

OBJEDNATEL PROJEKTU:  Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, Praha 1, Nové Město 110 00 IČO: 70994234 SPRÁVA ŽELEZNIC Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31, Ústí nad Labem 400 03		GENERÁLNÍ PROJEKTANT:  TETRAKTYS IDDS: c54yq2b projekce@tetraktys.pro IČO: 090 65 296 www.tetraktys.pro	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Jiří MAREDA / 724 496 962		ZAKÁZKA: 22-13	
STAVBA: Děčín hl. n. – oprava zastřešení Čsl. mládeže 89/4, 405 02 Děčín, p.č.893 k.ú. Podmokly		KRAJ: Ústecký kraj	PARÉ:
		OBEC: Děčín	
		STUPEŇ: DSP	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:  Ing. Jiří MAREDA	PROJEKTANT: Ing. arch. I. Navrátilová	PROJEKTANT ČÁSTI DOKUMENTACE:  TETRAKTYS IDDS: c54yq2b projektce@tetraktys.pro IČO: 090 65 296 www.tetraktys.pro	
NÁZEV DOKUMENTU: Souhrnná technická zpráva			ČÍSLO DOKUMENTU: B.

Obsah

1	Popis území stavby.....	3
1.1	Základní charakteristika území.....	3
1.2	Soulad s územním rozhodnutím.....	3
1.3	Soulad s územně plánovací dokumentací.....	3
1.4	Obecné požadavky na využívání území.....	3
1.5	Podmínky závazných stanovisek DOSS.....	3
1.6	Provedené průzkumy a rozborů.....	3
1.7	Ochrana území podle jiných právních předpisů.....	3
1.8	Územní podmínky.....	4
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky.....	4
1.10	Požadavky na úpravu území.....	4
1.11	Požadavky na zábory ZPF a PUPFL.....	4
1.12	Dopravní a technická infrastruktura území.....	4
1.13	Věcné a časové vazby.....	4
1.14	Dotčené pozemky.....	4
1.14.1	Seznam pozemků stavby.....	4
1.14.2	Seznam pozemků dotčených stavbou.....	5
2	Popis stavby.....	5
2.1	Základní charakteristika stavby.....	5
2.1.1	Charakter stavby.....	5
2.1.2	Účel užívání stavby.....	6
2.1.3	Časové omezení stavby.....	6
2.1.4	Obecné technické požadavky na stavby.....	6
2.1.5	Podmínky závazných stanovisek DOSS.....	6
2.1.6	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	6
2.1.7	Parametry stavby.....	6
2.1.8	Bilance stavby.....	7
2.1.9	Základní předpoklady výstavby.....	7
2.1.10	Orientační náklady stavby.....	7
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení stavby.....	7
2.2.1	Urbanismus.....	7
2.2.2	Architektonické řešení.....	7
2.3	Provozní řešení stavby.....	8
2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	8
2.5	Bezpečnost při užívání stavby.....	8
2.6	Základní charakteristika objektů.....	8
2.6.1	Stavební řešení.....	8
2.6.2	Konstrukční a materiálové řešení.....	9
2.6.3	Mechanická odolnost a stabilita.....	11
2.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení.....	12
2.7.1	Technické řešení.....	12
2.7.2	Výčet technických a technologických zařízení.....	12
2.8	Požárně bezpečnostní řešení.....	12
2.9	Úspora energie.....	12
2.10	Hygienické požadavky na stavby.....	12

2.11	Ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	12
3	Technická infrastruktura.....	13
4	Dopravní řešení.....	13
5	Terénní úpravy a vegetace.....	13
6	Vliv stavby na životní prostředí	13
7	Ochrana obyvatelstva.....	13
8	Zásady organizace výstavby	13
8.1	Zásobování a energie.....	13
8.2	Odvodnění staveniště.....	14
8.3	Dopravní a technická infrastruktura.....	14
8.4	Vliv provádění stavby na okolí.....	14
8.5	Zábory pro provedení stavby	15
8.6	Bezbariérové úpravy během provádění stavby	15
8.7	Nakládání s odpady.....	15
8.8	Bilance zemních prací	16
8.9	Ochrana životního prostředí při výstavbě.....	16
8.10	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	16
8.11	Dopravní inženýrská opatření	19
8.12	Podmínky provádění stavby	19
8.13	Postup výstavby.....	19
9	Vodohospodářské řešení	19

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Projekt je zpracován dle vyhl. č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb ve znění z roku 2018

1 Popis území stavby

1.1 Základní charakteristika území

Výpravní budova hlavního nádraží v Děčíně se nachází v blízkosti centra v části Děčín IV – Podmokly. Objekt stojí na pozemku 893 a 800/139 v zastavěné části města a slouží jako stavba pro dopravu. Okolo hlavního nádraží se nachází plochy občanského vybavení a objekty městských domů. Za koleji je plocha určená pro sport. Výpravní budova je kulturní památka rejst. Č. ÚSKP 15173/5-5830 – železniční stanice, objekt, kat. č. 1000125637 - nádražní budova.

1.2 Soulad s územním rozhodnutím

Jedná se o stavební úpravy stávající budovy – výměna střešní krytiny a částečná výměna dožilých částí krovové konstrukce na výpravní budově, prvním nástupišti a přístřešcích před budovou. Účel užívání se stavbou nemění. Územní řízení a rozhodnutí není v tomto případě třeba.

1.3 Soulad s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Účel užívání se stavbou nemění.

1.4 Obecné požadavky na využívání území

Území je vedeno jako plochy dopravní infrastruktury drážní a za tímto účel bude dále využíváno.

1.5 Podmínky závazných stanovisek DOSS

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy jsou zpracovány do dokumentace.

1.6 Provedené průzkumy a rozbor

Byl proveden stavebně historický a technický průzkum stavby

Mykologický průzkum viz. příloha

Doměření stávajícího stavu krovu firmou Tetraktys s.r.o.

Napojení na dopravní a technickou infrastrukturu zůstane zachováno.

1.7 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Podle právních předpisů jsou předmětné nemovitosti, včetně výpravní budovy, chráněny podle Zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a dále Zákona č. 114/1992 Sb., o ochranné přírodě a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Stavba je vedena v seznamu nemovitých kulturních památek. Výpravní budova je kulturní památka rejst. Č. ÚSKP 15173/5-5830 – železniční stanice, objekt, kat. č. 1000125637 - nádražní budova.

Objekt se nachází v CHKO České středohoří, které bylo vyhlášeno 19. 3. 1976, Ministerstvem životního prostředí.

Veškeré stavební činnosti musí být provedeny v souladu s projektem a odsouhlaseny dotčenými orgány.

1.8 Územní podmínky

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a vodního zdroje. Objekt mohou ovlivňovat bludné proudy, to však na řešený projekt nemá vliv.

1.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Vliv stavby na okolí se nemění a zůstává stávající. Po dobu výstavby dojde k dočasnému omezení vlivem provádění stavebních úprav.

1.10 Požadavky na úpravu území

Stávající území okolo stavby zůstane bez změn. Zhotovitel zajistí, aby stavebními pracemi nebyla ohrožena okolní vzrostlá zeleň, terénní svahy. Zhotovitel je povinen po dokončení prací uvést území do původního stavu.

1.11 Požadavky na zábory ZPF a PUPFL

Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa nevznikají.

1.12 Dopravní a technická infrastruktura území

Technická a dopravní infrastruktura zůstane bez zásahů. Bezbariérový přístup do budovy zůstává stávající. Dopravní napojení se předloženou projektovou dokumentací nemění.

1.13 Věcné a časové vazby

Stavba nevyžaduje žádné související investice a bude zahájena po nabytí právní moci stavebního povolení.

1.14 Dotčené pozemky

1.14.1 Seznam pozemků stavby

ČÍSLO	LV	VÝMĚRA	ZPŮSOB VYUŽITÍ	DRUH POZEMKU	OCHRANA NEM.	OMEZENÍ VL. P.
Obec: Děčín			Katastrální území: Podmokly			
893	4920	3872 m ²	Stavba pro dopravu čp. 89	Zastavěná plocha a nádvoří	Rozsáhlé chráněné území, nemovitá kulturní památka	-

800/139	1041	259230 m ²	Dráha	Ostatní plocha	Rozsáhlé chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny) Věcné břemeno zřizování a provozování vedení Věcné břemeno cesty Věcné břemeno vedení
Vlastníci						
4920	Česká republika – Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1					
1041	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1					

1.14.2 Seznam pozemků dotčených stavbou

ČÍSLO	LV	VÝMĚRA	ZPŮSOB VYUŽITÍ	DRUH POZEMKU	OCHRANA NEM.	OMEZENÍ VL. P.
Obec: Děčín			Katastrální území: Podmokly			
800/139	1041	259230 m ²	Dráha	Ostatní plocha	Rozsáhlé chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny) Věcné břemeno zřizování a provozování vedení Věcné břemeno cesty Věcné břemeno vedení
Vlastníci						
1041	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1					

2 Popis stavby

2.1 Základní charakteristika stavby

2.1.1 Charakter stavby

Děčín hlavní nádraží je centrální železniční stanice v děčínské čtvrti Podmokly na adrese Čsl. mládeže 89/4. Nádraží má 4 nástupiště dostupné z podchodu po schodech nebo výtahem. Je to také významná pohraniční stanice, zejména pro vlaky dálkové dopravy, jež zde mají první stanici na území Česka.

Výpravní budova je řešená jako symetrický podélný dvoupodlažní objekt s předstupujícími krajními křídly a středovou částí. Byla postavená v letech 1864-1865 v novorenesančním stylu dle návrhu Carla Schumanna, který byl v letech 1857-1869 vedoucím oddělení architektury rakousko-uherské státní dráhy. Objekt nádraží prošel v minulosti mnohými stavebními úpravami. Postupnou rekonstrukcí prošel naposledy v letech 1996-2004

Budova je postavena podél západní strany kolejíště osobní části stanice. Jedná se o tři pavilony, spojené dvěma dlouhými spojovacími křídly. Výpravní budova je zděná patrová podsklepená stavba s rizality, které jsou uprostřed a po stranách s přistavěnými pavilony. Stavba je postavena na otevřeném půdorysu

písmene U z pískovcových kvádrů na bosované podezdívce a je ukončena valbovou střechou. Bosovaná jsou nároží, podlaží dělí kordonová římsa. Celá budova stojí na vysokém soklu. Pozoruhodným prvkem je krytý ochoz podél uliční strany. Okna v přízemí jsou půlkruhově zaklenutá v profilovaných šambránách. Pod nimi jsou jednoduchá sklepní okna. Okna v patrech jsou sdružená obdélná v profilovaných šambránách a průběžnou podokenní římsou. Okna v pavilonech jsou v s půlkruhovým zakončením s šambránami s ušima a nadokenními římsami. Výpravní budova byla v roce 1998 prohlášena kulturní památkou ČR.

Projekt řeší výměnu střešní krytiny výpravní budovy, prvního nástupiště, přístřešků před výpravní budovou a objektu trafostanice. S tím souvisí i lokální výměna napadené konstrukce střechy dle mykologického posudku. Podkroví výpravní budovy je bez využití. Zastřešení objektu je tvořeno sedlovými krovky různých typů a pultovými přístřešky. Střešní plášť je tvořen prkenným bedněním a krytinou z asfaltového šindele, případně falcovanou plechovou krytinou. Krytina se blíží hranici životnosti a na více místech dochází k jejímu protékání. Do objektu docházelo k zatékání i minulosti, což dosvědčují „mapy“ na bednění a trámech a lokální opravy. Klempířské prvky jsou zhotoveny z PZ plechu, který je natřen barvou. Střešní roviny na první pohled nevykazují viditelné deformace či propady. Stáří krytiny je dle získaných informací přibližně 30 let.

2.1.2 Účel užívání stavby

Účel užívání stavby se nemění, projekt řeší jen o výměnu střešní krytiny. Podkroví objektu je bez využití.

2.1.3 Časové omezení stavby

Výpravní budova a první nástupiště jsou stavbou trvalou.

2.1.4 Obecné technické požadavky na stavby

Projekt je v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb. o obecných požadavcích na stavby.

2.1.5 Podmínky závazných stanovisek DOSS

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy jsou zapracovány do projektové dokumentace.

2.1.6 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Objekt výpravní budovy, chráněn podle Zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a dále Zákona č. 114/1992 Sb., o ochranné přírodě a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Objekt je kulturní památka rejst. Č. ÚSKP 15173/5-5830 – železniční stanice, objekt, kat. č. 1000125637 - nádražní budova.

Objekt výpravní budovy je součástí CHKO České Středohoří, která byla vyhlášena 19. 3. 1976, Ministerstvem životního prostředí.

2.1.7 Parametry stavby

Parametry stavby zůstávají zachovány – předmětem projektu je jen výměna stávající střešní krytiny za novou. Zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha, počet funkčních jednotek a jejich velikosti jsou beze změn.

2.1.8 Bilance stavby

Není předmětem projektové dokumentace. Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov zůstávají stávající.

2.1.9 Základní předpoklady výstavby

Stavba nebude členěna na etapy, bude realizována najednou.

Stavba bude zahájena po nabytí právní moci stavebního povolení.

2.1.10 Orientační náklady stavby

Viz. samostatná část rozpočet, kterou dostane investor jako součást projektové dokumentace.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení stavby

2.2.1 Urbanismus

Územní regulace, kompozice prostorového řešení se výměnou střešní krytiny nezmění. Prostorové uspořádání objektu zůstává zachováno.

2.2.2 Architektonické řešení

Výpravní budova je řešená jako symetrický podélný dvoupodlažní objekt s předstupujícími krajními křídly a středovou částí. Byla postavená v letech 1864-1865 v novorenesančním stylu dle návrhu Carla Schumanna, který byl v letech 1857-1869 vedoucím oddělení architektury rakousko-uherské státní dráhy. Objekt nádraží prošel v minulosti mnohými stavebními úpravami. Postupnou rekonstrukcí prošel naposledy v letech 1996-2004

Budova je postavena podél západní strany kolejíště osobní části stanice. Jedná se o tři pavilony, spojené dvěma dlouhými spojovacími křídly. Výpravní budova je zděná patrová podsklepená stavba s rizality, které jsou uprostřed a po stranách s přistavěnými pavilony. Stavba je postavena na otevřeném půdorysu písmene U z pískovcových kvádrů na bosované podezdívce a je ukončena valbovou střechou. Bosovaná jsou nároží, podlaží dělí kordonová římsa. Celá budova stojí na vysokém soklu. Pozoruhodným prvkem je krytý ochoz podél uliční strany. Okna v přízemí jsou půlkruhově zaklenutá v profilovaných šambránách. Pod nimi jsou jednoduchá sklepní okna. Okna v patrech jsou sdružená obdélná v profilovaných šambránách a průběžnou podokenní římsou. Okna v pavilonech jsou v s půlkruhovým zakončením s šambránami s ušima a nadokenními římsami. Výpravní budova byla v roce 1998 prohlášena kulturní památkou ČR.

Kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení zůstává téměř beze změny. Dochází pouze k výměně střešní krytiny na výpravní budově, prvním nástupišti, přístřešky před budovou, garáže a trafostanici. Stávající asfaltové šindele na výpravní budově budou nahrazeny za maloformátovou skládanou vláknocementová krytina dle stanoviska památkové péče a CHKO. Na prvním nástupišti, trafostanici a přístřeších před výpravní budovou bude nová krytina z falcovaného titanzinkovaného plechu.

2.3 Provozní řešení stavby

Celkové provozní řešení zůstane zachováno.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Bezbariérové užívání stavby zůstane ve stávajícím provedení. Není předmětem projektu.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Projekt je v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb. o obecných požadavcích na stavby.

Veškeré technologie, pracovní postupy a způsoby řešení jsou navrženy tak, aby byly vytvořeny předpoklady pro splnění veškerých požadavků na bezpečnost užívání, a to za předpokladu dodržování veškerých platných norem, vyhlášek a právních předpisů a nařízení provozovateli a uživateli objektu.

Stavba je navržena dle platných norem, předpisů a vyhlášek. V objektu jsou navrženy pouze výrobky s potřebnými atesty a certifikáty.

2.6 Základní charakteristika objektů

2.6.1 Stavební řešení

Z důvodu špatného stavu střešního pláště bude stávající střešní krytina demontována a nahrazená za novou. V rámci výměny střešního pláště se počítá i s lokální výměnou dožilých částí konstrukce krovu a opravou a sanací stávajících. Projekt řeší i výměnu střešních světlíků a výlezů, nové oplechování střechy, výměna střešních žlabů a svodů na odvod dešťové vody a nová ochrana proti blesku. Na střeše směrem do kolejiště bude nově umístěn zádržný systém.

Stávající komíny budou vyspraveny nebo přezděny dle rozsahu poškození. Komíny budou nahrubo omítnuty vápenocementovou maltou.

Opravy

Trámy poškozené hloubkovou hnilobou budou tesařsky opraveny.

Trámy poškozené povrchovou hnilobou budou zbaveny degradované vrstvy (osekat) a následně 2x ošetřit přípravkem Deron Plus. Oslabené prvky musí být překontrolovány statikem, který rozhodne o jejich případném vyztužení.

U prvního nástupiště a přístřešků před budovou kde zůstává stávající bednění je nutno důkladně zkontrolovat stav horní strany bednění. Může se zde vyskytovat poškození hnilobou.

Rovněž na horních stranách krokví se s největší pravděpodobností budou nacházet další ložiska hniloby, jelikož do střešního pláště na mnoha místech zatéká. Skutečný rozsah poškození se dá zjistit až po sejmutí krytiny a bednění.

Plánované nové části krovu budou ze smrkového dřeva, jakosti S10, proschlého, preventivně ošetřeného Deronem Plus.

Nové dřevo musí být ošetřeno máčením, postřikem nebo nátěrem, podle možností dodavatele. Postřik nebo nátěr se musí udělat nejméně 2x.

Postup sanace chemické koroze dřeva:

Dřevo se nejprve očistí (obrousí) a zbaví se tak povrchové rozvlákněné vrstvy.

Změří se hodnota pH a provede se neutralizace.

Neutralizace se provede sodou nebo její směsí s boraxem ve formě 5-10 % vodného roztoku.

Koncentrace neutralizačního roztoku se určí podle hodnoty změřeného pH.

Výsledkem sanace musí být neutrální hodnota pH 7.

Konstrukci je nutno v následujících letech kontrolovat, zda nedochází k opětovnému rozvláknění povrchu dřeva. Po neutralizaci se totiž může chemická koroze znovu objevit jako důsledek zpětné difuze zbytků protipožárních postřiků z vnitřních částí na povrch dřeva.

2.6.2 Konstrukční a materiálové řešení

Konstrukční řešení objektu se nemění, zůstane zachováno. Všechny svislé, vodorovné, základové a vnitřní dělicí konstrukce zůstávají stávající. Projekt počítá s lokální výměnou napadených prvků krovu.

Schodišťové zdivo bude zakončeno novým pozedním věncem. Do něho budou chemickými kotvami přes zámečnické výrobky kotveny krokve a vaznice. Zamezit plošnému kontaktu ocel dřeva, dubovými impregnovanými vložkami z prken tl. 30mm, nebo vzduchovou mezerou.

Krovy budovy A

Hlavní krov objektu je zhotoven jako sedlový s valbami. V podélném směru jsou umístěny čtyři plné vazby. Vazba krovu obsahuje středovou a vrcholovou vaznici. Středové vaznice jsou podporovány zdmi a šikmými vzpěrami. Krov je uložen na pozednicích a na krátkých roznášecích prazích umístěných u obvodových zdí. Pozednice jsou volně loženy na vysoké půdní nadezdívce bez věnce a jsou volně (nezazděné). Krokve jsou přes pozednice i vaznice zadrápnuté, ve vrcholu jsou spojeny plátováním. Přesah střechy přes římsu je tvořen pomocí námětků. Vazba krovu je původní, bez zásadních oprav a úprav.

Spoje krovu jsou zhotoveny jako tesařské, zajištěné dřevěnými kolíky, hřebíky, svorníky a kramlemi. Krov je celoplošně pobit prkenným bedněním tl. 30 mm.

Vedlejší krov je postaven jako sedlový krov s valbou s mírným sklonem (cca 16°). Konstrukce krovu je vaznicová, asymetrická. Vazba krovu obsahuje tři plné vazby. Na západní straně je vaznice uložena na zdivu, na východní je podporována sloupky, které jsou součástí věšadlového systému. Ve vrcholu u valby je umístěna krátká vrcholová vaznice sloužící jako podpora nárožních a úžlabních krokví. Krokve jsou přes vaznice a pozednice zadrápnuty, ve vrcholu jsou spojeny na kosý čep. V příčném směru je vazba ztužena kleštinami. Spoje jsou provedeny jako tesařské, zajištěné hřebíky, svorníky, kramlemi a páskovou ocelí. Krov je zaklopen bedněním.

Dřevo obou krovů bylo v minulosti ošetřováno protipožárními přípravky, které způsobily chemickou korozi dřeva (rozvláknění povrchu trámů). Nejspíše při celkové opravě střešního pláště byl krov obroušen a impregnován, což dokazuje zelená barva na trámech a bednění.

Naměřená vlhkost dřeva se pohybovala v hodnotách 12-17 % v místech bez zatékání.

Krovy budovy B

Krov je zhotoven jako sedlový s napojenou vystupující částí. Typově se jedná o dva vaznicové krovy různé konstrukce. Krajní části krovu jsou zhotoveny jako krokvní soustava s vaznicemi, které jsou podpírány kleštinami. Pozednice jsou uloženy těsně nad úroveň podlahy a nejsou obezděné. Krokve jsou přes pozednice i vaznice zadrápnuté, ve vrcholu jsou přeplátované. Přesah střechy přes římsu je tvořen pomocí námětků.

Spoje krovu jsou zhotoveny jako tesařské, zajištěné dřevěnými kolíky, hřebíky, svorníky a kramlemi. Krovy jsou celoplošně pobity prkenným bedněním tl. 30 mm.

Nad střední částí objektu je krov zhotoven jako jednoduché věšadlo s vaznicemi. Vazné trámy jsou součástí kazetového stropu v nádražní hale. Vaznice krovu jsou natočeny do roviny střechy a jsou podepřeny kleštinami. Krokve jsou do vaznice klapovány a do pozednice zadrápnuty, ve vrcholu jsou spojeny na plát. Spoje jsou provedeny jako tesařské, zajištěné hřebíky, svorníky a páskovou ocelí. Krov je plně zaklopen bedněním.

Dřevo obou krovů bylo v minulosti ošetřováno protipožárními přípravky, které způsobily chemickou korozi dřeva (rozvláknění povrchu trámů). Nejspíše při celkové opravě střešního pláště byl krov obroušen a impregnován, což dokazuje zelená barva na trámech a bednění. Ve střední části krovu je rozvláknění krovu více znatelné.

Naměřená vlhkost dřeva po odstranění rozvlákněné vrstvy se pohybovala v hodnotách 12-15 %.

Krovy budovy C

Konstrukce obou krovů je identická s konstrukcemi budovy A. Týká se to hlavního i vedlejšího krovu. Jediným rozdílem jsou vestavby a předěly, které jsou provedeny do půdního prostoru. Nižší krov je částečně opravován, jelikož došlo k zahoření od komínového tělesa. Dřevo hlavního krovu je znečištěno holubím trusem.

Naměřená vlhkost dřeva se pohybovala v hodnotách 13-15 % v místech bez zatékání.

Na objektu výpravní budovy je v současnosti šindelová krytina z asfaltové lepenky. Stávající krytina bude odstraněna a nahrazena novou maloformátovou skládanou krytinou z vláknocementových desek. Složení krytiny zaručuje její nehořlavost, mrazuvzdornost a odolnost vůči biologické degradaci (bez přidání fungicidů), povětrnosti a korozi. Střešní krytina je propustná pro vodní páru. Dobře se zpracovává tradičním pokrývačským nářadím. Je ekologicky nezávadná a šetrná k životnímu prostředí. Na střechu bude použit tvar typu Česká šablona s jednoduchým krytí černošedé barvy. Desky se pokládají ve vodorovné řadě jedna k druhé s úzkou spárou. Horní řada je proti spodní řadě vodorovně posunuta o polovinu šířky desky. Vzdálenosti řad jsou takové, že mezi deskami dolní a horní řady vznikne předepsané překrytí. Desky se pokrývají se spuštěnou špicí, takže se voda soustřeďuje k nejnižšímu bodu desky, odkud odtéká do plochy desky nižší. Vláknocementové střešní desky se budou pokládat na bednění zakryté difúzně otevřenou fólií.

Na přístřešcích před budovou, na prvním nástupišti a garáži je v současnosti šindelová krytina z asfaltové lepenky, objekt trafostanice má střešní plášť z falcované plechové krytiny.

Garáž má střechu sedlovou, která pak navazuje na zastřešení prvního nástupiště. Konstrukce střechy garáže jsou ocelové nosníky, které zůstávají stávající. Objekt trafostanice má valbovou střechu se střešním světlíkem.

Přístřešky a první nástupiště má převážně pultové střechy. První nástupiště v místě garáže přechází ve střechu sedlovou. Dřevěné krokve, některé doplněny o litinové prvky, které jsou v místě sedlové střechy nahrazeny ocelovými nosníky, jsou vynášeny litinovým průvlakem podepřeným litinovými sloupy a zavěšenou dřevěnou pozednicí u budovy.

Prkna celoplošného bednění jsou ze spodního líce natřena několika vrstvami krycí emailové barvy, takže jejich povrch vypadá na první pohled bez známek poškození. V některých místech je však patrný průnik srážkové vody krytinou a je více než pravděpodobné, že řada prken bude poškozena působením vlhkosti v horním líci. Vedle atmosférické koroze dřeva nelze vyloučit i působení dřevokazných hub. Po sejmutí krytiny bude možné zkontrolovat horní líc bednění, i minimálně poškozená prkna je nutné odstranit. Pokud budou prkna poškozena ve styku s trámem, je nutné detailně zkontrolovat i horní líc trámu. Druh působící dřevokazné houby, jak bylo již výše konstatováno, může značně ovlivnit způsob a rozsah sanace.

Stávající krytiny budou odstraněny a nahrazeny za novou falcovanou plechovou krytinu z titan-zinku černošedé barvy. Z důvodů možnosti odletu jisker z bezprostřední blízkosti elektrifikované koleje bude střešní krytina plechová s dvojitou stojatou drážkou. Krytina se bude pokládat na stávající bednění, které bude opraveno a sanováno, případně vyměněno za nové. Totéž platí i pro dřevěnou konstrukci nástupiště a přístřešků.

V rámci výměny střešní krytiny projekt řeší i výměnu střešních světlíků a vlezů. Rám střešního světlíku bude hliníkový s přerušeným tepelným mostem doplněn o větrací štěrbinu. Zasklení bude fixní tepelněizolačním dvojsklem. Výlezy na střechu budou typové. Nové klempířské výrobky jsou navrženy z titan-zinku.

2.6.3 Mechanická odolnost a stabilita

Projekt řeší výměnu střešního pláště za nový. Mechanická odolnost a stabilita zůstane zachována. Schodišťové zdivo bude zakončeno novým pozedním věnce.

Trámy krovu poškozené hloubkovou hnilobou budou tesařsky opraveny. Trámy poškozené povrchovou hnilobou budou zbaveny degradované vrstvy (osekat) a následně 2x ošetřit přípravkem Deron Plus. Oslabené prvky musí být překontrolovány statikem, který rozhodne o jejich případném vyztužení.

Při sanaci krokví valbového krovu A, C musí zůstat průřez nad vaznicí neoslaben, pod vaznicí minimálně 120x160 z původního 130x180. U krovu vedlejšího A3, C1 musí zůstat minimálně 120x160 pod vaznicí, 120x150 nad vaznicí z původního 130x160. Při sanaci krokví v oblasti B2 musí zůstat průřez 100x140 z původního 100x150, v oblasti B1 krokve nelze oslabovat. V budově B budou všechny prázdné vazby doplněny o kleštiny 2x 40x120, ve vedlejších krovech A3, C1 o kleštiny 2x 40x160.

Při přeplátování na střední vaznici musí být plát široký minimálně 50mm u nové části z C24 všude 90mm u stávající části z C16 u krokví B1 70mm u stávající části z C16 u krokví A1, A3 50mm u stávající části z C16 u krokví A2, B

Vaznice: Ve valbových krovech A, C bude vaznicový věnec posílen příložkami 80x250, příložky seříznout podélně přesně na kontakt. Krokve neoslabovat výřezem pro tyto nové příložky. Vrcholové vaznice vyměnit. V části A3, C1- vedlejší krov A a C, lze vaznice oslabit na minimální průřez 130x170, nebo 120x180. V části B lze vaznice oslabit na minimální průřez 120x160.

Plné vazby vedlejších krovů A3, C1 doplnit sloupky na nových ocelových průvlacích. Plné vazby krovu B2 doplnit šikmými taženými sloupky, uložení a přikotvení do zdiva- stropu.

Je nezbytně nutné posoudit uložení stávajícího krovu do objektu, tedy včetně přípojů sloupků, vzpěr a věšadel do vazných trámů. Zhlaví vazných trámů a zhlaví stropních nosníků. Přesné rozměry nových dřevěných prvků doměřovat jednotlivě na stavbě. Zavětrování bedněním tl. 30mm, každé prkno na každé straně přitlouci minimálně dvěma hřebíky

Zámečnické a ocelová konstrukce Jedná se o zámečnické výrobky atypické, tedy kotevní a spojovací prvky dřevěných konstrukcí.

Železobetonové konstrukce Pozední věnec bude betonován ve spádu minimální výška 300mm, spodní hrana kaskádovitě odstupňována na stávajících zdech. Před betonáží cihly dokonale promáčet. Zabránit styku vody se dřevem, vložit např. PE folii. Kontaktní místa těsně před betonáží ošetřit přípravkem proti dřevokazným škůdcům

2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

2.7.1 Technické řešení

Technické řešení zůstává stávající.

2.7.2 Výčet technických a technologických zařízení

Technologická a technická zařízení se nemění. Projekt řeší výměnu střešního pláště.

2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Na objektu výpravní budovy je v současnosti šindelová krytina z asfaltové lepenky. Stávající krytina bude odstraněna a nahrazena novou maloformátovou skládanou krytinou z vláknocementu, nebo titan-zinkového plechu. Kvalifikace v případě požáru je A2 – s1, d0 (nehořlavé) – toto řešení je na straně bezpečnosti.

2.9 Úspora energie

Není předmětem projektu – zůstává stávající.

2.10 Hygienické požadavky na stavby

V rámci stavby budou použity materiály, které splňují dle příslušných norem požadavky na ochranu životního prostředí. Stavba nebude mít negativní účinky na okolí stavby, pozemky ani životní prostředí. V rámci stavby nedochází ke kácení vzrostlé zeleně.

Zhotovitel zajistí, aby stavebními pracemi nebyly ohroženy okolní vzrostlá zeleň, terénní svahy nebo případné vodní zdroje či léčebné prameny.

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude naloženo v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech ve znění změn a doplňků. Stavebník zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti a terénních úpravách vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle §12 odst. 3 zákona o odpadech a bude s nimi nakládat také v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na povrchu terénu. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustřeďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií dle vyhlášky č. 381/2001 Sb. (Katalog odpadů) a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností. Doklady o využití nebo odstranění odpadů předané oprávněným osobám budou předloženy při kolaudačním řízení.

2.11 Ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba nevyžaduje zvýšené nároky na ochranu před negativními účinky vnějšího prostředí.

3 Technická infrastruktura

Není předmětem projektu – zůstává stávající.

4 Dopravní řešení

Není předmětem projektu – zůstává stávající.

5 Terénní úpravy a vegetace

V rámci stavby nebudou provedeny žádné terénní úpravy ani úpravy vegetace - zůstává stávající.

6 Vliv stavby na životní prostředí

V rámci stavby budou použity materiály, které splňují dle příslušných norem požadavky na ochranu životního prostředí. Stavba nebude mít negativní účinky na okolí stavby, pozemky ani životní prostředí. V rámci stavby nedochází ke kácení vzrostlé zeleně.

S odpadem (materiálem) bude naloženo v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech ve znění změn a doplňků. Stavebník zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle §12 odst. 3 zákona o odpadech a bude s nimi nakládat také v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na povrchu terénu. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustředovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií dle vyhlášky č. 381/2001 Sb. (Katalog odpadů) a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností. Doklady o využití nebo odstranění odpadů předané oprávněným osobám budou předloženy při kolaudačním řízení.

7 Ochrana obyvatelstva

Na stavbu nejsou kladeny nároky na splnění základních požadavků na situování a stavební řešení stavby z hlediska ochrany obyvatelstva.

8 Zásady organizace výstavby

8.1 Zásobování a energie

Pro realizaci stavby je zajištění všech potřebných médií (elektro, voda) v rámci stávajících přípojek a rozvodů uvnitř objektu, kapacita je dostačující. Stavební hmoty, materiály, výrobky rozhodující pro uskutečnění stavebních úprav budou k objektu dovezeny nákladní automobilovou dopravou. Potřeba hmot odpovídá objemu dané stavby.

8.2 Odvodnění staveniště

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

8.3 Dopravní a technická infrastruktura

Příjezd na staveniště

Hlavní příjezd na stavbu je z veřejných komunikací, ulicí Čsl. mládeže a to přímo až k výpravní budově, současně i na hlavní plochu zařízení staveniště, která bude u objektů.

Dopravní značení

Na stavbě budou používány pouze mechanismy a nástroje, které nevyžadují zvláštní opatření na komunikacích. Většina mechanismů a materiálů bude směřovat po dobu výstavby přednostně přímo k jednotlivým budovám či na skládku ZS (odvoz vybouraných hmot, dovoz materiálů na novou střechu či kontejnery na odpad), omezení bude krátkodobé.

Napojení staveniště na zdroj vody

Voda pro potřeby stavby bude odebírána ze stávajících rozvodů studené vody v objektu – osazení dočasného podružného vodoměru.

Napojení staveniště na elektřinu

Napojení na elektrickou energii bude z elektrických rozvaděčů ve stávajícím objektu, osazení dočasného podružného staveništního elektroměru. Pokud nebude dohoda, lze použít přenosné dieselelektrocentrály, avšak nutno řešit hlučnost a zplodiny.

8.4 Vliv provádění stavby na okolí

Navržené stavební úpravy objektu nenarušují kvalitu okolní zástavby, odstupové vzdálenosti od sousedních objektů se nemění.

Stavba je navržena v souladu s územním plánem, v souladu obecnými technickými požadavky na stavby a v souladu s platnými normami ČSN, bez výjimek a úlevových řešení. Jedná se o zastavěné území vnitřní části obce. Využití objektu se oproti stávajícímu stavu nemění.

Práce bude provádět odborná firma. Bude zajišťovat odvoz stavebního materiálu a úklid stavby po dobu výstavby.

Doba výstavby bude cca 9 měsíců. Obyvatelé přilehlých domů budou se záměrem seznámeni.

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.).

Při stavební činnosti bude nutno dodržovat povolené hladiny hluku pro dané období stanovené v NV č.272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Konkrétně v každém případě při provádění stavebních prací v chráněném venkovním prostoru staveb tj. 2m před fasádou stávajících okolních obytných domů nebude překročen hygienický limit **akustického tlaku A LAeq,s 65dB v době od 7,00 – 21,00** hodin v souladu s nařízením vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem

Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory omezovat na nejmenší možnou míru, provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů.

Ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti

Nepředpokládá se provoz vozidel znečišťujících veřejné komunikace (zejména zeminou, betonovou směsí apod.) Případné znečištění veřejných komunikací musí být odstraněno. Vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí hmot plachty, vybouranou suť je nutno v případě zvýšené prašnosti zkrápět. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropící vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací. Výskyt těchto situací ale není pravděpodobný, budou používány převážně již zpevněné stávající plochy.

8.5 Zábory pro provedení stavby

Pro stavbu a staveniště není třeba zřizovat trvalé zábory veřejných prostorů, většina záborů se odehraje pouze na pozemku okolo výpravní budovy (majitel České dráhy, a.s.) a budou dočasné pro potřeby stavby. Pokud bude třeba záboru veřejného chodníku či komunikace před objekty, bude pouze dočasný a krátkodobý a bude dopředu projednán s příslušným úřadem. Zařízení staveniště a skladování materiálu bude po nezbytnou dobu v ohrazeném prostoru zařízení staveniště, a to na plochách podél objektu.

8.6 Bezbariérové úpravy během provádění stavby

Obchůzní trasy musí být zachovány jako bezbariérové.

8.7 Nakládání s odpady

Způsoby nakládání s odpady řeší zákon 185/2001 Sb. a prováděcí vyhlášky. Likvidace odpadů bude zabezpečena prostřednictvím autorizované osoby.

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude naloženo v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech ve znění změn a doplňků. Stavebník zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle §12 odst. 3 zákona o odpadech a bude s nimi nakládat také v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na povrchu terénu. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustřeďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií dle vyhlášky č. 381/2001 Sb. (Katalog odpadů) a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností. Doklady o využití nebo odstranění odpadů předané oprávněným osobám budou předloženy při kolaudačním řízení.

Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyh. 381/2001 Sb.):

	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Způsob odstranění
17 02 02	Sklo	Skleněné konstrukce po demontáží	Odvoz na skládku
17 02 01	Dřevěné konstrukce	Dřevěné konstrukce po demolici	Odvoz na skládku
17 02 03	Plasty	Obalový materiál	Předání k recyklaci
17 03 02	Asfaltová lepenka	Střešní krytina po demolici	Odvoz na skládku

	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Způsob odstranění
17 04 05	Železo a ocel	Ocelové konstrukce po demontáží	Sběrna surovin
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	Ostatní odpad z demolice	Odvoz na skládku

Odpad bude ukládán do přistavených velkoobjemových kontejnerů, které budou zajištěny před nežádoucím znehodnocením nebo úniku odpadů. Přednostně bude zajištěno využití odpadů před jejich odstraněním, materiálové využití bude mít přednost před jiným využitím odpadů. Stavební odpady budou tříděny podle následujících položek: kov, směsný stavební odpad, dřevo, papír, plast, nebezpečný odpad. Převážné prostředky při přepravě odpadu budou uzavřeny nebo budou mít ložnou plochu zakrytu, aby bylo zabráněno úniku převáženého odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, bude odpad neprodleně odstraněn a místo bude uklizeno. Odpady vzniklé na stavbě nezpůsobilé dalšího použití ve stavebních postupech budou odvezeny na skládku příslušné skupiny.

Odpady budou předány pouze osobám, které jsou podle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny. Při kontrolní prohlídce budou předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití není možné, a evidence odpadů ze stavby (přehled druhů odpadů, vč. jejich množství a způsobu naložení s těmito odpady).

8.8 Bilance zemních prací

Zemní práce nevznikají – nejsou předmětem projektové dokumentace.

8.9 Ochrana životního prostředí při výstavbě

Ochrana proti znečišťování podzemních a povrchových vod a kanalizace: Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod.

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Povinností dodavatele je dodržovat hlukové limity, pracovní dobu, omezovat prašnost, skrápět komunikace, čistit odjíždějící znečištěná vozidla atd. Viz též odst. 8.4 výše

8.10 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

K všeobecným povinnostem zhotovitele díla, ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti, patří i úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se na provozovaných kolejích, nebo v jejich blízkosti.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých pracovníků s právními předpisy, technickými normami a předpisy SŽ (a ČD), které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných pracovníků.

Pro zajištění obecné bezpečnosti práce a technických zařízení vyplývá pro zhotovitele povinnost dodržovat následující ustanovení:

- Protože mimořádné události způsobené nedodržením bezpečnostních předpisů mohou závažným způsobem ohrozit plánovaný průběh prací (zejména výluk), objednatel si vyhrazuje právo kontrolovat prostřednictvím stavebního dozoru dodržování obecných bezpečnostních předpisů a dávat pokyny k nápravě. Tato kontrola a pokyny nezbavují zhotovitele odpovědnosti vyplývající z bezpečnostních předpisů.
- Zhotovitel musí při provádění prací a pohybu osob postupovat na stavbě SŽ v souladu s předpisy SŽ a ČD vč. norem ČSN, týkající se bezpečnosti práce a ochrany zdraví a s

požadavky dokumentace. Jedná-li se o práce za výluky, je nezbytné dodržovat všechny podmínky předepsané rozkazem o výluce (ROV).

- Předpisy SŽ a ČD o bezpečnosti a ochraně zdraví jsou pro zhotovitele závazné. Jeho pracovníci mohou být na práce nasazeni, jen pokud jsou s těmito předpisy prokazatelně seznámeni, mají uvedenými předpisy předepsané zkoušky a jsou zdravotně způsobilí.

Před zahájením stavebních prací si zhotovitel nechá vypracovat plán BOZP a zajistí dohled na stavbě způsobilým pracovníkem majícím oprávnění k provádění dohledu BOZP na stavbách.

Jelikož se stavba nachází v blízkosti provozované koleje musí zhotovitel stavebních prací zajistit bezpečnost a plynulost železničního provozu, tak i bezpečnost na přilehlé komunikaci a dále zajistit bezpečnost pracovníků provádějící stavební práce v blízkosti železniční trati. Zhotovitel musí přijmout taková opatření a stanovit postup stavebních prací tak aby nedošlo k ohrožení provozu na železniční trati a přilehlé komunikace použitou mechanizací, padajícím materiálem z bouraných konstrukcí apod., ohrožení bezpečnosti zdraví osob provádějících demoliční práce a ostatních osob pohybujících se na staveništi a to jak probíhajícími stavebními pracemi, tak i provozem na železniční trati a komunikaci. Při provádění stavebních prací nesmí být v žádném případě ohrožen průjezdný profil kolejových vozidel a v plné míře zachován volný schůdný prostor podél koleje (min. 3,5m od osy koleje). Pokud nebude zhotovitel schopen tyto zásady dodržet musí v dostatečném předstihu zažádat o provozní výluku. Volný schůdný prostor podél železniční tratě bude zřetelně označen. Mechanizace v žádném případě nesmí zasáhnout do tohoto prostoru, nesmí zde být zřizována mezideponie materiálu a nebudou zde probíhat žádné stavební práce. Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností. Vedení stavby bude prováděno v souladu se Stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací.

Dále je nutné zajistit bezpečnost chodců a projíždějících vozidel na přilehlé komunikaci. Nezbytný prostor pro provedení stavebních prací směrem do přilehlé komunikace bude zřetelně označen a zabezpečen proti vniknutí nepovolaných osob dle příslušných předpisů. Omezení provozu na přilehlé komunikaci je nutné eliminovat jen na minimální časové požadavky.

Všechny stavební práce budou prováděny technologiemi a podle kvalitativních požadavků TKP pro železniční stavby, v souladu s předpisy a vzorovými listy SŽDC.

Zaměstnanci zhotovitele částí stavby na infrastrukturu SŽDC s.o. musí disponovat zkouškami dle požadavků SŽDC s.o. (především předpis SŽDC Zam1, SŽDC Bp1, atd.) Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti SŽDC s.o. musí disponovat oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku a jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽDC a TKP SŽDC.

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽDC Zam1, Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP SŽDC, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na stavenišťích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Je nutné seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti. V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽDC a TKP SŽDC. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.

Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s 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.

Bude zajištěna bezpečnost a plynulost železničního provozu, bezpečnost pracovníků provádějící stavební práce v blízkosti železniční trati a dodržování platných právních předpisů, zejména:

- vyhlášky č. 177/1995 Sb. stavební a technický řád drah v platném znění,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- předpisu ČD a.s. Op 16 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Dále budou respektována ustanovení obecně platných zákonů a vyhlášek:

- zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí v platném znění,
- zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů,
- zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně.

Stavba se nachází na elektrifikované trati. Pokud dodavatel stavby nebude schopen zajistit bezpečnost pracovníků stavby a bezpečnost provozu na nejbližší koleji musí si vyžádat výlukou koleje a trakčního vedení.

Provoz v blízkosti elektrifikované koleje se řídí speciálními vyhláškami a bezpečnostními předpisy:

- ČSN EN 50110-1 ed. 2 - Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- TNŽ 34 3109 - Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- Op 16 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- ČSN 33 3505 ed. 2 - Předpisy pro elektrické trakční napájecí a spínací stanice
- MPBP zpracované provozovatelem

V těchto prostorech manipulaci s elektrickými zařízeními jsou oprávněny provádět jen pověřeni zaměstnanci, kteří musí mít elektrotechnickou kvalifikaci v souladu s vyhláškou č. 50/1978 Sb. a dle vyhlášky MD č. 279/2000 Sb., Příloha č. 4 k vyhlášce MD 100/1995 Sb., odstavec 1. až 5. Zaměstnanci nacházející se po dobu uvedení trakčního vedení pod napětí v uzavřeném prostoru, musí respektovat výše uvedené normy a musí mít odpovídající elektro-kvalifikaci.

Při provádění veškerých stavebních prací je třeba se řídit závaznými ustanoveními platných norem a podmínkami bezpečnosti práce obsažené v Zákoníku práce a vyhláškách Státního úřadu inspekce práce, zejména pak:

- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění,
- nařízení 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.

Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností. Vedení stavby bude prováděno v souladu se Stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací.

Veškeré práce budou prováděny v souladu s platnými ČSN.

8.11 Dopravní inženýrská opatření

Stavba nevyžaduje dopravní inženýrské opatření.

8.12 Podmínky provádění stavby

Jelikož se stavba nachází v blízkosti provozované koleje musí zhotovitel stavebních prací zajistit bezpečnost a plynulost železničního provozu, tak i bezpečnost na přilehlé komunikaci a dále zajistit bezpečnost pracovníků provádějící stavební práce v blízkosti železniční trati. Zhotovitel musí přijmout taková opatření a stanovit postup stavebních prací tak aby nedošlo k ohrožení provozu na železniční trati a přilehlé komunikace použitou mechanizací, padajícím materiálem z bouraných konstrukcí apod., ohrožení bezpečnosti zdraví osob provádějících demoliční práce a ostatních osob pohybujících se na staveništi a to jak probíhajícími stavebními pracemi, tak i provozem na železniční trati a komunikaci. Při provádění stavebních prací nesmí být v žádném případě ohrožen průjezdný profil kolejových vozidel a v plné míře zachován volný schůdný prostor podél koleje (min. 3,5m od osy koleje). Pokud nebude zhotovitel schopen tyto zásady dodržet musí v dostatečném předstihu zažádat o provozní výluky. Volný schůdný prostor podél železniční tratě bude zřetelně označen. Mechanizace v žádném případě nesmí zasáhnout do tohoto prostoru, nesmí zde být zřizována mezideponie materiálu a nebudou zde probíhat žádné stavební práce. Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností. Vedení stavby bude prováděno v souladu se Stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací.

Viz. Bezpečnost a ochrana zdraví při výstavbě.

8.13 Postup výstavby

Dokumentace pro stavební povolení	06/2023
Stavební povolení/ohlášení	08/2023
Zahájení stavby	10/2023
Ukončení stavby	06/2024

9 Vodohospodářské řešení

Není uvažováno o novém řešení, systém odvodu splaškových a dešťových vod je vedeno ve stávajících trasách, následně kanalizací do městské sítě. Vsakování vod není uvažováno. Přípojka vodovodu je stávající.