





VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. PAVEL LANGER
		Garant profese:

Středisko: ARCHITEKTURY A POZEMNÍCH STAVEB			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. ONDŘEJ KAFKA	ING.ARCH. T. PECHMAN	ING.ARCH. T. PECHMAN	ING. ONDŘEJ KAFKA

Název akce:	Číslo smlouvy:
UZEL PLZEŇ, 5. STAVBA - LOBZY - KOTEROV	18 102 201
	Projektový stupeň:
	PROJEKT
Část:	Datum:
SPECIÁLNÍ VÝKRESY	06/2019
VÝKRESY ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY	Číslo částí:
	C.4

Hlavním smyslem stavby je modernizace všech staveb a zařízení v řešeném úseku železniční trati a také zvýšení traťové rychlosti. V komplexu dalších staveb Uzlu Plzeň vznikne ucelený celek železničních tratí na území města Plzně, který se stane atraktivní pro cestující veřejnost jak z hlediska rychlosti dopravy, tak z hlediska komfortu cestování.

Začátek stavby se nachází ve směru od Českých Budějovic před vjezdovým obloukem železniční stanice Plzeň–Koterov a končí před lobežským kolejíštěm železniční stanice Plzeň hl.nádraží, kde navazuje na v současné době realizovanou stavbu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“. Celková délka stavby je 3,849 km.

SO 93-38-03 Lávka pro pěší v km 346,946

Stavební objekt tvoří tři samostatné prvky (2 schodiště a lávka) uložené na ŽB opěrách a samostatných pilířích. Pilíř je navržen jako ŽB dřík s ocelovými vzpěrami, podpírajícími ŽB podestu.

Přístup na nástupiště u koleje č. 2 bude zajištěn po ocelové lávce přes kolejíště. Výstupy na lávku jsou zajištěny ocelovými schodišti. Bezbariérový přístup na nástupiště je řešen jinými stavebními objekty, které jsou součástí téže stavby. Volná šířka na lávce je 2,23 m, volná šířka schodiště je 2,10 m. Volná šířka na ŽB podestách je shodná s volnou šířkou na lávce. Volná výška na mostě je neomezená.

Spodní stavbu tvoří dvě železobetonové opěry a dva členité pilíře. Přístupová schodiště jsou vždy uložena na opěře a pilíři, lávka pak mezi dvěma pilíři. Opěry jsou monolitické ŽB plošně založené. Horní povrch opěr je přímo pochozí a tvoří první tři stupně schodišť. Z opěr vystupují ŽB stěny, které tvarově navazují na parapetní nosník schodišťového pole.

Nosná konstrukce je tvořena třemi samostatnými částmi – lávkou a dvěma schodišti. Všechny části nosné konstrukce jsou koncepčně shodné. Jedná se o plnostěnné parapetní nosníky prostě uložené na ocelových čepech. Zábradlí jako samostatný prvek není na mostě navrženo. Funkci zábradlí na všech pochozích částech konstrukce tvoří parapetní nosníky, resp. betonové zídky. Všechny tyto konstrukce mají výšku min. 1,1 m nad pochozí plochu.

Na schodištích jsou osazena na každé straně dvě madla ve výšce 0,90 m a 0,70 m. Madla jsou tvořena trubkou průměru 50 mm. Světlá mezera mezi madlem a pohledovou plochou parapetního nosníku, resp. betonové zídky, je 60 mm. Madla budou opatřena hmatovými značkami. Výška spodního povrchu nad TK je dostatečná k umístění trakčního vedení včetně případných posilovacích vedení. Na lávce jsou v souladu s normovými požadavky provedeny protidotykové zábrany.

Barevně je konstrukce rozdělena do dvou částí. Ocelové prvky konstrukce jsou navrženy v tmavší barvě šedo-modré DB501. Zábradelní výplně jsou pak navrženy jako stříbrné RAL 9006.

SO 94-38-01 Lávka pro pěší v km 344,374

Pro bezbariérový a mimoúrovňový přístup mezi ulicí U Seřadiště a ulicí Na lipce je v místě stávajícího zabezpečeného přechodu navržena lávka pro pěší jednak přes ul. U seřadiště a jednak přes železniční trať. V rámci modernizace trati bude přechod zrušen a nahrazen lávkou.

Lávka pro pěší je tvořena dvěma konstrukčními částmi o dvou polích. V první části se jedná o dvoupolovou zavěšenou lávku a v druhé části je tvořena spojitou trámovou konstrukcí o sedmi polích. V obou částech je navržena mostovková část jako ocelová konstrukce komorového průřezu. Pylon u zavěšené lávky je navržen z ocelového uzavřeného průřezu a závěsy jsou ocelové tyče. V místě pylonu je navrženo přístupové schodiště na lávku z ulice U Seřadiště, které má nosnou konstrukci navrženou jako ocelovou komorovou.

Lávka je navržena ve výškovém zakružovacím oblouku o poloměru R=400 m. Sklon lávky nepřekračuje 8,33%, v převážné části je však navrhnut sklon 6,5%. Šířkové uspořádání je navrženo na průchozí prostor 3,0m. Nová nosná konstrukce lávky bude navržena na zatížení chodci a lehkým

nákladním vozidlem údržby. Celková délka mostu je 202,4m. Nástup na lávku od ul. U seřadiště je veden ve svahu v železobetonových opěrných zdech.

Nosná konstrukce lávky je komorová se šikmými bočními stěnami. Ocelové stěny jsou vyztuženy průběžnými výztuhami, výška komory je 722 mm, u spodního pásu je šířka 1200 mm až 2000 mm.

Zábradlí je navrženo dvoumadlové ve výšce madel 1,1, m a 0,885 od pochozí plochy. Výplň zábradlí bude z tahokovu s kosečtverčnými oky. V místě, kde se nachází železniční trať, bude tahokov doplněn plným plexisklem do výšky 1 m nad pochozí plochu. Osvětlení lávky řeší SO 94-36-07 a bude umístěno v trubce 82,5/4, která je součástí zábradlí. Světla budou po 4 m délky lávky a napájecí kabel bude veden v téže trubce.

Barevně je konstrukce rozdělena do dvou částí. Hlavní nosná konstrukce (pylony, nosná konstrukce lávky, atd..) je navržena v tmavší barvě šedo-modré DB501. Zábradelní výplně jsou pak navrženy jako stříbrné RAL 9006.

Spínací stanice Slovany

Objekt spínací stanice je čistě technologický objekt, který je navržen jako bezobslužný.

Objekt je přízemní obdélníkového tvaru o vnějším rozměru cca 13 x 7m, výška objektu je cca 4,7m. Navrhovaný tvar a rozměr objektu vychází z požadavku technologie. Z hlediska statického se jedná o prefabrikovaný objekt. Střecha je navržena jako sedlová, se sklonem cca 5°. Pohledová část fasády je navržena z trapézových plechů a je řešena jako provětrávaná konstrukce. Vzhled objektu navazuje na vzhled technologických objektů v žst. Plzeň hlavní nádraží.

ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova

Objekt je jednopodlažní, obdélníkového tvaru o vnějším rozměru cca 20 x 11m, výšky cca 4,9m. Navrhovaný tvar a rozměr objektu vychází z požadavku technologie. Z hlediska statického se jedná o zděný objekt. Střecha je navržena jako sedlová, se sklonem cca 5°. Pohledová část fasády je navržena z trapézových plechů a je řešena jako provětrávaná konstrukce. Vzhled objektu navazuje na vzhled technologických objektů v žst. Plzeň hlavní nádraží.

Urbanisticky bude objekt navazovat na frontu sousední budovy, tzn. bude v jedné linii, v dostatečné vzdálenosti od kolejíště.

Objekt je v technologické části bezobslužný. Zaměstnanci dochází pouze na kontrolu, případně opravy. Jednou, za delší časový interval bude využívána i dopravní kancelář, která je součástí objektu. Z tohoto důvodu je v objektu zřízeno sociální zázemí.

Barevnost konstrukcí ve stavbě

Ocelové prvky mostních konstrukcí, a to včetně zábradlí a dalších prvků, jsou navrženy v tmavší barvě šedo-modré DB501. Zábradelní výplně (tahokov), sloupy trakčního vedení atd. jsou pak navrženy v barvě stříbrné RAL 9006.





