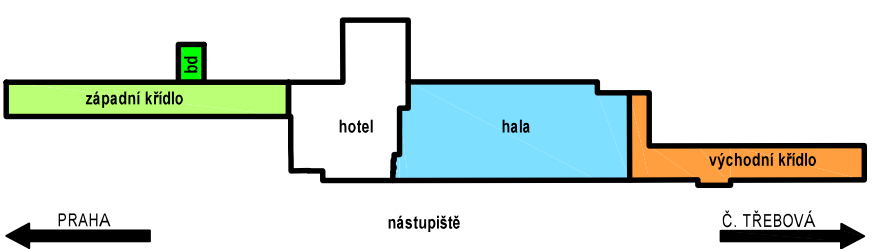





Orientační schéma:	Paré:		
	Razítko oprávněné osoby:		
Podpis: _____ Datum: _____			
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník / investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa:	Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	
---	--	---

Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt:	Společnost "SEU + SP + PRODIN + SIEBTAL_VB PARDUBICE_DSP, PDPS" Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3 T: +420 477 012 250 E: info@sudopeu.cz	
Zhotovitel části / objektu: Adresa: Kontakt:	ATELIER 4, s.r.o. Březová 1724/29, 466 02 Jablonec nad Nisou T: +420 483 311 561 E: info@atelier4.cz	
Hlavní projektant (HIP): ING. JANA PTÁČKOVÁ		Specialista: Ing.arch Veronika Halamová

Název stavby / akce:	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Pardubice - 2. etapa (hala, křídla)	Označení (S-kód): S621700089
		Zakázka: 21-020.640
Název části:	Pozemní komunikace, parkovací a cyklo-parkovací stání pro veřejnost, ostatní zpevněné plochy a prostranství	Označení části: D.2.1.8
Název objektu:	Úpravy plochy u západního křídla	Číslo objektu / komplexu: SO 61-52-14
Název přílohy:		Číslo přílohy: 1 . 001
Název dílčí části přílohy:	Technická zpráva	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Jiří Šmíd	Stupeň dokumentace: PDPS
	Jana Juránková	
Kraj:	Katastrální území: Pardubice	Smluvní datum zpracování: 15.7.2023
Pardubický		
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:
S 6 2 1 7 0 0 0 8 9	P D P S	D 2 1 8 X
Objekt:	Podoba:	Příloha:
S O 6 1 5 2 1 4	X X	1 0 0 1
Revize:		
0 0 0		

1.	Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení.....	2
1.1	Údaje o stavbě a objektu	2
1.2	Údaje o stavebníkovi	2
1.3	Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace	2
1.4	Údaje o nabyvateli PS/SO	3
2.	Seznam vstupních podkladů.....	3
3.	Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů	4
3.1	Situační řešení	4
3.2	Výškové řešení	4
3.3	Příčné uspořádání	4
3.4	Konstrukce vozovky	5
3.5	Napojení na stávající stav.....	6
3.6	Zemní práce.....	6
3.7	Režim povrchových vod, zásady odvodnění	6
4.	Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů.....	6
5.	Návaznost na ostatní objekty, související stavby	6
6.	Stavebně montážní postupy výstavby	9
7.	Výpočty a posouzení návrhu technického řešení	9
8.	Vazba na předchozí stupně dokumentace	9
9.	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	9
10.	Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání	10
11.1	Péče o životní prostředí	10
11.2	Další omezení vyplývající z realizace objektu:	10

1. Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení

1.1 Údaje o stavbě a objektu

Název stavby:	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Pardubice – 2. etapa (hala. křídla)
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provedení stavby
Dílčí část – objekt (PS/SO):	SO 61-52-14 - Úprava plochy u Západního křídla
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby
Katastrální území, pozemky:	uvedené pozemky jsou v k.ú. Pardubice (717657): 706/1; 1778/65; 1778/67; 5530/1; 5533; 3000/1; 3000/21; 3000/39; 2798/28; 2798/36
Místo stavby dílčí části:	
• Km poloha trati (evidenční km)	cca km 305,650 -306,00
• Místní název, adresa atd.	výpravní budova v ŽST Pardubice
• Číslo budovy podle SR70300	536136 Pardubice hlavní nádraží
Trat' podle Prohlášení o dráze:	540 00 Česká Třebová – Kolín, 580 00 Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n.
Traťový úsek TU:	1501 Česká Třebová os.n. – Praha Masarykovo nádr. 1614 Pardubice – Pardubice-Rosice nad Labem
Kategorie dráhy: celostátní/regionální/místní/vlečka	kategorie dráhy - celostátní
Kategorie trati podle TSI:	pro 540 00 - P3/F1, pro 580 00 – P3/F1
Období realizace: případně i stavební postup podle ZOV	2024-2026

1.2 Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00 IČO: 70994234, DIČ:CZ70994234 zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384
----------------------------	---

Zástupce investora:

Zastoupena organizační jednotkou Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00
Olomouc
Hlavní inženýr stavby: Ing. Ivo Kolář

1.3 Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Společnost „SEU+SP+PRODIN + SIEBTAL_VB Pardubice_DSP, PDPS“
Založené smlouvou o společnosti

Správce a Společník 1:

SUDOP EU a.s.
se sídlem Praha 3, Žižkov Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ: 05165024
zapsaný v OR vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 21645

Společník 2:

SUDOP PRAHA a.s.
se sídlem Praha 3, Žižkov Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ: 25793349
zapsaný v OR vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 6088

Společník 3:

PRODIN a.s.
se sídlem K Vápence 2745, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice, IČO 25292161,
DIČ: CZ25292161
zapsaný v OR u Krajského soudu v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532

Společník 4:
SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o.
se sídlem Bucharova 1314/8, Stodůlky, 158 00 Praha 5, IČO 06943187, DIČ:
CZ06943187
zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, spisová značka C 291808

Hlavní inženýr projektu: Ing. Zbyněk Ransdorf (AED project, a.s.),
ČKAIT 0007956 IP 00

Asistent HIP: Ing. Jana Ptáčková (SUDOP EU a.s.),
ČKAIT 0402103 IP 00

Specialista na pozemní stavby: Ing. David Kania, Ph.D., MBA,
ČKAIT 1102776, IP 00
Ing. Jiří Šmíd (Atelier 4 s.r.o.),
ČKAIT 0500511, IP 00

Specialista na zabezpečovací zařízení: Ing. Martin Raibr (SUDOP PRAHA a.s.),
ČKAIT 0009389 IT 00

Specialista na sdělovací zařízení: Ing. Martin Štrof (SUDOP PRAHA a.s.),
ČKAIT 0013763 IT 00

Specialista na silnoproudou technologii: Ing. Miroslav Nezkusil (SUDOP PRAHA
a.s.),
ČKAIT 0009357 IT00

Specialista na elektrotechnická zařízení: Ing. Karel Košař (SUDOP PRAHA a.s.),
ČKAIT 0002043 IE 02

Specialista na požární bezpečnost: Ing. Martin Bernas (SUDOP PRAHA
a.s.),
ČKAIT 0202339 IH 00

Koordinátor BOZP: Ing. Radmila Šmeráková,
ČKAIT 0011375 IV 00, odborně
způsobilá osoba k činnosti koordinátora
BOZP při práci na staveništi

1.4 Údaje o nabyvateli PS/SO

Vlastník/správce: Správa železnic s.o.

2. Seznam vstupních podkladů

- Zadávací podmínky na vypracování dokumentace DÚR včetně příloh
- Záměr projektu „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Pardubice“, zpracovatel SUDOP EU a.s. (04/2019)
- Dokumentace: Pardubice VB – zaměření, stavebně historický průzkum a návrh využití prostor, zpracovatel PRODIN a.s. (06/2017)
- Předběžný diagnostický průzkum vybraných konstrukcí objektu hlavní haly hlavního vlakového nádraží PARDUBICE (Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o. 10/2018 – zpráva č. 115/18)
- Předběžný diagnostický průzkum vybraných konstrukcí objektu východního křídla hlavního vlakového nádraží PARDUBICE (Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o. 10/2018 – zpráva č. 119/18)
- Předběžný diagnostický průzkum vybraných konstrukcí objektu západního křídla hlavního vlakového nádraží PARDUBICE (Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o. 10/2018 – zpráva č. 120/18)

- Předběžný diagnostický průzkum vybraných konstrukcí objektu bytového domu hlavního vlakového nádraží PARDUBICE (Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o. 10/2018 – zpráva č. 121/18)
- Předběžný diagnostický průzkum vybraných konstrukcí objektu hotelového domu hlavního vlakového nádraží PARDUBICE (Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o. 10/2018 – zpráva č. 122/18)
- Katastrální mapa
- „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ MD ze dne 29.1.2019

Ostatní podklady

- Vyjádření správců technické infrastruktury o existenci inž. sítí
- Doklady o průběhu zpracování projektu
- Geologický průzkum z blízkého okolí + archivní dokumentace k sondám provedeným v okolí
- Rozpracovaná projektová dokumentace ve stupni projekt: „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ SUDOP PRAHA a.s.
- Platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- Místní šetření a doměření stávajícího stavu 10-12/2017
- Dodatečný stavebně technický průzkum provedený projektantem
- Dostupná archivní dokumentace správce objektů
- Fotodokumentace
- Výrobní porady

3. Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů

Původní zpevněná plocha situovaná JZ od západního křídla je poškozena překopy po přeložkách inženýrských sítí. Je navržena obnova povrchu s citlivým přespádováním původní plochy.

Původní plocha byla částečně zastřešena.

3.1 Situační řešení

Začátek úpravy navazuje na komunikace v související akci Železniční uzel Pardubice. Konec úpravy je na hraně objektu Západního křídla.

Osa komunikace vedené po zpevněné ploše je tvořena přímou rovnoběžnou s objektem Západního křídla výpravní budovy.

Této přímé předchází prostý směrový oblouk o poloměru 100 m a krátká přímá.

3.2 Výškové řešení

Podélný sklon obou částí dosahuje hodnotu 6%.

Minimální podélný sklon je 0 v úseku podél budovy.

Lomy nivelety nejsou zaobleny.

Z-tová souřadnice hrany plochy, resp. komunikace je laděna s hranou anglických dvorků budovy Západního křídla.

Příčný sklon je 2 % od hrany anglických dvorků budovy v páse širokém 4 m.

Pak následuje odvodňovací žlab v nulovém podélném sklonu s umělým spádem dna 0,5%. Od žlabu směrem k nástupišti plocha opět stoupá v proměnném spádu 0,8-3,4% a proměnné šířky. Výsledný sklon neklesá pod 0,5%.

Je zajištěna i podjezdna (min. 4,2m) a podchozí výška (min. 2,5m) pod schodištěm lávky.

3.3 Příčné uspořádání

Pás podél anglických dvorků má šířku 4 m.

Zbývající prostor mezi budovou a hranou nástupiště má proměnnou šířku zpevnění zřejmou ze situace a příčných řezu.

Šířkové uspořádání stezky je patrné ze vzorového příčného řezu.

3.4 Konstrukce vozovky

Konstrukce pozemních komunikací jsou stanoveny dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ a dodatku TP 170. Nové konstrukce v plné tloušťce jsou uvažovány na většině navržených i upravovaných komunikací (pojízdných i pro pěší).

V návrhu (viz. Situace) jsou rozlišeny základní povrchy všech komunikací.

Navrženy jsou komunikace ze zámkové dlažby.

- Pro dlážděné plochy je zvolena konstrukce z katalogového listu D2-D-1-V-PIII v tloušťce 480mm s podkladní vrstvou ze štěrkodrti.
- Skladba konstrukcí pozemních komunikací a požadované minimální hodnoty modulu přetvárnosti po převzetí zemní pláně a nestmelených podkladních vrstev vozovek jsou uvedeny v následujícím přehledu.

1 Dlážděné plochy z betonové dlažby - pojízdné zpevněné plochy

E def. 2

Dlažba z betonových prvků	DL, betonová	ČSN 73 6131	80 mm	
Ložní vrstva z drobného drceného kameniva	L; DDK; fr.0-4mm	ČSN 73 6131	50 mm	
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/63 G _E	ČSN EN 13242+A1		✓90MPa
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/63 G _N	ČSN 73 6126	150 mm	✓60MPa
Celkem		ČSN 73 6126	200 mm	✓30MPa
			480 mm	

Poznámky:

Spáry dlážděných ploch z betonové dlažby budou vyplněny vmetením čistého těžného křemičitého písku frakce 0/2mm.

Kladečské plány a druhy dlažeb budou stanoveny v Dokumentaci pro provedení stavby.

Podmínky pro pokládku konstrukčních vrstev

Dlážděné kryty

- Dlažební prvky se kladou na ložní vrstvu v požadovaném sklonu. Dlažební prvky se kladou s potřebným nadvýšením na dohutnění. Vyplňování spár v dlažbě se provádí souběžně s kladením dlažebních prvků.
- Šířka spár u betonové dlažby je 2 - 5 mm.
- Spáry mezi odvodňovacím žlabem a dlažbou musí být do 5mm (použít krajové prvky, řezanou nebo sekanou dlažbu). Dobetonování ploch je nepřipustné. Totéž platí u dlažby u poklopů.
- Povrch dlažby musí být na okraji 5 - 10mm nad odvodňovacím žlabem.

Podkladní vrstvy

- Nestmelená vrstva musí být překryta navazující vrstvou v technologicky nejkratší možné době.
- U vrstvy ŠD se pro ochranu povrchu před vysycháním a účinky nutné technologické dopravy navrhuje infiltrační postřík ředěným asfaltem nebo asfaltovou emulzí v množství 0,6 - 1,5 kg/m² podle ČSN 73 6129. Postřík ředěným asfaltem nelze provádět na vlhký povrch bezprostředně po položení vrstvy. Postřík se nemusí provádět, pokud se vrstva ŠD překryje další vrstvou v technologicky dostatečně krátkém čase.

Nestmelené vrstvy, úprava pláně

- Po pláni smí jezdit jen technologická doprava a mechanismy, jejichž činnost souvisí s úpravou pláně nebo následné vrstvy. Tuto dopravu je třeba rozložit stejnoměrně po celé šířce vrstvy a omezit otáčení vozidel. V případě porušení pláně se musí provést její oprava.
- Pokládka se nesmí provádět při silném a dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0°C.
- Při ruční manipulaci se směs nesmí lopatami plošně rozhazovat, ale doporučuje se vytvořit malé hromádky a ty rozhrnovat.
- Předepsané tloušťky vrstev jsou po zhutnění.
- Nestmelená vrstva musí být překryta navazující vrstvou v technologicky nejkratší možné době.

3.5 Napojení na stávající stav

Zájmová plocha je napojena na obrubu a následně již upravenou plochu – bylo provedeno v rámci akce Železniční uzel Pardubice.

Výškové řešení v místě napojení bylo převzato ze zmíněné zakázky, ale v době její realizace, kdy vlastní plocha nebyla ještě upravena, tudíž projektantovi nebyly známe skutečně provedené výšky v místě napojení na plochu Železničního uzlu Pardubice. Před zahájením prací bude nutné skutečné výšky obruby plochy Nástupiště č.1 ověřit geodetickým zaměřením.

3.6 Zemní práce

V rámci objektu dojde k rozebrání původní plochy. V zemních pracích bude přehutněna a dorovnána zemní pláň v rozsahu původní plochy.

Provádění zemních prací musí být v souladu s TKP kapitola 4 – Zemní práce – práce musí být prováděny v souladu s zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, nařízením vlády 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, právním předpisem 363/2005 Sb., kterým se mění vyhláška č. 324/90 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

SPODNÍ STAVBA

- aktivní zóna a parapláň

V aktivní zóně komunikací mohou být bez úprav ponechány pouze zeminy vhodné dle ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

- Zemní pláň

Provedení zemní pláně musí zajistit odvod srážkové vody.

Sklon má být upraven na hodnotu základního příčného sklonu 3% v ploše pod komunikací.

Dle ČSN 73 6133 je požadovaná míra zhutnění v konstrukční pláni a celé mocnosti aktivní zóny komunikací (0,5m pod úrovní pláně) nejméně 100% maximální objemové hmotnosti podle Proctorovy standardní zkoušky (PS). Na zemní pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2}=30$ MPa, stanoveného dle ČSN 72 1006;1998.

Směrné hodnoty poměru:

- $E_{def,2}/E_{def1} = 2,0$ pro jemnozrnné zeminy.

- $E_{def,2}/E_{def1} = 2,3$ pro hrubozrnné zeminy.

Zemní pláň se musí chránit před poškozením a znečištěním. Proto se musí omezit poježdění stavebními mechanizmy a dopravními prostředky pouze na nezbytné minimum.

Dále není přípustné na pláni provádět jakékoliv ukládání stavebního materiálu nebo pláň využívat k parkování techniky. V případě poškození nebo znečištění se musí provést okamžitá oprava zejména tehdy, když poškození narušuje odvodnění zemní pláně.

3.7 Režim povrchových vod, zásady odvodnění

Komunikace je odvodněna příčným a podélným sklonem vozovky do okolního zatravněného pozemku v úseku podél budovy s nulovým podélným sklonem do žlabu z vlákna betonu s umělým spádem dna.

Na žlabu jsou tři systémové vpusti napojené do kanalizace v SO 02-36-17.

Výtok z vpusti bude DN 100, kanalizace má DN 300.

U zemní pláně je navržena drenážní kanalizace se zaústěním do kanalizace v SO 02-36-17.

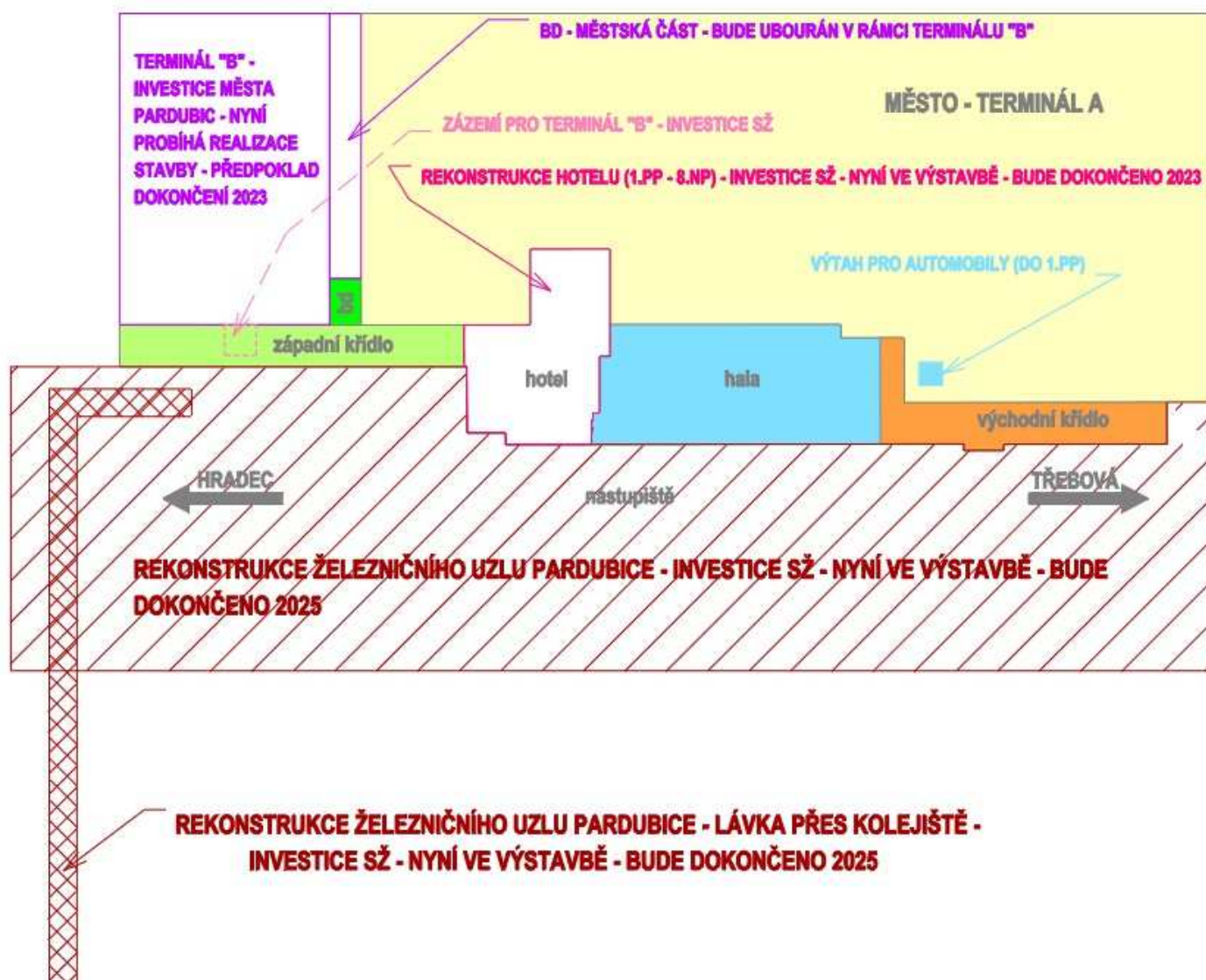
4. Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů

Projektantovi nejsou známe výjimky a odchylná řešení ve vztahu k aktuálně platným předpisům a normám

5. Návaznost na ostatní objekty, související stavby

Vlastní rekonstrukce výpravní budovy je rozčleněna na 3 základní části (Hala, východní křídlo, Západní křídlo + Bytový dům) a v současné době probíhá v zájmovém území několik dalších staveb, které se výpravní budovy dotýkají.

Schema zájmového území:



VÝPRAVNÍ BUDOVA **HALA** – SO 61-71-10 – jedná se o stavební objekt, který je zpracován v rámci této projektové dokumentace (ve schématu značen modrou barvou – spolu s výtahem pro automobily z 1.NP do 1.PP – automatický základací systém umístěn v 1.PP)

VÝPRAVNÍ BUDOVA **VÝCHODNÍ KŘÍDLO** – SO 61-71-20 – jedná se o stavební objekt, který je zpracován v rámci této projektové dokumentace (ve schématu je Východní křídlo označeno oranžovou barvou).

S objektem Haly má společnou hranici ve všech podlažích. Tato hranice není vertikálně přímá, ale uskakuje různě v jednotlivých podlažích.

Provázanost je zejména se zařízením ZOKT, kdy odtahová šachta ZOKT z 1.PP (odvětrání plochy automatického základacího systému) probíhá 2.NP a 3.NP Východního křídla a je vyvedena nad střechu Východního křídla.

VÝPRAVNÍ BUDOVA **ZÁPADNÍ KŘÍDLO A BYTOVÝ DŮM** – SO 61-71-40 – jedná se o stavební objekt, který je zpracován v rámci této projektové dokumentace (ve schématu je Západní křídlo označeno zelenou barvou).

S objektem Haly nemá společnou hranici.

V Západním křídle je umístěna výměňková stanice, která zajišťuje vytápění objektu Haly.

HOTEL – 8-mi podlažní budova, která nyní prochází rekonstrukcí. Předpoklad dokončení rekonstrukce je 2023.

S objektem Haly má společnou hranici po všech podlažích Haly a na střeše.

V 1.PP mají obě stavby neoddělenou chodbu na jižní straně, která propojuje výpravní budovu od Západního křídla po Východní křídlo. V rámci této projektové dokumentace je navržené požární dělení společné chodby, které bude provedeno i v části Hotelu.

Další místnosti jsou vzájemně odděleny nosnou zdí a propojení je zřízeno pouze v severozápadním rohu – toto propojení je provedeno v rámci rekonstrukce Hotelu.

V 1.NP jsou mezi Halou a Hotelem propojení v několika místech – tato jsou osazena protipožárními uzávěry, které zřizuje v rámci rekonstrukce Hotelu.

Z Haly do části Hotelu bude navíc zřízen únikový výstup ze schodiště, které propojuje 1.PP Haly s 1.NP. Tento únikový výstup bude vybudován až v rámci rekonstrukce Haly.

Na jižní střeše je umístěno potrubí odtahu odpadního vzduchu z některých prostor Hotelu. Během rekonstrukce Haly bude zmíněné potrubí dočasně odpojeno (přemístěno) a to z důvodu rekonstrukce střechy Haly.

ŽELEZNIČNÍ UZEL PARDUBICE – tato související investice nyní prochází realizací a předpoklad ukončení je rok 2025.

V rámci Železničního uzlu Pardubice byly provedeny práce na obnově 1.nástupiště a to tak, že plocha 1.nástupiště je obnovena kompletně až ke svislé obvodové stěně Haly a zásahy do ní (s ohledem na obnovu části výpravní budovy – Hala) budou minimální.

Rekonstrukčními pracemi v rámci obnovy výpravní budovy – Hala projde původní zastřešení 1. nástupiště přímo navázané na budovu Haly (betonové „vlaštovky“ s podhledem z keramické mozaiky).

Lávka přes kolejiště, která souvisí s investicí Železničního uzlu Pardubice, nezasahuje do rekonstrukce Haly.

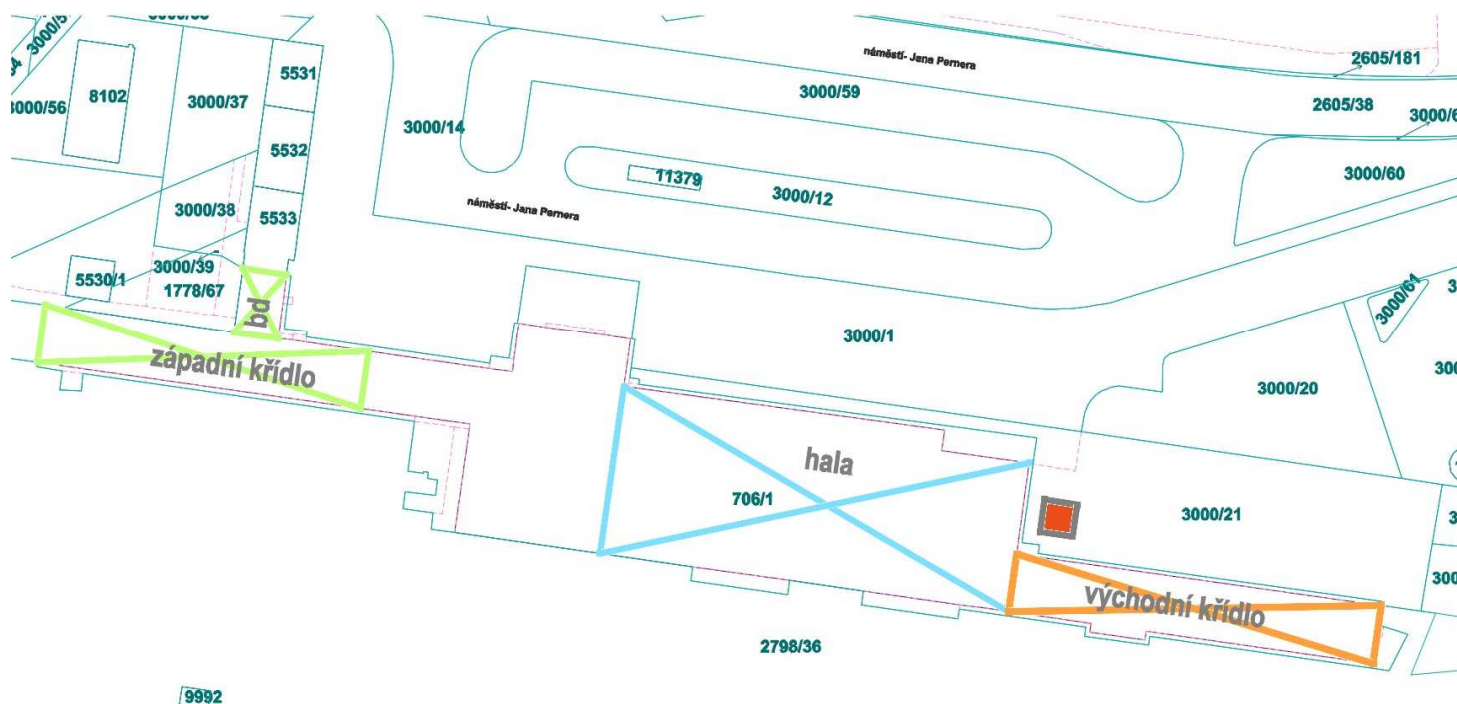
TERMINÁL A – jedná se o přednádražní prostor přímo navázaný na výpravní budovu – Hala; tento přednádražní prostor byl obnoven v nedávné minulosti. Obnova proběhla až k obvodovým stěnám Haly.

V rámci rekonstrukce Haly dojde k lokálnímu rozebrání přednádražních ploch a to z důvodu vedení inženýrských sítí a z důvodu obnovy některých anglických dvorků.

TERMINÁL B – jedná se o přednádražní prostor přímo navázaný na Západní křídlo výpravní budovy. V současné době probíhá výstavba Terminálu B s předpokládanou dobou dokončení 2023.

Stavba Terminálu B přímo nezasahuje do objektu Haly.

Stavba z hlediska Katastru nemovitostí:
Schema:



6. Stavebně montážní postupy výstavby

Viz část A a část B této projektové dokumentace.

7. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Výpočty jsou uvedeny v jednotlivých profesních projektech této projektové dokumentace.

8. Vazba na předchozí stupně dokumentace

Předchozím stupněm byla projektová dokumentace pro stavební povolení.

Požadavky vzešlé z projednání dokumentace v rámci stavebního povolení byly zapracovány do dokumentace pro provedení stavby – viz část A a B této projektové dokumentace.

9. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

Zák. 350/2012 Sb.,	kterým se mění zákon 183/2006Sb. o územním plánování a stavebním řádu,
Zák. č. 318/2012 Sb.,	kterým se mění zákon č. 406/2000Sb. o hospodaření s energií,
Vyhl. č. 146/2008 Sb.	o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb,
Vyhl. č. 398/2009Sb.	o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
Vyhl. č. 268/2009Sb.	o technických požadavcích na stavby,

■ Pro provádění komunikací platí zejména následující normy a technické podmínky:

- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ČSN 73 3050 Stavba vozovek. Zemní práce
- ČSN 73 6126-1 Stavba vozovek. Nestmelené vrstvy
- ČSN EN 132 85 Nestmelené směsi – Specifikace,
- ČSN 73 6129 Stavba vozovek. Postřikové technologie
- ČSN 73 6131 Stavba vozovek. Kryty z dlažeb a dílců

- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN EN 13242+A1 Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace,
- a další související normy a předpisy.

10. Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání

11.1 Péče o životní prostředí

Jedná se o stávající objekt, který již dnes ovlivňuje životní prostředí.

Rekonstrukcí objektu nedochází ke změně užívání – vlastním provozem nedojde k zvýšení negativního vlivu na životní prostředí.

Rekonstrukcí dochází ke zlepšení tepelně technických vlastností objektu, což bude mít pozitivní vliv na životní prostředí – spotřebovaná energie na vytápění bude nižší.

Rekonstrukcí objektu dojde ke změně zdrojů osvětlení – nově budou použity LED světelné zdroje, což bude mít pozitivní vliv na životní prostředí – spotřebovaná energie na osvětlení prostor bude nižší.

Podrobnější údaje související s vlivem výstavby nebo provozu na životní prostředí viz část B.6.

Komunální odpad z provozu objektu bude tříděn a bude ukládán do velkoobjemových nádob, které mají své stanoviště u západního štítu Západního křídla. Stanoviště je vybudováno v rámci Etapy č.1.

Svoz komunálního odpadu bude zajištěn smluvním partnerem a četnost bude stanovena podle potřeby (provozu) objektu.

11.2 Další omezení vyplývající z realizace objektu:

Bližší specifikace etapizace viz část A a B.