



Generální projektant:



PRODIN A.S.  
JIRÁSKOVA 169  
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ  
DIČ: CZ25292161  
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Bc. Jakub Oplištil	Zodp. projektar Ing. Michal Procházka	Kontroloval Ing. Michal Procházka
Kraj: Královéhradecký	Traťový úsek/Obec: Jaroměř	
Investor Správa železnic, státní organizace, 110 00 Praha 1 - Nové Město, Dlážďená 1003/7		
Akce:		



## Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Jaroměř

Formát	17x A4
Datum	01/2020
Účel	ZP
Č. zakázky	3110-19-134
Změna	Č. kopie
Měřítko	
Část dokumentace	Č. výkresu
<b>B.</b>	

Obsah výkresu:

**Souhrnná technická zpráva**



## Obsah

Souhrnná technická zpráva .....	3
1. Popis území stavby .....	3
2. Celkový popis stavby .....	6
2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	6
2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	9
2.3. Celkové provozní řešení, technologie výroby .....	10
2.4. Bezbariérové užívání stavby .....	10
2.5. Bezpečnost při užívání stavby .....	10
2.6. Základní charakteristika objektů .....	11
2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	11
2.7.1. Zabezpečovací zařízení .....	11
2.7.2. Sdělovací zařízení .....	12
2.7.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení .....	13
2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	14
2.9. Úspora energie a tepelná ochrana .....	14
2.10. Hygienické požadavky na stavby .....	14
2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	15
3. Připojení na technickou infrastrukturu .....	16
4. Dopravní řešení .....	16
5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	16
6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	16
7. Ochrana obyvatelstva .....	17
8. Zásady organizace výstavby .....	17
9. Celkové vodohospodářské řešení .....	17



# Souhrnná technická zpráva

## 1. Popis území stavby

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stávající objekt žst. se nachází na jihozápadním okraji města, nedaleko silnice Hradec Králové – Náchod. Objekt výpravní budovy je ze severní strany dopraveně obslužen zpevněnou komunikací pro motorová vozidla (přilehlý k ulici Nádražní) a z jižní strany železniční trať směr Hradec Králové, Dvůr Králové nad Labem a Náchod. V okolí objektu jsou stávající odstavné a parkovací plochy, které jsou převážně umístěny na pozemcích ČD a.s. a Města Jaroměř. Na pozemku města je nově vybudován autobusový terminál včetně 92 parkovacích stání a cyklověže. Od centra města je VB vzdálena cca 30 min. pěší chůze. V blízkosti železniční stanice se nachází několik cyklistických a turistických tras. Například cyklotrasa nadregionálního významu Náchod – Jaroměř č. 4034. V blízkosti žst. vede také turistická trasy např. Svatojakubská poutní cesta.

Železniční stanice Jaroměř se nachází v nadmořské výšce cca 261m n.m. a leží na trati celostátní dráze Pardubice hl.n. – Jaroměř a Jaroměř – Liberec, zároveň je odbočnou stanicí pro celostátní dráhu Jaroměř – Trutnov. Jedná se o elektrifikovanou trať. Objekt VB se nachází v rozsáhlém chráněném území a spadá pod ochranu nemovitých kulturních památek. Na budově v jihovýchodní části objektu je umístěna značka státní nivelace.

Stávající výpravní budova železniční stanice Jaroměř s č.p. 222 v ulici Nádražní, se nachází na parcele st. 4348 v katastrálním území Jaroměř v zastavěné části obce. Aktuálně se jedná o jediný pozemek, u kterého je uvedena Správa železnic, státní organizace s právem hospodařit s majetkem státu. Pozemky v přidruženém okolí žst. na kterých je umístěna infrastruktura a komunikace, jsou ve vlastnictví ČD, a.s.

Číslo stanice dle SR70:	567701
Kategorie stanice dle UIC CODE 180:	C
Průměrný počet cestujících v daném úseku za den:	1824
Číslo trati podle jízdního řádu:	031

### b) Podmínky umístění stavby

Jedná se o stávající stavbu na parcele č. 4348 s určeným využitím pro dopravu. Využití pozemku se stavbou nemění. Objekt stavbou nemění výrazně svůj vzhled ani proporce.

Dále dojde k úpravám okolních zpevněných a nezpevněných ploch na parcele 4341/1 ve vlastnictví Českých drah a.s. Dále dojde k částečnému zásahu do okolních pozemků v rámci úprav zpevněných ploch pro zajištění průjezdného profilu a zajištění parkovacích stání. Toto rozšíření zastavěné plochy bude provedeno především na parcele 4341/45 ve vlastnictví Českých drah a.s. a p.č. 4341/38 kde je v současnosti nabyvatelem Královéhradecký kraj.

Inženýrské sítě budou provedeny na pozemcích p.č. 4341/1 ve vlastnictví Českých drah a.s., 4341/38 ve vlastnictví Českých drah a.s. (v katastru nemovitostí je uveden nabyvatel Královéhradecký kraj) a 4341/34 ve vlastnictví Železniční muzeum Jaroměř.

Sousední parcela dotčená stavbou (při rekonstrukci peronního přístřešku) p.č. 4350 ve vlastnictví České dráhy a.s.

Investor si před stavbou zajistí s dotčenými vlastníky dohodu o provedení stavby, případně dohodu o převedení pozemku.



**c) Změna užívání pozemku**

Jedná se o stávající stavbu na parcele 4348 s určeným využitím pro dopravu. Využití pozemku se stavbou nemění.

**d) Obecné požadavky na využívání území**

Stavba nevyžaduje výjimku z vyhlášky č. 501/2006 v aktuálním znění o obecných požadavcích na využívání území.

**e) Závazná stanoviska dotčených orgánů**

Vzhledem ke stupni dokumentace nejsou vyžadována závazná stanoviska dotčených orgánů.

**f) Průzkumy území stavby**

Jedná se o stávající stavbu. Pro potřeby projektu nejsou nutné průzkumy okolí stavby.

**g) Ochrana území**

Stavba ani dotčené pozemky nepoživají zvláštní ochrany dle odpovídajících právních předpisů. Výčet způsobu ochrany nemovitostí dotčených stavbou – nemovitá kulturní památka, rozsáhlé chráněné území a vnitř.lázeň.území.lož.slatin a rašeliny, ochr.pásma 1.st.

Stavba bude prováděna v ochranném pásmu dráhy převážně na pozemcích dráhy. Provedená stavba nemění ochranné pásmo dráhy.

Stavba musí respektovat ochranná pásma jiných inženýrských sítí. Pokud při realizaci stavby dojde k narušení ochranných pásem inženýrských sítí jednotlivých správců, budou s příslušným správcem sítě projednány podmínky pro umístění části stavby v příslušném ochranném pásmu.

Stavba ani její realizace nevyžaduje vytvoření nových ochranných pásem.

**h) Záplavové, poddolované území**

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území. Záplavové území Q100 vodního toku Labe je od místa záměru ve vzdálenosti cca 102m vzdušnou čarou.

**i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky**

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky.

V rámci akce „Modernizace žst. Jaroměř“ je plánováno odvedení splaškových a dešťových vod do stávající kanalizace. V rámci rekonstrukce výpravní budovy bude provedeno napojení na kanalizaci v rámci řešení odvodu dešťových vod ze zpevněných ploch.

Vodovodní přípojka se plánuje provést na stávající vodovodní řad.

Budou se realizovat zpevněné plochy v přilehlém okolí VB včetně řešení přesah střešní konstrukce např. v části bývalé pošty.

**j) Požadavky na úpravy v území**

Stavba nevyvolává požadavky na asanace, demolice, nebo kácení dřevin v okolí objektu VB.

**k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory**

Předpokládá se po část doby výstavby využití dočasného záboru pozemku 4341/1 a 4341/45 vedený jako ostatní plocha pro uskladnění materiálu.

**1) zemědělského půdního fondu**

- dočasný zábor ZPF do 1 roku - není



- dočasný zábor ZPF nad 1 rok - není
- trvalý zábor ZPF - není

## 2) pozemků určených k plnění funkce lesa

- dočasný zábor PFL do 1 roku - není
- dočasný zábor PFL nad 1 rok - není
- trvalý zábor PFL – není

## I) Územně technické podmínky

### 1) Napojení na technickou infrastrukturu

Objekt VB je napojen na rozvody vodovodu a silnoproudou síť. Plynovodní přípojka je připravována v rámci jiné akce. Splaškové vody a částečně i dešťové vody jsou odkanalizovány do veřejné kanalizace. Dešťové vody v z jižní části objektu jsou svedeny do trativodu od budovaného kolejiště. V objektu se nachází stávající jímka splaš. vod která je nevyužívána. V severozápadní části před VB se nachází stávající lapol (před prostory bývalé restaurace).

Stavba je v současnosti napojena na tyto inženýrské sítě:

- Plynovod STL ve správě GridServices (plánovaná stavba před realizací)
- Rozvod pitné vody a kanalizace ve správě Městské vodovody a kanalizace s.r.o. Jaroměř
- Podzemní vedení silnoproudé energie NN ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- Podzemní vedení elektronických komunikací ve správě ČD Telematika a CETIN

V rámci úprav dojde k rekonstrukci vodovodních přípojek, vybudování dešťové kanalizace od zpevněných ploch a el. přípojky k nabíjecí stanici.

V rámci rekonstrukce budou vytvořeny podružné body měření v interiéru budovy.

### 2) Napojení na dopravní infrastrukturu

Napojení na dopravní infrastrukturu včetně sjezdu zůstane zachováno. Zpevněné plochy jsou řešeny v rámci SO 02 zpevněné a nezpevněné plochy. Příjezd k budově je stávající ulicí Nádražní. Součástí stavby není úprava stávajícího kolejiště tratě.

Stávající objekt žst. se nachází na jihozápadním okraji města, nedaleko silnice Hradec Králové – Náchod. Objekt výpravní budovy je ze severní strany dopravně obslužen zpevněnou komunikací pro motorová vozidla (přilehlý k ulici Nádražní) a z jižní strany železniční trať směr Hradec Králové, Dvůr Králové nad Labem a Náchod. V okolí objektu jsou stávající odstavné a parkovací plochy, které jsou převážně umístěny na pozemcích ČD a.s. a Města Jaroměř. Na pozemku města je nově vybudován autobusový terminál včetně 92 parkovacích stání (z toho 6 stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a cyklověž. Dále dle jednání s ČD plánuje na pozemcích v okolí (především u bytového domu a bývalé pošty) vybudovat parkovací plochy pro zaměstnance. Od centra města je VB vzdálena cca 30 min. pěší chůze. V blízkosti železniční stanice se nachází několik cyklistických a turistických tras. Například cyklotrasa nadregionálního významu Náchod – Jaroměř č. 4034. V blízkosti žst. vede také turistická trasy např. Svatojakubská poutní cesta.

### 3) Bezbariérové řešení přístupu do objektu

V současnosti je bezbariérově přístupná pouze odbavovací hala a nástupiště pod peronním přístřeškem. V současnosti se v rámci provádění kolejiště realizují snížené nástupní hrany, také se buduje bezb. výtah, který zajistí bezbariérový přístup na ostatní nástupiště. Dále se vybudují exteriérové rampy a provizorní rampu z chodníku do VB nahradí trvalá bezbariérová rampa v rámci úprav žst. Jaroměř. Pohyb ve veřejně přístupných prostorách VB je bezbariérová.



V rámci projektu bude řešeno bezbariérové řešení přístupu do všech dispozičně upravovaných veřejně přístupných ploch (přístřešek, čekárna, sociální zázemí, komerční prostory apod.). V projektu se nepředpokládá úprava zvýšení hrany nástupiště na 550mm (v části pod peronním přístřeškem) – nově budovaný výstup z podchodu respektuje stávající výšku nástupiště.

#### m) Koordinace s jinými stavbami

Projekt už ve fázi přípravy je nutné koordinovat s těmito samostatně probíhajícími stavbami:

Probíhající akce „Modernizace žst. Jaroměř“ dále „Dopravní terminál v Jaroměři“ a „SŽDC Jaroměř – Sanace prostor pro technologii“. Připravovaná akce „Jaroměř ON - rekonstrukce (kanalizace, plyn)“.

#### n) Seznam pozemků dotčených stavbou

Parcelní číslo	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku	Využití pozemku	Vlastník
Obec: Jaroměř [574121], katastrální území: Jaroměř [657336]				
4348	1910	Zastavěná plocha a nádvoří	Stavba pro dopravu čp. 222	Česká Republika
4341/1	74586	Ostatní plocha	Dráha	České dráhy, a.s.
4341/38	3789	Ostatní plocha	Dráha	Královéhradecký kraj
4341/45	7407	Ostatní plocha	Dráha	České dráhy, a.s.
4350	144	Zastavěná plocha a nádvoří	Stavba pro dopravu	České dráhy, a.s.
4341/34	1214	Ostatní plocha	Jiná plocha	Železniční muzeum
<b>Česká Republika,</b> <i>Právo hospodařit s majetkem státu:</i> Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1				
<b>České dráhy, a.s.,</b> nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1				
<b>Železniční muzeum,</b> Jaroměř z.s., Nádražní 227, Pražské Předměstí, 55101 Jaroměř				
<b>Královéhradecký kraj,</b> Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové				

#### o) Seznam pozemků dotčených ochranným pásmem stavby

Stavba ani její realizace nevyžaduje vytvoření nových ochranných pásem.

## 2. Celkový popis stavby

Na budově je umístěna značka státní nivelace.

Objekt je veden jako kulturní památka.

Správce objektu: OŘ Hradec Králové

Inventární číslo budovy (IC): IC6000386715

### 2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

#### a) Charakter stavby a popis stávajícího stavu

Jedná se o změnu stávající stavby.



Jedná se o samostatně stojící výpravní budovu, která je vybudována ze dvou hlavních traktů. První - starší trakt (60. léta 19. století) je obdélníkového tvaru s podélnou osou V-Z. Sestává se ze středního křídla, ke kterému přiléhají z obou stran dvě příčná křídla, která se jeví jako předsazené nárožní rizality (včetně středního rizalitu). Objekt je zastřešen sedlovou střechou se čtyřmi podlažími, tedy jedním podzemním (částečně podsklepeno) a třemi nadzemními, z nichž poslední podlaží řešeno jako podkroví. Druhý – novější trakt (konec 19. století) je obdélníkového tvaru s podélnou osou V-Z. Hmotu tvoří převážně přízemní část zastřešená sedlovou střechou. Na protáhlé přízemní křídlo navazuje vyvýšená část, která je orientována příčně na hlavní osu. Jedná se o pětipodlažní část objektu, tedy jedním podzemním (částečně podsklepeno) a čtyřmi nadzemními, z nichž poslední podlaží je řešeno jako podkroví. K západní části přiléhají dvě nárožní věže zastřešené sedlovou střechou. Věže jsou řešeny jako dvoupodlažní – poslední podlaží je řešeno vždy jako podkroví (pod jihozápadní věží je podzemní jímka). K jižní straně objektu v celé jeho délce obou traktů přiléhá peronní přístřešek.

Na objektu výpravní budovy jsou použity klasické stavební materiály a konstrukce. Základy objektu jsou provedeny jako kamenné základové pasy, zdivo podzemního i nadzemních podlaží je zhotoveno z CPP. Nad podzemním podlaží se nacházejí cihelné klenby, stropy nad 1NP jsou provedeny ze skrytých dřevěných trámů (v části objektu jsou stropy provedeny jako betonové) a stropy nad 2.NP jsou povalové. Stropy jsou v některých místnostech 1.NP doplněny ze spodního líce o kazetový podhled. Střecha budovy je sedlová s dřevěnou nosnou konstrukcí krovu, střešní krytina je z části řešena pomocí vláknocementových šablon a z části jako plechová. Peronní přístřešek je vynesena litinovými sloupky s ocelovými a dřevěnými nosníky s bedněním. Vnější omítky jsou provedeny jako vápenné, soklová část je z pískovcových bloků s tvrdou pemrlovanou cementovou omítkou. Vnitřní povrchy stěn jsou převážně opatřeny vápennou a štukovou omítkou, část stěn je doplněna o bělinové a dřevěné obklady. Nášlapné vrstvy podlah v podzemním podlaží jsou řešeny jako betonové, v nadzemních podlažích se nacházejí keramické dlažby, PVC, případně povrchy s textilními vlákny, v podkroví se nacházejí převážně půdovky. V části objektu došlo k úpravě skladby podlah v 1.NP a to doplněním o systém IGLU společně s tlakovou injektáží zdiva (viz PD Stavební úpravy VB pro technologii). Stávající okna budovy jsou dřevěná zdvojená, dvoukřídla se sklopným nadsvětlíkem, v některých případech osazené ocelovou mříží. Stávající vstupní dveře jsou převážně dřevěné dvoukřídle s nadsvětlíkem, ale nacházejí se zde i jednokřídle. Stávající schodiště je kamenné. Komínová tělesa jsou zděná z plných cihel CPP.

## b) Účel užívání

Objekt je využíván v souladu se zápisem v katastru nemovitostí pro účely dopravy. Tedy ve stávajícím stavu je objekt užíván pro potřeby spojené s dopravou osob. Provozní prostory pro řízení dopravní cesty (dopravní kancelář, pokladny a technické místnosti - SSZT, ZABZAŘ, rozvodna NN). Zázemí pro zaměstnance a cestující (hyg. zázemí a odbavovací hala). Dále se v objektu nachází bytové jednotky, kanceláře a nevyužívané prostory např. sklep ani podkrovní prostory nejsou ve stávajícím stavu využívány. Vytápění prostorů ve výpravní budově je řešeno převážně kotli na tuhá paliva a elektrickými přímotopy. Bezbariérové vstupy řeší probíhající stavba Modernizace žst. Jaroměř.

Navržený stav nemění účely využívání objektu. Obecně dojde navrženými úpravami k zajištění větší bezpečnosti objektu a efektivnějšímu i soudobějšímu využívání prostorů. Dojde k úpravě prostor pro možnost rozšíření na dva dopravce. Úprava čekacích ploch se vznikem čekárny a přemístění hygienického zázemí pro cestující. Přesunem hyg. zázemí dojde k uvolnění prostorů přiléhajících k odbavovací hale, které se mohou využít ke komerčním účelům – prodej tiskovin. Dále dojde k částečné obnově nevyužívaného prostoru původní restaurace k provozu pro účely spojené s gastronomií (pozor – vzhledem k zmenšení podlahové plochy se předpokládá, že v novém stavu bude provozováno formou bufetu tedy potraviny balené nebo ohříváné s nápoji, detailnější řešení bude rozpracováno v dalších stupních dokumentace). Dále vzniknou prostory pro ST HK a přesunutí stávajících provozů (např. úklid a sklad ZABZAŘ). Dojde i k drobným dispozičním úpravám ve 2.NP.





**c) Časové omezení stavby**

Jedná se o trvalou stavbu.

**d) Obecné technické požadavky na stavby**

Projekt musí být zpracován dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby. Všechny veřejně přístupné prostory a venkovní pevněné plochy musí být navrženy dle vyhlášky č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

**e) Závazná stanoviska dotčených orgánů**

Vzhledem ke stupni dokumentace nejsou vyžadována závazná stanoviska dotčených orgánů.

**f) Ochrana stavby**

Výčet způsobu ochrany nemovitostí dotčených stavbou – nemovitá kulturní památka, rozsáhlé chráněné území a vnitř.lázeň.území.lož.slatin a rašeliny, ochr.pásma 1.st.

Stavba bude prováděna v ochranném pásmu dráhy převážně na pozemcích dráhy. Provedená stavba nemění ochranné pásmo dráhy. Stavba musí respektovat ochranná pásma jiných inženýrských sítí. Stavba ani její realizace nevyžaduje vytvoření nových ochranných pásem.

**g) Parametry stavby**

V této PD je na základě zaměření stávajícího stavu a zanesených změn vyvolaných od jiných staveb a dokumentů (např. Jaroměř VB – sanace prostor pro technologii SŽDC), uvedena rozdílná výměra místností (včetně ekonomické hodnocení které je na plochy navázáno – výše nájmu přiřazena našim uvedeným výměrám) oproti hodnotám uváděných v SAPu.

**1) Stávající stav**

Zastavěná plocha VB (bez střešních konstrukcí a zpev. ploch):	1366,1m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha přístřešku (včet. střešní roviny):	555,7m <sup>2</sup> (662,6m <sup>2</sup> )
Užitná plocha objektu:	2891,9m <sup>2</sup>
Užitná plocha objektu včetně přístřešku:	3447,6m <sup>2</sup>
Zastavění – zpev. a nezpev. plochy (vlastník Správa železnic, státní organizace):	0,0m <sup>2</sup>

Obestavěný prostor:	1.PP	1089,2m <sup>3</sup>
	1.NP	5612,5m <sup>3</sup>
	2.NP	2169,5m <sup>3</sup>
	3.NP	988,7m <sup>3</sup>
	4.NP	136,8m <sup>3</sup>
Celkem		9996,8m <sup>3</sup>

**2) Navrhovaný stav**

Zastavěná plocha VB (bez střešních konstrukcí a zpev. ploch):	1366,1m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha přístřešku (včet. střešní roviny):	555,7m <sup>2</sup> (662,6m <sup>2</sup> )
Užitná plocha objektu:	2860,1m <sup>2</sup>
Užitná plocha objektu včetně přístřešku:	3415,8m <sup>2</sup>
Zastavění - zpevněné a nezpevněné plochy:	1097m <sup>2</sup>





Obestavěný prostor:

1.PP	1024,7m <sup>3</sup>
1.NP	5594,8m <sup>3</sup>
2.NP	2170,1m <sup>3</sup>
3.NP	988,7m <sup>3</sup>
4.NP	136,8m <sup>3</sup>
Celkem	9915,1m <sup>3</sup>

#### h) Základní balance stavby

Vzhledem ke stupni projektu není řešeno.

#### i) Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby bude probíhat za plného provozu. V rámci realizace stavby musí být umožněna případná etapizace prací pro zohlednění možností pohybu cestujících v souvislosti s funkcemi výpravní budovy a návazných služeb v okolí výpravní budovy. Případná omezení provozu dopravní cesty (výluky) musí být během přípravy stavby definována, minimalizována a zakalkulována do nákladů stavby.

#### j) Orientační náklady stavby

Celkové investiční náklady činí 229,875 mil. Kč bez DPH.

## 2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

#### a) Popis stávajícího stavu

Jedná se o samostatně stojící výpravní budovu, která je vybudována ze dvou hlavních traktů. První - starší trakt (60. léta 19. století) je obdélníkového tvaru s podélnou osou V-Z. Sestává se ze středního křídla, ke kterému přiléhají z obou stran dvě příčná křídla, která se jeví jako předsazené nárožní rizality (včetně středního rizalitu). Objekt je zastřešen sedlovou střechou se čtyřmi podlažími, tedy jedním podzemním (částečně podsklepeno) a třemi nadzemními, z nichž poslední podlaží řešeno jako podkroví. Druhý – novější trakt (konec 19. století) je obdélníkového tvaru s podélnou osou V-Z. Hmotu tvoří převážně přízemní část zastřešená sedlovou střechou. Na protáhlé přízemní křídlo navazuje vyvýšená část, která je orientována příčně na hlavní osu. Jedná se o pětipodlažní část objektu, tedy jedním podzemním (částečně podsklepeno) a čtyřmi nadzemními, z nichž poslední podlaží je řešeno jako podkroví. K západní části přiléhají dvě nárožní věže zastřešené sedlovou střechou. Věže jsou řešeny jako dvoupodlažní – poslední podlaží je řešeno vždy jako podkroví (pod jihozápadní věží je podzemní jímka). K jižní straně objektu v celé jeho délce obou traktů přiléhá peronní přístřešek.

Na objektu výpravní budovy jsou použity klasické stavební materiály a konstrukce. Základy objektu jsou provedeny jako kamenné základové pasy, zdivo podzemního i nadzemních podlaží je zhotoveno z CPP. Nad podzemním podlaží se nacházejí cihelné klenby, stropy nad 1NP jsou provedeny ze skrytých dřevěných trámů (v části objektu jsou stropy provedeny jako betonové) a stropy nad 2.NP jsou povalové. Stropy jsou v některých místnostech 1.NP doplněny ze spodního líce o kazetový podhled. Střecha budovy je sedlová s dřevěnou nosnou konstrukcí krovu, střešní krytina je z části řešena pomocí vláknocementových šablon a z části jako plechová. Peronní přístřešek je vynesena litinovými sloupky s ocelovými a dřevěnými nosníky s bedněním. Vnější omítky jsou provedeny jako vápenné, soklová část je z pískovcových bloků s tvrdou pemrlovanou cementovou omítkou. Vnitřní povrchy stěn jsou převážně opatřeny vápennou a štukovou omítkou, část stěn je doplněna o bělinové a dřevěné obklady. Nášlapné vrstvy podlah v podzemním podlaží jsou řešeny



jako betonové, v nadzemních podlažích se nacházejí keramické dlažby, PVC, případně povrchy s textilními vlákny, v podkroví se nacházejí převážně půdovky. V části objektu došlo k úpravě skladby podlah v 1.NP a to doplněním o systém IGLU společně s tlakovou injektáží zdiva (viz PD Stavební úpravy VB pro technologii). Stávající okna budovy jsou dřevěná zdvojená, dvoukřídlá se sklopným nadsvětlíkem, v některých případech osazené ocelovou mříží. Stávající vstupní dveře jsou převážně dřevěné dvoukřídlé s nadsvětlíkem, ale nacházejí se zde i jednokřídlé. Stávající schodiště je kamenné. Komínová tělesa jsou zděná z plných cihel CPP.

#### b) Navrhované řešení

Tvar a vzhled objektu bude zachován. Objekt VB bude kompletně zrekonstruován, hlavními změnami patrných z exteriéru bude celková rekonstrukce fasády, nové výplně stavebních otvorů v obvodových stěnách (dřevěné) a nová krytina. Přístřešek na peróně obnoven ve stávajícím stylu – hl.nosné prvky (především litinové sloupy) a záklop, dojde k výměně krytiny. Barevné řešení viz vzorový pohled.

### 2.3. Celkové provozní řešení, technologie výroby

Není řešeno.

### 2.4. Bezbariérové užívání stavby

Všechny veřejně přístupné prostory a venkovní pevněné plochy musí být navrženy dle vyhlášky č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V současnosti je bezbariérově přístupná pouze odbavovací hala a nástupiště pod peronním přístřeškem. V současnosti se v rámci provádění kolejiště realizují snížené nástupní hrany, také se buduje bezb. výtah, který zajistí bezbariérový přístup na ostatní nástupiště. Dále se vybudují exteriérové rampy a provizorní rampu z chodníku do VB nahradí trvalá bezbariérová rampa v rámci úprav žst. Jaroměř. Pohyb ve veřejně přístupných prostorách VB je bezbariérová.

V rámci projektu bude řešeno bezbariérové řešení přístupu do všech dispozičně upravovaných veřejně přístupných ploch (přístřešek, čekárna, sociální zázemí, komerční prostory apod.). V projektu se nepředpokládá úprava zvýšení hrany nástupiště na 550mm (v části pod peronním přístřeškem) – nově budovaný výstup z podchodu respektuje stávající výšku nástupiště.

### 2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby se bude řídit obecnými zásadami a zákony s předpisy k těmto zákonům platných po celou dobu užívání stavby.

V případě potřeby Bezpečnostního projektu, bude vypracován v projektové dokumentaci pro stavební povolení (DSP), a to v souladu s podklady Objednatele. Bezpečnostní projekt zpracovává Zhotovitel vždy pro objekty bezpečnostní kategorie I až III. Pro objekty bezpečnostní kategorie IV se zpracovává pouze v případech, kdy se v objektu nachází kategorizovaná bezpečnostní zóna BZ-A až BZ-D.

Celkově bude vynaložena snaha o volení takového řešení, které nebude klást další nároky na zaměstnance a volen takový systém který je kompatibilní s částmi stávajícího systému.

Z pohledu zajištění objektové bezpečnosti bude nutné provést bezpečnostní kategorizaci objektu ve spolupráci s Objednatelem, na základě které bude stanovena bezpečnostní kategorie objektu a bezpečnostních zón a určena potřeba zpracování Bezpečnostního projektu.



Dle formuláře kategorizace byl objekt zařazen do III. kategorie – Objekt s důležitým významem pro bezpečnost a funkčnost ŽDC tedy bude zpracován bezpečnostní projekt projekční.

## 2.6. Základní charakteristika objektů

Jedná se o samostatně stojící výpravní budovu, která je vybudována ze dvou hlavních traktů. První - starší trakt (60. léta 19. století) je obdélníkového tvaru s podélnou osou V-Z. Sestává se ze středního křídla, ke kterému přiléhají z obou stran dvě příčná křídla, která se jeví jako předsazené nárožní rizality (včetně středního rizalitu). Objekt je zastřešen sedlovou střechou se čtyřmi podlažími, tedy jedním podzemním (částečně podsklepeno) a třemi nadzemními, z nichž poslední podlaží řešeno jako podkroví. Druhý – novější trakt (konec 19. století) je obdélníkového tvaru s podélnou osou V-Z. Hmotu tvoří převážně přízemní část zastřešená sedlovou střechou. Na protáhlé přízemní křídlo navazuje vyvýšená část, která je orientována příčně na hlavní osu. Jedná se o pětipodlažní část objektu, tedy jedním podzemním (částečně podsklepeno) a čtyřmi nadzemními, z nichž poslední podlaží je řešeno jako podkroví. K západní části přiléhají dvě nárožní věže zastřešené sedlovou střechou. Věže jsou řešeny jako dvoupodlažní – poslední podlaží je řešeno vždy jako podkroví (pod jihozápadní věží je podzemní jímka). K jižní straně objektu v celé jeho délce obou traktů přiléhá peronní přístřešek.

Na objektu výpravní budovy jsou použity klasické stavební materiály a konstrukce. Základy objektu jsou provedeny jako kamenné základové pasy, zdivo podzemního i nadzemních podlaží je zhotoveno z CPP. Nad podzemním podlaží se nacházejí cihelné klenby, stropy nad 1NP jsou provedeny ze skrytých dřevěných trámů (v části objektu jsou stropy provedeny jako betonové) a stropy nad 2.NP jsou povalové. Stropy jsou v některých místnostech 1.NP doplněny ze spodního líce o kazetový podhled. Střecha budovy je sedlová s dřevěnou nosnou konstrukcí krovu, střešní krytina je z části řešena pomocí vláknocementových šablon a z části jako plechová. Peronní přístřešek je vynesena litinovými sloupky s ocelovými a dřevěnými nosníky s bedněním. Vnější omítky jsou provedeny jako vápenné, soklová část je z pískovcových bloků s tvrdou pemrlovanou cementovou omítkou. Vnitřní povrchy stěn jsou převážně opatřeny vápennou a štukovou omítkou, část stěn je doplněna o bělinové a dřevěné obklady. Nášlapné vrstvy podlah v podzemním podlaží jsou řešeny jako betonové, v nadzemních podlažích se nacházejí keramické dlažby, PVC, případně povrchy s textilními vlákny, v podkroví se nacházejí převážně půdovky. V části objektu došlo k úpravě skladby podlah v 1.NP a to doplněním o systém IGLU společně s tlakovou injektáží zdiva (viz PD Stavební úpravy VB pro technologii). Stávající okna budovy jsou dřevěná zdvojená, dvoukřídlá se sklopným nadsvětlíkem, v některých případech osazené ocelovou mříží. Stávající vstupní dveře jsou převážně dřevěné dvoukřídlé s nadsvětlíkem, ale nacházejí se zde i jednokřídlé. Stávající schodiště je kamenné. Komínová tělesa jsou zděná z plných cihel CPP.

## 2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

### 2.7.1. Zabezpečovací zařízení

#### a) Stávající stav

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronické stavědlo typu ESA 44 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP). V dopravní kanceláři se nachází pracoviště JOP, jehož součástí jsou ovládací počítače zabezpečovacího zařízení. Technologická část zabezpečovacího zařízení se nachází ve stavědlové ústředně, která je součástí výpravní budovy.



#### b) Požadavky na stavbu

Do stávajícího zabezpečovacího zařízení ani jeho rozvodu napájení nebude zasahováno. V případě zjištění potřeby zásahu budou v dalších stupních specifikovány jednotlivé zásahy do slaboproudých rozvodů napájení SSZT ve spolupráci se správcem (místně příslušným OŘ, resp. Odbornou správou) např. potřebu a podmínky ochrany kabelového vedení sítí SSZT uvnitř i vně budovy. V případě že by rekonstrukcí došlo k zásahu do napájecího přívodu pro napájení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, bude nezbytné v rámci dalšího stupně dokumentace taktéž stanovit podmínky a opatření pro realizaci takovýchto zásahů a zajištění bezporuchové funkce předmětných zařízení. V rámci provádění uvedené opravy bude nezbytné zajistit v dopravní kanceláři podmínky pro korektní funkci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a také podmínky pro činnost obsluhy těchto zařízení (pracovní prostředí pro výpravního). Rozsah zakrytí a zajištěných pracovních podmínek pro obsluhující a udržující zaměstnance musí být konzultován a odsouhlasen místně příslušným SSZT a organizační složkou zajišťující obsluhu dotčených zařízení. Objekt bude vybaven kamerovým systémem se záznamem.

Nepředpokládají se žádné stavební úpravy omezující provoz v místnosti dopravní kanceláře (jako jedna z technických místností nově rekonstruována v rámci stavby „Modernizace žst. Jaroměř“). Plánovaná rekonstrukce prostor v části osobních pokladen se předpokládá fázově, tedy v první fázi kompletní vybudování nové osobní pokladny v místě původní m.č. 124 útulku vlakové čtyři a po kompletním zhotovení následné provedení druhé fáze tedy obnova místnosti č. 126 stávající osobní pokladny. Bude zajištěna ochrana zařízení před nečistotami a prachem ze stavby tak, aby činnost výše uvedených technologií byla bezpečná a bezproblémová. Rozsah zakrytí a zajištěných pracovních podmínek pro obsluhující a udržující zaměstnance bude konzultován a odsouhlasen místně příslušným SSZT a organizační složkou zajišťující obsluhu dotčených zařízení. Do objektů musí být zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění údržby a servisních zásahů. A to i v případě rekonstrukce střechy musí být zajištěna odpovídající ochrana technologií před ohrožujícími vlivy (klima, stavební činností apod.).

### 2.7.2. Sdělovací zařízení

#### a) Stávající stav

V dopravní kanceláři je umístěno telekomunikační zařízení zapojovač IP D-COM, počítače pro ovládání rozhlasového a informačního zařízení, kamerového systému a počítače pro ovládání dálkové diagnostiky technologické sítě (DDTS). Dále je v dopravní kanceláři umístěna ústředna elektronického zabezpečovacího systému (EZS), která slouží k plášťové, prostorové a protipožární ochraně místností prostřednictvím umístěných detektorů (nová DK, stará DK, denní místnost, sdělovací místnosti, NN rozvodna). Technologie sdělovacího zařízení je umístěna ve dvou sdělovacích místnostech ve výpravní budově. Ve stěnách budovy jsou rozvody strukturované datové kabeláže pro provozní a technologické aplikace, pro hodinové zařízení a kamerový systém. Na budově jsou umístěny kamery a reproduktory od rozhlasového zařízení. V hale pro cestující veřejnost je umístěn elektronický informační systém.

#### b) Požadavky na stavbu

Do stávajícího sdělovacího zařízení nebude zasahováno. Bude provedeno pouze doplnění rozvodů a techniky (hodinového zařízení, EZS, informačních systémů jak rozhlasového tak zobrazovacího a datové sítě v budově) probíhající stavby „Rekonstrukce žst. Jaroměř“. Do jednotlivých místností budou navrženy sdělovací rozvody ve formě strukturované kabeláže. Bude realizováno technické řešení pro zabezpečení veřejně přístupného prostoru (VPP) – čekárny a řešení WC pro cestující. Je třeba volit taková řešení, která nebudou klást další nároky na zaměstnance úseku řízení provozu. Upravovaný orientační systém bude proveden dle směrnice č. 118 a grafického manuálu k této směrnici.



Nepředpokládají se žádné stavební úpravy omezující provoz v místnosti dopravní kanceláře (jako jedna z technických místností nově rekonstruována v rámci stavby „Modernizace žst. Jaroměř“). Plánovaná rekonstrukce prostor v části osobních pokladen se předpokládá fázově, tedy v první fázi kompletní vybudování nové osobní pokladny v místě původní m.č. 124 útulku vlakové čety a po kompletním zhotovení následné provedení druhé fáze tedy obnova místnosti č. 126 stávající osobní pokladny.

Bude zajištěna ochrana sdělovacích zařízení před nečistotami a prachem ze stavby tak, aby činnost výše uvedených technologií byla bezpečná a bezproblémová. V případě vypínání napájení sdělovacích zařízení musí být zajištěn náhradní zdroj elektrické energie a práce při přepnutí musí být koordinovány s místním správcem příslušné technologie. Do objektů musí být zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění údržby a servisních zásahů.

Veškeré nově instalované sdělovací technologie musí umožňovat odesílání stavů do DDTS dle SŽDC TS 2/2008-ZSE Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Třetí vydání.

Rekonstrukce rozvodů a koncových zařízení dle požadavků odborné správy a provozovatele ČD Telematika a.s. Technologie musí být připraveny na dálkové řízení.

Veškerá zařízení, která se instalují do výpravních budov, by měla být schválena pro provoz na ŽDC dle Směrnice SŽDC č. 34 "Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty - Změna č. 1" a měla by splňovat "Pokyn SŽDC PO-21/2017-GŘ Opatření a omezení pro dodávky technologických celků s dopadem na síťovou infrastrukturu SŽDC, s.o." Jedná se především o technologie, u kterých by mohl v budoucnu vzniknout požadavek na implementaci do technologických systémů Správy železnic, státní organizace (dohledové aplikace DDTS, nadřazená integrovaná ovládací pracoviště). Je nezbytně nutné zachovat jejich kompatibilitu a bezpečnost.

### 2.7.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

#### a) Stávající stav

Výpravní budova je napojena z trafostanice Správy železnic, státní organizace, umístěné v blízkosti vodárny. V rámci rekonstrukce žst. Jaroměř probíhá částečná výměna napájecích kabelů a instalace nových kabelů pro technologii ve výpravní budově.

Nepotřebná elektroinstalace v budově bude demontována.

#### b) Požadavky na stavbu

Kompletní rekonstrukce vnitřní elektrické instalace mimo rozvodů pro technologická zařízení dopravní cesty. Veškerá navržená elektrotechnická koncová zařízení musí splňovat standardy provozní energetické úspornosti a minimálních nároků na údržbu. Budou vyměněny stávající kabelové skříňe umístěné vně objektu, nové řešení bude v souladu dle požadavku NPÚ při dodržení zásad označení.

V blízkosti objektu se nacházejí kabely ve správě SEE, které je nutno ochránit před poškozením při provádění výkopových prací. Před zahájením výkopových prací je nutno tyto kabely vytyčit pracovníky SEE.

Fakturační měření jednotlivých prostor vymezených předpokládaným uživatelem a účelem (technologie ŽDC, veřejné prostory, prostory dopravců, prostory nájemců) včetně měření celkové spotřeby objektu dle požadavků distributora.

Rekonstrukce nebo výstavba nového osvětlení venkovních železničních prostor musí být realizována v souladu s požadavky předpisu SŽDC E11.





Příprava a realizace akce musí probíhat v souladu se stanoviskem vydaným O14 č.j. 32313/2017-SŽDC-GR-O14 ze dne 7.8.2017.

## 2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

V následujících stupních bude na základě navržených úprav provedeno u všech dotčených částí objektu vyhodnocení, jakým způsobem budou vzniklé zásahy do objektu posuzovány ve smyslu ČSN 730834 (zda jen jako Změna I). Následně pak bude nutné provést zhodnocení technických požadavků v obsahu a rozsahu ČSN 730834 popř. provést návrh jen takových úprav, které nezhorší stávající podmínky požární bezpečnosti.

U všech dotčených částí objektu bude provedeno celkové vyhodnocení. Bude provedeno doplnění EZS (pro včasnou signalizaci a tím i včasný zásah v případě vloupání, vandalismu a požáru) zřizováno v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Jaroměř“.

Z důvodu zařazení objektu na seznam kulturních památek nutno uvažovat s instalací Elektrické požární signalizace (dále jen EPS) nebo hlásičem požáru použitým v elektrické zabezpečovací signalizaci na základě požadavku § 26 vyhlášky č. 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Požadavek na instalaci EPS popř. stabilního hasicího zařízení vyplývá z Požárně bezpečnostního řešení stavby.

V případě chránění objektu zařízením EZS/PZTS je nutno uvažovat v prostorách s technologickým zařízením Správy železnic (zařízení sdělovací, zabezpečovací, elektro) rovněž s detekcí požáru tj. s automatickými hlásiči požáru jako součástí EZS/PZTS.

Z hlediska určení podmínek požární bezpečnosti budou v dalších stupních upřesněny požadavky na požární odolnost požárních ucpávek resp. požárního těsnění ve smyslu ČSN 730810:2016 zejména ve vztahu k místnostem s technickými zařízeními (vytvoření samostatného požárního úseku z těchto prostor).

Prostory s technickým zařízením (sdělovací, elektro, ...) budou v rámci rekonstrukce objektu řešeny tak, aby byly zajištěny dostatečné podmínky požární bezpečnosti v objektu a rovněž ochrana zařízení před požárem, vytvoření samostatného požárního úseku. Stávající bytové jednotky budou v souladu s normou ČSN 73 0834 a ČSN 73 0833 členěny do požárních úseků. Únikové cesty z objektu budou vybaveny nouzovým osvětlením navrženým dle ČSN EN 1838.

Jako součást dále zpracovávané projektové dokumentace (pro další stupeň stavebního řízení) bude zpracováno Požárně bezpečnostní řešení stavby v rozsahu § 41 odst. 2 vyhlášky č. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů a to pro všechny stavební objekty ve všech souvislostech v souladu s Metodickým návodem pro NAVRHOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ (Ministerstvo vnitra - generální ředitelství HZS ČR, srpen 2018).

## 2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Pro potřeby návrhu zateplení objektu je nutné v dalších stupních projektů zpracovat Energetické posouzení dle „SŽDC MP Energetické posouzení rekonstrukce budovy/objektu“ jako celek i pro související investiční akci „Jaroměř ON – rekonstrukce (kanalizace, plyn)“ – 2/2019 – aktualizace DSP“ a PENB.

## 2.10. Hygienické požadavky na stavby

Nepředpokládá se návrh umělého větrání s rekuperací v prostorách, kde se tato technika nenachází. Bude řešena obnova VZT v komerčním prostoru kuchyně a v prostorách se zvýšenou vlhkostí.



Stavba leží v blízkosti provozované tratě. Dle PD s názvem „Rekonstrukce žst. Jaroměř“ část Akustická studie – aktualizace zhotovená v r. 2017 se ve výhledovém stavu nepředpokládá nárůst hluchnosti a podle výpočtu se nepředpokládá překročení hygienických limitů v části VB označení jako bod výpočtu č.5. S návrhem protihlukových opatření se tedy neuvažuje.

Navrhovaný stav předpokládá zrušení vytápění pomocí kotlů na tuhá paliva a částečné zrušení el. přímotopů. Vytápění a ohřevu TUV jednotlivých funkčních celků bytových jednotek a kanceláře v 2.NP bude zajištěno pomocí plynových kotlů pro každou jednotku. Prostory v 1.NP (mimo upravené místnosti technologií v rámci sanace prostor pro technologii) budou vytápěny centrálním plyn. kotlem, měření vyrobené tepelné energie bude provedeno pomocí kalorimetrů osazených na jednotlivých větvích. Komerční gastronomické prostory budou vytápěny samostatným plynovým kotlem umístěným v 1.PP.

Objekt VB je napojen na rozvody vodovodu, síť elektrotechniky a plyn který je v plánu vybudovat v rámci jiné akce. Objekt je odkanalizován, splaškové vody a částečně i dešťové jsou svedeny do veřejné kanalizace (v rámci akce bude stávající jímka zasypána). Dešťové vody z jižní strany objektu a nástupišť budou v rámci akce rekonstrukce žst. Jaroměř svedeny do trativodu.

Nedojde k zhoršení stávajícího oslunění místností, naopak se předpokládá vznik nových otvorů v místě původních dřevěných vitrín.

Komunální odpad bude obdobně jako ve stávajícím stavu tříděn a ukládán na místech k tomu určených a vyvážen.

## 2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

### a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Dle radonové mapy leží objekt v oblasti s nízkým radonovým indexem v podloží. Objekt je částečně podsklepen s provětrávanými prostory sklepa. V 1.NP se nacházejí pobytové místnosti, obytné místnosti se nacházejí ve vyšších podlažích od 2.NP. Pro potřeby návrhu bude v dalším stupni projektu proveden podrobný radonový průzkum. Bude provedeno měření směrných hodnot objemové aktivity radonu včetně vyhodnocení ve smyslu vyhlášky 307/2002 Sb. o radiační ochraně ve znění pozdějších předpisů, navržené úpravy se budou řídit dle ČSN 73 0601 ochrana staveb proti radonu z podloží v platném znění.

### b) Ochrana před bludnými proudy

Opatření před bludnými proudy se budou řídit dle výsledků korozního průzkumu v rámci akce „Rekonstrukce žst. Jaroměř“.

### c) Ochrana před technickou seizmicitou

Není nutné provádět opatření na ochranu stavby před technickou seizmicitou.

### d) Ochrana před hlukem

Stavba leží v blízkosti provozované tratě. Dle zaktualizované hlukové studie v r. 2017 se ve výhledovém stavu nepředpokládá nárůst hluchnosti a podle výpočtu se nepředpokládá překročení hygienických limitů. S návrhem protihlukových opatření se tedy neuvažuje.

### e) Protipovodňová opatření

Objekt se nenalézá v záplavové oblasti. Není nutné provádět opatření na ochranu stavby před záplavovou vodou.





### 3. Připojení na technickou infrastrukturu

Objekt VB je napojen na rozvody vodovodu a silnoproudou síť. Plynovodní přípojka je připravována v rámci jiné akce. Splaškové vody a částečně i dešťové vody jsou odkanalizovány do veřejné kanalizace. Dešťové vody v z jižní části objektu jsou svedeny do trativodu od budovaného kolejiště. V objektu se nachází stávající jímka splaš. vod která je nevyužívána. V severozápadní části před VB se nachází stávající lapol (před prostory bývalé restaurace).

Stavba je v současnosti napojena na tyto inženýrské sítě:

- Plynovod STL ve správě GridServices (plánovaná stavba před realizací)
- Rozvod pitné vody a kanalizace ve správě Městské vodovody a kanalizace s.r.o. Jaroměř
- Podzemní vedení silnoproudé energie NN ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- Podzemní vedení elektronických komunikací ve správě ČD Telematika a CETIN

V rámci úprav dojde k rekonstrukci vodovodních přípojek, vybudování dešťové kanalizace od zpevněných ploch a el. přípojky k nabíjecí stanici.

### 4. Dopravní řešení

Stávající objekt žst. se nachází na jihozápadním okraji města, nedaleko silnice Hradec Králové – Náchod. Objekt výpravní budovy je ze severní strany dopravně obslužen zpevněnou komunikací pro motorová vozidla (přilehlá k ulici Nádražní) a z jižní strany železniční trať směr Hradec Králové, Dvůr Králové nad Labem a Náchod. V okolí objektu jsou stávající odstavné a parkovací plochy, které jsou převážně umístěny na pozemcích ČD a.s. a Města Jaroměř. Na pozemku města je nově vybudován autobusový terminál včetně 92 parkovacích stání a cyklověž. Od centra města je VB vzdálena cca 30 min. pěší chůze. V blízkosti železniční stanice se nachází několik cyklistických a turistických tras. Například cyklotrasa nadregionálního významu Náchod – Jaroměř č. 4034. V blízkosti žst. vede také turistická trasy např. Svatojakubská poutní cesta.

Pro potřeby budoucího provozování budovy je nutné navrhnout zpevněnou plochu pro odstavení automobilů včetně stání pro OSSPO. Jedno parkovací stání je řešeno jako dobíjecí místo pro elektromobily (požadavek zadavatele) a další stání P+R pro veřejnost výpočet viz příloha L.

Dle omezených možností a daných kapacit navržené v tomto záměru se uvažuje 6 stání pro bytové jednotky, 1 stání pro komerční prostory a dle požadavků Správy železnic parkování pro: SZTT – min. 2 (optimum 3); SEE – 1; PO – 2. Celkově je navrženo 12 stání pro provozní potřeby a 10 stání pro veřejnost tedy parkoviště s kapacitou pro 22 automobilů.

Uspořádání parkovacích ploch a velikost stání se řídí dle SŽ PO-11/2020-GŘ příslušných směrnic a ČSN 73 6056.

### 5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci stavby není řešena nová vegetace.

K terénním úpravám dojde pouze v rámci dotčení stavbou a bude spočívat v ohumusování a osetí v tl. 0,150 m a šířky min. 0,5 m od nové obruby.

### 6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Vzhledem k tomu, že práce proběhnou především na stávající výpravní budově v intravilánu města, tak se nepředpokládá významnější dopad, který by bylo nutné hodnotit.



Stavba nenaplnňuje svým rozsahem a charakterem přílohu č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. „O posuzování vlivů na životní prostředí“ v žádné z uvedených kategorií a z tohoto důvodu nepodléhá zjišťovacímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu. Stavba se nenachází v území soustavy Natura 2000.

Stavba nenaruší současné životní podmínky a nedojde k narušení zdrojů pitné vody. Provoz zařízení nemá negativní vliv na životní prostředí. Po dobu realizace stavby je nutné eliminovat dopady na životní prostředí, které jsou vyvolány jak vlastními pracemi na realizaci díla, tak i provozem vozidel stavby.

Na stávající stavbě se dle dostupných informací nenacházejí výrobky a materiály, obsahující azbest. U střešní krytiny doporučujeme provést rozbor střešní krytiny pro potvrzení/vyvrácení absence azbestu. V případě potvrzení azbestu je třeba tyto odpady zatřídit do skupiny „N“. Při práci s látkami a materiály, obsahujícími azbest či jiné nebezpečné látky je nutno dbát přísných bezpečnostních opatření.

## 7. Ochrana obyvatelstva

Na stavbu nejsou kladeny nároky na splnění jakýkoliv požadavků v rámci ochrany obyvatelstva.

## 8. Zásady organizace výstavby

Realizace stavby bude probíhat za plného provozu. V rámci realizace stavby musí být umožněna případná etapizace prací pro zohlednění možností pohybu cestujících v souvislosti s funkcemi výpravní budovy a návazných služeb v okolí výpravní budovy. Případná omezení provozu dopravní cesty (výluky) musí být během přípravy stavby definována, minimalizována a zakalkulována do nákladů stavby.

## 9. Celkové vodohospodářské řešení

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

*V Pardubicích*

*únor 2020*

*vypracoval: Bc. Jakub Oplíštil*

*tel: 722 112 900*

*mail: [jakub.oplistil@prodin.cz](mailto:jakub.oplistil@prodin.cz)*