

# Obsah

B.1.1	ZHODNOCENÍ STAVENÍŠTĚ .....	2
B.1.2	PRŮZKUMY A PODKLADY.....	3
a)	Údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby. ....	3
b)	Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území. ....	3
c)	Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohově a výškové. ....	3
B.1.3	OCHRANNÁ PÁSMATA.....	3
a)	Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích. ....	3
b)	Stanovení nových ochranných pásem. ....	4
c)	Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování. ....	4
d)	Údaje o zeleni. ....	4
e)	Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu. ....	4
B.1.4	KONCEPCE STAVBY .....	4
a)	Účel stavby (celková koncepce řešení, zdůvodnění navrženého řešení s ohledem na účel stavby, její umístění, u změny dokončení stavby též vyhodnocení současného stavu konstrukcí). ....	4
b)	Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby. ....	4
c)	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení. ....	4
d)	Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO (např. užitečné délky kolejí, délky nástupišť, dopravní frekvence včetně rozčlenění, parkoviště, požadavky na bezbariérové řešení dopravních cest, typ zabezpečovacího zařízení, soustava trakčního vedení, atd.). ....	5
e)	Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby. ....	7
f)	Požadavky stavby na zdroje (elektrická energie, voda, plyn – bilance spotřeby energií, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima). ....	8
	Příprava teplé vody .....	8
g)	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci (nároky na vodní hospodářství, vypouštění odpadních vod včetně souhlasů, ochranná pásma - pásmo hygienické ochrany, povolené kvalitativní a kvantitativní ukazatele odpadních vod, provozní a havarijní řády, řešení napojení stavby na stávající síť technického vybavení). ....	8
h)	Napojení na dopravní systém (počty stání a dopravní trasy, dopravní frekvence). ....	9
i)	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění. ....	12
j)	Bezpečnost práce (zdroje ohrožení zdraví a bezpečnosti pracovníků, způsob omezení rizikových vlivů, bezpečnostní pásma a únikové cesty, ochrana pracovníků a pracovního prostředí před účinky škodlivin, skladování nebezpečných látek a manipulace s nimi). ....	12
k)	Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby. ....	13
l)	Uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady resp. Nároky na jejich zabezpečení. ....	14
m)	Uvedou se statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek poškození (zřícení) stavby nebo její části nebo větší stupeň nepřijatelného přetvoření. ....	14
B.1.5	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....	14
a)	Podmínky rozhodnutí o umístění stavby. ....	14
b)	Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí. ....	14
c)	Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace. ....	14
B.1.6	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU.....	14

a) Uvolnění staveniště.....	14
b) Využití stávajících nebo budovaných objektů.....	15
c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby.....	15
d) Způsob provedení demolice a místa skládek.....	15
e) Likvidace porostů.....	15
f) Likvidace odpadů, vč. škodlivých.....	15
g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby.....	18
h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků.....	18
i) Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby.....	18
j) Výluka dopravy a jiná omezení dopravy.....	19
k) Omezení v dodávce energií.....	19
B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ.....	19
B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ.....	19
B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	19
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	20
B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	20
B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY.....	20
B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA.....	20
B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ.....	20
B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ.....	20
B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....	20
B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA.....	20
B.11 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	21
B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA.....	21
B.13 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ.....	21

## B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Projekt se týká rekonstrukce stávající výpravní budovy v žst. Senice na Hané. Stávající objekt se nachází v km 18,012 – km 18,030 na trati 275 Olomouc – Senice na Hané – Náměšť na Hané - Drahanovice. Dané nádraží je zařazeno do kategorie D dle interní kategorizace osobních nádraží z hlediska významu cestujícího. Denní frekvence cestujících je 738 (údaje z roku 2019, před korona krizí).

Budova bude nadále sloužit svému původnímu účelu. Technologie a zázemí z odstraňované přístavby se přesunou do zvýšeného patra. Upraví se dispozice 1 NP. Vybudují nové toalety pro veřejnost splňující nejnovější standardy. Ve 2NP bude nové zázemí pro personál a nové technologické místnosti.

Během rekonstrukce zůstane zachován provoz stávajících provozů a technologií řízení dráhy a jejích pracovníků v prostorech. Zachován zůstane i provoz na trati.

### Orientační rozsah prací na výpravní budově:

- Demolice krovu a zvýšení patra o 0,5m, Nová zateplená střecha
- Odbourání nepůvodního přístavku
- Návrh a řešení vzhledu výpravní budovy (barevné řešení) – obnova fasády
- Kompletní oprava vnějšího pláště, vč. výměny otvorových výplní, nová střecha, nové povrchové úpravy, klempířské konstrukce, nové informační zařízení apod. a silnoproudých a slaboproudých rozvodů aj.

- Úprava veškerých provozních prostor výpravní budovy (veřejné i neveřejné prostory v 1.NP, 2.NP) v koordinaci s opravou okolního prostoru a bezbariérovou přístupností. V rámci tohoto bodu bude řešeno např. nové osvětlení, nové povrchové úpravy, rekonstrukce podlah
- Rekonstrukce otopné soustavy
- Nový informační systém, včetně vybavení (např. odjezdové tabule, aj.)
- Nové vnitřní rozvody inženýrských sítí (voda, kanalizace, elektro, topení), vč. Napojení do přípojek

### B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

#### **a) Údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby.**

V objektu byl proveden stavebně technický průzkum.

-V objektu je patrné minimum poruch, které by byly způsobeny vlhkostí. Nejsou patrné žádné výkvěty solí, vlhkostní mapy a delaminace omítky u konstrukcí nad úrovní terénu a to jak na vnějším, tak na vnitřním líci.

- Na konstrukcích stěn jsou v úrovni uložených vazných trámů patrné svislé trhliny. Důvodem je pravděpodobně absence vodorovných ztužujících věnců objektu

- Konstrukce v suterénu jsou vlhkostí viditelně zasaženy, ale nejedná se o akutní poruchu také působení vlhkosti je významně menší než u obdobných objektů podobného stáří a využití.

-Za hlavní problém je tedy možné považovat vnikání vody do konstrukce střechy. Lokálně jsou konstrukce střechy zasaženy vysokou vlhkostí, která má jednak vliv na trvanlivost dřeva a jednak jsou tím vytvářeny podmínky pro tvorbu dřevokazných hub a případně působení dřevokazného hmyzu. Podrobnosti jsou popsány v příloženém mykologickém průzkumu. Nejvýraznější poškození je patrné na jihovýchodním úžlabí konstrukce krovu. Ostatní konstrukce vykazují, dle provedených měření, míru vlhkosti odpovídající rovnovážné vlhkosti dřeva. Na konstrukcích nebyly v době provádění STP podmínky ke kondenzaci vlhkosti na povrchu konstrukcí.

#### **b) Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území.**

Navržené stavební úpravy nejsou podmíněny stávajícími geologickými a hydrogeologickými poměry v území, nebude do nich zasahováno a nebudou měněny – stavba bude probíhat na pozemku a na stávající budově.

#### **c) Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové.**

Základní geodetické zaměření bylo zajištěno SŽG.

Jedná se o stavební úpravy stávající stavby, nová vytyčovací síť se zakládat nebude.

Nutno zajistit vyhotovení geometrického plánu vnějšího obvodu nového tvaru budovy a tuto změnu ohlásit KÚ. Zajistit geodetické zaměření nového elektrického napojení.

### B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA

#### **a) Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích.**

Stavby se nacházejí v ochranném pásmu dráhy. Navrženými stavebními úpravami se podmínky v tomto pásmu nemění, hranice ochranného pásma se stavbou taktéž nemění.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

Území se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje II.stupně

Stavba není kulturní památkou.

**b) Stanovení nových ochranných pásem.**

Žádná nová ochranná pásma nevzniknou.

**c) Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování.**

V okolí stavby se nenachází chráněná ložisková území ani poddolované oblasti.

**d) Údaje o zeleni.**

Jedná se o stavební úpravy budovy a zpevněných ploch, stávající zeleň v okolí nebude ovlivněna

**e) Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu.**

Stavbou dotčené pozemky nepatří do zemědělského ani lesního fondu – viz. část A.1.b).

## **B.1.4 KONCEPCE STAVBY**

**a) Účel stavby (celková koncepce řešení, zdůvodnění navrženého řešení s ohledem na účel stavby, její umístění, u změny dokončení stavby též vyhodnocení současného stavu konstrukcí).**

Účel stavby vychází z celkové koncepce modernizace vybrané železniční sítě na území České republiky a je s ní ve shodě. To bude dosaženo modernizací stávajících železničních staveb a zařízení, která jsou mnohdy za dobou své životnosti a jsou již morálně zastaralá – opravována bude celá trať včetně budov a zázemí a infrastruktury. To bylo v minulosti způsobeno i zanedbanou údržbou prakticky veškerých zařízení železniční infrastruktury. Navrženou modernizací budovy dojde i ke zvýšení pohodlí a bezpečnosti cestujících při využívání vlakové železniční dopravy.

Nádraží v Senici je malá nádražní budova částečně podsklepená. Využíváno je jen první patro. Suterén a půda slouží k občasnému uskladnění. V objektu se nachází pokladna, dopravní kancelář, reléovna, veřejné WC a zázemí pracovníků.

V rámci projektu bude ubourána nepůvodní přístavba. Zvýší se a zobytní patro a vzniknou zde nové technologické místnosti.

**b) Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby.**

Při navrhování stavby byly dodrženy požadavky vyhlášky č. 268/2009 sb., o technických požadavcích na stavby, v platném znění, a požadavky vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění – viz. část A.8.

Zároveň byly dodrženy požadavky vyhlášky č. 389/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění, a požadavky souvisejícího Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 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 - viz. část A.8.

**c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení.**

Urbanistické řešení – jedná se o rekonstrukci stávající budovy, která má za cíl zlepšit jejich provozní a estetické vlastnosti a ohledem na současný standard. Část budovy bude odstraněna. Plochy po odbouraných částech budou využity k parkování.

Z architektonického hlediska bude výraz budovy navrácen k původnímu obvodu, budou vyměněny výplně otvorů a opravena - zateplena fasáda. Cílem rekonstrukce je však zachovat charakter budovy, proto je snahou zvoleného řešení pomocí tvarového řešení, zvolených detailů atd. zachovat vzhled budovy v podobě, jak ji znají současníci.

**d) Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO (např. užitečné délky kolejí, délky nástupišť, dopravní frekvence včetně rozčlenění, parkoviště, požadavky na bezbariérové řešení dopravních cest, typ zabezpečovacího zařízení, soustava trakčního vedení, atd.).**

#### Slaboproudé systémy (SO 86-71-86.05)

Všechny provozní soubory (PS) týkající se slaboproudu jsou součástí dokumentace SO 86-71-86.05 Slaboproudé rozvody.

Stručný popis části slaboproudé elektrotechniky:

- Osazení nového ocelového stožáru střechou pro přepojení stávající komunikace ŽST ze stávajícího příhradového stožáru. Než bude provedena demontáž příhradového stožáru.
- Zmapování stávajících zařízení ŽST a zabezpečení jeho stálého chodu.
- Po zmapování stávajících slaboproudých rozvodů a zařízení, která nejsou nutné pro chod nádraží se teprve demontují.
- Projektová dokumentace řeší slaboproudé rozvozy a zařízení – datové rozvody DTR objektu.
- DTR – nová strukturovaná kabeláž datových rozvodů – DTR řeší instalaci nových rozvodů a zařízení do rekonstruované části objektu. Systém je dělený na část ŽST a ostatní propojující zařízení objektu. Datový rozvaděč je umístěn v m.č. 1P04. Datové rozvody jsou rozdělené na dvě samostatné části. První slouží pro zařízení SŽT s možností propojení na drážní komunikační systém a druhý samostatný nezávislý pro připojení veřejné datové sítě oddělené od sítě SŽT.
- V prostorech pro cestující – čekárna, je navrženo zařízení pro hlášení invalidům – sluchově postiženým přes jejich typové zařízení napojené na informační systém přes DTR rozvody.
- CČ – centrální čas. Připojení analogových hodin na systém centrálního času včetně kabelových rozvodů spínání a napájení. Nové propojení je do místa spínání centrálního času technologického zázemí ŽST m.č. 1P04.
- PZTS – poplachový zabezpečovací a tísňový systém spojený s požární signalizací, pomocí kterého jsou zabezpečeny jednotlivé části prostoru rekonstruovaného objektu nádraží. Pokud nebude ostraha objektu zajišťována v režimu 24/7, bude přenášet informaci o poplachových stavech PZTS do prostoru výpravního a plánovaným přenosem, dále bude splněna podmínka standardu fyzické ochrany objektů SŽ požadující dálkový dohled – bezpečnostní dohled prostřednictvím instalovaných systémů technické ochrany pracovníkem daného DPPC (Dohledové a poplachové přijímací centrum) včetně zajištění zásahu výjezdovou skupinou ve stanoveném limitu. Lze realizovat vzdálený bezpečnostní dohled formou přenosu poplachových stavů na Policii ČR, nebo do dohledového pracoviště DDTS správy železnic po komunikačním kanále – plánované datové lince správy železnic (zatím není instalována).
- Čtečku karet systému PZTS, která bude ovládat elektromechanické zámky vstupních dveří do všech vybraných místností, bude ovládána průkazy oprávněných zaměstnanců SŽ.
- VSS – Dohledový videosystém pro použití v bezpečnostních aplikacích, pomocí kterého jsou monitorované prostory objektu i mimo něj se záznamem

v m.č. 1P04 a přenosem pouze obrazu do místnosti výpravčího 0P01. Dále plánovaného propojení na DDTS a případně majiteli objektu.

- Navrhovaný systém VSS, neřeší hlídání hrany nástupiště, proto nesouvisí s kamerovým systémem pro řízení provozu.
- Samostatnou část rozvodů tvoří připojení dvou nových informačních tabulí IS na plánované datové rozvody ŽST.
- Pro objekt nádraží bez současných komunikačních vazeb ŽST, bude IS ovládán výpravčím ŽS společně v drážním rozhlasem DR. Projekt počítá s budoucím propojením IS a DR na jednotný systém ŽST.
- DR – drážní rozhlas bude v současné době ovládán z místnosti výpravčího 0.P01 přes rozhlasovou ústřednu osazenou v m.č. 1P04

#### SO 86-30-01 Příprava pro elektromobilizaci

Objekt je součástí SO 86-71-86.04 Silnoproudé rozvody. Objekt řeší připravenost pro budoucí instalaci nabíjecího stojanu.

#### SO 86-54-01 Parkoviště

Řeší nově budované parkovací stání včetně zpevněných ploch.

#### SO 86-71-86 Rekonstrukce výpravní budovy

Jsou navrženy stavební úpravy, kterými dojde k modernizaci výpravní budovy, která je ve své stávající podobě již nevyhovující. Úpravami dojde ke zlepšení komfortu pro cestující i zaměstnance. V rámci úprav dojde k některým dispozičním změnám, k opravě vnějších i vnitřních povrchových úprav, k výměně výplní otvorů apod.

Dále jsou součástí tohoto stavebního objektu také řešeny:

- orientační systém
- zdravotně technické instalace
- topení
- informační systém – bude zhotoven tak, aby vyhovoval Směrnici SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách – stavební příprava
- silnoproudé rozvody,
- požárně bezpečnostní řešení
- nouzové zvukové systémy
- zdravotně technické instalace

#### SO 86-77-01 Orientační systém

Objekt řeší návrh nové orientačního systému dle platné směrnice č. 118 v době vypracování projektu.

#### SO 86-78-86 Odstranění přístavby

Objekt řeší odstranění nepůvodní přístavby v severozápadní části výpravní budovy.

#### SO 86-79-01 Přístřešky a stojany na kola

Objekt řeší stání pro kola a jejich zastřešení.

#### SO 86-79-02 Stání pro popelnice

Stání pro popelnice je umístěno u severovýchodní fasády na rohu s ulicí, tak aby měli technické služby snadný přístup pro vynášení. Plocha 1x 2,5m je tvořena betonovou deskou a ohraničena plotem s vrátky.

**e) Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.**

Realizace stavebních prací samotných s výkonem autorského dozoru zhotovitele by měla proběhnout v průběhu roku 2023-24.

S ohledem na skutečnost, že stavba bude probíhat za provozu výpravní budovy, je pochopitelné po dobu stavebních prací prioritou jak zachování provozuschopnosti dráhy (ochrana zařízení a technologií), tak v maximální možné míře i bezpečnost personálu výpravní budovy, cestujících, zaměstnanců zhotovitele stavby i veřejnosti pohybujících se v okolí stavby.

Do technologií stávající dopravní kanceláře a reléovny se během rekonstrukce nebude zasahovat. Avšak i těchto místností se budou týkat nové elektrorozvody. Pracoviště je nutné z toho hlediska ochránit před prachem a mechanickým poškozením. Případná nutná omezení práce výpravčího je třeba předem projednat s pracovníky dopravy, tak aby bylo možné po vzájemné dohodě připravit potřebná opatření, včetně zajištění kontinuálního napájení zabezpečovacího zařízení TEST A v dopravně D3 Senice na Hané. Veškeré stavební postupy a potřeby ochrany, včetně zaměření kabelových tras k těmto zařízením budou provedeny a konzultovány v součinnosti s místním správcem SSZT OŘ Olomouc.

Stavba bude prováděna v logické posloupnosti tak aby práce již provedené nebyly poškozené. Prvním krokem bude odpojení všech sítí (plynovodní a vodovodní rozvody a přípojky, slaboproud a podobně) v částech určených k úplné či částečné demolici a bude zřízeno zařízení staveniště. Druhý krok bude demolice a znovu vybudování 2NP.

Mimo budovu budou na navržené ploše umístěné mobilní buňky, které budou sloužit jak pro techniku stavby, tak pro dělnické profese, a mobilní chemická WC. V případě umístění sociálních buněk (nebude-li možné využívat sociálního zařízení v prostoru VB) napojení na pitnou vodu a kanalizaci projedná zhotovitel se správcí těchto sítí.

V této ploše bude vybudováno i zařízení staveniště se skladovými plochami pro materiál v oploceném prostoru.

**Předpokládaný postup výstavby:**

Prvním krokem bude odpojení všech sítí (plynovodní a vodovodní rozvody a přípojky, elektro, slaboproud a podobně) v částech určených k demolici – bývalé toalety, odpočívárny, střecha. Pro přístavek je zpracována samostatný objekt SO 86-78-86.

Druhým krokem bude zahájení demoličních prací na krovu. Postup bude prováděn s nejvyšší opatrností, tak aby byla zajištěna stabilita a nedošlo k náhlému sesuvu krovu. V současnosti je nutné zajistit obnažené konstrukce proti vnikání atmosférických jevů jako déšť popř. sněh. To se týká hlavně prostoru nad dopravní kanceláří. Je vyžadováno vybudovat dočasný přístřešek nad těmito prostory. Současně je nutné odstranit konstrukce v 1NP v místech budoucího NZEE a toalet. Hlavně se jedná o vybourání podlahy.

Další pracovní postup je nadezdění obvodového zdiva a vytvoření věnce. V součinnosti se SŽ se vybere vhodný termín na vykonání prací nad dopravní kanceláří pro zesílení stropu. Při pokládání stropnic by se neměl nikdo pohybovat pod danou oblastí. Poté je možné začít nadezdívat štítové stěny a stavět nový krov. Současně se v 1NP položí ležatá kanalizace a postaví se podlaha v dříve odbourané části. Po zajištění funkčnosti střechy se může začít s vnitřními pracemi.

Odstraňování podlah proběhne citlivě s ohledem na stávající hydroizolace. Hlavně u stěn je nutné zachovat část pro znovu napojení.

Pro postup prací bude předložen dodavatelem podrobný harmonogram výstavby, aby byly jasné souvztahnosti a priority.

Objekt přístavby se začne demolovat až po dokončení a zapojení všech technologií, které se budou přesouvat z daného objektu.

Jistotou zachování bezpečnosti zaměstnanců sž je vybudování ochranné konstrukce v přízemí pro vstup a výstup z budovy.

Veškerá technologická zařízení a vybavení prostor dopravní kanceláře bude po celou dobu probíhající rekonstrukce vhodným způsobem (provizorními konstrukcemi, apod.) ochráněna proti poškození a jiným nepříznivým vlivům vyplývajícím ze stavební činnosti (vibrace, prach, voda, apod.), a po ukončení stavby, pokud to bude odborně vyčištěna, a to vše s ohledem na maximální bezpečnost obsluhujících zaměstnanců.

Předpokládaný termín veškerých prací je březen 2023 až leden 24

Předání bude provedeno v jednom termínu po úplném dokončení rekonstrukce.

K vyloučení veřejné dopravy nedojde, jedná se o železniční stanici – provoz vlaků bude nepřerušeno.

**f) Požadavky stavby na zdroje (elektrická energie, voda, plyn – bilance spotřeby energií, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima).**

Stavba je napojena na tyto vedení technické infrastruktury – kanalizace, vodovod, elektřina, plyn. Změnou stavby budou dotčeny parametry, které způsobí změnu těchto napojení. Vzhledem k novým technologickým místnostem vzroste spotřeba energií. Plánuje se nová přípojka čez, která není součástí této stavby, která bude reflektovat budoucí potřeby budovy.

Tato stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů na realizaci bude věcí zhotovitele díla.

Projektová dokumentace řeší zdravotně-technické instalace – vodovod, kanalizaci a plynovod v opravované výpravní budově v obci Senice na Hané. Objekt je dle dostupných podkladů napojen stávající vodovodní přípojkou, která je ukončena v suterénu objektu vodoměrnou sestavou.

Pro odvod splaškových vod bude využita stávající přípojka jednotné kanalizace, která je napojená na řad v ulici Nádražní.

Do objektu vede STL vedení plynu pro kotel zajišťující ohřev teple vody a radiátorů. V novém stavu zůstává přípojka a využití pro ohřev vody a UT.

**Příprava teplé vody**

Příprava teplé vody bude zajištěna lokálně elektrickým bojlerem v 1NP a kotlem ve 2NP, Umístění a objem bojlerů je patrný z přiložené výkresové dokumentace.

**Bilance potřeby vody**

- průměrná denní potřeba vody 808 l/d
- maximální denní potřeba vody 1010 l/d
- maximální hodinová potřeba vody 75,75 l/h
- průměrná roční potřeba vody 27,6m<sup>3</sup>/r

**g) Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci (nároky na vodní hospodářství, vypouštění odpadních vod včetně souhlasů, ochranná pásma - pásmo hygienické ochrany, povolené kvalitativní a kvantitativní ukazatele odpadních vod, provozní a havarijní řády, řešení napojení stavby na stávající síť technického vybavení).**

Odvod dešťových vod bude řešen stávajícím způsobem, resp. bude zachován princip, tzn. že dešťové vody budou svedeny dešťovou kanalizací do dešťové kanalizace.

Pro odvod splaškových vod bude využita stávající přípojka jednotné kanalizace, která je napojená na řad v ulici Nádražní.

Odkanalizování všech zařizovacích předmětů v objektu bude provedeno připojovacím potrubím do odpadních potrubí přes zápachové uzávěrky. Připojovací potrubí bude napojeno do společného svodného potrubí. Svodná potrubí budou vedena pod podlahou.



Vnitřní kanalizace bude zaústěna do stávající přípojky jednotné kanalizace, která byla nedávno zbudována.

Systém vnitřní kanalizace bude odvětrán nad střechu, kde bude zakončen ventilačními hlavicemi.

Na všech stoupačkách bude 1,0 m nad podlahou osazen čistící kus, pro případnou možnost vyčištění příslušné části ležaté kanalizace. V případě, kdy stoupačka neprochází stropem na půdu, bude potrubí ukončeno 2,0 m nad podlahou a opět bude ve výšce 1,0 m nad podlahou osazen čistící kus.

#### Bilance dešťových vod

- Množství odváděných dešťových vod pro nově navrhovaný stav je při výše uvažovaných výpočtových hodnotách  $Q_1$   $5,4 \text{ l.s}^{-1}$

#### Plynovod

Stávající stav, HUP

Hup zůstává na svém místě. V budově bude nový rozvod plynu a nový plynový kotel.

#### ***h) Napojení na dopravní systém (počty stání a dopravní trasy, dopravní frekvence).***

#### Parkovací plocha - navržený stav a jeho zdůvodnění

Samotný výpočet potřebného počtu parkovacích míst:

$$N_{ZST} = O_o + P_o + P_{K+R}$$

Po rozšíření:

$$N_{ZST} = P_Z \cdot k_Z \cdot k_I + P_C \cdot k_A \cdot k_I + P_{K+R}$$

$$N_{ZST} = 4 \cdot \frac{1}{4} \cdot 1 + 369 \cdot \frac{1}{15} \cdot 1 + 3$$

$$N_{ZST} = 1 + 24,6 + 3 \doteq \underline{29}$$

NŽST celkový počet stání pro OA u železničních stanic a zastávek

O0 počet vyhrazených stání pro zaměstnance Správa železnic, státní organizace

PZ počet zaměstnanců Správa železnic, státní organizace, případně smluvních nájemců budovy ON.

kZ součinitel počtu zaměstnanců

P0 počet parkovacích stání typu P+Rail

PK+R počet parkovacích stání typu K+R pro krátkodobé stání OA v závislosti na počtu nastupujících/vystupujících cestujících (kritérium I) a velikosti stanice. (Dle tabulky 3)

PC počet cestujících (uvažuje se polovina výhledového obratu cestujících stanovená např. dopravním modelem)

kA součinitel počtu odbavených cestujících (kritérium A)

kl součinitel redukce počtu stání obslužností lokality

$$k_z = \frac{1}{UJ_z} = \frac{1}{4}$$

UJz představuje počet účelových jednotek na jedno stání. Její hodnota obvykle odpovídá číslu 4 (dle ČSN 73 6110 pro výrobní podnik)

$$k_A = \frac{1}{UJ_c} = \frac{1}{15}$$

UJc představuje počet účelových jednotek na jedno stání. Obvyklá hodnota odpovídá číslu 15 (sportoviště s diváky dle ČSN 73 6110)

kl = 1 (dle tabulky 1, do 10 tis. obyvatel)

Kritérium I. = 2 b. (Tabulka 2)

Tabulka 2 - Hodnota „Kritéria I“ hodnotících jednotlivé návaznosti na další dopravu.

	0 bodů	1 bod	2 body	3 body
Návaznost na autobusy (i dálkové), trolejbusy	není	≤ 5 linek	5 < linek ≤ 10	> 10 linek
Návaznost na tramvaje, metro	není	≤ 2 linky	2 < linky ≤ 5	> 5 linek
Stanoviště taxi	není	-	je	-
Parkovací plochy pro automobily individuální přepravy	nejsou	≤ 100 stání	100 < stání ≤ 500	> 500 stání
Parkovací plochy pro kola a motocykly	není	≤ 100 stání	100 < stání ≤ 500	> 500 stání
Spojení na letiště, do přístavu	není	regionální letiště nebo přístav	-	mezinárodní letiště nebo přístav

Tabulka 1 - Tabulka pro stanovení redukčního součinitele kl dle parametru obslužnosti z Tabulky č.2.

Kritérium I	Kategorizace dle I	Redukční koeficient kI		
		do 10 tis obyv.	do 50 tis obyv.	nad 50 tis obyv.
$I \leq 2$	$\rightarrow k(I) = 1$	1	1	1
$2 < I \leq 6$	$\rightarrow k(I) = 2$	1	0,8	0,6
$6 < I \leq 10$	$\rightarrow k(I) = 3$	1	0,8	0,6
$10 < I \leq 15$	$\rightarrow k(I) = 4$	1	0,4	0,25
$I > 15$	$\rightarrow k(I) = 5$	1	0,4	0,25

Tabulka 3 – Nejmenší doporučený počet parkovacích míst v přestupních uzlech dle ČSN

Druh parkoviště	Významné přestupní uzly městské linkové osobní dopravy a přestupní uzly regionálního významu	Přestupní uzly nadregionálního významu
plochy pro dlouhodobé stání osobních vozidel	–	20
systém K+R (koeficient PK+R)	3	5
plochy pro stání autobusů neveřejné dopravy (např. zájezdové autobusy)	–	3
plochy pro vozidla nehromadné nepravidelné veřejné dopravy osob (např. taxi, mikrobus)	3	5

V prostoru u výpravní budovy je navržena zpevněná plocha, která bude sloužit k parkování veřejnosti. Na zpevněnou plochu se oproti výpočtu vejde pouze 6 parkovacích stání, z toho 1 stání pro invalidy. Rozměry jednotlivých stání jsou 5,0m x 2,5m. Krajiní stání jsou rozšířená o 0,25 m, tzn. mají šířku 2,75m. Stání pro invalidy jsou o rozměrech 3,5 m x 5,0 m. Dvě stání, která jsou připravena

k budoucímu využití nabíjení elektrovozů, budou široké 2,9m Vjezd na jednotlivá stání je přímo z ulice. V návaznosti na nové parkoviště je navržen také přilehlý chodník. Mezi parkovištěm a dřevěnou boudou je široký 2 m. Plocha parkovacích stání je 84 m<sup>2</sup>. Plocha nového a upravovaného chodníku je 382 m<sup>2</sup>.

### **Samotný výpočet potřebných parkovacích míst pro jízdní kola:**

$$P_{ZK} = N * P_C * K_C$$

$$P_{ZK} = 369 * 0,4 * 0,25$$

$$P_{ZK} = 36,9 \doteq 37$$

kde:

- $P_{ZK}$  – je počet zaparkovaných jízdních kol, minimálně však 2
- $N$  – je počet cestujících (uvažuje se polovina výhledového obratu cestujících stanovená např. dopravním modelem),
- $P_C$  – je procento cestujících, kteří přijedou nebo odjedou ze stanice na kole,
- $K_C$  – je koeficient využití parkovacích míst pro kola. Jeho hodnota je doporučena metodickým dokumentem Ministerstva dopravy „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ a pohybuje se v intervalu 10-30 %. Pro návrh parkovacích míst pro kola u železničních stanic a zastávek uvažujeme s jeho hodnotou rovnou 10 %.

V oblasti je hojně využívána cyklodoprava i vzhledem k umístění nádraží vůči centru obce. Proto jsou koeficienty vyšší oproti běžně užívaným. Stání pro kola se navrhuje dvě kryté, každé pro 12 kol a 14 stání nekrytých. V jednom přístřešku bude instalován stojan pro nabíjení až 4 elektrokol. Pro stání bude použit stojan tvaru obráceného U, na který je možné upevnit dvě kola. Z tohoto důvodu je počet stání pro kola 38.

#### ***i) Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.***

Vzhledem k charakteru stavby nebude probíhat náhradní výsadba. Změna stavby se nedotkne ani jiných zelených ploch.

#### ***j) Bezpečnost práce (zdroje ohrožení zdraví a bezpečnosti pracovníků, způsob omezení rizikových vlivů, bezpečnostní pásma a únikové cesty, ochrana pracovníků a pracovního prostředí před účinky škodlivin, skladování nebezpečných látek a manipulace s nimi).***

Základní povinností účastníků výstavby z hlediska bezpečnosti práce je dodržovat zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců. Zadavatel stavby bude mít zpracovaný plán BOZP, který bude předložen zhotoviteli při předání stavby.

Všichni zaměstnanci musí být prokazatelně školeni z bezpečnostních předpisů, především SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis, SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností, SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, SŽ Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace

zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Vše v platném znění.

Pro práce ve výškách a nad hloubkou platí NV č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při provozu na železničních tratích a používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220V a 380V, proto bude nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm dráhy a DI Policie ČR. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně i technicky (provizorní oplocení, vymezení pásu území a času pro průjezd staveništěm, staniční řád ap.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování projektu stavby (viz. dokladová část), musí být v blízkosti sítí dodržován následující postup:

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, upřesnil nebo vytýčil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.
- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz "B" a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajistit proti poškození a odcizení.

Práce a dozor v prostoru dráhy mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

***k) Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby.***

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena pro:

- cestující s omezenou schopností pohybu
- cestující s omezenou schopností orientace.

**Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených**

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je úrovnový přístup bez prahu a překonání nutných výšek pomocí ramp s úpravou pro zdravotně postižené.

Přístup do čekárny výpravní budovy je umožněn z prostoru před nádražní budovou rampou. Všechny služby nabízené cestujícím se odehrávají v přízemí, není tedy nutné vytvářet bezbariérové přístupy do jiných podlaží. Přístup k nástupištím je řešen stávajícím způsobem. Úroveň podlahy haly výpravní budovy a přilehlých prostor je rovný s minimálními výškovými rozdíly. V rámci oprav dojde k umístění bezbariérových toalet, kde budou umístěny i přebalovací pulty. Přepážka pro nákup jízdenek bude přizpůsobena použití osobami na vozíku. Přístupové cesty, únikové cesty a další důležité informace budou znázorněny pomocí piktogramů – orientační a informační systém.

#### Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Skleněné stěny budou ve výši zorného pole označeny kontrastním barevným pruhem pro zlepšení orientace slabozrakých. Všechny překážky na přístupových cestách budou vizuálně kontrastně označeny, důležitá místa budou opatřena hmatovými cedulkami. Ve výpravní hale bude modernizován systém rozhlasu, který bude přizpůsoben současným požadavkům.

#### Informační systém pro cestující

Ve výpravní budově bude informační a orientační systém doplněn o potřebné informační tabule s piktogramy směřující postižené cestující k důležitým místům.

Zohlednění souladu s legislativou stanovující požadavky na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je uvedeno v části A.8. a v části B.13.

#### ***l) Uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady resp. Nároky na jejich zabezpečení.***

Před zahájením výstavby je nutné mít vybudovanou novou přípojku elektrické energie s dostatečným příkonem.

#### ***m) Uvedou se statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek poškození (zřícení) stavby nebo její části nebo větší stupeň nepřípustného přetvoření.***

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby.

Horní patro se bude zvyšovat, v důsledku toho bude zřízen žb věnec který přispěje k větší stabilitě této části. Krov bude subtilnější celkovým menším objemem dřeva oproti předchozí konstrukci. Statické výpočty nových částí jsou v příloze SO 86-71-86 část 02 KST

### **B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK**

#### ***a) Podmínky rozhodnutí o umístění stavby.***

Na stavbu není vzhledem k jejímu charakteru – rekonstrukce stávající stavby - požadováno rozhodnutí o umístění stavby.

#### ***b) Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí.***

Stavba není dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí předmětem posuzování.

#### ***c) Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.***

Předchozí stupeň dokumentace nebyl požadován ani zpracován.

### **B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU**

#### ***a) Uvolnění staveniště.***

Práce budou probíhat za provozu trati. Na zařízení staveniště bude použit pozemek 1244/1 v určeného k převodu na SŽ. Po dobu rekonstrukce bude tento pozemek stále náležet ČD,a.s., proto je nutné, aby byla uzavřena nájemní smlouva pro užívání pozemku. Budova bude v zasažených částech vyklizena, dotčené sítě odpojeny. Na ploše před výpravní budovou se odstraní stojany a věšáky na kola a zároveň se ubourá dřevěná kůlna.

**b) Využití stávajících nebo budovaných objektů.**

Projekt stavby nepředpokládá využívání stávajících objektů stavbou po dobu realizace díla pro účely stavby, jakými jsou např. hlavní stavební dvůr, zařízení staveniště, kanceláře pro stavební dozor investora a podobně. U nádraží bude zřízeno zařízení staveniště, které bude sloužit jako zázemí a sklad materiálu pro pracovníky firem provádějících rekonstrukci

**c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby.**

Je nutné počítat se zachováním provozu dopravní kanceláře a technologií řízení dráhy (reléovna, antény, bateriovna, dopravní kancelář....) po celou dobu stavby. Před výpravní budovou bude zřízena provizorní prodejna jízdenek se sociálním zázemím a klimatizací. Současně se dle situace ZOV vybuduje přístup k nástupišti pro cestující s dočasným přístřeškem z OSB desek proti povětrnostním vlivům.

**d) Způsob provedení demolic a místa skládek.**

Demolice VB se týkají přístavby a celé střechy a štitových stěn. Další demoliční práce budou menšího rozsahu a budou probíhat v rámci interiéru rekonstruované části výpravní budovy. Demolice nad dopravní kanceláří prováděny ručně s použitím ručního náradí a menších strojů. Taktéž je nutné dbát zvýšené opatrnosti při demolici přístavby, kde je nad střešní rovinou veden vzdušný kabel sdělovací techniky. Demolice zpevněných ploch bude probíhat na etapy dle potřeby stavebních prací a zařízení staveniště. Odpadní materiál bude ukládán na meziskládku v rámci staveniště, tříděn a průběžně odvážen na místo jeho likvidace či opětovného využití. Při demolici je zapotřebí respektovat zachování provozu v dopravní kanceláři.

**e) Likvidace porostů.**

V rámci stavby nedojde k žádné likvidaci porostů.

**f) Likvidace odpadů, vč. škodlivých.**

V rámci realizace stavby je navrženo odstranění stávajících stavebních konstrukcí. Výtěžek z demolic bude roztríděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (skládky) v závislosti na druzích odpadů. S výziskem z demolic – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č. 541/2020 Sb. V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů.

Odpady budou přímo na staveništi tříděny podle jednotlivých druhů a kategorií, budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem a přednostně bude zajištěno jejich využití před odstraněním.

Nebezpečné odpady budou shromažďovány a likvidovány v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. Při výskytu odpadu, který bude obsahovat azbest, bude zajištěno, aby v průběhu manipulace nebyla do ovzduší uvolňována azbestová vlákna nebo azbestový prach.

Vzhledem ke stáří budovy je možné, že se může v demolovaných objektech nacházet materiál s přítomností azbestu. Střešní krytina byla vyhodnocena jako břidlicová, avšak jsou zde části pozdější výstavby, které se jeví jako azbestové. Před přijetím zakázky provede pověřený zaměstnanec kontrolu projektové dokumentace, zda stavba neobsahuje materiály obsahující azbest. Pokud ano, provede určený zaměstnanec ohlášení orgánu ochrany veřejného zdraví a následně postupuje dle jejich pokynů. V dokumentaci bouracích prací musí být dle vyhlášky č.499/06 Sb. (Příloha č. 4 v část F kap. B - Souhrnná technická zpráva) uvedeno zjištění o přítomnosti azbestu na stavbě.

Pokud teprve při rekonstrukcích, odstraňování staveb nebo jejich částí budou ve stavbě zjištěny materiály obsahující azbest, se kterými bude dále nakládáno jako s nebezpečným odpadem, je nutné ihned zajistit splnění ohlašovací povinnosti orgánu ochrany veřejného zdraví.

Práce s materiály obsahující azbest mohou být zahájeny, až když je vše připraveno, ohlášeno a projednáno.

**Nakládání se stavebními a demoličními odpady s obsahem azbestu**

Při nakládání s odpady azbestu a s odpady, které azbest obsahují, je nutné postupovat v souladu s § 35 zákona o odpadech /1/ a § 3 odst. 2 zákona č. 309/2006 Sb. /6/ ve spojení s § 21 odst. 2 písm. c) nařízení vlády č. 361/2007 Sb. /4/. Dle § 35 zákona o odpadech jsou původce odpadů obsahujících azbest a oprávněná osoba, která nakládá s odpady obsahujícími azbest, povinni zajistit, aby při tomto nakládání nebyla z odpadů do ovzduší uvolňována azbestová vlákna nebo azbestový prach, a aby nedošlo k rozlití kapalin obsahujících azbestová vlákna. Opatřením proti uvolňování azbestu do ovzduší se rozumí mimo jiné řádné zvlhčování materiálů vodou a nástřik materiálů polymerními enkapsulačními přípravky. Původce a oprávněná osoba, která nakládá s nebezpečným odpadem, jsou povinni zpracovat identifikační list nebezpečného odpadu a místa nakládání s nebezpečným odpadem tímto listem vybavit. Odpady s obsahem azbestu musí být neprodleně po vzniku baleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny v souladu s požadavky § 71 zákona o odpadech - písemně způsobem a v rozsahu stanoveném vyhláškou ministerstva a výstražným symbolem nebezpečnosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1272/2008/17) v rozsahu stanoveném vyhláškou ministerstva. Takto zabezpečené odpady musí být následně předány do vlastnictví pouze společnosti, která je k takovému převzetí odpadu oprávněna ve smyslu § 13 odst. 3 zákona č. 541/2020 Sb. Při přepravě nebezpečného odpadu jsou odesílatel a příjemce odpadu povinni dodržovat ustanovení uvedená v § 46 zákona č. 541/2020 Sb. Odpady obsahující azbest je možné odstraňovat na některých skládkách skupiny S-OO (skládky „ostatních“ odpadů) a na skládkách skupiny S-NO (skládky „nebezpečných“ odpadů) v souladu s § 7 vyhlášky č. 294/2005 Sb. a v souladu s jejich schváleným provozním řádem a podmínkami uvedenými v rozhodnutí příslušného správního orgánu o souhlasu s provozem takového zařízení na odstraňování odpadu. Provozovatel skládky je povinen zajistit, aby se částice azbestu nemohly uvolňovat do ovzduší. Odpady musí být upraveny, zabaleny, případně po uložení na skládku okamžitě zakryty. Uložení odpadu s azbestem na příslušnou skládku je obvyklým způsobem odstranění tohoto druhu odpadu. Odpady obsahující azbest je mimo zařízení k jejich odstranění možné předávat do zařízení ke sběru odpadů či sběrných dvorů odpadu, které mají povoleno takové odpady přijímat a mají tyto odpady uvedeny v platném provozním řádu. Podmínkou však je, že odpady opět musí být baleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny nápisem upozorňujícím na obsah azbestu, viz výše.

Dále nevyužitelný materiál (odpad) bude kategorizován a na základě jeho zařazení do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou skládku. O uložení odpadu na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad.

Před demolicí, zejména u pozemních objektů, je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení inženýrských sítí, které jsou v dosahu demolice, a zajistit jejich ochranu.

**Rozhodující druhy odpadů vzniklých při demolici/stavbě:**

Kategorie	Název dle katalogu odpadů	Zařazení odpadu
O	Stavební a demoliční suť	cihla, keramika, sádr. stav. hmota
O	Beton z demolic	beton
O	Dřevo z demolic	dřevo
O	Železný šrot	železo
O	Odpad mědi a jejích slitin	měď, bronz, mosaz
O	Odpad hliníku	hliník
O	Směsné kovy	směsné kovy
O	Zbytky kabelů, vodičů	kabely
N	Asfaltové stavební nátěry	dehet nebo výrobky z dehtu
N	Odpadní ředidla	ostatní organická rozpouštědla
N	Odpadní nátěrové hmoty	odpad druhově blíže neurčený
N	Staré nátěrové hmoty	vytvrzená barva a/nebo vytvrzený lak



O	Komunální odpad	odpad druhově blíže neurčený
O	Papír	papír, karton
O	Plasty	plastové obaly, výrobky z plastů

Je nutno uvažovat s nebezpečnými odpady, které vzniknou v souvislosti s rekonstrukcí budov. Jedná se zejména o asfaltové ocelové potrubí, asfaltové stavební nátěry, odpadní ředidla, odpadní nátěrové hmoty případně další.

Dále mohou vzniknout nebezpečné odpady při vlastní realizaci stavby v souvislosti s činností zúčastněných stavebních firem. Proto je povinností zhotovitele pro takovýto případ vyhotovit vlastní havarijný plán pro mimořádné události, který bude závislý na dodavatelem používané technologii.

Za vlastní řešení odpadového hospodářství včetně nakládání s nebezpečným odpadem v průběhu výstavby je zodpovědný zhotovitel stavby (nebo jím pověřená autorizovaná osoba) za splnění podmínek daných stavebním. Proto je nutno před započítím stavebních prací provést vyhodnocení těchto dokumentů ve vztahu ke způsobu a průběhu provádění stavebních prací.

#### **Demolice azbestu a materiálu obsahující azbest:**

Stavba podléhá ohlášení na stavební úřad nejpozději 30 dnů před zahájením samotných bouracích prací.

Vlastník stavby je povinen ohlásit stavebnímu úřadu záměr odstranit stavbu, s výjimkou staveb uvedených v § 103-104 zákona č. 183/2006 Sb. Ohlášení obsahuje základní údaje o stavbě, předpokládaný termín započítí a ukončení prací, způsob odstranění stavby, identifikaci sousedních pozemků nezbytných k provedení bouracích prací.

U staveb, v nichž je přítomen azbest, je nutno zajistit provádění stavebního dozoru osobou, která má oprávnění pro odborné provádění demolice podle zvláštních pracovních předpisů.

Odstranění stavebního materiálu obsahující azbest by měla renomovaná odborně způsobilá firma, která zaručí řádný a bezpečný technologický postup demontáže nebezpečného materiálu a následné předání vzniklých azbestových odpadů k bezpečnému odstranění. Technologický postup při bourání musí zamezit uvolňování částic azbestu do ovzduší.

Odstraňovaný objekt obsahuje azbest pouze v části střešní krytiny, tzn., že bude odstraněna jako první.

Odpady a materiály obsahující azbest musí být sbírány a odstraňovány z pracoviště v utěsněných obalech označených příslušným štítkem. Odpady s obsahem azbestu lze likvidovat pouze v zařízeních k tomu určených.

Prostor, kde dochází k odstraňování azbestu, musí být vymezen, v němž je nutno dodržet režimová opatření - nesmí se tam jít, pít, kouřit. Zhotovitel určí vhodné místo pro tyto účely, které není kontaminováno azbestem.

Stavebník zajistí ochranné pomůcky (masku s filtrem, ochranný oděv (kombinéza), rukavice, pevná obuv) pracovníkům a bude dbát na důsledné zabránění vdechnutí a zabránění volného šíření azbestových částic. Z prostředí, kde dochází k demontáži azbestu, nesmí docházet k úniku prachu do okolního nechráněného prostředí. Zamezení šíření azbestových částic lze vlhčením demolovaných materiálů vodou, nebo zvolit jiný, ale neméně účinný způsob ochrany. Použité ochranné pomůcky musí být převáženy v uzavřeném, neprůdušném obalu či kontejneru.

Požadavky na ochranu zdraví při nakládání s azbestem, včetně odpadů obsahující azbest, jsou obsaženy v Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Právní předpisy vztahující se k nakládání s azbestovými odpady:

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška MŽP č. 273/2021 Sb.,

vyhláška MŽP č. 8/2021 Sb.,

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

nařízení vlády č. 361/2007 Sb.,  
vyhláška MZ č. 432/2003 Sb.,  
vyhláška MZ č. 394/2006 Sb.,  
Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Zákon „o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů

Zhotovitel stavby je povinen zpracovat „Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby“ a „Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady“ dle směrnice SŽ SM096 a předat je objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

**g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby.**

V prostoru staveniště se nachází řada inženýrských sítí a dalších zařízení mající dle zákonných ustanovení a nařízení svá ochranná pásma. Jejich výčet je uveden v části B.1.3.

Ochrana rozvodů venkovních sítí bude provedena panely, pískem nebo jiným vhodným způsobem.

Souhlasy (vyjádření správců a vlastníků) se stavební činností v ochranných pásmech v rámci předmětné stavby jsou uvedeny v dokladové části dokumentace. Přes vydané souhlasy se stavební činností pro stavbu jako celku je nutno před vlastním zahájením prací v dané lokalitě vždy písemně vyrozumět potencionálně dotčeného správce či vlastníka o úmyslu zahájit stavební práce a požádat jej o vytyčení inženýrské sítě respektive hranici chráněného objektu a stanovení jejich ochranného pásma. Současně pak požádá zhotovitel i o dohled nad stavební činností prováděnou v ochranném pásmu. Prvotním podkladem pro toto je zákres stávajících i nových objektů a sítí v koordinační situaci stavby (část dokumentace C - Situace stavby).

Zeleň v okolí budovy bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061.

**h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků.**

Všechna stávající podzemní a nadzemní vedení známá zhotoviteli v obvodu stavby jsou zakreslena v koordinační situaci C.3

U všech vedení drážních sítí bude zajištěn jejich provoz i po dobu výstavby. Případné omezení provozu bude provedeno po dohodě se správcem daného vedení. Ostatní mimodrážní stávající sítě nebudou stavbou dotčeny. Poloha všech stávajících inženýrských sítí musí být před zahájením realizace stavby ověřena a správcem vytyčena. Stavební práce v ochranném pásmu těchto sítí musí být prováděny podle podmínek správců jednotlivých sítí.

Přeložky dopravních tras ani vodních toků stavba nevyžaduje.

**i) Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby.**

Viz. BOZP

Protože dopravní kancelář musí být v provozu, bude nutné zajistit bezpečnost pracovníků dráhy.

Dopravní kancelář a prostory sloužící k provozu dráhy budou chráněny proti pronikání prachu – igelitový stan po dobu rekonstrukce v místnosti, prachové utěsnění dveří při prachu mimo místnost a zastřešení přístupové cesty skrze staveniště.

Staveniště je místo určené k uskutečnění stavby a pro umístění zařízení staveniště zhotovitele. Staveništěm jsou nemovitosti nebo jejich části, se kterými má objednatel (investor) právo hospodařit, nebo k nim má jiné právo. Toto staveniště musí být viditelně označeno, případně zajištěno proti vstupu nepovolaných (třetích) osob. Staveniště musí být na začátku a konci stavebního úseku označeno základními údaji o stavbě a údaji o zhotoviteli.

Zhotovitel odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví vlastních zaměstnanců, závazně se řídí ustanoveními vyhlášky č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích, v platném znění. Plní povinnosti vyplývající ze zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění a dodržuje opatření bezpečnostních předpisů SŽ Bp1 – Předpis o

bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, SŽDC Ob14 – Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany SŽ a Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování. Zhotovitel bude plně dbát na bezpečnost všech osob oprávněných ke vstupu na staveniště a udržovat staveniště v řádném stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí oprávněným osobám. Pokud zaměstná zhotovitel na staveništi jiné zhotovitele, bude od nich požadovat stejný ohled na bezpečnost a odvrácení nebezpečí. To bude umožněno i udržováním staveniště a díla v řádném stavu.

Zhotovitel bude dále zajišťovat a udržovat na své náklady veškerá světla, ostrahu a oplocení, výstražné značky a střežení, kdykoliv a kdekoli je to nutné nebo je požadováno vrchním stavebním dozorem (dále jen VSD) nebo odpovědným úřadem, pro ochranu díla nebo pro bezpečnost a potřebu veřejnosti nebo jiných osob.

Zhotovitel bude rovněž podnikat opatření k ochraně životního prostředí na staveništi i mimo ně a bránit proti škodám nebo zásahům do práv osob nebo zásahům do veřejného majetku nebo jiným škodám v důsledku znečištění, hluku nebo z jiných příčin vznikajících jako důsledek jeho pracovních postupů.

#### **j) Výluka dopravy a jiná omezení dopravy.**

Stavební práce nevyžadují výluky na trati.

Zároveň je nutno předpokládat určitá dopravní omezení na komunikacích, po nichž bude vedena staveništní doprava, a to před zahájením stavební činnosti, v jejím průběhu (vjezdy a výjezdy na/ze staveniště, zesílený provoz) a po dokončení (případné opravy komunikací – uvedení do původního stavu). Po dobu rekonstrukce bude přesunuta autobusová zastávka mimo staveniště. Jedná se pouze o dočasnou změnu.

Po celou dobu rekonstrukce je nutné zřídit dočasnou prodejnu jízdenek, mimo staveniště.

#### **k) Omezení v dodávce energií.**

Stavební činnost nepředpokládá a ani nevyvolává významné přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií. Budova bude napojena na stávající přívod energie.

### **B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ**

Předmětem stavby jsou stavební úpravy probíhající na stávající budově. Tato budova je ve vlastnictví provozovatele a zároveň investora SŽ s.o. Sousední pozemky - úprava chodníků, a ploch v okolí jsou na pozemku ČD určeném k převodu na SŽ. Podrobný seznam dotčených pozemků a jejich vlastníků je uveden v části A.1.b).

### **B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ**

Projekt stavby je zpracován v souladu se zadáním investora, v souladu s platnou legislativou a v souladu s technickými předpisy drážními i nedrážními, zejména to jsou:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady a rozhodnutí Komise,
- národní zákony a vyhlášky,
- technické normy,
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽ.

V souvislosti s řešením stavby a návrhem technického řešení jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů nebylo nutné žádat o výjimku.

## **B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

Nepočítá se změnou stávající provozní a dopravní technologie – provoz na dráze a způsob jeho řízení zůstane pomocí stávajících technologií. Antény RSM a Se přepnou na nový stožár, až když bude vše připravené a odzkoušené. Stejně tak jako dopravní kancelář, reléovna, bateriovna atd. Tyto provozní budovy budou při výstavbě ochráněny před negativními vlivy stavby, zejména prachem a hlukem. Rekonstrukce vnitřních rozvodů vody a kanalizace se neprovádí nad technologickými místnostmi. Není proto nutné budovat dodatečné zabezpečení proti vyplavení.

V rámci stavby budou připraveny slaboproudé systémy pouze ve vlastní budově (rekonstruované části).

V současnosti se nepočítá s vybudováním náhradního zadávacího pracoviště. Toto pracoviště bude zřízeno v místnosti současné dopravní kanceláře, která by po jejím zrušení byla bez využití.

### **B.3 Vliv stavby na životní prostředí**

Stavba nebude mít větší vliv na životní prostředí. Životní prostředí bude ovlivněno pouze v době výstavby. Jedná se především o ochranu proti prachu. Záměr nevyžaduje posouzení dle zákona č. 100/2001 sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

Odpady ze stavby budou likvidovány dle platné legislativy, viz. část B.1.6.f).

Hluková studie nebyla požadována, jelikož se nemění žádné parametry provozu dráhy. Předpokládané stavební práce jsou bez nadměrného hlukového zatížení, které potrvá pouze po dobu stavby. Demoliční práce budou probíhat ručně či s použitím drobné mechanizace s ohledem na hluk a s opatřeními na omezení prašnosti.

### **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci je řešena v části B.1.4. Požární ochrana je řešena v samostatném objektu - Požárně bezpečnostní řešení budovy, kde je zohledněn nový stav výpravní budovy.

Z hlediska statiky a únosnosti konstrukcí stavby dojde k změnám oproti stávajícímu stavu - do nosných konstrukcí bude zasahováno – ubourané části budovy, snesena střecha, odbouráno patro - budova bude odlehčena.

### **B.5 Energetické výpočty**

Projekt neřeší žádné nové trakční vedení, napájecí stanice ani pevná elektrická trakční zařízení.

Změna stavby se týká pouze výpravní budovy, neovlivní tedy technologické a energetické celky v kolejovém prostoru. Toto bude řešeno v projektu SSV – následující etapa rekonstrukce nádraží.

### **B.6 Protikorozi ochrana**

Stavba nevyžaduje žádná protikorozi opatření.

### **B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí**

Projekt stavby tuto problematiku neřeší, jelikož se jedná pouze o stavební úpravy pozemního objektu.

### **B.8 Dopravní opatření**

Stavba nevyžaduje žádná nadstandartní dopravní opatření.

### **B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

Stavbou dotčené pozemky nepatří do zemědělského ani lesního fondu – viz. část A.1.b).

### **B.10 Úspora energie a ochrana tepla**

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby. Stavba bude zateplena, finálně bude topena pomocí elektrickým proudem. Průkaz energetické náročnosti počítá s hodnotou C – příloha dokumentace.

Výpravní budova:

Bude provedena výměna výplní otvorů v obálce budovy za nová s min.  $U_w=1,2 \text{ W/m}^2\text{K}$ , tak aby splňovaly doporučené hodnoty dle ČSN 73 0540-2. Fasáda bude opatřena novou omítkou se systémovým zateplením. Bude zateplena střecha. Všechny skladby jsou navrženy tak, aby vyhověly doporučeným hodnotám ČSN 73 0540-2.

Změna stavby je na více než 25% celkové plochy obálky budovy – jedná se tedy o větší změnu dokončené stavby dle zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií.

## **B.11 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Bude se upravovat podlaha v 1NP. Dojde k jejímu zateplení a znovu položení hydroizolace.

## **B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA**

Stávající objekt výpravní budovy neposkytuje prostory určené pro ochranu obyvatelstva. Změna stavby s tím také nepočítá.

## **B.13 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ**

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena pro:

- cestující s omezenou schopností pohybu,
- cestující s omezenou schopností orientace.

Prvky bezbariérové přístupnosti:

- Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – bude vybudováno v rámci rekonstrukce okolí – na vybudovaném parkovišti budou vyčleněny 2 parkovací místa
- Bezbariérové cesty jsou umožněny mezi všemi prostory určenými pro využití cestujícími, jsou co nejkratší a povrch podlah je navržen nízkoreflexní
- Všechny bezbariérové cesty mají průjezdnou šířku min. 160 cm,
- Na bezbariérové cestě se nevyskytují prahy nebo mají max. výškový rozdíl 2,5 cm a jsou opticky zvýrazněné.
- Přístupová cesta ke vstupu do výpravní budovy je řešena rampou
- Předmětný projekt řeší pouze úpravu vnitřních prostor výpravní budovy, přístupy k jednotlivým nástupišťům jsou stávající
- Bezbariérová cesta bude zřetelně označena vizuálními, hmatovými či zvukovými informacemi.
- Bezbariérová toaleta je vybavena přebalovacím pultem.
- Přepážka pro nákup jízdenek bude přizpůsobena použití osobami na vozíku.
- Přístupové cesty, únikové cesty a další důležité informace budou znázorněny pomocí piktogramů.
- Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení budou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem. Všechny překážky na přístupových cestách budou vizuálně kontrastně označeny, důležitá místa budou opatřena hmatovými cedulkami.
- Skleněné stěny budou ve výši zorného pole označeny kontrastním barevným pruhem pro zlepšení orientace slabozrakých.
- Ve výpravní hale bude modernizován systém rozhlasu, který bude přizpůsoben současným požadavkům.
- Ve výpravní budově bude informační systém doplněn o potřebné informační tabule s piktogramy směřující postižené cestující k důležitým místům.

