

| | | | | |
|---|--|--|---|--|
| | | | <div>ATELIER 11 HRADEC KRÁLOVÉ SPOLEČNOST S RUČENÍM OMEZENÝM JIŽNÍ 870 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ</div> <div><div>A11H</div><div>s.r.o.</div><div>HRADEC KRÁLOVÉ IČO: 47450347</div></div> | |
| ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT | PETR SALABA | | <div>ČÍS.ZAKÁZKY</div> <div>DRUH PROJEKTU</div> <div>DATUM</div> <div>FORMÁT A4</div> <div>MĚŘÍTKO</div> <div>Č. VÝKRESU</div> | |
| VYPRACOVAL | PETR SALABA | | | |
| HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU | ING. MILAN HAVLIŠTA | | | |
| STAVEBNÍ ŘEŠENÍ | JOSEF SALABA | | | |
| INVESTOR | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00 | | | |
| STAVBA HRADEC KRÁLOVÉ VB - PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE SANACE STROPU HALY A OMÍTEK STĚN | | | | |
| PRŮVODNÍ ZPRÁVA | | | A | |

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKACE STAVBY

NÁZEV STAVBY: **ČD- OBJEKT NÁDRAŽNÍ BUDOVY HRADEC
KRÁLOVÉ – SANACE STROPU HALY A
OMÍTEK STĚN**

MÍSTO STAVBY : **RIEGROVO NÁMĚSTÍ 1660, 501 01 HRADEC
KRÁLOVÉ**

KRAJ: **Královéhradecký**

INVESTOR: **Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 11 000 Praha 1, Nové Město**

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: **ATELIER11 Hradec Králové s.r.o. Jižní 870,
50003 Hradec Králové
IČO: 47450347
tel. 495 408 512
hlavní projektant: Ing. Milan Havlišta, číslo evidence
ČKAIT 0600004
projektanti jednotlivých částí:
Stavební část – Petr Salaba
Rozpočet - Ing. Milan Havlišta**

DRUH STAVBY: **Stavební úpravy**

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Dokumentace pro provedení stavby**

DODAVATEL: **Odborná firma**

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

a) údaje o umístění stavby

Objekt nádražní budovy se nachází v centru města na Riegrově náměstí 1660, st. parc. č. 1534. Objekt náleží do kategorie dráhy celostátní, specifikace místa dráhy: TU 1302, v centru města Hradec Králové.

b) stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

Objekt byl postaven v 30. letech 20. století a od uvedení do užívání slouží trvale jako povozní budova hlavního nádraží města.

Konstrukčně jde o klasický stěnový systém. Půdorys objektu představuje zastavěnou plochu 152,3 x 34,3 m s rozšířením ve středu východní podélné částí o plochu 39,5 x 4,0 m a zúžením na jižní straně podélné částí o plochu 8,25 x 3,07 m. Svislé konstrukce sestávají ze zdiva provedeného z plných cihel na cementovou maltu a z nosných železobetonových sloupů. Vodorovné stropní konstrukce jsou železobetonové monolitické desky vyztužené průvlaky. Střešní konstrukce je výškově členitá. Jižní polovina objektu je zastřešena plochou železobetonovou střešní konstrukcí, která zastřešuje tři nadzemní podlaží. V centru tohoto zastřešení je umístěn prosklený ocelový

příhradový světlík. V severní polovině objektu je v centru, podélně umístěn rovněž obdobný světlík, avšak na úrovni stropu nad druhým nadzemním podlažím. Obvodové části severní části objektu jsou zastřešeny klasickým dřevěným krovem sedlového typu, opět výškově členěným dle počtu zastřešených podlaží.

V rozsahu celé zastavěné plochy je provedeno 1.podzemní podlaží / suterén /. V zastavěné ploše prvního a dalších nadzemních podlaží zůstává jako plocha bez provozního využití v budově, plocha vnitřního nádvoří.

V centru objektu / v přízemí / je podélným směru situována dvoulodní hala příjezdu a odjezdu. Větší, hlavní hala má světlou výšku 11,3 m, na ní navazující, spojovací menší hala světlou výšku 7,12 m. Ve stropní konstrukci obou hal jsou provedeny vodorovné prosklené stropní světlíky, Tyto stropní světlíky představují subtilní členitou ocelovou konstrukci, umístěnou mezi žebry železobetonového skeletu. Prostor nad těmito světlíky je zastřešen uvedenými světlíky střešními. Obě haly jsou takto prosvětleny denním světlem. Noční osvětlení hal je zajištěno výkonnými halogenovými osvětlovacími tělesy, umístěnými v prostoru nad stropními světlíky. Větší hala je v příčném směru příjezdu a odjezdu rozšířena dvěma, 13 m širokými příčnými koridory, provedenými po celé půdorysné šířce objektu. Tyto jsou zastřešeny na úrovni pultových světlíků haly pultovou střešní konstrukcí. Půdorysným obvodem objektu a obvodem obou centrálních hal včetně nádvoří je vymezena plocha, určená pro další provozní prostory, které jsou řešeny v úrovni čtyř nadzemních podlaží. Tyto prostory jsou v úrovních prvního, druhého a třetího nadzemního podlaží přes rozdílné, účelové členění půdorysně shodné. Čtvrté nadzemní podlaží situované v severovýchodní části objektu zaujímá pouze část, tj. cca 30% celkové zastavěné plochy budovy, z toho pak jednu čtvrtinu představují nevyužívané půdní prostory.

Částí objektu nádražní budova, na něž se vztahují stavební úpravy řešené touto dokumentací jsou patrné z výkresu č. E.1.1.2

Podlahové plochy všech podlaží objektu jsou provozně využívány.

c) projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.

Neřešeno – jedná se o opravu omítek zděných a železobetonových konstrukcí stěn a stropu

d) Charakteristika území dotčeného stavbou

Objekt se nachází v centrální, zastavěné, veřejností frekventované zóně města. Podélně, západní stranou navazuje prostřednictvím nástupiště na kolejíště nádraží, východní stranou pak na přístupovou komunikaci, která je součástí Riegrova náměstí.

e) požadavky na realizaci stavby

Navrhované stavební úpravy budou prováděny za plného provozu objektu. Budou probíhat ve dvou oddělených etapách.

Provozní prostory haly nádraží budou během provádění stavebních úprav chráněny proti pronikání prašnosti a pádu stavebního odpadu vybudováním provizorního pracovního stropu v horní úrovni parteru, který zcela oddělí prostor stavebních prací, od prostoru pro cestující. haly. Po dobu trvání stavebních prací v obou etapách, bude prostor haly osvětlen náhradními osvětlovacími tělesy. Výpočet osvitu byl zpracován a je součástí této projektové dokumentace. Venkovní i vnitřní pracovní prostory dotčené prováděním stavebních úprav budou zabezpečeny dle platných bezpečnostních pravidel proti přístupu nepovolaných osob. Aktivní a odpadový materiál bude přechodně skladován ve vymezeném prostoru zařízení staveniště. Příjezd na toto staveniště musí být označen dopravními značením, popř. také zajištěn proti vstupu osob.

3, PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

a) členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba představuje stavební úpravy v objektu nádražní budovy. Navrhované stavební úpravy se týkají stěn a stropů haly nádraží. Stavební práce budou probíhat ve dvou, na sebe přímo navazujících etapách

Dislokace jednotlivých úprav v objektu je patrná z výkresové dokumentace.

Obsah a technické řešení uvedených úprav jsou popsány v souhrnné technické zprávě, technické zprávě a na jednotlivých výkresech

b) změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace, včetně příslušného zdůvodnění - neřešeno

4. ZDŮVODNĚNÍ STAVY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

a) zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaného a projednaného stupně dokumentace

Provedení navržených stavebních úprav objektu je z hlediska jeho dalšího trvalého užívání nezbytné pro morální zastarání původních omítek a poruchy omítek v části stropní konstrukce. Rozsah i způsob jednotlivých oprav byl posouzen, stanoven a odsouhlasen odbornými orgány investora. Tato dokumentace je určena pro provádění stavebních úprav.

b) zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku.

V průběhu dlouhodobého užívání stavby doznaly některé, tj. vyjmenované dílčí části objektu značné míry povrchového narušení, zejména v oblasti stropní konstrukce, kdy docházelo k samovolnému opadávání části omítek betonových konstrukcí stropů, nebo také již nesplňují současné funkční požadavky. Předmětem záměru specifikovaného v této dokumentaci je tedy celková obnova narušených a nevyhovujících konstrukcí a stavebních částí, aby byla opět dlouhodobě zaručena požadovaná vnější a vnitřní funkční a estetická schopnost a prodloužená životnost celého objektu.

Veškeré ostatní materiály zbylé po provedení stavebních úprav jsou určeny k odvozu na řízenou skládku.

c) údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.

Všechny opravované plochy omítek na zděných a betonových konstrukcích budou nově provedeny z moderních materiálů, bez nutnosti následných oprav a provizorních opatření proti pádu opadajících hmot ze stropní konstrukce.

Nové omítky zlepší celkový vzhled objektu

.

.

5. PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY.

a) Údaje o postupném předání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu.

Stavební úpravy jednotlivých částí objektu budou předávány do zkušebního užívání postupně, bezprostředně po jejich úplném provedení a dokončení jednotlivých etap. Po provedení všech stavebních úprav bude provedeno předání stavby v úplném rozsahu.

b) Seznam dočasných objektů.

Neřešeno.

6. PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE

Neřešeno

7. PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘ. SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ.

Objekt nádražní budovy, který je předmětem navrhovaných stavebních úprav náleží do vlastnictví Správa železniční dopravní cesty, s.o.

8. INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY.

Projekt je zpracován ve smyslu vyhlášky č. 146/2008 Sb., přílohy č. 5 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, vyhlášky č. 268/2009 o obecných technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů. Jednotlivé konstrukční prvky úprav jsou navrženy v souladu se stávajícími platnými ČSN.

9. ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE STAVEB DRAH A STAVEB NA DRÁZE PRO VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ NEBO K OZNÁMENÍ VE ZKRÁCENÉM STAVEBNÍM ŘÍZENÍ.

Jedná se o ucelenou projektovou dokumentaci stavebních úprav, která zahrnuje

- stavební konstrukce jednotlivých stavebních úprav
- pomocné stavební konstrukce k provádění navržených stavebních úprav
- technologický postup provedení nových omítek stěn a stropů
- demontáže stávajících instalací, dotčených prováděním stavby
- provedení provizorního osvětlení odbavovací haly ve dvou etapách

Seznam výkresové dokumentace, stavební částí je uveden v části E
Situační výkresy stavby a zařízení staveniště jsou specifikovány v části C

**10. SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU
VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY.**

Neřešeno

V Hradci Králové červenec 2017

Petr Salaba