


Dokumentace pro provádění stavby stupeň projektové dokumentace		
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 70994234 Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc stavebník	Ing. arch. Jan Horký tel. 775 331 535 zodpovědný projektant	 VES MĚS ARCHI TEKTI www.vesmes.cz
125 Rekonstrukce výpravní budovy projekt v žst. Olomouc-Řepčín k.ú. Řepčín	Ing. arch. Jan Horký projektovat	
SO.01.1 – BOURACÍ PRÁCE NA VÝPRAVNÍ BUDOVĚ SO.01.1.T – TECHNICKÁ ZPRÁVA stavební objekt část	4 počet stran	BŘEZEN 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. Ladislavem Kašparem, ředitelem OJ Oblastního ředitelství Olomouc
na základě Podpisového řádu

stavební objekt

SO.01 Bourací a přípravné práce, podobjekt SO.01.1 Bourací práce na výpravní budově

předmět stavebního podobjektu

Podobjekt řeší bourací práce na výpravní budově.

Vstupní podklady

- Původní výkresová dokumentace (1962, Dopravní stavby Olomouc)
- Zaměření stávajícího stavu (Horký, Šuška, 8/2017)
- Ohledání stávajícího stavu (Horký, Dostál, 9/2017)

Shrnutí rozhodujících závěrů z pracovního projednání

Při projednání návrhu technického řešení byl akceptován větší rozsah bouraných konstrukcí, než bylo původně zamýšleno z důvodu lepšího dispozičního řešení – bude ubourána i stávající vstupní chodba u čekárny.

Shrnutí rozhodujících stanovisek majících vliv na technické řešení včetně uvedení odkazu na dokladovou část obsahující všechna nezbytná projednání (správce pozemní komunikace, PČR, HZS správci vodotečí atd.)

Stanoviska dotčených orgánů jsou kladná, viz dokladová část. Je nutné aplikovat účinná opatření k minimalizaci zatěžování lokality prachem. Při znečištění komunikace bude neprodleně provedena její očista. Při řezání, broušení či obdobných prашných činnostech užívat v rámci možností stroje se skrápěním, případně odsávat vzdušninu přes vhodný filtr.

Demoliční práce nebudou prováděny během silného proudění větru. Při nakládání se sutí zamezit nadměrné prašnosti, pro manipulaci se sutí a sypkými odpady používat uzavřené shozy, případně uzavíratelné kontejnery.

Návaznost na ostatní stavební objekty a provozní soubory (průkaz koordinace, popis rozhraní jednotlivých SO, návaznost na jiné – související, cizí, výhledové investice),

Stavební objekt je zahajovací částí celé stavby a zároveň souvisí také se stavbou „Rekonstrukce přípojky NN k VB Řepčín.“ Vzhledem k rozdílné době realizace těchto staveb je v objektu bouracích prací navrženo ponechání části obvodové stěny zastávky s rozvodným pilířem. Postup prací a přepojování je popsán v Zásadách organizace výstavby.

Údaje o splnění podmínek daných schvalovacím řízením k jednotlivým stavebním objektům předchozího stupně dokumentace

Nejsou.

Popis stávajících konstrukcí

Výpravní budova byla projektována v roce 1962 jako čistě utilitární objekt bez zvláštních architektonických ambicí. Je vystavěn v 60. letech 20. století jako přízemní stavba s částečným podsklepením pod dopravní místností ukončená plochou střechou. Konstrukčně se jedná o zděnou stavbu z plných nebo lehčených cihel na betonových základových pasech. Zdivo má být zakončeno železobetonovými věnci, na které jsou ukládány prefabrikované dutinové stropní panely, a to v různých směrech, dle rozpětí, které mají překlenout. Způsob (směr) uložení panelů naznačen na schématu na výkrese bouracích prací přízemí (číslo výkresu SO.01.1.320). Stropní panely tvoří zároveň nosnou konstrukci střechy, jejíž spád cca 3% vytváří škvárový násyp a škvárobeton.

Střešní krytina (povlaková z asfaltových pásů) je na několika místech již degradovaná a na objektu jsou patrné stopy po zatékání.

Okna a dveře jsou převážně dřevěná zdvojená, v dopravní kanceláři již byla nahrazena za plastová.

Povrchy v interiéru objektu jsou morálně zastaralé nebo poškozené od zatečení. Krytinu podlahy tvoří především z PVC v části, jež má být zachována (viz dále), teraco v chodbách, dlažba v akumulátorové místnosti nebo betonový potěr ve sklepech.

V řešeném území (okolí budovy) se nachází převážně nezpevněné plochy, ať už se jedná o trávníky nebo částečně zhutněné kamenivo sloužící jako pochozí plochy. Zpevněn je pouze zastřešený prostor před čekárnou vyvedený v klasické plošné betonové dlažbě a přístup od výpravní místnosti ke kolejišti, který byl patrně položen svépomocí a předpokládá se pod ním pouze pískový podsyp.

U severního štítu je v zemi uložena betonová jímka a překryta betonovými panely.

K jižnímu štítu těsně přiléhá ocelové zábradlí s bránou zakončenou betonovou zídou, jež kdysi navazovala na oplocení dráhy. Je zde také studna.

Kolem obvodu budovy roste několik náletových keřů.

V řešeném území se pak také nachází několik prvků městského mobiliáře: dva květináče, dva vlajkové stožáry, dvě dřevěné lavičky a (pouze jeden) odpadkový koš a nádoba na posypový materiál.

Nábytek z místností, kde bude docházet ke stavebním pracím, bude před jejich zahájením vyklizen stavebníkem.

Bourací práce - demolice části budovy

Požadavek stavebníka jasně definoval rozsah bourané části objektu, díky optimalizaci řešení toalet je rozsah bourání ještě rozšířen. Odbourána bude část budovy od veřejné vstupní chodby (včetně) až po severní štítovou stěnu.

Bourací práce musí probíhat směrem shora dolů, tedy začít střešní skladbou a stropem, následně bude odstraněno zdivo v požadovaném rozsahu. Každá stěna bude postupně rozebírána odshora dolů po malých částech tak, aby nedošlo k zřícení zdi nebo nárazu do sousedních částí objektu. Nejprve je možné odbourat střechu, strop a stěny propojovací chodby tak, aby byla zcela oddělena část ponechávaná a bouraná. To zahrnuje přeřezání stávajících železobetonových věnců a také základů, aby se minimalizovalo přenášení rázů do ponechávané části.

Po takovémto oddělení může být zbývající severní část odbourána i strojně, ovšem s ohledem na velikost manipulačního prostoru bez zásahu do kolejiště s požadovaným ochranným pásmem. Každá stojící část demolovaného objektu musí být vždy natolik tuhá, aby nedošlo k jejímu samovolnému zřícení.

Vybourány budou i stávající betonové základy do hloubky 0,3 m od stávajícího upraveného terénu (předpokládáný rozsah vychází z původní projektové dokumentace). Ve výkresové dokumentaci jsou vyznačeny také trasy splaškové a dešťové kanalizace a plocha pro nádrž na srážkové vody, kde budou základy odstraněny zcela. Předpokládá se zavezení zeminou.

Bourání v ponechávané části

Největší rozsah bouracích prací je v ponechávané části čekárny. Zde budou odbourány komíny, kompletně rozebrána střešní skladba, odstraněn strop, římsy a také věnec ve fasádě směrem ke kolejišti. Bouraný věnec bude odřezán od věnců ponechávaných.

Odstraněny budou také stávající výplně otvorů vč. vnějších kovových mříží a obou parapet. Bude vybouráno zdivo pro nové otvory. Z hlediska provádění je jednodušší vybourat také stávající překlady nad otvory ve východní stěně čekárny.

Na západní straně objektu je navržena k odřezání stávající betonové stříška nad vstupem do veřejné chodby a také další stříšky, i když zámečnické, budou také zrušeny. Z celého objektu budou odstraněny klempířské prvky, informační cedule a vnější osvětlení. Pozor, při odstraňování klempířských prvků (zejména krytina vystupující části výpravní místnosti č. 1.07) je nezbytné toto provádět v souladu se zásadami organizace výstavby a s vědomím, že objekt bude stále v provozu.

Nad výpravní místností je navrženo navíc odstranění skladby střechy až na natavené asfaltové pásy na betonových stropních panelech. Tím bude dosaženo stabilního a přibližně rovinného podkladu pod novou konstrukci krovu.

Odstranění vrstev stávající střechy je možné až těsně před montážní nového krovu a střešní krytiny tak, aby se minimalizovalo riziko zatečení do objektu.

V technické zprávě není detailně popsáno bourání jednotlivých výplní otvorů, jež je patrné z výkresové dokumentace. V akumulátorové místnosti je navrženo zrušení podlahové vpusti, která bude zaslepena a dobetonována na úroveň stávající podlahy.

Odstranění zařízení předmětů – ponechávaná část

V zachovávané části budovy budou odstraněny stávající umyvadla/dřezy vč. baterií a jejich přívody i odpady zaslepeny. Demontován do šrotu bude i ohříváč vody nad jedním z umyvadel vč. přírodní elektroinstalace v délce celkem asi 10 m.

Nábytek z čekárny pro cestující odstěhuje vlastník budovy ještě před zahájením stavebních prací.

Přímotopy (celkem 4 ks) budou odpojeny, demontovány a odevzdány stavebníkovi. Podlahová krytina (PVC) bude v místnostech, kde dochází k aplikaci nového krytu z marmolea demontována. Nevyužívané kabelové i instalační rozvody po stěnách budou odstraněny.

Upozornění

POZOR! Veškeré bourací práce v místnosti č. 1.06 a její blízkosti musí být prováděny s maximální obezřetností a snahou o minimalizaci prašnosti, protože reléová místnost musí zůstat v průběhu celého stavby v provozu. Jakékoli poškození drážního vybavení v této místnosti stavebním podnikatelem, jeho zaměstnanci či subdodavatelem bude přísně sankcionováno, vč. nákladů vyvolané mimořádnosti na trati. S ohledem na výše uvedené jsou v části Zásady organizace výstavby navržena zabezpečující opatření.

Předpoklady a upozornění k zabezpečení inženýrských sítí při stavbě

Před zahájením bouracích prací musí být vytyčeny všechny inženýrské sítě v objektu a jeho okolí. Jedná se zejména o silové a datové kabely, kabely venkovního osvětlení, kanalizační potrubí a přívod vody ze studny. Dříve, než se přikročí k bourání, je nutno provést nový rozvaděč a měření v budoucí poloze (viz. SO.02.6) a zřídit provizorní přepojení nízkého napětí mezi ponechávaným pilířem a novým rozvaděčem.