

KOHL ARCHITEKTI s. r. o.

Stavba:

**REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY
V ŽST. HAVÍŘOV**

Místo stavby:

**3745; 3746/1; 3747; 3748/1; 3748/2; 3749;
3750/1 3751/1;**

Stupeň:

STAVEBNÍ POVOLENÍ A REALIZACE STAVBY

Část

600_SILNOPROUD**PROTOKOL O URČENÍ VNĚJŠÍCH VLIVŮ**

Investor:

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY**STÁTNÍ ORGANIZACE****DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1**

Odpovědný projektant:

ING. ARCH. DANIEL LABUZÍK

Zpracoval:

ING. ARCH. DANIEL LABUZÍK

Datum vydání:

0 4 / 2 0 1 8

Protokol č.1

o určení vnějších vlivů vypracovaný společnou odbornou komisí projektanta stavby

Složení komise:

Předseda: Ing. Arch. Daniel Labuzík , hlavní inženýr projektu

Členové: Marek Seifert, projektant elektroinstalace
Ing. Jiří Vála, projektant požární bezpečnosti

Název objekt: Výpravní budova v žst. Havířov

Místo stavby: Ul. Železničářů 1300/2, 736 01 Havířov

Parc. č. 3745; 3748/2; k. ú.; Havířov – město [637556]

Podklady pro vypracování protokolu :

- Stavební výkresy objektu s výpisem užitých stavebních materiálů.
- Provozní a kapacitní požadavky investora a budoucího uživatele objektu vyplývající ze zadání projektu.
- Příslušné právní předpisy a technické normy

Popis objektu:

SO-01 Výpravní budova

Železniční stanice na území dnešního statutárního města Havířova vznikla v Šumbarku v roce 1910 na železniční trase zajišťující dopravu uhlí mezi kamenouhelnými doly. Po založení Havířova v roce 1955 vznikla potřeba nového nádraží, které bylo postaveno v letech 1964 až 1969 v současné poloze. Nová Havířovská nádražní budova v tzv. bruselském stylu byla postavena podle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou. Podoba nádražní budovy byla vybrána v soutěži v roce 1959. Na návrhu se podílel také sochař Václav Uruba, který byl autorem plastiky Směrník v brutalistním stylu, před vstupem do haly. Západní stěnu vstupní haly pokrývá barevná skleněná mozaika o ploše 65 m² sklářského výtvarníka a malíře Vladimíra Kopeckého.

Vlastní nádražní budova byla realizovaná v letech 1966 - 1969 dle projektu ing. arch. Josefa Hrejsemnou řešeného v tzv. bruselském stylu. Nyní po cca 50 letech provozu jsou v ní promíchány různé funkce a zdaleka jako celek není využita k účelům, ke kterým byla budova vystavěna. Také z hlediska stavebně technického a technologického je objekt již částečně za horizontem své životnosti. Je určitě možné za přispění relativně malých finančních prostředků dále podporovat tento stav, to ovšem

není řešení, které by dlouhodobě splňovalo kritéria, která jsou dnes kladena na objekty tohoto typu.

Urbanistické začlenění stavby do území zůstává beze změn. V rámci samostatného projektu připravovaném statutárním městem Havířov dojde k rozsáhlé úpravě přednádražního prostoru, uspořádání autobusové a osobní automobilové dopravy.

Architektonicky se nemění objem stavby. Dojde k úpravě vzhledu objektu vlivem nového dispozičního řešení a soudobého materiálového provedení, celkový výraz stavby se ale nezmění.

Celkovou rekonstrukcí obvodového pláště budovy nádraží a také dispozičními úpravami v provozně-administrativní části budovy je snaha vytvořit moderní dopravní uzel zajišťující pohodlí a komfort cestujícím v rámci železniční, ale také autobusové a navazující automobilové dopravy, tak aby byly naplněny uživatelské i technické požadavky na tyto stavby.

Z předimenzovaných a nevyužívaných prostor se vytváří kompaktní řešení na míru potřebám jeho uživatelů, provozně orientovaný do krytého předprostoru plánovaného autobusového terminálu – souběžná investiční akce MMH.

Celý stávající objekt výpravní budovy bude zachován v plném rozsahu, dojde k celkové opravě obvodového pláště, výměně výplní otvorů a také k zateplení. Nově bude budova omítnuta a obložena kamennými pásky v soklové části, stávající kamenné obklady budou zachovány a očištěny, poškozené části budou nahrazeny.

Budou osazeny nové skleněné fasády nahrazující stávající, rastr stávajícího členění bude zachován. Nové konstrukce budou disponovat nezbytnými tepelně-technickými a bezpečnostními vlastnostmi, V objektu budou provedeny nové provozní elektroinstalace a provozní osvětlení, rozvody technické infrastruktury. V tomto stavu bude objekt odbavovací haly a bývalé restaurace zakonzervován pro další možné budoucí využití, o které projevilo zájem Statutární město Havířov ve formě víceúčelového kulturního a sportovně rekreačního prostoru pro veřejnost vč. nezbytného zázemí. Konkrétní dispoziční řešení a technická a technologická výbava prostorů není předmětem této projektové dokumentace. V levé části odbavovací haly, s přístupem jak z nové haly pro cestující tak z exteriéru bude zřízena nájemní komerční jednotka, zatím bez upřesnění funkce. Dále bude ve stávající odbavovací hale zřízeno WC pro cestující, vč. WC pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Stávající Provozně administrativní část bude předmětem dispozičních úprav, kdy bude zřízena nová odbavovací hala pro cestující, převýšena přes dvě podlaží, pokladny vč. zázemí personálu a úpravy stávajících prostorů ve využití nájemníků či složek investora. Nová odbavovací hala bude navázána na kancelář firmy Regiojet, toalety pro cestující a novou nájemní jednotku. Od stávající odbavovací haly bude objekt nová hala oddělena prosklenou stěnou.

Konstrukční řešení

Nosná konstrukce je tvořena ŽB skeletem. Stávající obvodové a vnitřní stěny jsou z cihelného zdiva. Jižní obvodová stěna stávající odbavovací haly je prosklená. Nové vnitřní stěny jsou z pórobetonových tvarovek, z cihelných bloků. Stávající stropní konstrukce jsou železobetonové a panelové. Nové stropní konstrukce jsou betonové na ztraceném bednění z trapézových plechů a ocelové konstrukci.

Stávající prosklené výplně severní a jižní fasády budou demontovány. Bude provedena nová předsazená hliníková konstrukce do rektifikačních profilů spřažených se stávající ocelovou konstrukcí. Do nosného hliníkového rastru budou osazeny nové prosklené výplně. Na jižní fasádě budou nově osazeny fasádní hodiny a nové zastřešení vstupu. Tyto prvky budou provedeny dle stávajícího stavu. Fasáda je navržena z hliníkového systému dle stávajícího horizontálního a vertikálního členění. Plastičnost fasády bude řešena vystupujícími krycími profily. Pohledová šíře konstrukce 50mm. Hloubka profilů je určena statickými požadavky na průhyb konstrukce. Vnitřní zasklívací těsnění je v rozích slepeno nebo spojeno osazovacími růžky. Vnější těsnění je řešeno lepením spáry mezi skly. Zasklení bude provedeno s ohledem na předpokládané využití jako sportovně-rekreační a kulturní víceúčelový prostor.

Jako finální nášlapný povrch bude zvolena krytina odpovídající danému provozu v objektu. Ve veřejných prostorách bude použita velkoformátová keramická dlažba 1200x600 mm, černé barvy, rektifikovaná, protiskluz R11, vč. soklu výšky 100 mm v kombinaci se strukturovanou dlažbou 1200x600 mm, protiskluz R11 ve světle šedé barvě.

Komunikační prostory chodeb, šatny, koupelny a WC budou provedeny z keramické dlažby formátu 600x300 mm barvy grafitově šedé a světle šedé.

V kancelářích bude převažovat linoleum, dle míst speciálního určení pro technologické zařízení bude provedeno antistatické PVC či akustické, spojovaného svářením a lepeného k rovnému a vhodnému cementovému potěru nebo samonivelačním betonům.

Prahy, přechodové lišty, nástupní a výstupní stupně schodiště a změny výškových úrovní ve veřejně přístupných prostorách budou řešeny jako kontrastní proti pozadí. Barevnost dlažby – tmavě šedá, cca RAL-7016, kontrastní prvky RAL 7004 nebo metalické.

V prostorách Baterií je navržena dlažba čedičová 250x250 mm protiskluzová dlaždice s jemným vzorem, din 51130, r10, rozměr: 197/197/30 jr, hm, 3,20 kg pevnost v tlaku min. 3,5 t/cm² chemická odolnost pH2 až pH14 určená pro použití až do 400°C.

Nadstavované podlahy u prosklené fasády ve stávající hale budou provedeny z keramické dlažby rozměru 600x600 mm, imitace černého mramoru s bílým žilkováním, lesk. Dilatace všech nášlapných vrstev a požadavky na montáž budou řešeny dle specifikací konkrétního výrobce.

Dveře v interiéru jsou řešeny jako hliníkové, plné nebo prosklené a jako dveře provedené HPL laminátu. Konstrukce jsou specifikovány dle požadavků zadavatele

v bezpečnostní třídě RC3 a při zasklení typu P5A s vloženou bezpečnostní fólií. Dveře budou vybaveny specifickým kováním, přípravou na magnetické zámky a systém EZS či EPS a požadavky na požární odolnost.

Fasádní omítky na zateplovacím systému budou provedeny vč. armování - provedeným minerální armovací stěrkou vyztužena vlákny + armovací síťovina s apretací proti zásadám. Podkladní nátěr silikátový, plněný, probarvovaný. Konečná povrchová úprava silikonově pryskyřičnou omítkou zr.0,5mm (zrno 1,5mm + 0,5mm) ve vzhledu jemné štukové omítky, odstín dle výběru architekta, nátěr samočisticí s lotosovým efektem.

Obklad veřejných částí budovy bude proveden kompozitními bondovými deskami tloušťky 4mm lepenými na nosnou hliníkovou černě eloxovanou podkonstrukci (tvořenou svislými I, resp. T profily), kotvenou k nosné zdi nerezovými, resp. Hliníkovými kotvami. Desky budou provedeny v dekoru broušeného hliníku s černým jádrem. Standardní horizontální i vertikální spára mezi deskami je 8mm. Vertikální spára je kryta samotnou černě eloxovanou nosnou podkonstrukcí, případné horizontální spáry jsou kryty doplněným hliníkovým černě eloxovaným profilem kotveným k nosné podkonstrukci. V místech dilatačních spár musí být kazeta kotvena pouze k jednomu dilatačnímu celku, případný přesah kazety na druhý dilatační celek musí být řešen kotvením na pomocnou konstrukci kotvenou k jednomu dilatačnímu celku. Celková standardní skladebná tloušťka provětrávaného obkladu je 60, 100, 170 a 210mm. Stěny nejsou zatepleny (součástí skladebné tloušťky není minerální vata. Veškeré dopojení obkladu k oknům a dveřím i přechod mezi obklady s různou skladebnou tloušťkou je tvořeno bondovými deskami a je součástí dodávky obkladu. Veškeré kotvení bondových desek v místě dopojení k navazujícím konstrukcím je realizováno lepením bez viditelných kotevních prvků.

Vnitřní neveřejné komunikační prostory budou obloženy obkladovými deskami z DTDL laminátu tl. 18 mm uložených na podkladních lištách tl. 25 mm. Obklad bude lepený na kolíky na podkladní dřevovláknitou lištu TL. 25 mm bez viditelných vrutů. Z hora budou obklady ukončeny vodorovným lemem z LDT tl. 30 mm, šířky 60 mm.

V objektu budou provedeny keramické obklady v zázemí na 1.NP (WC, šatny, denní místnost) a v zázemí kanceláří na 2.NP (WC). Budou kladeny na celou výšku místnosti, pokud není v dokumentaci uvedeno jinak. Součástí keramických obkladů jsou i pevná zrcadla vsazená do obkladu. Požadavky a specifikace na keramické obklady jsou detailně rozepsány ve stavební části E, v dílu 950_Interiér. Keramické obklady na toaletách pro veřejnost jsou zvoleny v kontrastním provedení oproti zařizovacím předmětům.

Součástí dodávky stavby budou i dodávky interiéru, které jsou pevně spojeny se stavbou. Jmenovitě kuchyňské linky, lavičky, prodejní okna komerčního prostoru pro dopravce, stojany na kola, odpadkové koše, obklady stěn, zrcadla apod.

SO-02 Zpevněné plochy

V západní části je zajištěno plynulé napojení na navazující plochy, dále je chodník veden mezi drážní budovou a parkovištěm. Oddělen je zeleným pásem mimo místa

vstupu do vozovky. Bude respektována plynulá niveleta vedena podél výpravní budovy a bude respektováno výškové řešení parkoviště. Na východě plochy bude zřízena vyrovnávací rampa, která zajistí přístup na vyvýšené přístupové těleso k hlavnímu vstupu do výpravní budovy. Rampa bude řešena jako násypové těleso z jedné strany přisazené k výpravní budově a z druhé strany bude provedeno vyrovnání výšek svahováním. Přístupy na parkoviště jsou ve třech místech. Navržené přístupy budou navazovat na snížené silniční obruby, které budou osazeny v rámci projektu „Přednádražní prostor Havířov“. Na středním přístupu budou osazeny zahrazovací sloupky. U ostatních napojení není zahrazení vzhledem k dispozičnímu řešení vyžadováno.

Chodníková plocha je tvořena dlážděným krytem. Plocha bude vymezena silniční obrubou 150/250/1000. Obruby budou uloženy na sráz do betonového lože C16/20 XF1 tl. 150 mm s obetonávkou. Výška obruby v návaznosti na obslužnou komunikaci parkoviště je navržena jako snížená 20 mm nad vozovkou. Veškeré rozmezí mezi pochůzí plochou a zelení budou vymezeny obrubou chodníkovou 100/200/1000. Obruby budou uloženy na sráz do betonového lože C16/20 XF1 tl. 100 mm s obetonávkou.

Rampa je řešena jako násypové těleso, které je z jedné strany přisazeno k výpravní budově a na protější straně je těleso vysvahováno. Na rozhraní rampy a terénu je osazena palisáda z betonových prefabrikovaných prvků jejichž horní hrana kopíruje výškovou úroveň rampy. Palisáda bude uložena do betonového lože tl. 100 mm a do jedné třetiny výšky palisádních prvků bude provedena obetonávka betonem C16/20 XF1.

Pochůzí plocha rampy je tvořena dlážděným krytem v pochůzí skladbě a souvrství je uloženo na násypu ze štěrkodrti 32/64.

Rozhodnutí :

Je provedeno společně pro všechny místnosti shodného začlenění

Venkovní prostory

AA3,AA4,AB8,AC1,AD4,AE1,AF1,AG1,AH2,AK1,AL1,AM1,AN1,AP1,AQ2,AR2,
AS2,BA5,BC3,BD1,BE1.

Vzhledem k tomu, že se vnější vliv AD4 vyskytuje pouze občas a není předpoklad, manipulace s elektrickým zařízením v době trvání tohoto vnějšího vlivu, je tento prostor zařazen jako prostor nebezpečný, dle ČSN 332000-4-41 ed. 2, změna Z1.

Vnitřní prostory

AA5,AB5,AC1,AD1,AE1,AF1,AG1,AH1,AK1,AL1,AM1,AN1,AP1,AQ1,AR1,
AS-nevyskytuje se,BA1,BC2,BD1,BE1,CA1,CB1-prostory s normálními vnějšími vlivy.
Z hlediska nebezpečí úrazu elektrickým proudem : prostory normální.

Vnitřní prostory s umývadlem, výlevkou, záchodem , ...

Nutno řešit v souladu s ČSN 332000-7-701 . Vnější vlivy byly stanoveny v souladu s ČSN 332000-5-51 ed.3 . Opatření vyplývající z vlivů , které nejsou dle čl.512.2 ČSN 332000-5-51 ed.3 normální .

Vnitřní prostory – sprcha

AA5,AB5,AC1,AD4,AE1,AF1,AG1,AH1,AK1,AL1,AM1,AN1,AP1,AQ1,AR1,
AS - nevyskytuje se, BA1,BC3,BD1,BE1,CA1,CB1 – prostory s nebezpečnými vnějšími vlivy

Z hlediska nebezpečí úrazu elektrickým proudem: prostory nebezpečné.

Vnitřní prostory – 1.37 – SEE/SŽE baterie

AA5,AB5,AC1,AD1,AE1,AF4,AG1,AH1,AK1,AL1,AM1,AN1,AP1,AQ1,AR1,
AS-nevyskytuje se,BA1,BC2,BD1,BE1,CA1,CB1-prostory s normálními vnějšími vlivy.
Z hlediska nebezpečí úrazu elektrickým proudem : prostor nebezpečný.

Zdůvodnění:

Komise rozhodovala na základě platných elektrotechnických a dalších předpisů ČSN, respektive požadavků neopomenutelných účastníků stavebního řízení.

Závěr:

V případě jakýchkoliv změn v určení užití prostor, ve stavební konstrukci, volby materiálu, v dalším období stavební přípravy a vlastní stavby je nutno protokol doplnit. Nedílnou součástí tohoto protokolu je projektová dokumentace stavby „**REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. HAVÍŘOV**“

V Ostravě dne 2. 1. 2019

Podpis předsedy odborné komise:

 **KOHLARCHITEKTI** S.R.O.
45.6104/600/178-1-709 00 OSTRAVA-MARTINSKÉ HORY
IČ: 253461701, I. M. O. S. 253461701
Telefon: 596955233, Mobil: 777-334088
FAX: 608-818140
LABUŽIK@KOHLARCHITEKTI.CZ WWW.KOHLARCHITEKTI.CZ