


Dokumentace pro provádění stavby stupeň projektové dokumentace	Ing. arch. Jan Horký tel. 775 331 535 zodpovědný projektant	 VES MĚS ARCHI TEKTI www.vesmes.cz
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 70994234 Správa osobních nádraží Olomouc, Jeremenkova 103/23, 779 00 Olomouc stavebník	Ing. arch. Jan Horký projektovat	
125 Rekonstrukce VB Olomouc – Řepčín projekt k.ú. Řepčín	4 počet stran	
SO.07 – VNĚJŠÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ A ÚPRAVY OKOLÍ SO.07.T – TECHNICKÁ ZPRÁVA stavební objekt část		LEDEN 2018 datum

Popis a základní identifikačních údaje

název a místo stavby

Rekonstrukce VB Olomouc – Řepčín, výpravní budova Olomouc-Řepčín vč. jejího okolí, parcelní čísla st. 304, 390/2, 404/3 a 1041/1, k.ú. Řepčín. Výčet parcel se týká celé stavby, tedy tento stavební objekt nemusí zasahovat na všechny uvedené parcely – viz situační výkres.

údaje o stavebníkovi

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
se sídlem: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze,
oddíl A, vložka 48384
zastoupena: Ing. Gabrielem Jursou, ředitelem Správy osobních nádraží Olomouc
na základě Podpisového řádu

stavební objekt

SO.07 Vnější příslušenství a úpravy okolí

předmět stavebního objektu

Stavební objekt řeší vybavení okolí výpravní budovy městským mobiliářem (lavičky, stojany, koše aj.) a úpravy zpevněných i nezpevněných ploch v jejím bezprostředním okolí dle požadavků objednatele

Vstupní podklady

- Zaměření stávajícího stavu (Horký, Šuška, 8/2017)
- Polohopis (Magistrát města Olomouce)
- Orientační polohopis kabelů ČD Telematika a.s. (11/2017, ČD Telematika a.s.)
- Poloha silových kabelů SŽDC (8 a 11/2017, správa elektrotechniky a energetiky, SŽDC)
- Katastrální mapa (11/2017, Český úřad zeměměřický a katastrální)

Shrnutí rozhodujících závěrů z pracovního projednání

Po konzultaci na O12 (odbor základního řízení provozu) vyplynul požadavek na zbudování zpevněné plochy u hrany nástupiště v délce 30 m na každou stranu od úrovněového přechodu kolejiště. Tento požadavek je do dokumentace zapracován.

Návaznost na ostatní stavební objekty

Stavební objekt úprav okolí bude realizován až po dokončení všech demoličních prací i hrubých prací na stavebním objektu SO.02, které vyžadují přístup těžší techniky k budově. Instalace mobiliáře proběhne jako jeden z posledních kroků při dokončování stavby.

Úvod

Stavební objekt popisuje několik relativně rozdílných oblastí řešení – dodávku (alt. výrobu či repasi) a osazení městského mobiliáře, zbudování a úpravy zpevněných ploch v okolí výpravní budovy, terénní a finální sadové úpravy. Výškové řešení plošných objektů bude upřesněno v rámci autorského dozoru přímo na místě stavby.

Zpevněné plochy

V současné době se v okolí výpravní budovy vyskytují buďto svépomocně uložená betonová dlažba, nebo léty již zahliněný a vegetací zarůstající povrch z mechanicky zpevněného kameniva. U nástupiště je osazen betonový nástupištní obrubník š. 200 mm.

Při stavebních pracích na jiných stavebních objektech dojde k poškození stávajících zpevněných i nezpevněných ploch, a proto je v projektu navrhována úprava na všech plochách, kde bude docházet k pohybu staveništní techniky nebo stavební činnosti samotné – přípojka kanalizace, rozvody, odkopávky aj.

Pro jednoznačný popis prací jsou jednotlivé plochy označeny čísly (1) až (8), k nimž se váží jednotlivé body. Popis některých bodů je vzhledem ke své podobnosti sloučen.

(1), (4) a (5) – zpevněná plocha u nástupiště

Jedná se o novou zpevněnou plochu dle požadavku odboru základního řízení provozu (O30). Zpevněná plocha je s ohledem na velmi nízkou frekvenci cestujících volena v šíři 2,65 m (vč. šířky stávajících nástupištních obrub a nových obrub pro vymezení plochy) a je navržena v délce 30 m od okraje vyrovnávací rampy mezi výškou nástupištních obrub a úrovněovým přechodem kolejiště.

Nástupištní obruby budou zachovány, opačnou stranu vymezí zapuštěné zahradní obrubníky. Plochy budou spádovány 1% od kolejiště.

Podél nástupní hrany je nutné ve vzdálenosti 600mm vyznačit vodící linii s funkcí varovného pásu o šířce 400mm pomocí speciálních dlaždic s podélným drážkováním (rovnoběžně s hranou kolejiště). V šíři 150mm od hrany bude tato dlažba výstražně zvýrazněna žlutou barvou (nátěr či probarvení ve hmotě).

Plocha je navrhována pouze pro pěší pohyb, nikoli pro pojezd vozidel.

Skladba navržené plochy:

mm	popis
60	plošná dlažba (200x200)mm– světle šedá
40	lože z drti 4-8
150	šterkodrt' frakce 0-32 mm
250	CELKEM

(2) Pojížděné plochy

Valná většina ploch v okolí výpravní budovy je dnes částečně zpevněna prorůstajícím materiálem, který by se dal charakterizovat jako zahliněné mechanicky zpevněné kamenivo. Tento materiál v popsaném stavu umožňuje částečně zadržovat srážkovou vodu a růst některých druhů rostlin a tvoří vizuálně „měkké“ prostředí budovy. Během rekonstrukce se však předpokládá zničení této plochy. Vzhledem k frekvenci využívání a nutné únosnosti však byl tento povrch navržen k obnově.

Před položením se kamenivo 0-32 s jemným prachem smíchá na místě se zeminou v poměru 80:20 a celá homogenní směs se rozprostře a uhuťne po dvou vrstvách o cílové mocnosti 150 mm. Do svrchní, mírně rozrušené vrstvy, je pak zaválcována travní směs pro suchá stanoviště.

Skladba navržené plochy:

mm	popis
300	kamenivo 0-32 mm spíšené v poměru 80:20 s ornici
	<u>Filtrační geotextilie</u>
300	CELKEM

(3), (6), (7) – příchod k vlakům, vstup do VB

Hlavní zpevněná plocha u výpravní budovy slouží pro její obsluhu, přístup k vlakům a k budově. Bude užívána jak cestujícími, tak provozními zaměstnanci dráhy. Je navržena z plošné betonové dlažby čtvercového formátu (200x200)mm tl. 60mm – tedy je koncipována pouze pro pěší. Při kladení dlažby je třeba dodržet průběžné spáry v obou směrech, a to i v návaznosti na plochu u nástupní hrany.

(8) – pěší propojka

Úzká propojka šířky 800mm slouží k propojení pěších tras mezi jednotlivými přístupy ke kolejišti a kopíruje dnešní vyšlapaný chodníček. Bude tvořena skladbou obdobnou pojížděným plochám, jen v poloviční mocnosti, Je navrhováno vymezení pouze dřevěnou latí, která se po čase rozpadne a zajistí nenásilné propojení travnatých ploch a této pěší propojky.

Skladba navržené plochy:

mm	popis
150	kamenivo 0-32 mm spíšené v poměru 80:20 s ornici
	<u>Filtrační geotextilie</u>
150	CELKEM

Zatrávnění

Pro nezpevněné plochy, kde dojde pouze k poškození trávníku, ne navrženo nové zatrávnění parkovou travní směsí s dvojitou záhlvkou.

Zelené zasakovací plochy

Pro vsakování a zadržování srážkových vod z ploch nově zpevněných jsou užívány dvě zelené plochy – v místě odbourané části budovy a mezi kolejištěm a dopravní kanceláří.

Vrstva ornice zasakovacích průlehů je jedním z nejdůležitějších prvků systému. Aby se funkčnost zasakovacích ploch dlouhodobě udržela, tzn. aby se vytvořily příznivé předpoklady pro vývoj trávníků a zabezpečily se čistící a pohlcovací výkony průlehové půdy, jsou formulovány následující důležité požadavky na vrstvu ornice:

- K vytvoření dostatečně dlouhé čistící vrstvy by neměla vrstva zeminy překročit 20 cm. Ve vytvořeném substrátu nesmí být obsaženy také žádné škodlivé látky.
- Aby byla zajištěna dostatečná schopnost retence vody, nesmí podíl množství organických látek přesáhnout 1 %. Při použití rašeliny, kde je obsaženo malé množství hodnotné zeminy, by neměl podíl překročit 3 % s ohledem na propustnost vody a nosnost.
- Z vegetačně technického pohledu se musí reakce půdy pohybovat mezi pH 5,5 a 7.
- Vrstva ornice bude ukládána po dvou vrstvách, které budou mírně hutněny - max. 200 kg/m²! (tj. 6 kg na plochu 0,1 x 0,3 m, což zhruba odpovídá stopě dospělého muže => je nutné max. omezit pocházení po ornici při jejím rozprostírání a je nutné zabránit pocházení po průlehu do doby, než vyrostе tráva).

- Vlhkost ornice při ukládání bude 70%, bude rozpadavá.

Zasakovací schopnost je zaručena dostatečně vysokou propustností vrstvy ornice. Na druhou stranu ale nesmí být propustnost vody půdního substrátu příliš vysoká (tj. zrnitost ne příliš hrubá), aby se docílilo dostatečného retenčního efektu a aby se připravil čistící účinek vrstvy zeminy. Jako příznivé se jeví, když určená míra zasakování vrstvy ornice přijme hodnotu od $k_f \geq 5 \cdot 10^{-5}$ m/s.

Travní směs pro tyto plochy bude tvořena zejména následujícími druhy trav:

Druh	Podíl v %
<i>Festuca rubra</i> (kostřava červená)	35
<i>Festuca ovina</i> (kostřava ovčí)	20
<i>Lolium perenne</i> (jílek vytrvalý)	10
<i>Poa compressa</i> (lipnice smáčknutá)	10
<i>Poa pratensis</i> (lipnice luční)	5
<i>Poa nemoralis</i> (lipnice hajní)	5
<i>Agrostis capillaris</i> (psineček tenký)	5
<i>Daucus carota</i> (mrkev obecná)	2
<i>Achillea millefolium</i> (řebříček obecný)	2
<i>Trifolium repens</i> (jetel plazivý)	3
<i>Taraxacum officinale</i> (smetanka lékařská)	3

Osev v intenzitě 25 g/m².

Osazení mobiliáře

Lavičky pro cestující

V projektu jsou navrženy dvě lavičky – jedna ve venkovním zastřešeném prostoru před čekárnou, druhá u stojanů na kola. U stojanů bude použita stávající, ale repasovaná lavička v původní (tedy zelené) barevnosti, kotvená do dlaždic zpevněné plochy. Pod zastřešením se umísťuje standardní lavička s opěrkou o celkové šířce lavičky 1,5m. Tato bude kotvena do zpevněné plochy před čekárnou-

Stání pro kola

Zadavatelem bylo původně vyžadováno umístění přístřešku pro kola, ale v průběhu projednávání dokumentace, s ohledem na význam zastávky, frekvenci cestujících a přiměřenost nákladů bylo od tohoto požadavku ustoupeno. Pro kola jsou tedy navrhovány pouze tři rámové stojany, které umožňují opření kola a zároveň společné uzamčení rámu a předního kola. Stojany budou osazeny na betonové patky v souladu s montážním návodem výrobce.

Odpadkový koš

Nový výrobek, jež bude kotven do plochy před čekárnou. Umístit vedle nové lavičky

Původní prvky mobiliáře

V místě se dnes nacházejí prvky, které nejsou pro funkci železniční zastávky nezbytné, ale vzhledem k jejich použitelnému stavu a schopnosti zvýšit kvalitu místa se navrhuje je zachovat, poupravit a umístit na nové místo. Jde o dva velké květináče (tyto pouze přemístit, přesné místo bude vyznačeno v rámci autorského dozoru), jeden vlajkový stožár (druhý se navrhuje odstranit bez náhrady) a nádobu s posypovým materiálem. Zachovávaný stožár bude opraven a natřen.

Nádoba na posyp bude umístěna po rekonstrukci na své původní místo.

Mimo výše uvedené se navrhuje zpevněné místo na válcovou popelnici směsného komunálního odpadu (stávající), a to u jižní štítové stěny.