), směrem k sousednímu sloupu. V případě umístění sloupů na zídce podchodu jsou svody DN 100 vedeny mezi zídou a opláštěním z tahokovu, až pod úroveň dlažby a zde jsou vytaženy do dvorní vpusti. V jednom případě je veden svod DN 150 v samostatném opláštěním vedle čela zídky. Dvorní vpust' je dále napojena na odvodnění nástupiště spadající do SO 313604. Umístění dešťových svodů a jejich napojení na kanalizaci je vyznačeno ve výkresové části PD tohoto SO 315202. Systém odvodnění musí umožňovat snadnou údržbu a čištění.

Žlaby budou opatřeny kovovou odnímatelnou mříží případně záchytným košem v místě zaústění svodu.

## 5.5 Střešní krytina

Střešní plášť je navržen z trapézového plechu s antikondenzační úpravou TR 50/260 tl. 1,00mm. Příčný sklon střešní krytiny činí minimálně 8 %. Trapézový plech je uchycen na krajní, mezilehlé a žlabové vaznice z uzavřených profilů TRHR 150/100/8 až 250/150/12,5. Střecha je navržena jako pochozí.

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

## 5.6 Opláštění

Sloupy HEB budou opláštěny ocelovým pozinkovaným lakovaným plechem tl.4 mm. Opláštění bude začínat cca 10 mm nad úroveň terénu a bude kotveno k nosné konstrukci pomocí rektifikovatelné pozinkované podkonstrukce, která je svařencem z pozinkovaných úhelníků a plechů.

Podhled bude tvořen z kompaktních fasádních desek z duromerového vysokotlakého laminátu podle EN 438 skládající se z pásů přírodních vláken (asi 60 hmotnostních %) a syntetických pryskyřic. Desky jsou určeny pro dlouhodobé obložení v exteriéru a budou kotveny na samostatnou podkonstrukci, tvořenou ocelovými a hliníkovými rektifikovatelnými profily. Tato podkonstrukce bude zavěšená na nosný ocel. rošt, který bude proveden z hranatých trubek TRHR 120/60/6 mm a kotven na jedné straně ke krajním vaznicím, na straně druhé je zavěšen na střední vaznice. Do podhledu bude zapuštěno osvětlení nástupiště. V podhledu budou vedeny drátěné kabelové žlaby.

Podhled bude ke konstrukci kotven pomocí lepené technologie s certifikáty a stavebně technickým osvědčením. Systém se skládá z trvale pružného lepidla, z oboustranně lepící montážní pásky k okamžité fixaci desek a z přípravků pro odpovídající přípravu povrchů lepených materiálů. Aplikace lepidla se provádí po celé výšce fasádního panelu. Při zaměření a upevňování svislých spodních konstrukcí z hliníku na stavební konstrukci se zhotovitel musí řídit známými technickými podmínkami. Svislé hliníkové profily musí být uchyceny paralelně, rovně, aby se zabezpečilo rovnoměrné nalepení podhledových desek na všechny profily a po celé délce. Výjimkou je část podhledu, do níž je zapuštěno osvětlení.

Opláštění tahokovem je provedeno z žaluziového tahokovu tl. 20mm (kosočtverečné oko 115x48x20) z hliníkového lakovaného plechu, který je ke konstrukci kotven lokálně. Tahokov slouží jako zábrana proti hnanému dešti.

## 5.7 Ochrana proti korozi

Ocelové prvky budou opatřeny kombinovaným protikorozním systémem sestávajícím se ze žárového zinkování a nátěrového systému. Provedení protikorozní ochrany musí odpovídat pro korozní prostředí stupně C4. Jednotlivé dílčí části nosné konstrukce budou opatřeny ochranným protikorozním povlakem – žárové zinkování nástřikem (metalizací) a ochranným povlakem Zn v tl.  $\geq 60 \mu\text{m}$ . Příprava povrchu pro žárové zinkování se provede tryskáním. Plochy ocelových částí budou opatřeny ochranným nátěrovým systémem ONS 02, tzn.:

1 - 2x základní EP nátěr s protikorozními pigmenty v tl. 80  $\mu\text{m}$



## 2 - 3x podkladový a vrchní PUR nátěr v nominální tloušťce 120 µm

Celková tloušťka nátěrového systému (nominální tloušťka suchého filmu – NDFT) o 3-5 vrstvách je určena podle konkrétního výrobce nátěrového systému. Je požadována stálobarevnost SR5.

Všechny hliníkové prvky, budou opatřené ochrannou eloxovanou vrstvou a lakované v barvě konstrukce práškovým vypalovacím lakem.

### 5.8 Osvětlení

Osvětlení je řešeno pomocí svítidel zapuštěných v podhledu. Vlastnosti navržených svítidel a další podrobnosti o elektroinstalaci a uzemnění jsou uvedeny v příloze č. 17 Elektroinstalace a uzemnění.

### 5.9 Orientační systém a informační systém

Veškeré prvky orientačního a informačního systému budou zavěšeny na drobných profilech, které budou připojeny k nosné konstrukci. Návrh prvků nesoucích orientační a informační systémy bude dále součástí výrobně technické dokumentace (VTD).

Další systémy nejsou součástí SO 315202 Zastřešení nástupiště a podrobně jsou řešeny v samostatných částech. SO 315401 Orientační systém, PS 312206 Informační systém, PS 312202 Rozhlasový systém, PS 312204 Kamerový systém.

### 5.10 Zábradlí a madla

Součástí tohoto SO 315202 Zastřešení nástupiště jsou i madla osazená na horním líci betonových zídek východů z podchodu. Madla zvyšují betonové zídky do potřebné úrovně 1100 mm a brání před pádem do prostoru schodišť a šikmých ramp. Madla jsou navržena z ocelových trubek TRHR 90/50/3,2 mm. Držáky madel jsou ze sloupků TRHR 70/50/3,0, přikotveny přes kotevní desku 190x190/16 pomocí systému nerezových chemických kotev M 12 do betonových zídek.

## 6 Architektonické řešení

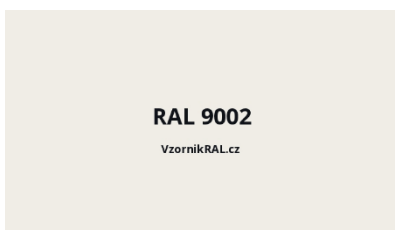
Konstrukce zastřešení je řešena v odstínu stupnice RAL:

*RAL 7032 Štěrková šedá (polo mat)*



- svislé prvky konstrukce

*RAL 9002 Šedobílá (polo mat)*



- podhled, boční opláštění střešního pláště

Jednotlivé barevnosti jsou patrné z následujících vizualizací:





## 7 Požadavky PBŘ

Konstrukce zastřešení je navržena z oceli s pohledovými plechy, tudíž jde o nehořlavý materiál kategorie DP1. Únikové cesty se nenavrhují, protože se jedná o otevřené přístřešky. Požárně bezpečnostní řešení stavby je podrobněji zpracováváno kompletně za celou stavbu v části D.3.

## 8 Odpady

V rámci tohoto SO 315202 bude docházet k vzniku odpadů jen minimálně. Hlavně vykopaná zemina ze základových konstrukcí. S odpady bude nakládáno dle platných právních předpisů – zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů a s ním souvisejících vyhlášek. Nakládání s odpady je podrobněji řešeno v samostatné části dokumentace.

## 9 Související stavební objekty a provozní soubory

Další stavební objekty pozemních staveb, inženýrské stavby, objekty železničního svršku a spodku souvisí především s objekty nástupišť, mostů, kanalizací, vodovodů a kabelových tras. Související objekty jsou zřejmé z koordinačních situací v části dokumentace C – Koordinální situace.

## 10 Organizace výstavby

Organizace výstavby je podrobně řešena v samostatné části dokumentace.

## 11 Vliv stavby na životní prostředí

Staveništní doprava musí probíhat pouze v prostorách k tomu určených, trvalý a dočasný zábor musí být vytýčen před zahájením stavby a po celou dobu výstavby musí být dodržován. Vozidla vyjíždějící ze staveniště na komunikace musí být očištěna. Zemina a vodoteče v prostoru stavby nesmí být kontaminovány ropnými ani jinými produkty. Kontaminovaná zemina musí být odvezena na předepsanou skládku. Materiály použité ke stavbě zastřešení nástupiště lze z hlediska životního prostředí považovat za nezávadné. Vzniklé odpady budou zpracovány a zlikvidovány v souladu s platnou legislativou.

## 12 Bezpečnost práce při realizaci stavby

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zhotovitel stavebních, montážních, stavebně montážních, nebo udržovacích prací pro jinou právnickou osobu na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zhotovitel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zhotovitel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.



Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

### **Stavební činnost v prostorách Správy železnic a provozované ŽDC**

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby musí být v souladu s předpisem SŽDC Bp1 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

Správa železnic stanovuje ve svém novelizovaném předpisu SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných Správou železnic, absolvovat „Vstupní školení BOZP“.

Pracovníci dodavatelů stavby, kteří se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních Správy železnic a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽDC Ob1 díl II – Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních. Trakční a energetická zařízení (určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách) musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).

## **13 Přílohy**

1. Tabulka oceli

Vypracoval dne 20. 06. 2020 v Plzni Ing. Jan Václ

**TABULKA OCELI - SO 31-52-02 Rosice 2. nástupiště**  
**HMOTNOST OK**

Profil	Rozměr a [mm]	Rozměr b [mm]	Tloušťka [mm]	Délka [mm]	Počet prvků [ks]	Hmotnost /1m [kg]	Hmotnost 1 kusu [kg]	Hmotnost celkem [kg]
HEB220				3200	2	71,50	235,66	480,8
HEB220				3400	2	71,50	250,39	510,8
HEB200				3100	8	61,30	195,73	1597,2
HEB200				3300	8	61,30	208,36	1700,2
HEB200				4700	3	61,30	296,75	908,1
HEB200				4900	3	61,30	309,38	946,7
HEB200				7400	13	61,30	467,23	6195,5
TRHR 200/100/8	200	100	8	7500	24	35,67	275,55	6745,6
TRHR 200/100/8	200	100	8	7500	24	35,67	275,55	6745,6
TRHR 250/150/10	250	150	10	7500	12	59,66	460,87	5641,1
TRHR 140/140/8	140	140	8	7500	2	33,16	256,15	522,5
P25/350/220	350	220	25		20		15,56	317,5
P20/400/400	400	400	20		6		25,87	158,3
TRHR 120/60/3	120	60	3	7450	91	8,20	62,89	5837,2
TRHR 60/40/3	60	40	3	90350	15	4,43	412,02	6303,8
TR 121/5	121		5	4000	8	14,30	58,93	480,9
TR 121/5	121		5	2350	8	14,30	34,62	282,5
TR 121/5	121		5	4400	40	14,30	64,82	2644,8
TR 121/5	121		5	3000	40	14,30	44,20	1803,3
UPE80				1200	180	7,90	9,76	1792,7
P5/900/90350	900	90350	5		1		3287,36	3353,1
TR 101,6/3,2	101,6		3,2	4850	2	7,77	38,79	79,1
TR168,3/4	168,3		4	4850	2	16,21	80,96	165,2
TRHR120/80/4	120	80	4	3320	15	12,06	41,23	630,9
TRHR 40/40/4	40	40	4	4000	15	4,52	18,63	285,0
TRHR 40/40/4	40	40	4	21100	6	4,52	98,27	601,4
TRHR 40/40/4	40	40	4	3200	80	4,52	14,90	1216,1
TRHR 40/40/4	40	40	4	3800	24	4,52	17,70	433,2
P25/500/660	500	660	25		13		66,71	884,5
P25/500/500	500	500	25		13		50,53	670,1
P20/500/350	500	350	20		26		28,30	750,5
P4/1120/3630	1120	3630	4		24		131,49	3218,9
P10/7640/755	7640	755	10		2		466,39	951,4
P4/1310/3800	1310	3800	4		1		161,00	164,2
P2/19800/4200	19800	4200	2		1			
Základní materiál celkem								65 018,7
Další podružné konstrukce (konzoly zařízení, žebříky, lávky, silnostěnná čela, masky, pomocné prvky podhledů atd)							6%	3 979,1
Další vevařené prvky (kabelové trasy-chráničky, svody, atd)							4%	2 652,8
Styčnickové plechy, styky, prořez							7%	4 642,3
Kotevní oblasti							5%	3 316,0
Svary, spojovací materiál							3%	1 989,6
<b>Hmotnost celkem</b>								<b>81 598,5</b>