

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:  T Σ T R A K T Y S IDDS: c54yq2b IČO: 090 65 296 projekce@tetraktys.pro 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	DATUM: 03/20232
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:  Ing. Jiří MAREDA	PROJEKTANT: Ing. arch. I. Navrátilová	PROJEKTANT ČÁSTI DOKUMENTACE:  T Σ T R A K T Y S IDDS: c54yq2b IČO: 090 65 296 projektce@tetraktys.pro www.tetraktys.pro	
NÁZEV ČÁSTI DOKUMENTACE: Stavebně technické řešení		FORMÁT: xA4	MĚŘÍTKO: -
NÁZEV DOKUMENTU: Technická zpráva		ČÍSLO ČÁSTI DOKUMENTACE: D.1.1.	ČÍSLO DOKUMENTU: 1

Obsah

1	Údaje o objektu.....	2
2	Účel objektu.....	2
3	Architektonické a dispoziční řešení objektu	2
4	Provozní řešení objektu.....	3
5	Technické řešení objektu	3
5.1	Příprava stavby.....	3
5.2	Terénní úpravy	3
5.3	Založení stavby.....	3
5.4	Nosné konstrukce.....	3
5.5	Nenosné konstrukce.....	5
5.6	Obvodový a střešní plášť	5
5.7	Povrchové úpravy a nášlapné vrstvy.....	6
5.8	Výplně stavebních otvorů	6
5.9	Ostatní stavební práce a výrobky	6
6	Účinky vnějšího prostředí.....	7
6.1	Tepelná ochrana objektu.....	7
6.2	Osvětlení a oslunění objektu.....	7
6.3	Ochrana objektu před hlukem.....	7
6.4	Ochrana objektu proti bludným proudům	7
6.5	Izolace proti vodě.....	7
6.6	Izolace proti radonu.....	7
6.7	Izolace proti vibracím.....	7
7	Vliv objektu na životní prostředí.....	7
8	Podmínky užívání objektu.....	8
8.1	Technické podmínky pro stavby.....	8
8.2	Bezbariérové užívání stavby	8
8.3	Bezpečnost užívání stavby.....	8
9	Podmínky provádění objektu.....	8
9.1	Termíny a etapizace.....	9
9.2	Návaznost na ostatní SO a PS.....	9
9.3	Požadavky na zábory.....	9
9.4	Nakládání s odpady.....	9
9.5	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	10
9.6	Vliv realizace objektu na životní prostředí	13
9.7	Dopravně inženýrská opatření.....	13
9.8	Podmínky provádění objektu za provozu	13
9.9	Provizorní konstrukce a stavby.....	13
10	Výpis použitých norem.....	13

TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

1 Údaje o objektu

Název objektu:	Děčín hl. n. - oprava zastřešení
Katastrální území:	Katastrální území Podmokly [625141]
Parcelní čísla:	893, 800/139
Charakter stavby:	Opravné práce
Časové omezení:	Stavba trvalá
Zastavěná plocha:	nemění se
Obestavěný prostor:	nemění se
Počet podlaží:	2 NP + 1 PP
Užitná plocha:	nemění se
Funkční jednotky:	nemění se

2 Účel objektu

Výpravní budova železniční stanice Děčín hl. nádraží stojí na pozemku 893 a slouží jako stavba pro dopravu. Účel užívání se stavbou nemění.

3 Architektonické a dispoziční řešení objektu

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, garáží a

trafostanici. Stávající asfaltové šindele na výpravní budově budou nahrazeny za maloformátovou skládanou vláknocementová krytina dle stanoviska památkové péče. Na prvním nástupišti, garáži, trafostanici a přístřešcích před výpravní budovou bude nová krytina z falcovaného titanzinkovaného plechu.

4 Provozní řešení objektu

Celkové provozní řešení zůstane zachováno.

5 Technické řešení objektu

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. V rámci oprav střechy projekt řeší i výměnu střešních světlíků a výlezů, nové oplechování střechy, výměnu 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 dle rozsahu poškození vyspraveny, nebo přezděny. Komíny budou nahrubo omítnuty vápenocementovou maltou bez nátěru

5.1 Příprava stavby

Před předáním stavby musí uživatel kompletně vyklidit prostor v dotčené části budovy.

Stávající střešní souvrství bude odstraněno, a to včetně střešních světlíků a střešních vlezů. Veškeré střešní klempířské výrobky budou demontovány včetně dešťových svodů. Bude demontována stávající ochrana proti blesku a technologie sloužící provozu dráhy umístěná na střeše.

5.2 Terénní úpravy

Zůstávají stávající – není předmětem této projektové dokumentace

5.3 Založení stavby

V rámci stavby nebude do základových konstrukcí zasahováno. Zůstávají beze změn

5.4 Nosné konstrukce

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 dřevo, dubovými impregnovanými vložkami z prken tl. 30Mm, nebo vzduchovou mezerou. 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

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 volné (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.

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 krokevní 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.

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.

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 všedel 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

5.5 Nenosné konstrukce

Zůstávají stávající – není předmětem této projektové dokumentace

5.6 Obvodový a střešní plášť

Obvodový plášť není předmětem projektové dokumentace, zůstává zachován.

Na objektu výpravní budovy je v současnosti šindelová krytina z asfaltové lepenky. Stávající střešní krytina bude odstraněna. Vzhledem ke stavu konstrukce krovu (viz. posouzení dřevěných konstrukcí z hlediska jejich napadení dřevokaznými houbami a hmyzem) a bude provedena oprava stávajícího krovu a nová střešní plášť. Nová střešní krytina bude maloformátová skládanou krytinu z vláknocementových desek 40x40cm černošedé barvy. 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. 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.

Protisněhové zábrany se navrhují z důvodu zabránění sesuvu sněhu ze střechy a docílení rovnoměrného odtávání bez tvorby sněhových lavin a svalků především tam, kde by mohlo sjíždění sněhu ohrozit osoby pohybující se pod střechou popř. způsobit škody na majetku. Dle požadavků památkové péče lze protisněhové zábrany navrhovat maximálně ve třech řadách, lze použít protisněhové háky. Správný návrh počtu a rozmístění protisněhových zábran bude stanoven na základě technologických předpisů výrobce střešní krytiny.

Na přístřešcích před budovou a na prvním nástupišti 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 sloupky 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. 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.

5.7 Povrchové úpravy a nášlapné vrstvy

Nejsou předmětem projektové dokumentace – zůstávají stávající.

5.8 Výplně stavebních otvorů

V místech stávajících střešních vlezů jsou navrženy výklopné střešní výlezy pro historické budovy. Robustní kování a vzhled odpovídá historickým fasádním kovovým oknům. Střešní výlez se skládá z vnitřní části, tedy z dřevěného rámu a ostění, a vnější části, kterou tvoří lemování určené pro plochou střešní krytinu a bude z titan zinku. Výklopný střešní výlez je ovládán pomocí madla se třemi otvory. Díky těmto otvorům může být okno zajištěno ve třech větracích polohách. Toto okno se základní údržbou musí být opatřeno vhodným vodou ředitelným nátěrem nejpozději měsíc po instalaci.

V krajních křídlech výpravní budovy v prostoru schodiště jsou na střeše prosvětlovací světlíky, které slouží k přirozenému osvětlení vertikální komunikace. Stávající světlíky budou demontovány, na místo nich budou osazeny nové o stejném rozměru a se stejným členěním. Rám světlíku bude hliníkový s přerušným tepelným mostem. Zasklení světlíku bude tepelně izolačním dvojsklem – bezpečnostní tvrzené sklo třídy 1C3 dle ČSN EN 12600. Lemování střešního světlíku je určené pro plochou střešní krytinu a bude z titan zinku. Světlík bude doplněn o okenní větrací štěrbinu.

5.9 Ostatní stavební práce a výrobky

Klempířské práce

Před výrobou budou na místě zaměřeny přesné rozměry.

Pokud není uvedeno jinak klempířské práce a výrobky budou z TiZn plechu min. tl. 0,8mm. Krytina bude mít tmavou patinovanou povrchovou úpravu (černošedá).

Vlastnosti materiálu TiZn plechu:

- Hustota (měrná hmotnost): 7,2 g/cm³
- Bod tavení: 418 °C
- Rekrytalizační hranice: > 300 °C
- Koeficient roztažnosti v podélném směru válcování: 2,2 mm/m x 100 K
- Koeficient roztažnosti v příčném směru válcování: 1,7 mm/m x 100 K
- Modul elasticity $\geq 80.000 \text{ N/mm}^2$
- Nemagnetický
- Nehořlavý

Zámečnické práce

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

6 Účinky vnějšího prostředí

6.1 Tepelná ochrana objektu

Není předmětem projektové dokumentace

6.2 Osvětlení a oslunění objektu

Zůstává stávající

6.3 Ochrana objektu před hlukem

Zůstává stávající

6.4 Ochrana objektu proti bludným proudům

Zůstává stávající

6.5 Izolace proti vodě

Zůstává stávající

6.6 Izolace proti radonu

Zůstává stávající

6.7 Izolace proti vibracím

Zůstává stávající

7 Vliv objektu na životní prostředí

Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Navržená oprava by neměla mít negativní vliv na životní prostředí. Stávající řešení bude zachováno.

b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

V řešeném prostoru se nenachází chráněné dřeviny, živočichové nebo rostliny a památné stromy. Předmětné nemovitosti jsou však součástí CHKO České Středohoří, která byla vyhlášena 19. 3. 1976, Ministerstvem životního prostředí. Charakter a rozsah navržených prací, především pak materiály apod. nebudou mít negativní vliv na toto chráněné území.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Oprava střech výpravní budovy nebude mít vliv na chráněný území Natura 2000.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Posouzení vlivu na životní prostředí není požadováno, výpravní budova je stavbou trvalou a navržený rozsah prací nemění charakter stavby nebo její využití. Její vliv na životní prostředí zůstane stejný.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Záměr opravy výpravní budovy nepodléhá integrovanému povolení. Vše zůstává stávající.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Záměrem opravy stavby nevznikají ochranná a bezpečnostní pásma.

8 Podmínky užívání objektu

8.1 Technické podmínky pro stavby

Stavba je v souladu s obecnými technickými podmínkami pro stavby a technickými normami a nevyžaduje zajištění výjimek.

8.2 Bezbariérové užívání stavby

Není předmětem řešení projektové dokumentace

8.3 Bezpečnost 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.

9 Podmínky provádění objektu

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 zdravých 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.

9.1 Termíny a etapizace

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

9.2 Návaznost na ostatní SO a PS

Stavba nevyžaduje návaznost na další SO ani PS

9.3 Požadavky na zábory

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.

9.4 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 demontáži	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. Přepravní 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).

9.5 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 požádat 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 staveništích, 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 pověření 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

9.6 Vliv realizace objektu 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.

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.

9.7 Dopravně inženýrská opatření

Dopravně inženýrská opatření pro realizaci objektu

Požadavky na výluky

9.8 Podmínky provádění objektu za provozu

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 zdravých 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 požádat 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.

9.9 Provizorní konstrukce a stavby

Provizorní konstrukce

10 Výpis použitých norem

Česká státní norma:

IDDS: c54yq2b

IČO: 090 65 296

ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

ČSN EN ISO 12944-1 až 5 Nátěrové hmoty - Protikorozi ochrana OK ochrannými nátěrovými systémy

ČSN EN 1991-1-1 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-1: Obecná zatížení - Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb

ČSN EN 1991-1-4 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-4: Obecná zatížení - Zatížení větrem

ČSN EN 1991-1-6 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-6: Obecná zatížení - Zatížení během provádění

Technická norma železnic:

TNŽ 73 4955 Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD

Vyhláška:

177/1995 Sb., Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah

268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na stavby

398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb

177/1995 Sb., Stavební a technický řád drah

Nařízení komise EU:

NK EU 1300-2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;

Směrnice SŽ s.o.:

SM č.100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích prostřednictvím provozovatele dráhy

SM č.118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách

SŽDC S 3 Železniční svršek

SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej

SŽDC S 4 Železniční spodek

SŽDC S 5/4 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí

SŽDC SR 5/7 (S) Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah v aktuálním znění

Pokyn generálního ředitele SŽ s.o.:

PO 20-2019 GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Mobiliář