


Dokumentace pro provádění stavby stupeň projektové dokumentace		
<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 70994234</b> Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc stavebník	Ing. arch. Jan Horký tel. 775 331 535 zodpovědný projektant	 VES MES ARCHI TEKTI  <a href="http://www.vesmes.cz">www.vesmes.cz</a>
<b>125</b> Rekonstrukce výpravní budovy projekt v žst. Olomouc-Řepčín k.ú. Řepčín	Ing. arch. Jan Horký projektovat	
SO.01.2 – PŘÍPRAVA ÚZEMÍ SO.01.2.T – TECHNICKÁ ZPRÁVA stavební objekt   část	3 počet stran	LEDEN 2018 Datum

## Popis a základní identifikačních údaje

### *název a místo stavby*

Rekonstrukce VB Olomouc – Řepčín, výpravní budova Olomouc-Řepčín vč. jejího okolí. Tento stavební podobjekt se odehrává na parcelních číslech 404/3, st. 304, 390/2 a 1041/1, k.ú. Řepčín.

### *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.01 Bourací a přípravné práce, podobjekt SO.01.2 Příprava území

### *předmět stavebního podobjektu*

Podobjekt řeší bourací práce v okolí výpravní budovy a přípravu pro budoucí výstavbu zpevněných ploch.

### *Vstupní podklady*

- Dochovaná původní projektová dokumentace (1962, Dopravní stavby Olomouc)
- 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*

V rámci projednání byl upřesněn požadavek na délku zpevněné plochy při nástupní hraně a tento byl do projektu zapracován.

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

Příprava území proběhne ve dvou krocích. V prvním kroku budou odstraněny především prvky mobiliáře, které mají sloužit pro další využití a mají být nějakým způsobem repasovány. Protože výstavba zpevněných ploch i úpravy ploch nezpevněných budou probíhat až v samotném závěru stavební akce, taktéž příprava pro tyto plochy bude provedena bezprostředně před tím. Všechny zemní práce musí být tedy ukončeny předem (jde zejména o stavební pod/objekty rozvodů kanalizace, vody či elektřiny).

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

K doplnění po takovém řízení.

zásady bezpečného provozu včetně ochrany osob, zvířat i majetku před úrazem nebo před poškozením

Popsáno podrobně v plánu BOZP.

řešení přístupu a užívání stavebních objektů osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Tento stavební objekt nebude vzhledem ke svému účelu užíván osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

### *Popis stávajících konstrukcí*

V řešeném území (okolí výpravní budovy) se nachází převážně nezpevněné plochy, ať už se jedná o travníky nebo částečně zhutněné kamenivo sloužící jako pochozí plochy. Zpevněna je pouze plocha před levým křídlem (služební vstup, sklad, reléová místnost) a zastřešený prostor před čekárnou vyvedený v klasické plošné betonové dlažbě. Dále je patrně svépomocí volně položen chodníček z dvojice dlaždic (300x300)mm výpravní místnosti ke kolejišti, kde se předpokládá 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.

### Demontáže, kácení a bourání

Všechny náletové keře, které se nachází pouze v těsné blízkosti fasády, budou vykáceny pro proveditelnost stavby. Z řešeného území bude bez náhrady odstraněn jeden stožár a jeden plechový odpadkový koš. Mobiliář, který se v území nachází (květináče, lavice, nádoba se zimním posypem) bude během stavby odvezen na okraj staveniště a chráněn proti poškození – po dokončení stavebních prací bude opakovaně využit, předtím však případně opraven.

### Bourání zpevněných ploch

Budou odstraněny stávající dlážděné chodníky, a to jak přímo před výpravní budovou, tak přístupový chodníček ke kolejišti. U chodníků před budovou předpokládáme pod betonovými dlaždicemi cca 60 mm šterkopískového podsypu.

Odstranění bude provedeno po etapách v souladu se zásadami organizace výstavby vždy tak, aby byl zachován bezpečný přístup k vlakům.

### Příprava území

V plochách navrhovaných úprav se nenachází využitelná ornice, ale jedná se spíše o zahliněné směsi kameniva, které může být dle zvážení technologického postupu a roztřídění dle frakcí opakovaně využito.

Pro nové zpevněné plochy je třeba odstranit stávající zemní směsi (resp. zahliněné zhutněné kamenivo) mezi výpravní budovou a kolejištěm. Plošný rozsah je zřejmý z výkresové dokumentace. Hloubka odstraňované vrstvy se liší v závislosti na budoucím využití plochy.

V zásadě jde o výkopky hloubky 150 mm až 300 mm od stávajícího terénu.

**Pozor, protože je požadováno zbudování zpevněné plochy podél hrany 1. nástupiště, musí být během přípravy území zajištěno, aby žádná část techniky nezasahovala do pásma 3 m od krajní koleje a pracovníci důsledně dbali na zásady BOZP.**

Pro stavbu zasakovacích bloků je nutné vyhloubit 2 m hlubokou jámu o půdorysném rozměru (4,8x3,6) m a rozšířením stěn výkopu. Výkopek může být použit na zavezení odbouraných částí základových pasů, zbytek odprodán.

### UPOZORNĚNÍ

Před zahájením bouracích prací na zpevněných plochách je nezbytně nutné vytyčit všechny inženýrské sítě. Vzhledem k nepříliš dobře zdokumentovanému stavu inženýrských sítí je možné, že se v území nachází ještě další, výkresově nezobrazené sítě. Proto je nutno při plošném bourání či skryvkách na terénu dbát zvýšené opatrnosti a práce zahájit vždy ručně v blízkosti výpravní budovy, kde se dá předpokládat vstup vedení do objektu.