

Obsah dokumentace bouracích prací:

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA	3
A.1 Identifikační údaje	3
A.2 Členění odstraňované stavby	5
A.3 Seznam vstupních podkladů	5
B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	6
B.1 Popis území stavby	6
B.2 Celkový popis stavby	9
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu.....	12
B.4 Úpravy terénu a řešení vegetace po odstranění stavby.....	12
B.5 Zásady organizace bouracích prací	13
C. SITUAČNÍ VÝKRESY.....	17
C. Situace stávajícího stavu s vyznačením demolic	
D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	17
D.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	17
D.1.1 Konstruktivní systém	17
D.1.2 Výsledky průzkumu stávajícího stavu bouraných konstrukcí	18
D.1.3 Rozměry a materiál hlavních konstrukčních prvků	18
D.1.4 Zvláštní a neobvyklé konstrukce	18
D.1.5 Připojení na technickou infrastrukturu,	
rozsah a způsob jejího odpojení	19
D.1.6 Návrh postupu bouracích prací	19
D.1.7 Podzemní prostory	20
D.1.8 Podchycování a zpevňování konstrukcí	20
D.1.9 Pomocné konstrukce a úpravy z hlediska technologie	
provádění bouracích prací	20
D.1.10 Statické posouzení	21

D.1.11 Související provozní soubory a stavební objekty.....	21
D.2 TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	21
D.2.1 Popis zařízení	21
D.2.2 Speciální požadavky z hlediska BOZP	21
D.3 TECHNICKÉ LISTY A FOTODOKUMENTACE	22
D.4 VÝKRESOVÁ ČÁST	22

Přílohy Technické zprávy:

Výpis z katastru nemovitostí

Fotodokumentace

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1 Identifikační údaje

A.1.1 Údaje o stavbě

a) název stavby:

Název stavby:	Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov
Název stavebního objektu:	SO 30-65-03 demolice přízemní části vstupní haly VB
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provedení stavby
Charakteristika stavby:	Lávka pro pěší a cestující
Číslo ISPROFIN / SUB. ISPROFOND:	3273214901 / 5113520025
Číslo SoD objednatele:	E618-S-3996/2020/JAN
Číslo SoD zhotovitele:	20 303 209

b) místo stavby (adresa, čísla popisná, katastrální území, parcelní čísla pozemků)

Místo stavby:	Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov), km 4,551 560
Trať dle Prohlášení o dráze 2019 ¹	Praha hl. n. – Praha-Smíchov (dle KJŘ 171 Praha - Beroun) výše uvedená trať je součástí dráhy celostátní evropského významu (E)
Kraj:	Hl. město Praha
Obec / Městská část:	Praha 5
Katastrální území:	Smíchov
Pověřené městské úřady:	Praha 5
Obce s rozšířenou působností:	Hl. m. Praha

¹ Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ve znění změny č. 3, účinné od 17. 1. 2020

Informace o parcelách, kde bude probíhat demolice objektu VB:

Parcelní číslo: 5006/1

Vlastník: Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Obec: Praha [554782]

Katastrální území: Smíchov [729051]

Číslo LV: 8786

Výměra [m2]: 3259

Parcelní číslo: 5093/4

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Obec: Praha [554782]

Katastrální území: Smíchov [729051]

Číslo LV: 8786

Výměra [m2]: 1177

Sousední parcely:

Smíchov; parcelní číslo: 4990/1

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1

A.1.2 Údaje o vlastníkově-stavebníkovi

Stavebník (zadavatel):	Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Organizační složka zadavatele:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12, 110 00 Praha 1

A.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA, a.s. Olšanská 1a, Praha 3 130 00, DIČ: CZ25793349 Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Tomáš Martínek autor. inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce a dopravní stavby - IM00; ID00 č. 0009674

(tomas.martinek@sudop.cz , tel. 267 094 120, 605 229 067)

Zpracovatel Demolic: Ing. Renata Ševčíková,
autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby

Zpracovatel statické části: Ing. Petr Šimák, Building, s.r.o.

Zpracovatel části elektroinstalace: Ing. Eduard Košťál

A.2 Členění odstraňované stavby

Objekt demolice zahrnuje:

- Ubourání zastřešení vstupní haly výpravní budovy zahrnuje dva typy konstrukcí. V prvním typu se jedná o železobetonový skelet s půdorysnými rozměry cca 15.0 x 12.0 m, přilehlý přes dilataci k hlavní budově. Ve druhém typu se jedná o bourání lehké ocelové konstrukce zastřešení navazující na tento železobetonový skelet o rozměru cca 15 x 17,5 m.

Bourání lehké ocelové konstrukce charakteru markýzy z příhradových ocelových vazníků bude provedeno samostatně, ideálně před bouráním železobetonové konstrukce. Bourání této konstrukce se předpokládá postupně proudovou metodou. Vybourávána budou pole stropních desek a poté ubourávány prvky holé železobetonové kostry jednotlivých modulů, případně připadající části zděných stěn.

- Před demolicí zastřešení bude provedeno odstranění vnitřních vestavěných prostor: antikvariát, prodejna včetně zázemí, ČD kancelář se zázemím.

- Odstraněny budou prosklené stěny umístěné na zábradelním parapetu pevných schodů do metra včetně navazujících prosklených stěn, viz půdorys 1.NP.

- Zastřešení přízemní části vstupní haly VB má směrem do ulice Nádražní situovanou nosnou stěnu v délce cca 12,8 m. Stěna bude zdemolována včetně základu, odstraněny budou komerční stánky, které k této stěně přimykají.

A.3 Seznam vstupních podkladů

- Geodetické zaměření Sudop Praha , a.s., 2018 v rámci akce ŽST Praha Smíchov - Rekonstrukce VB
- Dokumentace z roku 2016 v rámci akce ŽST Praha Hlavní (mimo) – Smíchov (vč.)
- Místní šetření projektanta v 2020
- Stavebně technický průzkum z roku 2017 zpracovaný ČVUT Kloknerův ústav Praha
- Situace stávajícího stavu
- Katastrální mapa
- Požadavky investora – zadání a konzultace v průběhu projekčních prací
- Podklady od profesí pro výhledový stav nové zástavby
- Koordinace s uvažovanou budoucí výstavbou nové VB v žst. Praha Smíchov a Platformy autobusového terminálu
- Stavebně technický průzkum zaměřený na výskyt azbestu ve stavebních konstrukcích části výpravní budovy určené k demolici, ČVUT v Praze, Kloknerův ústav, zpracované 18.01.2021, Expertní zpráva č. 2100J001-1

B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území, ve kterém se odstraňovaná stavba nachází, a zastavěného stavebního pozemku,

Demolice části vstupní haly Výpravní budovy se nachází v ŽST Praha Smíchov.

b) stávající ochranná a bezpečnostní pásma,

Objekt určený k demolici se nachází v ochranném pásmu dráhy, v ochranném pásmu metra a ochranném pásmu tramvají.

Výpravní budova v ŽST Praha Smíchov se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím býv. odboru kultury NVP č.j. Kul/5-932/81 ze dne 19.5.1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9.7.1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

c) ochrana území podle jiných právních předpisů,

Na objekt se vztahují drážní předpisy

d) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,

Stavba se nenachází v záplavové oblasti ani na poddolovaném území.

e) vliv odstranění stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv odstranění stavby na odtokové poměry, vliv odstranění stavby na požární bezpečnost okolních staveb a pozemků,

V rámci demolice bude nutno provést zábor části chodníku v ulici Nádražní – parc. č. 4990/1 v majetku HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1

Demolice nezasáhne do odtokových poměrů v území.

Vzhledem ke své poloze není ovlivněna požární bezpečnost okolních staveb ani pozemků.

f) zhodnocení kontaminace prostoru stavby látkami škodlivými pro životní prostředí v případě jejich výskytu,

Kontaminovaný odpad - olejové látky a ropné produkty – nevyskytují se.

Zjištěné materiály a stavební výrobky obsahující azbest jsou uvedeny v následovně:

Stavební materiály obsahující azbest

Část stavby, konstrukce, součást konstrukce

Identifikace

Baldachýn, střecha původní části

(A) chryzotil

- Hydroizolační asfaltový pás původní
(tl. cca 4,5 mm, 2.vrstva v souvrství)

Baldachýn, střecha přístavby z 80. let 20. století

(A) chryzotil

- Hydroizolační asfaltové pásy
(Souvrství 4 pásů tl. cca 15 mm)

Odhad objemu hydroizolačních asfaltových pásů obsahující azbest

- baldachýn, střecha, původní část - plocha cca 180 m², tl. pásu cca 4,5 mm, objem cca 0,8 m³.
- baldachýn, střecha, přístavba z 80. let 20. století cca 260 m², tl. pásu cca 15 mm, objem cca 3,9 m³.

Na základě výsledků stavebně technického průzkumu zaměřeného na výskyt azbestu ve stavebních konstrukcích a výrobcích lze konstatovat:

- V konstrukcích posuzované části výpravní budovy žst. Praha - Smíchov **nebyly zjištěny azbestocementové výrobky ani výrobky se slabě vázaným azbestem**, např. protipožární nástřiky, rohože, těsnící provazce, apod.
- **Azbest (chryzotil) byl zjištěn v hydroizolačních asfaltových pásích na střeše severního křídla.** Azbest je v asfaltových pásích použit jako plnivo. Objem těchto hydroizolačních asfaltových pásů lze odhadnout na **4,7 m³**.
- Z hlediska ohrožení zdraví nutno uvést, že **azbest je v asfaltových pásích velmi dobře vázán, tj. riziko jeho uvolnění, rozptýlení do ovzduší a vdechnutí je prakticky nulové.**

V případě azbestocementových výrobků (běžný obsah azbestu 10 - 12 %) dochází k uvolnění cementem poměrně dobře vázaných vláken zejména při jejich lámání, vrtání a broušení, příp. v důsledku jejich degradace; v případě výrobků se slabě vázaným azbestem (obsah azbestu 85 - 90 %) dochází k uvolnění vláken vždy při jakékoliv manipulaci.

Podrobně viz dokladová část, průzkumy, Stavebně technický průzkum zaměřený na výskyt azbestu ve stavebních konstrukcích části výpravní budovy určené k demolici, ČVUT v Praze, Kloknerův ústav, zpracované 18.01.2021, Expertní zpráva č. 2100J001-1.

g) požadavky na kácení dřevin,

V rámci dané demolice se nevyskytují žádné dřeviny.

h) věcné a časové vazby; podmiňující, vyvolané, související investice,

Přesný harmonogram všech prací je v samostatné složce POV, část B8 této PD. Načasování demolice objektu vychází z nutnosti uvolnit prostor pro novou výstavbu lávky a je nutno jej

koordinovat v rámci celé rekonstrukce železniční stanice včetně výpravní budovy a navrhovaného nového autobusového terminálu.

- Demolice stavebních částí je možno provádět až po odpojení a demontáži technologických zařízení. Jedná se zejména o odpojení elektrické energie, vodovodu, zaslepení kanalizace, odpojení otopné soustavy a veškerých zařizovacích předmětů od vody a kanalizace.
- SO 30-65-03 demolice přízemní části vstupní haly VB, kde vybouraná část vstupní haly ustoupí nově navržené lávce v ŽST Praha Smíchov. Nová lávka svým rozsahem bude spojnici pro pěší. Z ulice Nádražní bude umožňovat přímý přístup k nástupištím v ŽST Praha Smíchov, k budoucímu autobusovému terminálu, k parkovacímu domu a dále až do ulice Dobříšská.
- Dále demolice navazuje na Demolici severního křídla VB, SO 30-61-05.1 v rámci stavební akce Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov.
Před započítím demolice severního křídla bude provedena demolice zastřešení částí vstupní haly VB.

i) seznam sousedních pozemků podle katastru nemovitostí nezbytných k provedení bouracích prací.

Bourací práce budou probíhat na pozemku SŽDC parc. č. 5093/4 a v rámci demolice bude proveden nutný zábor na pozemku č.4990/1 v majetku HL.m. Prahy.

Informace o parcele, kde bude probíhat demolice přízemní části vstupní haly VB:

Parcelní číslo: 5093/4

Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Obec: Praha [554782]

Katastrální území: Smíchov [729051]

Číslo LV: 8786

Výměra [m2]: 1177

Parcelní číslo: 5006/1

Vlastník: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Obec: Praha [554782]

Katastrální území: Smíchov [729051]

Číslo LV: 8786

Výměra [m2]: 3259

Sousední parcely:

Smíchov; parcelní číslo: 4990/1

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1

B.2 Celkový popis stavby

a) druh a účel užívání odstraňované stavby,

Přízemní část vstupní haly VB slouží zejména jako vstupní hala výpravní budovy nádraží Smíchov, dále nájemcům (České dráhy, a.s.) a dále jsou zde situovány komerční prostory (prodejna Realay, komerční stánky, antikvariát. Prodloužená část vstupní haly (část podél ulice Nádražní) slouží pro vstup do metra.

b) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v samostatné složce dokumentace celé stavby - Dokladová část a podmínky z nich vyplývající jsou promítnuty do této dokumentace demolice.

c) ochrana odstraňované stavby podle jiných právních předpisů,
není požadováno zvláštní ochrany

d) stávající parametry odstraňované stavby - zastavěná plocha, obestavěný prostor, počet funkčních jednotek;

Výška vstupní haly z ulice Nádražní činí: 4,95-5,20m

Zastavěná plocha demolované části vstupní haly VB včetně přesahující střechy činí: 468 m²

Obestavěný prostor demolované části vstupní haly VB včetně základů činí : cca 2126m³

e) základní předpoklady pro odstranění stavby - časové údaje o průběhu prací, členění na etapy, orientační náklady, předpokládaný způsob odstranění stavby,

Předpokladem pro odstranění stavebních konstrukcí je kompletní odpojení technologie a technického zařízení - elektroinstalace, rozvaděčů, vodovodu, kanalizace, vytápění, VZT.

Současně musí být provedeno vyklizení objektu od interiérového vybavení vestavnými provozními a komerčními buňkami včetně jejich vnitřního zařízení.

Demolice objektu je uvedena z hlediska časové realizace celé stavby v části POV v návaznosti na přepojování technologických zařízení.

Z hlediska realizace samotné demolice přízemní části vstupní haly VB je možno demolice rozdělit následovně:

Po odpojení objektu od inženýrských sítí a demontáže technologického zařízení je možno bourací práce rozdělit do následujících etap.

- Zábor části chodníku v Nádražní ulici, zábor části vstupní haly
- Odstranění prosklených stěn bourané části haly
- Demolice a odstranění vnitřních vestavěných buněk – provozních i komerčních
- Odstranění venkovních komerčních stánků s občerstvením
- Demolice střešní konstrukce
- Demolice zděných nenosných částí a prvků v hale
- Demolice nosných stěn a prvků v hale.
- Demolice případných základových konstrukcí.

K demolici se nebude využívat trhavin.

Stavba bude postupně rozebírána.

f) stručný popis stavebních nebo inženýrských objektů a jejich konstrukcí,

Bude provedeno:

- Odpojení od elektrorozvodů
- Odpojení vodovodu
- Zaslepení kanalizace
- Odpojení od otopné soustavy
- Odpojení vody a kanalizace od všech zařizovacích předmětů

g) stručný popis technických nebo technologických zařízení,

Demolice zahrnují odstranění stavebních částí, dále odpojení zdravotně technických instalací, vzduchotechniky, odpojení otopné soustavy a stavebních elektroinstalací.

Odpojení zdravotně technických instalací

Vodovod

V rámci demolice přízemní části vstupní haly výpravní budovy ŽST Praha Smíchov dojde k demontáži instalovaného zařízení vnitřního vodovodu. Zásobení teplou vodou je z centrálního zdroje (plynové kotelny) z jižní části objektu. Odstranění rozvodu studené vody ve střešní konstrukci, která vede k venkovním stánkům s občerstvením.

V bourané části haly VB budou demontovány veškeré rozvody vnitřního vodovodu včetně armatur a zařizovacích předmětů. Veškeré práce budou prováděny odbornou firmou.

Kanalizace

V rámci demolice přízemní části vstupní haly výpravní budovy ŽST Praha Smíchov dojde k demontáži instalovaného zařízení vnitřní kanalizace.

Veškeré rozvody vnitřní kanalizace v bourané části haly budou demontovány a to včetně

zařizovacích předmětů a ostatních koncových prvků (vpusti, ventilační hlavice a pod.).
Veškeré práce budou prováděny odbornou firmou.
V rámci odstranění komerčních stánků v exteriéru dojde i k jejich odpojení od kanalizace.

Vytápění

V rámci demolice přízemní části vstupní haly výpravní budovy ŽST Praha Smíchov dojde k demontáži instalovaného zařízení pro vytápění. Celá budova je v současnosti vytápěna pomocí vodní otopné soustavy provedené z ocelového potrubí s litinovými článkovými otopnými tělesy. Společná soustava má zdroj tepla v podobě plynové kotelny umístěné v jižním křídle. Hlavní páteřní vedení je situováno v technickém kanále pod úrovní 1.NP. Z tohoto vedení jsou následně odbočena jednotlivá stoupací a přípojovací potrubí.

V technickém kanále dojde k přerušení vedení vytápění a toto vedení bude v zachované části objektu zaslepeno. Zaslepením páteřního potrubí zůstane zachována funkčnost otopné soustavy v zachovávané části objektu do doby jeho rekonstrukce. V bourané části haly budou demontovány veškeré stávající rozvody systému vytápění včetně armatur a koncových prvků - otopných těles. Veškeré práce budou prováděny odbornou firmou.

Odpojení elektroinstalace:

Ve stávajícím stavu jsou v místnosti zavazadel umístěny dva elektroměrové rozvaděče (ze kterých jsou napájeny některé stánky v hale a před halou). Jeden rozvaděč je umístěn v rohu u nákladního výtahu. Druhý rozvaděč je umístěn v rohu m.č. B.N1.21 a B.N1.16), je umístěn na stěně místnosti B.N1.21.:

Rušené vývody napájení:

Stánky před VB vlevo (UGO, Mr. Baker)

Místnost ostrahy

Nová trafika (Relay)

Veřejné WC

Sloup v hale (prodejna knih)

Zachovávané vývody (osazení nového elektroměrového rozvaděče do m.č. B.N1.16 a přepojení kabelových vedení)

Stánky před VB vpravo (pizza, káva)

Nápojové automaty (2x automat u lahůdek)

Bankomat ČSOB (umístěn u lahůdek)

Automat na jízdenky Arriva

Nápojový automat u úschovy zavazadel se přemístí

Rouškomat (v tuto chvíli je připraven napájecí kabel, ale rouškomat není zatím fyzicky osazen)

Stavební elektroinstalace v m.č. B.N1.16, 19, 20 (v těchto místnostech bude provedena nová elektroinstalace, nový rozvaděč a tento rozvaděč připojen z nového elektroměrového rozvaděče)

Odpojení vzduchotechniky

Centrální VZT části vstupní haly VB není zavedena. Jedná se o samostatné zařízení.

Celkem se bude jednat o demontáž 1x venkovní jednotky + 1x vnitřní nástěnné jednotky + cca 20bm vedení chladiva + cca 27 kg VZT potrubí.

h) výsledky stavebního průzkumu, přítomnost azbestu ve stavbě.

Na základě výsledků stavebně technického průzkumu zaměřeného na výskyt azbestu ve stavebních konstrukcích a výrobcích lze konstatovat:

- V konstrukcích posuzované části výpravní budovy žst. Praha - Smíchov **nebyly zjištěny azbestocementové výrobky ani výrobky se slabě vázaným azbestem**, např. protipožární nástřiky, rohože, těsnící provazce, apod.

- **Azbest (chryzotil) byl zjištěn v hydroizolačních asfaltových páslech na střeše severního křídla.** Azbest je v asfaltových páslech použit jako plnivo. Objem těchto hydroizolačních asfaltových pásů lze odhadnout na **4,7 m³**.

- Z hlediska ohrožení zdraví nutno uvést, že **azbest je v asfaltových páslech velmi dobře vázán, tj. riziko jeho uvolnění, rozptýlení do ovzduší a vdechnutí je prakticky nulové.**

Podrobně viz dokladová část, průzkumy, Stavebně technický průzkum zaměřený na výskyt azbestu ve stavebních konstrukcích části výpravní budovy určené k demolici, ČVUT v Praze, Kloknerův ústav, zpracované 18.01.2021, Expertní zpráva č. 2100J001-1.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury.

Před demolicí bude objekt odpojen od vnitřních rozvodů elektroinstalace, kanalizace, vodovodu, otopné soustavy.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Bouraná část vstupní haly VB nemá žádné samostatné přípojky.

c) způsob odpojení

Případné části odpojení technologických zařízení bude probíhat dle dokumentace příslušného PS/SO.

Odpojení vnitřní kanalizace, vodovodu, vytápění a odpojení VZT včetně elektroinstalace je popsáno v samostatných částech této dokumentace.

Bouraná část haly nemá žádné samostatné přípojky.

Odpojení stávajících vnějších přípojek vodovodu, kanalizace, plynovodu je řešeno jednak v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov – Stavební úpravy severního křídla“,

a jednak v samostatných SO v části D.2.1.6 Inženýrské objekty – Potrubní vedení.

B.4 Úpravy terénu a řešení vegetace po odstranění stavby

a) terénní úpravy po odstranění stavby.

Terénní úpravy – chodník z betonové zámkové dlažby řeší samostatný objekt SO 30-31-04 lávka v ŽST Praha-Smíchov, úprava zpevněných ploch.

g) použité vegetační prvky, biotechnická opatření.

Neuvažuje se s vegetačními úpravami. Po odstranění části vstupní haly VB bude na témže místě následovat výstavba nové lávky v ŽST Praha Smíchov.

B.5 Zásady organizace bouracích prací

Voda

Zásobování staveniště vodou bude řešeno ze stávajícího vodovodního řadu a hydrantu.

Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a napojení musí být opatřeno vodoměrnou soustavou.

Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou napojeny na stávající síť uvnitř výpravní budovy. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí Technické podmínky připojení k Lokální distribuční soustavě železnice.

Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších opatření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech.

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a SŽ.

Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony.

Ostatní zabezpečení ZS

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace v Havarijním plánu. Další důležitou součástí dokumentace je i Povodňový plán. Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

b) odvodnění staveniště,

V případě demolování nadzemní části objektu budou dešťové vody odváděny stávajícími odtoky.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Příjezd k objektu pro nákladní vozy odvázející suť z demolice je z ulice Nádražní a je plně postačující pro potřeby odvozu materiálu.

d) vliv odstraňování stavby na okolní stavby a pozemky,

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky

· omezení veřejnosti nutností využívání např. objízdných tras při silničním omezení využíváním obchůzných tras při vstupu na nástupiště, do MHD a pod.

· zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

· snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.

· udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu

· zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku

· náklady na vozidlech ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu

· hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity

· organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby

· vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace

· zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně

· stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

e) ochrana okolí staveniště,

Konstrukce určené k demolici budou skrápěny pro zamezení prašnosti v okolí.
Demolice bude vymezena plným oplocením výšky 2m.

f) maximální zábory,

Je požadován zábor stávajícího chodníku podél fasády v ulici Nádražní v šíři 1,8m.

Zábor bude vymezen oplocením výšky 2m, oplocení bude neprůhledné, plné např. z vlnitého plechu a z ocelových svislých prvků kotvených do betonových bloků. Bude snadno rozebiratelný.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Demolice objektu zasáhne do cesty zajišťující bezbariérové užívání okolních staveb – vstupu do metra a na nástupiště nádraží. Během demolice bude stávající schodiště obedněno a ochráněno proti poškození. Bednění bude mít prachutěsné opatření proti vnikání prachu ze stavby demolice do prostor metra. Na schodišti je v současnosti instalována zdvihací plošina. Plošina bude přesunuta na úroveň spodní stanice (pata schodiště), všechny součásti zdvihacího zařízení zůstanou na místě. Schodiště bude důsledně uzavřeno obedněním po celou dobu demolice. Po ukončení demolice bude schodiště odbedněno, kolem schodiště bude postavena ochrana proti povětrnostním vlivům ze skla, oceli a plechu. Po ukončení výstavby bude schodiště včetně zdvihací plošiny uvedeno zpět do provozu.

Po dobu provádění demolice a výstavby ochrany proti povětrnostním vlivům nebude bezbariérová zdvihací plošina nahrazena obchozí bezbariérovou trasou. Jedná se o časové období 3 měsíce.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při odstraňování stavby, nakládání s odpady, zejména s nebezpečným odpadem, způsob přepravy a jejich uložení nebo dalšího využití anebo likvidace,

Množství odpadů a jejich specifikace je uvedeno v příloze v Tabulce odpadů na konci zprávy.

Demolovaná část objektu bude odstraněna.

Veškerý materiál bude přetříděn a odvezen buď do recyklačních středisek (pro další zpracování v případě dále využitelného odpadu) nebo na skládku běžného a případně nebezpečného odpadu (to se týká kontaminovaných materiálů či materiálů na bázi azbestu – v našem případě asfaltová střešní krytina).

Zákon o odpadech (nyní už nový č. 541/2020 Sb., platný od 1.1. 2021) stanovuje hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění (uložení odpadu na skládku apod.).

Na předmětné stavbě předejít odpadům neumíme (nemůžeme) a s největší pravděpodobností je ani nevyužijeme zpět. Proto je navrženo pro rozpočty u dále využitelných odpadů odvoz do stacionárního recyklačního střediska stavebních odpadů v Záběhlicích.

Vzhledem k malému/stísněnému prostoru v místě demolice objektu a v podstatě nemožnosti záboru vedlejších ploch/nebo jen velmi omezenému volnému prostoru pro zařízení staveniště, bude dotřídění probíhat mimo staveniště v příslušném recyklačním středisku.

Z výše uvedeného a z důvodu tlaků na co nejrychlejší realizaci stavby v tomto dopravním uzlu není možné provádět tzv. kompletní dekonstrukci s cílem vytřídění všech odpadů na místě. Odpady budou na místě tříděny jen z části.

Podrobněji bude nakládání s odpady z demolice ujednáno před realizací mezi dodavatelem stavby a investorem.

i) ochrana životního prostředí při odstraňování stavby,

Stavba zajistí minimální prašnost při bourání objektu skrápěním povrchu konstrukcí.

j) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém demolovaných objektů musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (par. 15 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak. Aby bylo

eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).

V průběhu bouracích prací musí být vyloučen vstup nepovolaných osob do objektu. Všichni pracovníci musí být vybaveni ochrannými pomůckami (pevnou obuví, přilbami, brýlemi, respirátory, rukavicemi a případně dalším vybavením).

Všichni pracovníci před započítím práce absolvují školení o bezpečnosti práce. Pracovní plochy v místě prací a únikové cesty musí být volné, nesmí na nich ležet překážky, které by mohly způsobit pád pracovníka při případném úniku v případě vzniku nebezpečí. Na pracovišti bude pouze nezbytný počet pracovníků a budou vytvořeny takové podmínky, aby si navzájem nepřekáželi. Během veškerých bouracích prací bude soustavně sledován technický stav a stabilita konstrukcí budovy. V případě, že by došlo ke vzniku trhlin, trhlinek nebo poklesů, či náklonu, nebo jiným deformacím konstrukcí, je nutné práce okamžitě přerušit, vyklidit od osob, v případě nutnosti provizorně zajistit podepřením a přivolat statika, který určí další postup. Práce musí probíhat v souladu s veškerou platnou legislativou. Při provádění bouracích a stavebních prací musí být respektovány zejména tyto předpisy:

- Nařízení vlády 362 z 17.8.2005 o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Nařízení vlády 591 z 12.12.2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Zákon 309 z 23.5.2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- a další bezpečnostní předpisy

Při všech úkonech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví, je nutno dále dodržovat ustanovení Zákoníku práce č.262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců z hlediska BOZP. Upozorněním projektanta na základní požadavky BOZ se zřetelem na předmětnou stavbu se zhotovitel stavby nezbavuje povinnosti respektovat veškeré stavbou dotčené předpisy v aktuálně platném plném znění.

k) úpravy pro bezbariérové užívání staveb dotčených odstraněním stavby,

Demolice objektu zasáhne do cesty zajišťující bezbariérové užívání okolních staveb – vstupu do metra a na nástupiště nádraží. Během demolice bude stávající schodiště obedněno a ochráněno proti poškození. Na schodišti je instalována zdvihací plošina. Plošina bude přesunuta na úroveň spodní stanice (pata schodiště), všechny součásti zvihačního zařízení zůstanou na místě. Schodiště bude důsledně uzavřeno obedněním po celou dobu demolice. Po ukončení demolice bude schodiště odbedněno, kolem schodiště bude postavena ochrana proti povětrnostním vlivům ze skla, oceli a plechu. Po ukončení výstavby bude schodiště včetně zdvihací plošiny uvedeno zpět do provozu.

Po dobu provádění demolice a výstavby ochrany proti povětrnostním vlivům nebude bezbariérová zdvihací plošina nahrazena obchozí bezbariérovou trasou. Jedná se o časové období cca 3 měsíce.

l) zásady pro dopravně inženýrská opatření.

Zdemolované části stavby budou odváženy pomocí nákladních aut po silnici. Zvláštní požadavky na DIO nejsou předepsány. Nebude se jednat o nadrozměrný náklad.

m) orientační lhůty bouracích prací

Samotné odstranění stavby je možné provést za cca 1 měsíc.
Podrobněji viz hmg prací POV v samostatné části dokumentace.

n) požadavky na realizační firmu

Firma, která bude demolice provádět se musí řídit stanovisky DOSS ohledně hlukové zátěže okolí, respektovat dojednané přepravní trasy, využívat skládky v nejbližším okolí apod..
V případě zjištění skutečností, které nebylo možno postihnout v průběhu obhlídky stavby projektantem, je nutno toto oznámit investorovi a kontaktovat projektanta.

Práce musí provádět firma, která má zkušenosti s demolicí obdobných typů budov.

C SITUAČNÍ VÝKRESY

2.001 Situace stávajícího stavu s vyznačením demolic

D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

D.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

D.1.1 Konstrukční systém

Objekt je proveden po konstrukční stránce jako železobetonový monolitický skelet kombinovaný s železobetonovými stěnovými konstrukcemi v suterénech, kdy některé sloužily v minulosti jako kryt. Stěnové železobetonové konstrukce jsou pak použity u technologických kanálů a kolektorů.

Objekt je půdorysně i výškově členěný a skládá se prakticky ze tří základních částí, jižního křídla, střední části s odbavovací halou a křídla severního.

Střední část s výpravní budovou má půdorysné rozměry v úrovni 1.np cca 62.0 x 27.0m a je provedena jako dvojpodlažní skelet s podélnými průvlaky s osovou vzdáleností 11.5 + 6.0m, do kterých jsou uloženy stropní trámy s frekvencí 3.0m. V úrovni 1.np je směrem ke kolejiím doplněna traktem šířky 7.0m. Na výšku má tato část tři nadzemní podlaží a podsklepena je pouze lokálně cca ve třetině délky.

Směrem do ulice navazuje na tuto část přízemí halová část s půdorysem cca 16 x 70m, která je od železobetonové konstrukce dilatována. Střeška této haly je nesena samostatně ocelovými sloupky. Tato halová přístavba přebíhá částečně i před konstrukci severního křídla.

Stropní konstrukce střední části jsou primárně provedeny jako spojitě železobetonové monolitické pnutí přes trámy, se kterými tvoří „T“ průřezy. Tloušťky stropních desek se dle dokumentace pohybují mezi 150 a 200mm. Založení objektu je provedeno na celém půdorysu jako plošné ve formě monolitické spojitě železobetonové desky kombinované pravděpodobně s pasy či patkami (nebylo ověřováno). Specifikem střední části jsou pak pod ní umístěné vestibuly a vstupy do metra.

D.1.2 Výsledky průzkumu stávajícího stavu bouraných konstrukcí

Původní dokumentace objektu se bohužel nedochovala. Pro účely projektu byl proveden základní stavebně technický průzkum, jehož závěry jsou součástí dokumentace. Byly provedeny sondy do skladby střešní krytiny, provedena obhlídka nosné konstrukce baldachýnu projektantem demolice.

Při pochozím průzkumu projektanta byla zhotovena fotodokumentace a dozaměření některých prvků. Lze konstatovat, že bourané konstrukce nejeví známky statických poruch.

D.1.3 Rozměry a materiál hlavních konstrukčních prvků a ostatních prvků

Objekt výpravní budovy je půdorysně i výškově členěný a skládá se prakticky ze tří základních částí, jižního křídla, střední části s odbavovací halou a křídla severního.

Zastřešení vstupní haly výpravní budovy zahrnuje dva typy konstrukcí. V prvním typu se jedná o železobetonový skelet s půdorysními rozměry cca 15.0 x 12.0 m, přilehlý přes dilataci k hlavní budově. Ve druhém typu se jedná o bourání lehké ocelové konstrukce zastřešení navazující na tento železobetonový skelet o rozměru cca 15 x 17,5 m.

Bourání lehké ocelové konstrukce charakteru markýzy z příhradových ocelových vazníků bude provedeno samostatně, ideálně před bouráním železobetonové konstrukce. Bourání této

konstrukce se předpokládá postupně proudovou metodou. Vybourávána budou pole stropních desek a poté ubourávány prvky holé železobetonové kostry jednotlivých modulů, případně případající části zděných stěn.

Objekt má plochou střechu, nedávno zateplenou polystyrenem a foliovou střešní krytinu.

Fasáda je částečně pojednána tvrdou cementovou omítkou, dále kamenným pískovcovým obkladem a částečně je fasáda prosklená v hliníkových nosných profilech.

Dveře jsou prosklené hliníkové.

Podlahy jsou betonové s nášlapnou vrstvou z keramických dlaždic, PVC, žulové dlažby. Venkovní zastřešená část je asfaltová, resp zámková betonová dlažba.

D.1.4 Zvláštní a neobvyklé konstrukce

Nevyskytují se

D.1.5 Připojení na technickou infrastrukturu, rozsah a způsob jejího odpojení

Bouraná část haly nemá žádné samostatné přípojky.

Před demolici je nutno zajistit:

- odpojení od vnitřních rozvodů elektro
- odpojení od vnitřní vodovodní sítě
- odpojení od vnitřní kanalizace
- zrušení lokální klimatizace
- odpojení od rozvodů vytápění

D.1.6 Návrh postupu bouracích prací

A) Statické řešení

Úvod:

Obsahem této dokumentace je posouzení možnosti a způsobu odbourání přízemní části předpolí výpravní budovy Smíchovského nádraží. Ve vztahu k harmonogramu bourání a nové výstavby navazuje toto bourání na 2.etapu a zahrnuje bourání mezi osami 57 a 62 od vnější hrany až po hranici s druhou etapou.

Toto bourání zahrnuje jak ubourání zděných a železobetonových konstrukcí objektu vedle hlavní haly výpravní budovy, tak i odbourání navazující konstrukce pergoly lehkého zastřešení jeho předpolí.

Na toto bourání pak navazuje uzavření výpravní budovy, které je samostatným objektem. Spolu s odbouráním je pak řešeno i statické zajištění navazujících konstrukcí po jeho provedení. Kromě vlastního odbourání nosných konstrukcí, bude v předstihu provedeno i odstranění výplňových dispozičních konstrukcí, včetně prověření jejich zapojení do konstrukce.

Podklady:

- [1] Prohlídka přístupných částí objektu na místě

[2] Části archivní dokumentace

[3] Fotodokumentace

[4] Zaměření objektů

Stručný popis objektu

Objekt je proveden po konstrukční stránce jako železobetonový monolitický skelet kombinovaný s železobetonovými stěnovými konstrukcemi v suterénech, kdy některé sloužily v minulosti jako kryt. Stěnové železobetonové konstrukce jsou pak použity u technologických kanálů a kolektorů.

Objekt je půdorysně i výškově členěný a skládá se prakticky ze tří základních částí, jižního křídla, střední části s odbavovací halou a křídla severního.

Střední část s výpravní budovou má půdorysné rozměry v úrovni 1.np cca 62.0 x 27.0m a je provedena jako dvojpodlažní skelet s podélnými průvlaky s osovou vzdáleností 11.5 + 6.0m, do kterých jsou uloženy stropní trávy s frekvencí 3.0m. V úrovni 1.np je směrem ke kolejím doplněna traktem šířky 7.0m. Na výšku má tato část tři nadzemní podlaží a podsklepena je pouze lokálně cca ve třetině délky.

Směrem do ulice navazuje na tuto část přízemí halová část s půdorysem cca 16 x 70m, která je od železobetonové konstrukce dilatována. Střecha této haly je nesena samostatně ocelovými sloupky. Tato halová přístavba přebíhá částečně i před konstrukci severního křídla.

Stropní konstrukce střední části jsou primárně provedeny jako spojitě železobetonové monolitické pnutí přes trávy, se kterými tvoří „T“ průřezy. Tloušťky stropních desek se dle dokumentace pohybují mezi 150 a 200mm. Založení objektu je provedeno na celém půdorysu jako plošné ve formě monolitické spojitě železobetonové desky kombinované pravděpodobně s pasy či patkami (nebylo ověřováno). Specifikem střední části jsou pak pod ní umístěné vestibuly a vstupy do metra.

Konstrukční řešení odbourání předpolí

Navržené ubourání předpolí výpravní budovy zahrnuje dva typy konstrukcí. V prvním typu se jedná o železobetonový skelet s půdorysnými rozměry cca 15.0 x 12.0m, přilehlý přes dilataci k hlavní budově. Ve druhém typu se jedná o bourání lehké ocelové konstrukce zastřešení navazující na tento železobetonový skelet

Bourání žlb. skeletu.

Bourání bude probíhat postupně ze západní hrany od bouraných konstrukcí 2.etapy.. V první řadě však bude nezbytné před bouráním prověřit přesný tvar a materiálové provedení konstrukčních prvků.

V prvním kroku bude snesena střešní krytina včetně všech dřevěných prvků dvouplášťové střechy. Následně budou vybourány vnitřní zděné výplňové konstrukce včetně výplňových konstrukcí obvodového pláště. Bude prověřeno provedení dilatace na rozhraní s hlavní budovou a konstrukce bude provizorně podepřena systémovými stojkami v rozsahu dle postupu bourání.

Po tomto podepření bude bouraná konstrukce od konstrukce ponechané postupně odřezávána a ubourávána. Snášena bude na platformu podlahy a bude průběžně odvážena. Vlastní železobetonový skelet pak bude bourán postupně po menších sekcích.

Co se týče postupu, předpokládáme, že budou postupně proudovou metodou vybourávána pole stropních desek a teprve následně budou ubourávány prvky holé železobetonové kostry jednotlivých modulů, případně připadající části zděných stěn.

Bourání přístřešku předpolí

Bourání přístřešku charakteru markýzy z příhradových ocelových vazníků bude provedeno samostatně, ideálně před bouráním železobetonové konstrukce.

V prvním kroku bude kompletně snesen podhled pro odhalení nosné konstrukce a prověření jejího podepření na ocelových sloupcích. Následně bude sneseno opláštění lemu střechy a bude vybourána jeho vyzdívka z dutinových cihel. Snesena bude střešní kratina až na trapézové plechy.

Poté bude možné přejít k vlastnímu rozebírání. Předpokládáme postupné rozebírání po jednotlivých vaznících s tím, že dotčené pole ohraničené dvěma vazníky bude vždy provizorně podepřeno systémovými stojkami s převážkami. Pro snesení vazníků bude vhodná konstrukce po podepření podělit na menší díly.

Po snesení konstrukce bude možné odstranit sloupky a konstrukce kolem vstupu do metra a konstrukce kolem zakomponované komerční plochy stánku. Sloupky pod posledním ponechaným vazníkem budou zachovány až do jejich náhrady sloupky nové prosklené stěny.

Všeobecné podmínky bouracích prací

Vodorovné konstrukce

Jedná se o odstranění stávající stropní konstrukce objektu. Při pracích na vodorovných nosných konstrukcích musí být dbáno zvýšené pozornosti, aby nedošlo k propadnutí předmětů, nebo pracovníků pod bouranou konstrukci. Pod bouranými konstrukcemi není dovolen pohyb pracovníků. Před rozebíráním budou vlastní stropní konstrukce a minimálně stropní konstrukce, ze kterých bude bouráno, provizorně podepřeny výdřevou případně šroubovými stojkami a konstrukce bude postupně snesena. Železobetonové konstrukce budou rozděleny na menší díly pro snesení.

Bourání svislých konstrukcí

Bourání nosných zděných konstrukcí bude prováděno po zbourání dotčených stropních konstrukcí. Bourání bude prováděno postupným odbouráváním zděných konstrukcí shora dolů. Bourání bude probíhat po stěnách liniově s maximální rozdílovou výškou vybouraného materiálu 1.0m. Při bourání stěn bude třeba tyto provizorně zajistit proti samovolnému zřícení. Při bourání je nutné trvale snižovat prašnost prací pravidelným kropením materiálu. Železobetonové konstrukce budou rozděleny na menší díly pro snesení.

Bourací práce - příčky

Bourání výplňových konstrukcí může probíhat současně s bouráním nosných stěn, u skeletových konstrukcí pak v předstihu před bouráním konstrukce hlavní. Při bourání je nutné materiál průběžně odvázet a trvale snižovat prašnost prací pravidelným kropením materiálu.

Bourací práce - likvidace materiálů

Při bourání je třeba vybourané konstrukce materiálově roztřídit pro následné ekologicky akceptovatelné skládkování. V předstihu tak bude třeba prověřit, zda se v objektu nenacházejí materiály s požadavkem na separované skládkování a ekologickou likvidaci.

Závěr:

Navržené odstranění částí objektu jejich úplným zbouráním je staticky korektní a jak bylo uvedeno výše, nebudou tímto ovlivněny sousední ponechané objekty. Bourání je však třeba provádět dle výše uvedených pokynů s náležitou opatrností a s postupným ověřováním předpokladů projektu. Při pochybnostech o konstrukčním uspořádání či typu konstrukcí, bude třeba konzultovat zjištěné skutečnosti se statikem.

za Building Statics s.r.o.

Ing. Petr Šimák

B) Stavební řešení

Při realizaci bouracích prací je nutno postupovat dle charakteru dané konstrukce.

Nebudou použity trhaviny.

Bourání bude probíhat postupně.

Přesný postup určí realizační firma na základě doplňkových sond, které odhalí provázanost mezi původní a demolovanou částí.

Vzhledem k tomu, že se bude bourat část přízemní části vstupní haly VB bude nutno postupovat opatrně podle pokynů statika.

Bourání ze severní strany naváže na probíhající stavební akci Rekonstrukce ŽST Smíchov - Demolice severního křídla VB, po jednotlivých polích železobetonových stropních konstrukcí. V první řadě však bude nezbytné před bouráním prověřit přesný tvar a materiálové provedení konstrukčních prvků.

Postup demolice po jednotlivých krocích je uveden v konstrukční části této TZ.

Bourací práce musí provádět odborná firma a dodržovat bezpečnostní předpisy při práci.

Na závěr bude provedeno uzavření ubourané vstupní haly VB novou štítovou stěnou. Uzavření novou štítovou stěnou řeší SO 30-61-07 lávka v ŽST Smíchov, stavební úpravy části vstupní haly VB .

Dozdívka bude opatřena bude jádrovou omítkou a barevně pojednána jako okolní omítnuté plochy, jedná se o pohledový štít.

Stavební úprava střechy

Demoluje se část přízemní části vstupní haly VB, zbylá střecha zůstane zachována. Zachovány budou všechny zbylé střešní vtoky včetně svodů do kanalizace. Střecha je bezespadová a takto zůstane zachována. Nově bude provedena atika na nové štítové stěně. V nedávné době byla na střeše odjezdové haly VB provedena nová krytina z PVC pásů, zůstane zachována a na stávající pásy bude napojena hydroizolace nové atiky z PVC.

V horizontu 3 max 5 let bude v rámci výstavby nového Terminálu Smíchov ubourána i zbylá

část přízemní části vstupní haly VB.

D.1.7 Podzemní prostory

Pod bouranou částí vstupní haly VB se nenachází podzemní prostory mimo přístupového schodiště do podchodu - vstup do metra a k nástupišťům smíchovského nádraží. Na schodiště navazuje podzemní přístupová chodba, která nebude demoličními pracemi nijak dotčena. Schodiště bude opatřeno dřevěným bedněním a demoliční práce se schodiště nebudou nijak týkat. Bednění schodiště bude prachutěsně uzavřeno tak, aby se prach z demoličních prací nedostával do prostorů metra.

D.1.8 Podchycování a zpevňování konstrukcí

Před demolicí, podle pokynů statika bude krajní ponechaný ocelový příhradový vazník dvouplášťové střechy podepřen novými ocelovými sloupky, viz konstrukční část.

D.1.9 Pomocné konstrukce a úpravy z hlediska technologie

Demolice bude realizována až po kompletním odstrojení technologie.

Odstrojení technologických zařízení je součástí příslušných PS, která se k objektům vztahují .

D.1.10 Statické posouzení

Pro možnost snesení jen části přízemní části vstupní haly VB bylo provedeno statické posouzení, které je součástí této TZ a výkresové části.

D.1.11 Související provozní soubory a stavební objekty

SO 30-22-01 lávka v ŽST Praha-Smíchov, lávka pro pěší

SO 30-50-06 lávka v ŽST Praha-Smíchov, přípojka kanalizace pro odvodnění lávky

SO 30-31-04 lávka v ŽST Praha-Smíchov, úprava zpevněných ploch v ul. Nádražní

SO 30-61-07 lávka v ŽST Praha-Smíchov, stavební úpravy přízemní části vstupní haly VB

SO 30-77-02 lávka v ŽST Praha-Smíchov, ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 30-78-03 lávka v ŽST Praha-Smíchov, ochrana stavby před účinky bludných proudů a uzemnění

Akce Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov

SO 30-61-05.1 Demolice severního křídla VB

SO 30-61-05.2 Stavební úpravy severního křídla VB, zajištění stavební jámy

Poznámka:

PS, které jsou součástí technologie vnitřního vybavení a budou odstrojeny před demolicí objektu zde nejsou uvedeny.

D.2 TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

D.2.1 Popis zařízení

V demolovaných prostorách se nenachází technologické provozy, jedná se o vstupní halu VB, komerční prostory a kancelář ČD se zázemím.

Popis technologických zařízení a jejich demontáže včetně časových vazeb je uveden v příslušných PS.

D.2.2 Speciální požadavky z hlediska BOZP

Speciální požadavky na BOZP nejsou požadovány. Stavba si vypracuje technologický postup bouracích prací a plán zásad BOZP při realizaci bouracích prací.

D.3 TECHNICKÉ LISTY A FOTODOKUMENTACE

Technické listy jsou vzhledem k charakteru stavby nahrazeny výkresovou dokumentací. Fotodokumentace je součástí přílohy zprávy.

D.4 VÝKRESOVÁ ČÁST

Obsahuje tyto výkresy:

D.2.2.5	2. 001	Situace stávajícího stavu s vyznačením demolice	M 1:250
D.2.2.5	Stavební výkresy		
	2. 002	Půdorys 1.NP	M 1:100
	2. 003	Střecha.....	M 1:100
	2. 004	Řez.....	M 1:100
	2. 005	Pohledy.....	M 1:100
	2. 006	Stavebně technický průzkum	
	2. 007	Průzkum azbestu	
	2. 008	Konstrukční řešení, tvar 1.NP-schema konstrukce	M 1:100

E. DOKLADOVÁ ČÁST

Připomínky DOSS byly zpracovány.

Bylo doplněno po obdržení stanovisek DOSS – podrobnosti viz samostatná složka E tohoto projektu.

Zpracoval: Ing. Renata Ševčíková
SUDOP PRAHA, a.s.