

ČÍSLO SOUPRAVY:


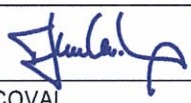

		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	


 Olšanská 1a
 130 80 Praha 3
 Česká republika
 tel.: +420 267 094 305
 IDDS: gi4w9x7
 e-mail : info@sudopeu.cz

 Olšanská 1a
 130 80 Praha 3
 Česká republika
 tel.: +420 267 094 111
 IDDS: nd9sqfy
 e-mail : praha@sudop.cz

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
 LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

 tel.: +420 585 570 444
 IDS: kjee9md
 e-mail: moravia@moravia.cz
 http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace v zastoupení: SŽDC, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		
ZHOTOVITEL	SDRUŽENÍ SUDOP PRAHA a.s. - MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.		G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.: ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ MALINA 	VEDOUcí TÝMU: ING. PAVEL KUČERA	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING.ARCH. PETR SKOUMAL 	DLE PŘÍLOH	DLE PŘÍLOH	
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: VSETÍN	OBEC: VSETÍN	
„Rekonstrukce žst. Vsetín“		ZAK. ČÍSLO MCO	18 - 060 - 232 - SR
		ÚČEL	DSP
		DATUM	03/2020
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů		ČÁST C.4	POŘ.Č. -

Architektonicky významné objekty navrhované v rámci stavby můžeme z hlediska jejich charakteru a funkce rozdělit na:

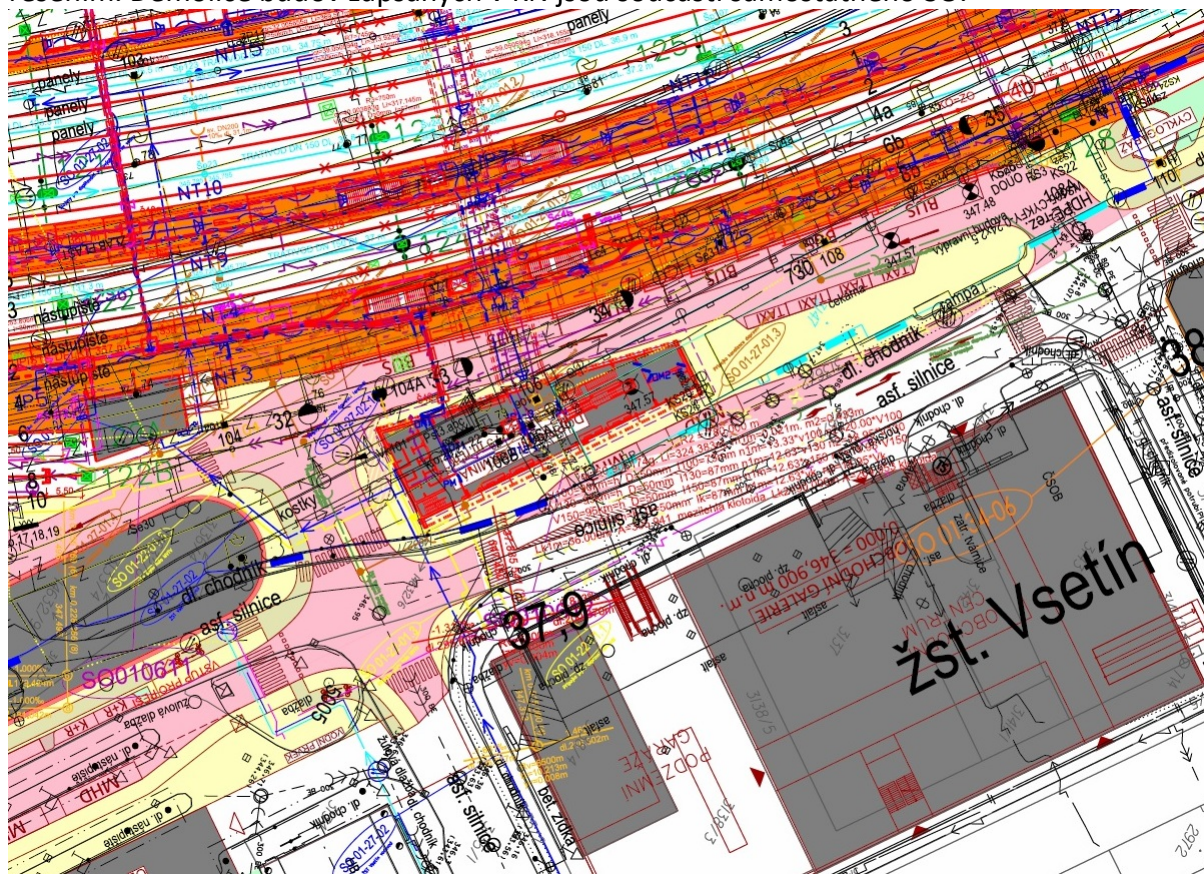
- A) pozemní stavební objekty, mezi které patří zejména Dopravní terminál, Parkovací dům, provozně technologické objekty (VB a nový objekt pro silnoproud), hala MVTV, zastřešení nástupišť, budova RZZ
- B) inženýrské objekty, mezi které patří zejména podchody a mosty, PHS

Stavba obsahuje i další inženýrské a pozemní stavební objekty, které se však pohledově příliš neuplatňují a stavebně-architektonické řešení je v maximální míře podřízeno jejich utilitární funkci. Do této kategorie můžeme zařadit následující objekty: železniční svršek a spodek, železniční přejezdy, mosty, propustky a opěrné zdi, kabelovod, protihlukové objekty IPO a PHS, tankovací stanice, oplocení.

SO 01-15-01 Žst. Vsetín, dopravní terminál

Stávající stav:

Z důvodů zásadní změny celkového kolejového řešení v prostoru žst. Vsetín bude zdemolována stávající výpravní budova a další objekty, které jsou v kolizi s nově navrženým řešením. Demolice budov zapsaných v KN jsou součástí samostatného SO.



Situace

Navrhovaný stav:

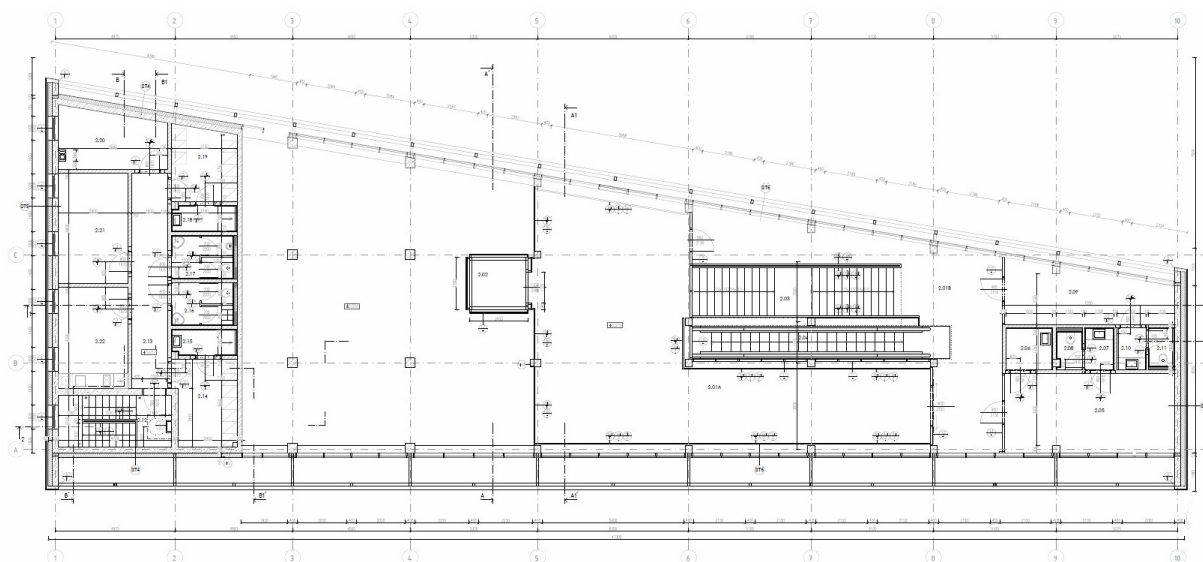
Pro potřeby odbavení cestujících a zajištění provozního zázemí železniční stanice je navržena nová budova – dopravní terminál (DT). Budova nahrazuje původní výpravní budovu a bude sloužit vlakové i autobusové dopravě. Budova je třípodlažní.

V 1.NP jsou hlavní čekací prostory pro cestující tj. hala a čekárna, pokladny, zázemí pro zaměstnance, a služby pro cestující. Hlavní čekací hala má světlou výšku přes 2. podlaží.

V 2.NP je zázemí pro zaměstnance. Čekárna pro matky s dětmi a čekárna pro VIP klienty dopravců. Část čekacích ploch s průhledem do příjezdové a odjezdové haly. Bezbariérové spojení mezi podlažími je výtahem přes všechny patra. Mezi 1.NP a 2.NP je navíc eskalátor.

Bezbariérové spojení mezi podlažními je výtahem přes všechny patra. Mezi 1.NP a 2.NP je navíc eskalátor.

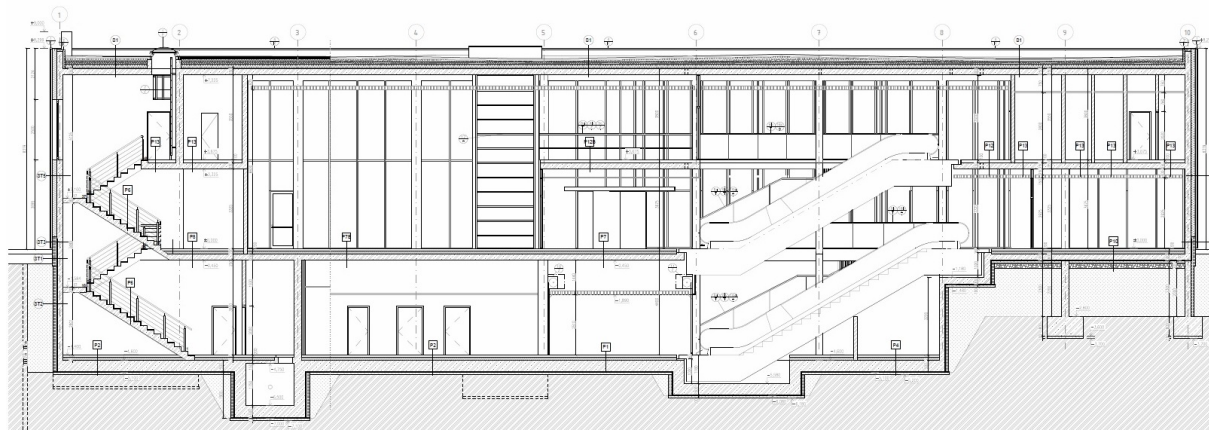
Celkový obestavěný prostor nového DT: 6840 m³
Zastavěná plocha: 532,5 m²



Půdorys 2.NP

Architektonicko-urbanistické řešení

Jedná se o novostavbu samostatně stojícího objektu lichoběžníkového tvaru s delšími strany cca 47,3 x 17,2m. Celkové urbanistické řešení umístění nové budovy vychází z urbanistické studie, která řešila celý přednádraží prostor. Na výstavbu nového DT navazují v rámci projektu nástupištní plochy a v budoucnu na něj bude navazovat komerční objekt. Dopravní terminál bude s těmito objekty komunikačně propojen podchodem, který prochází 1. PP DT. Celková hmotová kompozice objektu: kratší strany lichoběžníku jsou obloženy hliníkovými děrovanými kazetami (umělecká perforace); delší strany jsou z větší části prosklené přes dvě podlaží; ve výši druhého podlaží je předsazená fasáda z dřevěných lamel. Použitím těchto materiálů je objekt architektonicky propojen jak s přestřešením nástupišť tak i s komerčním objektem přes Nádražní ulici.



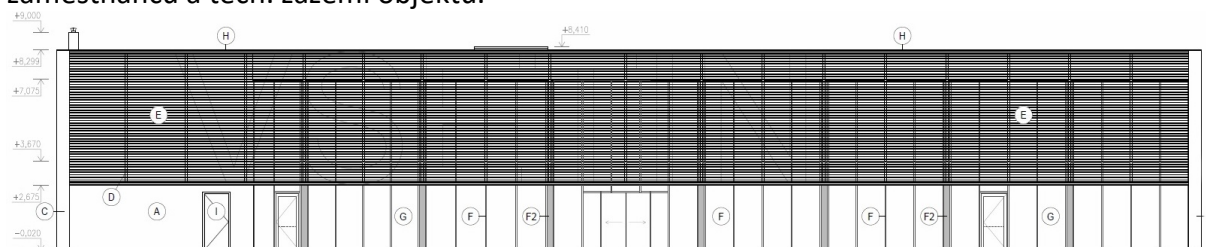
Podélný řez

Objekt slouží cestujícím, kteří v rámci dopravního uzlu budou využívat vlakovou a autobusovou dopravu (MHD a příměstskou). Objekt má celkem 2 nadzemní podlaží a jedno podzemní podlaží komunikačně propojené s navazujícím podchodem.

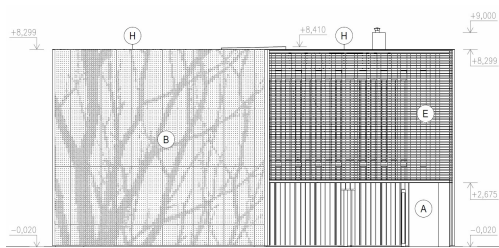
Hlavní čekací plochy pro cestující jsou umístěny v odjezdové hale v 1.NP otevřené přes dvě podlaží. Tyto plochy navazují v 1.np přímo na pokladny, vertikální komunikace v rámci objektu a plochy služeb cestujícím. V 2. NP jsou umístěny další plochy pro čekající včetně speciálních VIP ploch a ploch pro cestující s dětmi. V samostatné části budovy nad

pokladnami je umístěno zázemí zaměstnanců objektu včetně šaten a denní místnosti. V suterénu objektu je umístěno technické zázemí objektu, včetně technologických místností a sociální zázemí pro cestující. WC pro cestující je dimenzováno dle ČSN 73 4108 Hygienická zařízení a šatny, č. 6.2.1 jako kabiny pro osoby se svrchním oděvem.

Prostory jsou vertikálně propojeny dvěma komunikačními jádry – otevřené schodiště s výtahem a eskalátory pro cestující a služební schodiště propojující pokladny, zázemí zaměstnanců a tech. zázemí objektu.



Pohled od jihu



Pohled od východu

Stavebně technické řešení

Nosnou konstrukci nového dopravního terminálu tvoří monolitický ŽB skelet založený na vyztužené základové desce tloušťky 500 mm. Stropy jsou ŽB monolitické. Stěny pod úrovní terénu jsou uvažovány z vodonepropustného betonu doplněného fóliovou tlakovou hydroizolací. Obvodový plášť tvoří v 1.NP – 2.NP tepelně izolační trojskla s ochrannou protisluneční vrstvou (montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení fasád) v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci (překrytí sloupů). Střecha je navržena plochá s foliovou hydroizolací doplněná extenzivní zelenou skladbou. Okolo atiky střech je použit pás kačírku.

Architektonické a materiálové řešení - sumarizace

Fasády 1.np a 2.np:

- montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení
- izolační trojskla v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci
- fasádní obklad z hliníkových děrovaných kazet
- tenkovrstvá omítka

Střešní krytina:

- foliová hydroizolace, doplněná extenzivní zelenou střechou a kačírkovým posypem

Klempířské prvky: Al plech

Zámečnické prvky: nerezové, případně žárově zinkované

Betonové prvky: pohledový beton

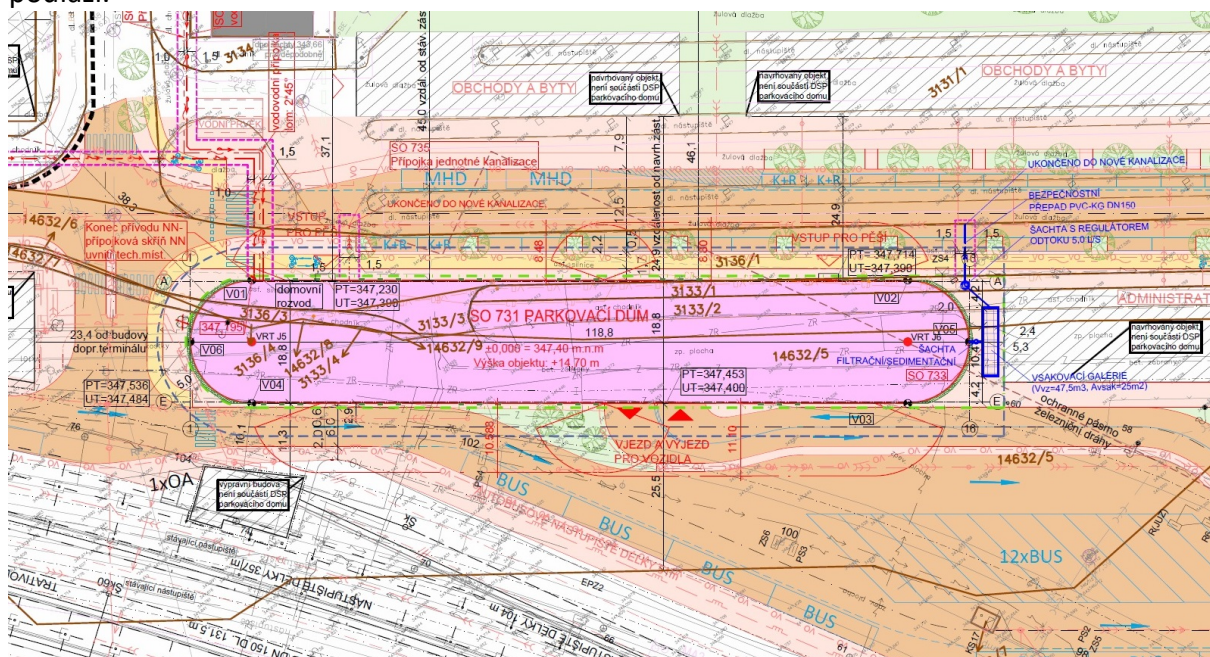
Parkovací dům Vsetín (SO 730 – 739)

Stávající stav

V rámci stavby Rekonstrukce ŽST Vsetín dochází k celkovému přeřešení železniční stanice vč. demolice stávající výpravní budovy. Pro zajištění parkování je v přednádražím prostoru navržen nový parkovací dům.

Navrhovaný stav

Navrhovaný objekt bude sloužit ke krytému parkování osobních motorových vozidel s označením 1a dle ČSN 73 6058. Dále objekt obsahuje vyznačená místa pro motorky a parkovací místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Parkovací dům kromě míst na parkování obsahuje zázemí pro dozor a úklid, technické zázemí, dva schodišťové prostory a dvě výtahové šachty, vždy v blízkosti pojízdných ramp do dalších podlaží.



Situace

Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Parkovací dům je součástí přeměny přednádražního prostoru města Vsetína. Účelem úprav je umístit nový dopravní terminál soustřeďující v sobě vlakové i autobusové nádraží a vybudovat z ulice nádražní novou městskou třídu spojující oba břehy řeky Vsetínská Bečva. Parkovací dům v sobě soustředí parkovací místa, která se na jeho místě nyní nachází a zároveň slouží k parkování vozidel cestujících, využívajících služeb dopravního terminálu.

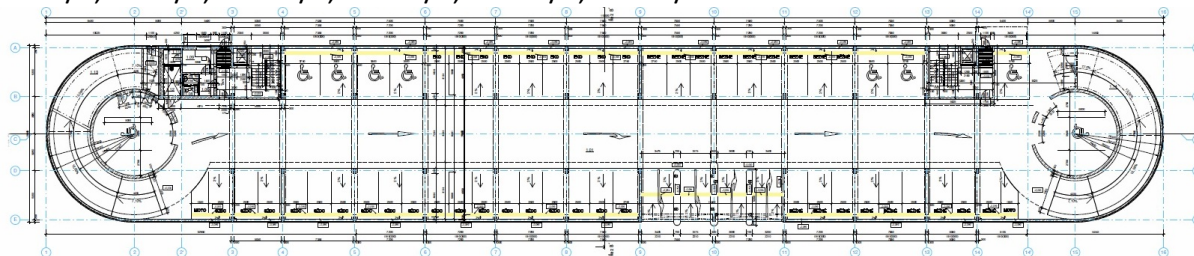
Je situován mezi ulicí Nádražní a prostory pro dopravní zázemí terminálu – odstavné plochy pro autobusy a stanoviště dálkové dopravy a náhradní dopravy.

Parkovací dům uvozuje jižní frontu nově budované Nádražní ulice a obrací se k ní oblinou utvářenou okolo jeho vřetenové rampy. Je umístěn bezprostředně u dopravního terminálu a slouží pro parkování cestujících využívajících tento terminál a částečně také pro parkování služebních vozidel SŽDC.

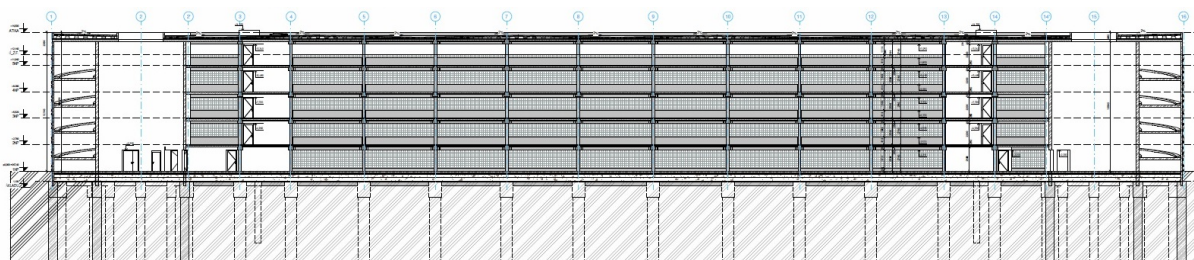
Celkové situování v půdorysu města, kdy se umístění parkovacího domu přičleňuje k projektu celkové regenerace autobusového a vlakového nádraží, znamená, že město nebude zatíženo dalšími parkovacími plochami a stávající parkovací plocha se přemění na 5patrový parkovací dům, čímž se dané parkování v oblasti zefektivní.

Na pozemcích stavby je navržen objekt parkovacího domu s příslušným zázemím, infrastrukturou, pěší a cyklo komunikací, přípojkami a přeložkami inženýrských sítí a ozeleněné plochy.

Území určené pro výstavbu je na parcelách č. 3133/1, 3133/2, 3133/3, 3133/4, 3136/1, 3136/3, 3136/4, 14632/5, 14632/7, 14632/8, 14632/9.



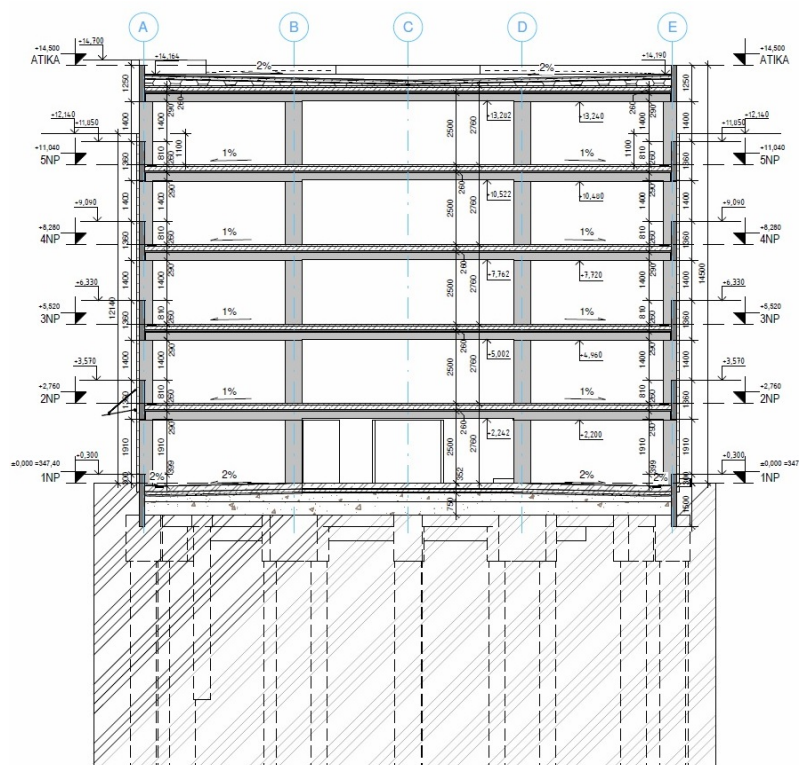
Půdorys 1.NP



Podélný řez

Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

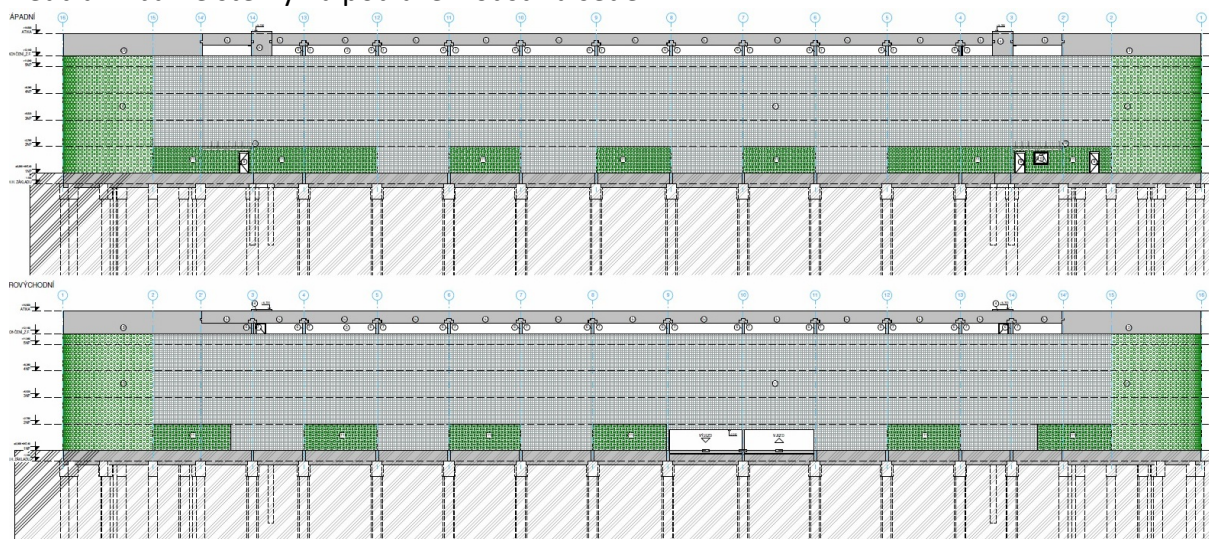
Parkovací dům uvozuje jižní frontu nově budované Nádražní ulice a obrací se k ní jednoduchou plochou fasádou a oblým pláštěm jeho vřetenových ramp. Do ulice Nádražní jsou obráceny vstupy do dvou schodišťových komunikačních jader. Vjezd a výjezd je z nového dopravního napojení ze strany od dráhy, který umožní příjezd z kruhového objezdu u nemocnice a tím i ze všech směrů města.



Příčný řez

Dům je pětipodlažní, částečně prefabrikovaný železobetonový skelet s převážně otevřenou fasádou, krytý zelenou extenzivní střechou a opláštěný provětrávanou fasádou. Nosná konstrukce objektu zůstane odhalená. Rovné linie objektu zakryje provětrávaná fasáda z hliníkového tahokovu ukotvena na hliníkový nosný systém. Provětrávaná fasáda je opatřena práškovým lakováním v odstínu RAL 7015. Kvůli vyšší odolnosti tvoří ocel materiál tahokovu pro 1NP. Oblinu kopírující tvar vřetenové rampy pokrývá soustava diagonálního lankového systému pro růst popínavých rostlin. Diagonální systém i provětrávaná fasáda z tahokovu nesahají až k atice objektu, ale končí v úrovni +12,200 m od upraveného terénu. Popínavé rostliny se osadí i v prostoru provětrávané fasády a růst bude omezen pouze na první patro objektu. Osazení popínavých rostlin umožní vytvoření ostrůvků nepevněné plochy kolem objektu.

S přihlédnutím k orientaci v patře se komunikační jádra vymalují kontrastní barvou vůči neutrální barvě stěrky na podlaze v odstínu šedé.



Pohledy na fasády

Základní kapacity funkčních jednotek:

Zastavěná plocha:	2 158	m ²
Obestavěný prostor:	32558	m ³
Hrubá podlažní plocha:	10 790	m ²
Počet parkovacích míst:	312	

Základní obestavěný prostor byl stanoven dle ČSN 73 4055

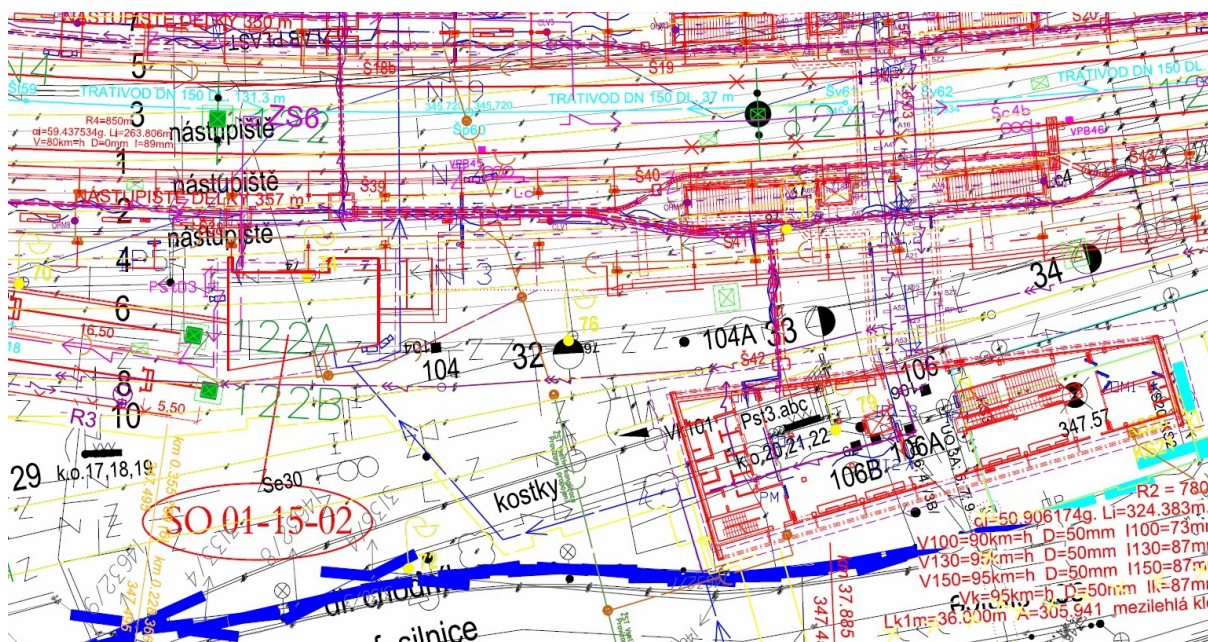
SO 01-15-02 Žst. Vsetín, provozně - technologický objekt (VB)

Stávající stav

Z důvodu demolice stávající výpravní budovy včetně zrušení stávající dopravní kanceláře dojde k výstavbě nové výpravní budovy.

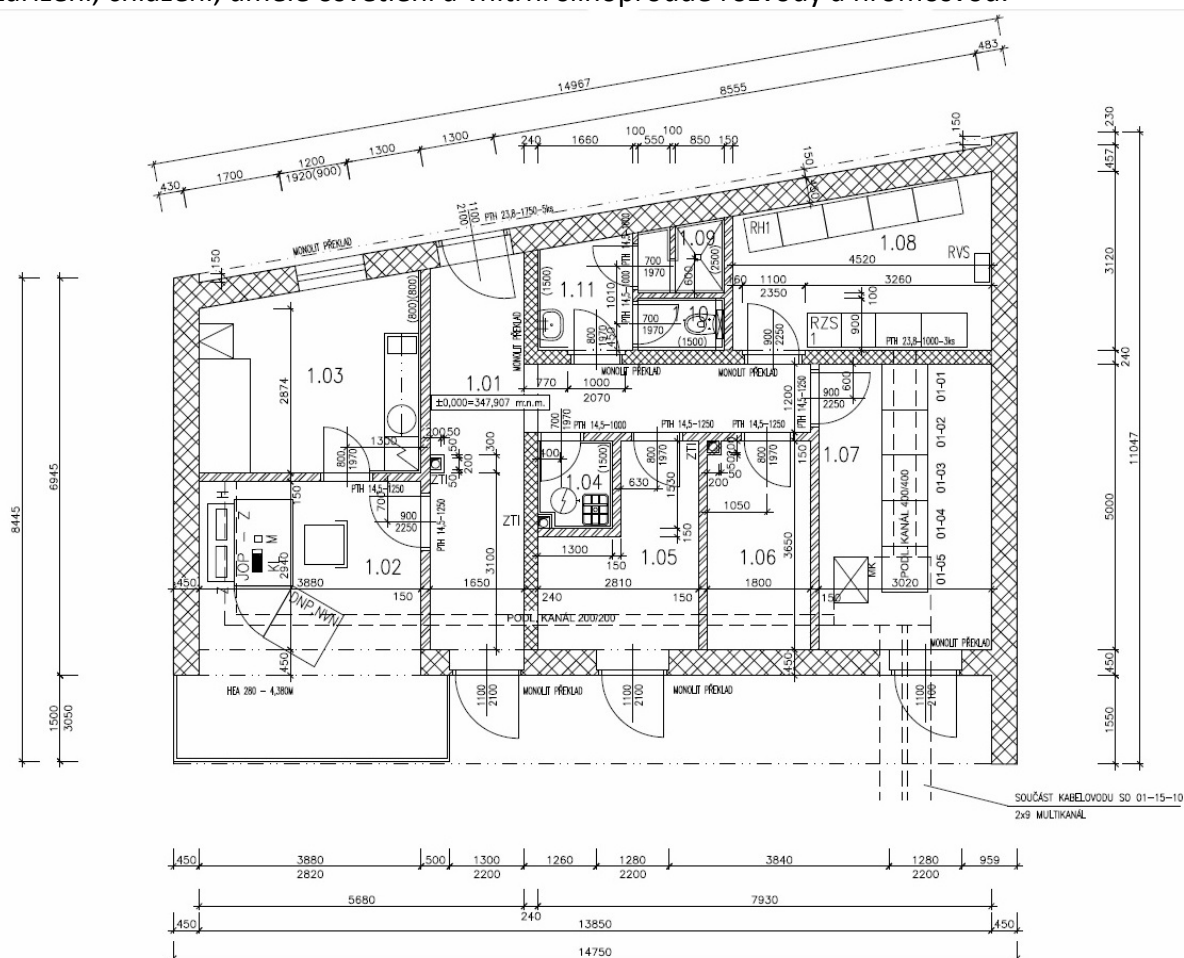
Nový stav

Je navržen jednopodlažní nepodsklepený objekt s plochou střechou. Povrchová úprava fasády bude tepelně izolační omítkou, střešní krytina je navržena z asfaltových pásů, které jsou kryty betonovou dlažbou na terčích. Obvodové zdivo tl. 450mm z cihelných bloků + tepelně izolační omítkou, vnitřní nosná stěna tl. 250mm z cihelných bloků. Příčky jsou zděné z cihelných bloků.



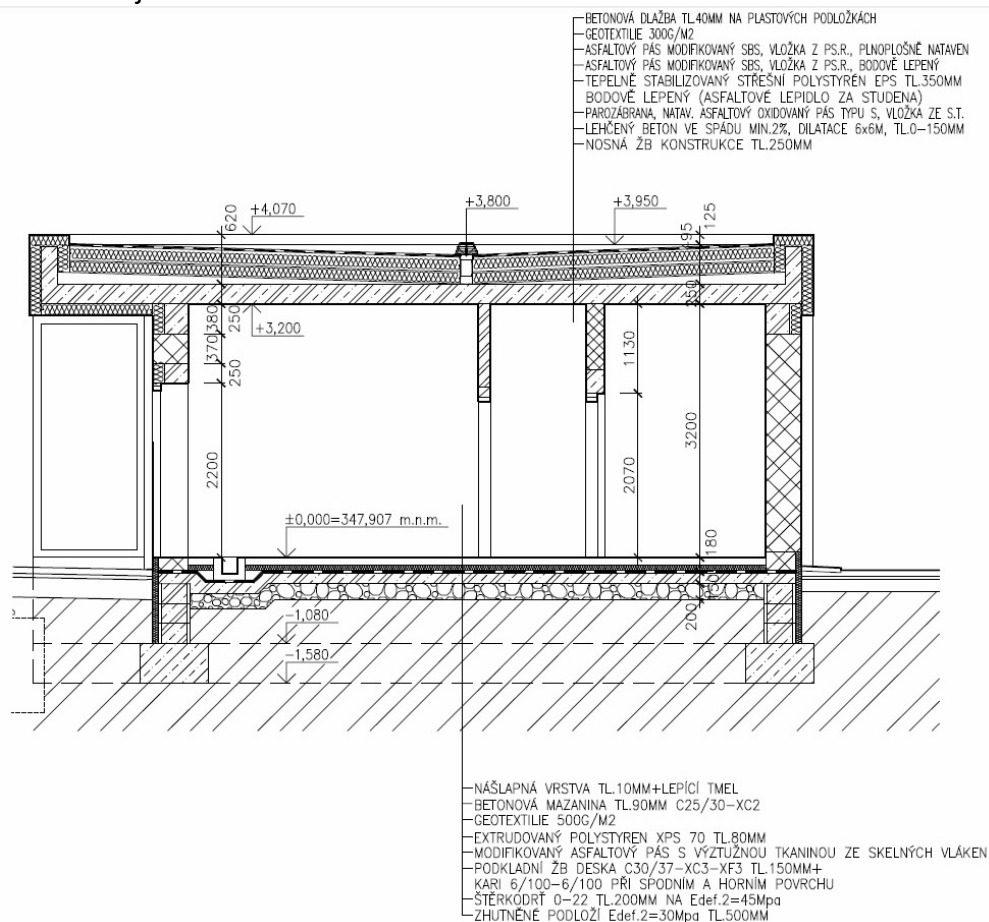
Situace

V objektu jsou umístěny technologické prostory sdělovacího zařízení, zařízení silnoproudých rozvodů a dopravní kancelář včetně sociálního zázemí. Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – zdravotně technické instalace, vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod.



Půdorys

Objekt bude zpřístupněn prostřednictvím zpevněných ploch navržených v rámci samostatného stavebního objektu. Objekt je napojen na kanalizaci v rámci samostatného stavebního objektu SO 01-27-01.4 a na vodovod v rámci SO 01-27-02.2.



Řez

Zastavěná plocha: 144,20m²

Obestavěný prostor: 742,60m³

SO 01-15-05 Žst. Vsetín, technologický objekt

Stávající stav:

Jedná se o novostavbu technologického objektu silnoproudu v prostoru stávající drážní budovy na par. č. 3342. Stávající objekt bude demolován v rámci stavby viz SO 01-15-14.

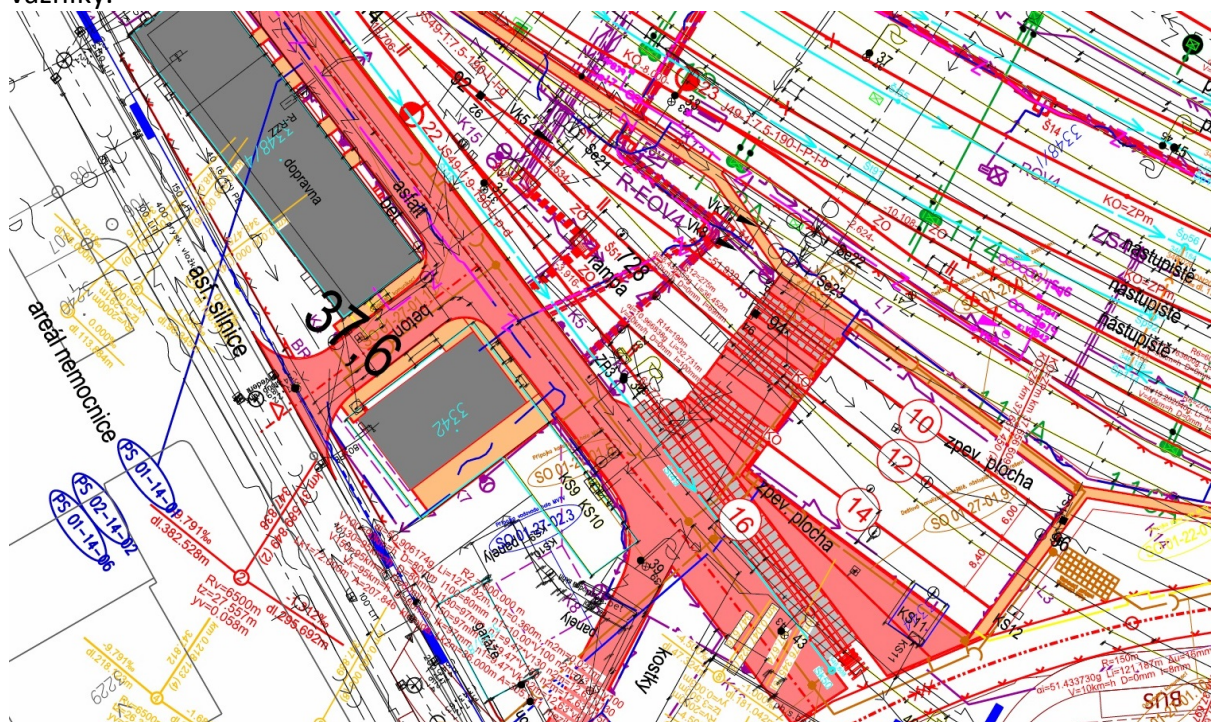
Navrhovaný stav:

Nově navržený objekt bude sloužit pro osazení technologie silnoproudu a je navržen dle požadavků zpracovatelů technologie. Jedná se o přízemní objekt, zastřešený sedlovou střechou. Půdorysné rozměry objektu jsou 11,76x19,135 m, výška objektu nad přilehlým terénem je 7,40 m.

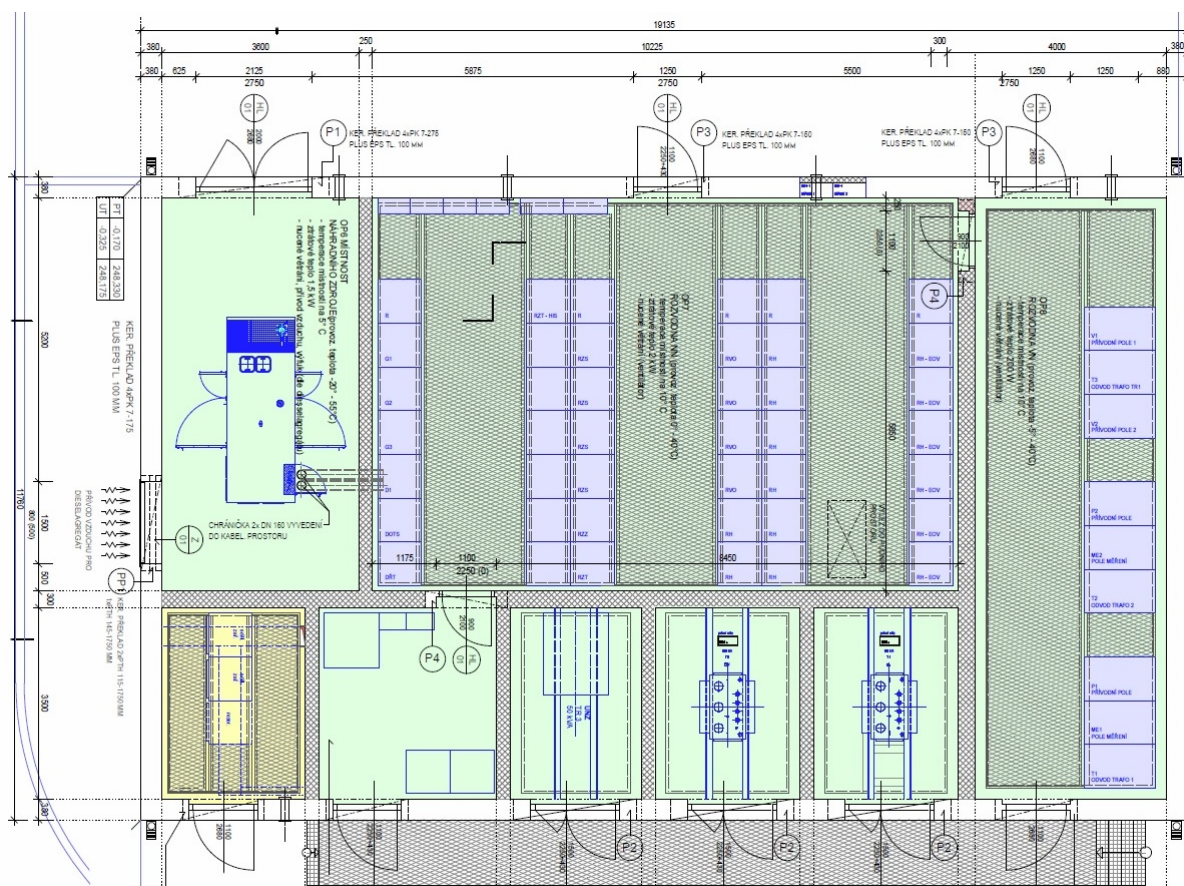
V objektu budou situovány místnosti rezerva trakce- trafo EPZ, trafo 6/0,4 kV, trafokomora T2, trafokomora T1, rozvodna NN, místnost kompenzace, místnost náhradního zdroje, místnost sděl. zař a rozvodna VN.

Nový technologický objekt bude zděný z keramických bloků na systémové lepidlo. Objekt bude založen na základových pasech a pod podlahou budou zřízeny kabelové kanály, které budou v místě vstupu multikanálu prohloubeny na požadovanou úroveň. Stropní konstrukce

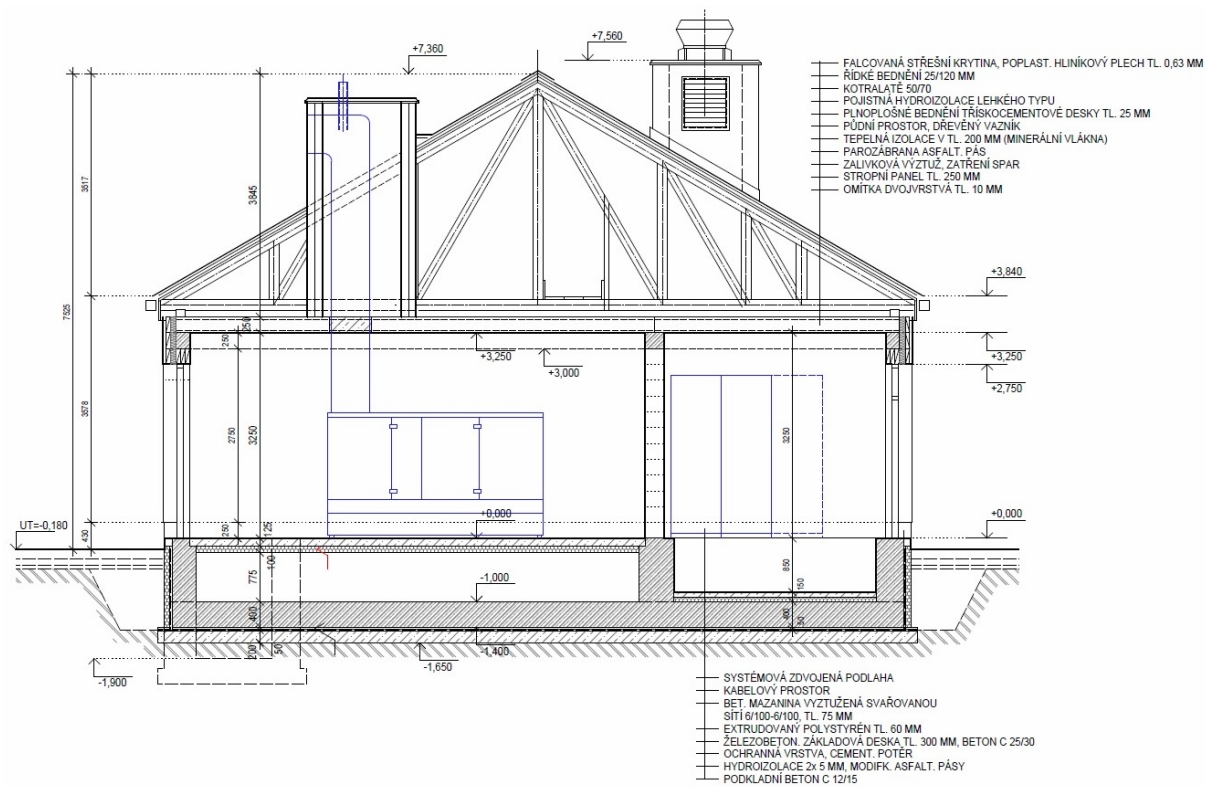
je navržena z železobetonových panelů. Konstrukce sedlové střechy bude tvořena dřevěnými vazníky.



Situační



Půdorys 1.NP



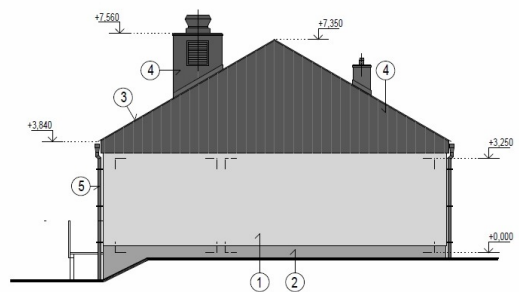
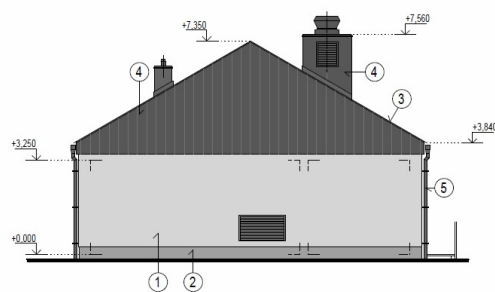
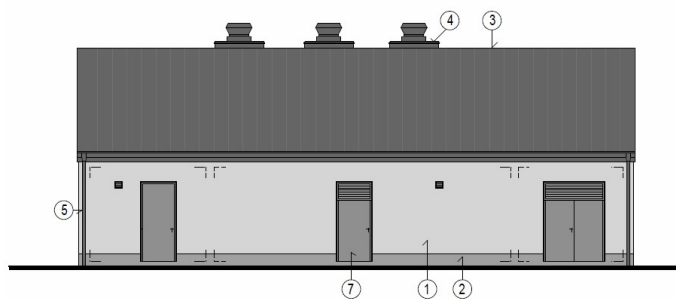
Řez

Zastavěná plocha objektu

246,35 m²

Obestavěný prostor

1740,00 m³



Pohledy na fasády

SO 01-15-03 Žst. Vsetín, hala MVTV

Stávající stav:

Pozemky pro výstavbu nové haly MVTV se nachází západně od stávající výpravní budovy v blízkosti nemocnice. Vjezd na pozemky je řešen z ulice Nemocniční. V současném stavu jsou pozemky zastavěny pouze částečně, v dalších částech je stávající kolejiště a zpevněné plochy bez využití.

Navrhovaný stav:

V rámci zřízení nového provozního areálu OŘ Olomouc, bude v místě prodloužené a rozvětvené koleje č.10 zřízeno nad třemi kusými kolejemi stání pro vozidla MVTV (montážní vůz trakčního vedení) a stání pro vozidla MUV (motorový univerzální vozík).

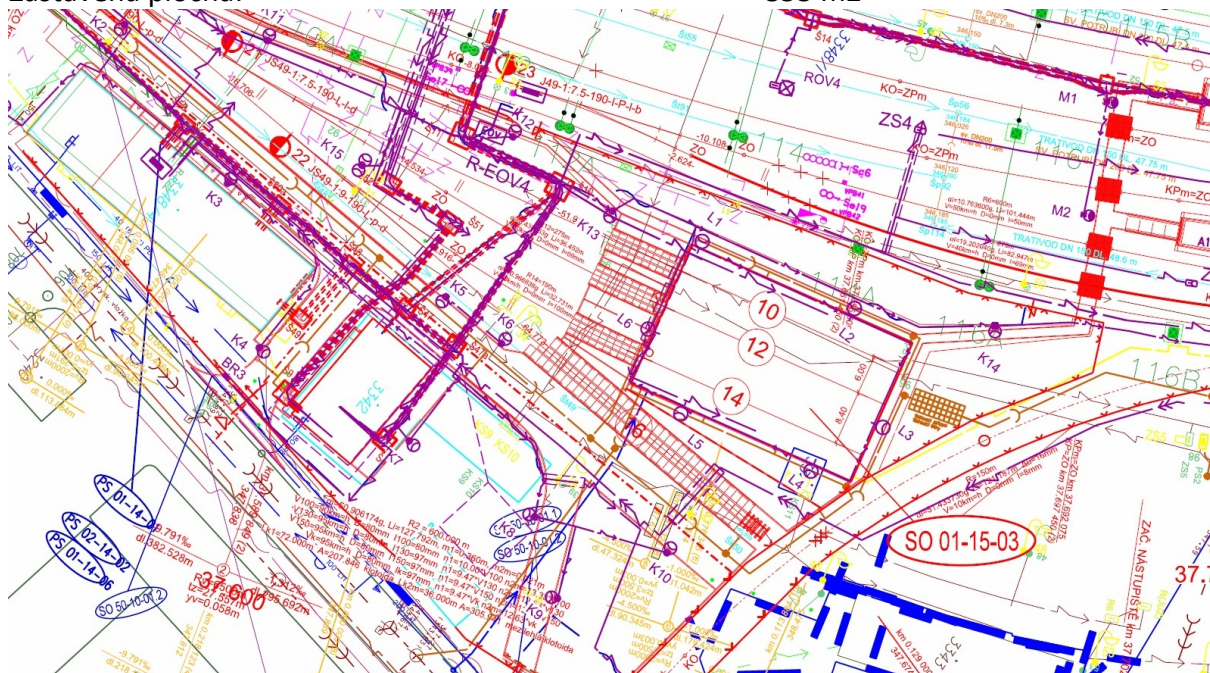
Vnější půdorysný rozměr haly je 23,20 x 36,84 m. Výška hřebenu nad přilehlým terénem je 9,2 m. Osová vzdálenost mezi kolejemi v části SEE je 6m a odstupy podélných stěn haly od osy krajních kolejí jsou 4m.

Celkový obestavěný prostor haly MVTV:

8540 m³

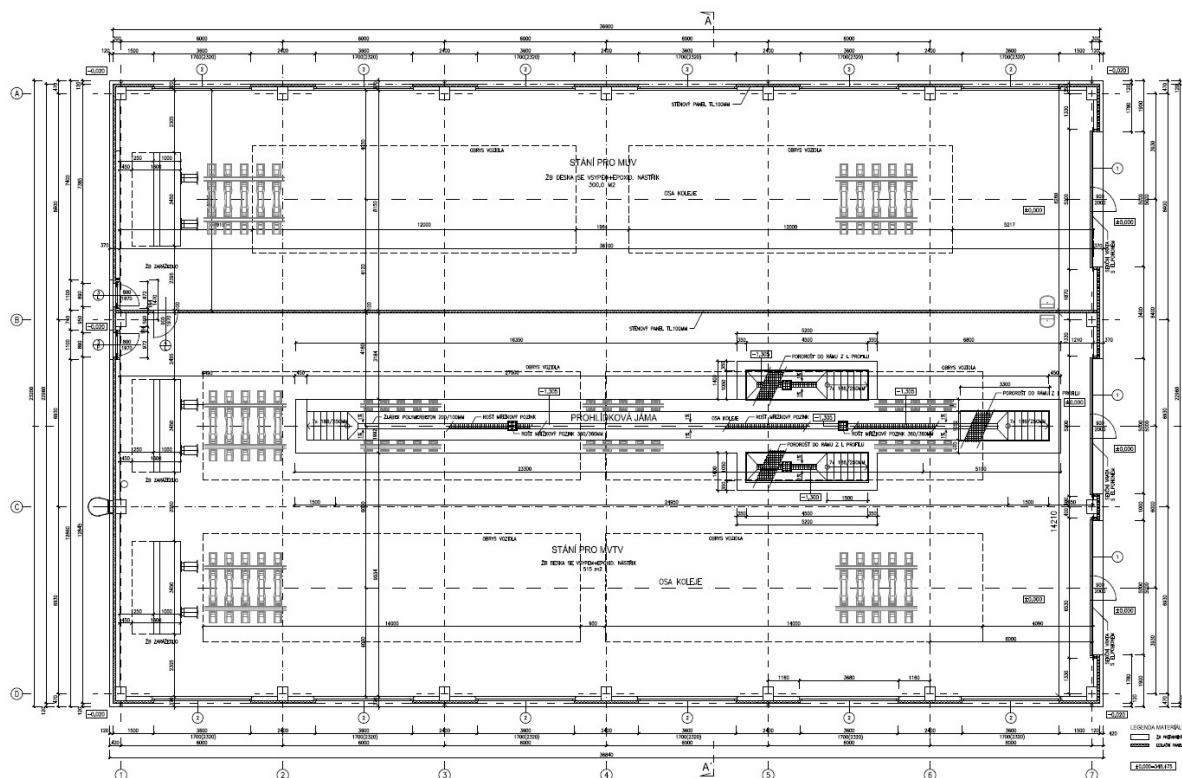
Zastavěná plocha:

855 m²



Situace

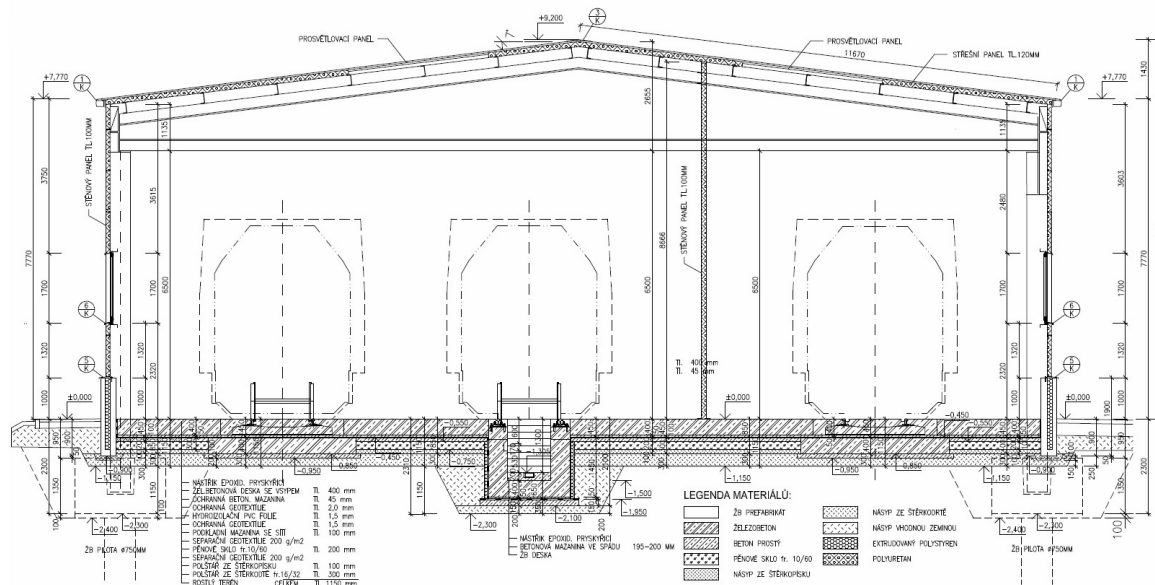
Na dvou kolejích v části vyhrazené pro SEE budou odstavována speciální vozidla pro údržbu a montáž trakčního vedení (čtyři vozidla o délce 14m) a na jedné koleji v části vyhrazené pro ST budou odstavována speciální vozidla pro opravy a údržbu železničního svršku (jedno vozidlo o délce 6m s přívěsným vozíkem a jedno vozidlo o délce 12m). Obě části haly budou odděleny lehkou příčkou s dveřmi. Vjezdy do haly budou zajištěny sekčními vraty na el. pohon (manuální ovládání v případě výpadku el. energie). Ve vratech budou osazeny otevíravé dveře pro vstup obsluhy do obou částí haly. Z důvodu zajištění bezpečného úniku při požáru budou ve štítové stěně za zarážedly osazeny únikové dveře do obvodového pláště haly.



Půdorys 1.NP

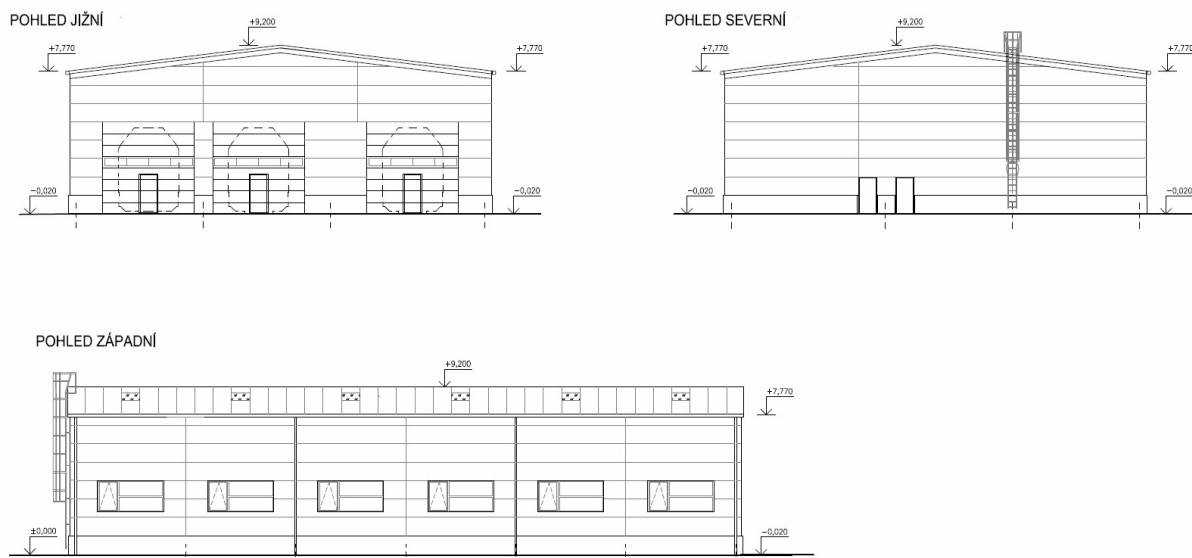
Pod střední kolejí bude zřízena prohlídková jáma dl.27,5m, kde budou prováděny prohlídky a opravy odstavovaných vozidel. Podél prohlídkové jámy budou v její přední části umístěny i boční prohlídkové kanály pro opravu vozidel MUV. Kusé koleje v hale jsou ukončeny železobetonovými zarážedly. Železniční svršek je součástí kolejového řešení.

Nosná konstrukce haly bude tvořena železobetonovými sloupy, průvlaky a střešními vazníky. Založení haly je navrženo na železobetonových pilotách o průměru 750 mm. Nosné sloupy haly budou osazeny do patek s kalichy a utěsněny polymer-betonem. Na patkách budou po obvodu osazeny soklové železobetonové panely. Podlahu bude tvořit železobetonová deska s protiskluznou povrchovou úpravou. Tepelná izolace pod podlahovou deskou bude tvořena drtí z pěnového skla. Hydroizolace je navržena z PVC folie.



Příčný řez

Opláštění haly bude z tepelně izolačních panelů (sendvič lakovaný plech, polyuretanová izolace, lakovaný plech). Denní osvětlení bude zajištěno prosklenými pásy v podélných obvodových stěnách a střešními prosvětlovacími panely.



Pohledy na fasády

Vnitřní prostor bude dle požadavku budoucích uživatelů temperován (na 10°C) pomocí teplovzdušných agregátů na zemní plyn. Prohlídková jáma bude nuceně odvětrávána a uměle osvětlena. Odvětrání prostoru haly od výfukových zplodin z motorů bude zajištěno vzduchotechnikou.

Hala bude vybavena vnitřní elektroinstalací (včetně osazení zásuvkových pilířů 230V / 400V) a hromosvodem. Bude provedena příprava pro kamerový systém.

V obou částech haly bude v blízkosti vstupu osazeno umývadlo s teplou vodou z el. ohřívače.

V části haly pro vozidla MVTV bude osazen vývod vody pro plnění zásobníku na vodu ve vozidlech (cca 300 l). Vnitřní rozvody ZTI a zemního plynu budou napojeny na nově budované inženýrské sítě v areálu.

Ochrana objektu proti vniknutí nepovolaných osob je zajištěna bezpečnostními vstupními dveřmi, okny s bezpečnostním sklem a systémem EZS. Celý areál bude chráněn oplocením o výšce 2m. Vznikne tak uzavřený areál OŘ Olomouc, včetně stávající budovy RZZ.

SO 01-15-11 Žst. Vsetín, zastřešení nástupišť

Stávající stav:

Kromě pultového zastřešení 1. nástupiště náležejícího k demolované výpravní budově nejsou nástupiště vybavena krytým prostorem pro cestující.

Navrhovaný stav:

Parametry zastřešení na jednotlivých nástupištích:

- | | |
|--|---|
| - nástupiště č. 1 | - délka zastřešení: 185,5 m |
| | - plocha zastřešení: 1961 m ² |
| - nástupiště č. 2 | - délka zastřešení: 119,5 m |
| | - plocha zastřešení: 802,5 m ² |
| - jednostranné nástupiště u koleje č.9 | - délka zastřešení: 84,0 m |
| | - plocha zastřešení: 211 m ² |

1. nástupiště - přestup vlak-BUS a ostrovní nástupiště

Zastřešení je tvořeno dvousloupovou ocelovou konstrukcí typu „vlaštovka“, u níž je rám tvořen TT tvarem. Ocelová konstrukce je tvořena nosnými sloupy HEB 220. Osová vzdálenost sloupů je 6,00-7,50 m, nejčastěji však 7,50 m. Příčná rozteč sloupů v řadách A1;B1-A15;B15, je proměnná a to 4,80-7,86 m a to kvůli nutnosti přestřešení hrany autobusových stání, které je nutno přestřešit min. o 0,50 m. V řadách A17;B17-A26;B26, je příčná vzdálenost sloupů stejná a to 5,00 m.

Ostrovní nástupiště

Zastřešení je tvořeno jednosloupovou ocelovou konstrukcí typu „vlaštovka“. Jedná se o symetricky převládající rám tvaru T. Ocelová konstrukce je tvořena nosnými sloupy HEB 280. Osová vzdálenost sloupů je 6,00-7,50 m, nejčastěji však 7,50 m. Příčná rozteč sloupů v místech podchodů v řadách C4; C5; C8; C9, je 2,85 m. Na nosné sloupy jsou šroubovaným přípojem připojeny příčné vaznice HEB 240 – na vnější stranu od sloupu jsou tyto vaznice půdorysně vykonzolovány na 3,40 m a rozpětí konstrukce je tedy po celé délce konstantní a to 6,80 m. Tvar střešní konstrukce je obrácená sedlová střecha – T rám. V podélném směru je konstrukce ztužena podélnými vaznicemi – vnější podélné vaznice jsou z profilů TRHR 160/80/8 a střední a mezižlabové vaznice z profilů TRHR 160/160/10. Podélné vaznice jsou k příčným vaznicím připojeny šroubovaným přípojem s prodlouženým otvorem pro šrouby. Výška konstrukce je cca 5,00 m.

Jednostranné nástupiště u kol.č. 9

Ocelová konstrukce zastřešení nástupiště u koleje č. 9 zastřešuje přístupovou rampu v délce cca 44,00 m, dále zastřešení zastřešuje prostor mezi přístupovou rampou o délce cca 20,30 m a vstupem do podchodu, konstrukce zastřešení dále pokračuje přestřešením vstupu do podchodu o délce 9,40 m a dále zastřešuje prostor před vstupem do podchodu o délce 9,40 m. Celková délka zastřešení činí cca 83,10 m. Konstrukce je řešená jako pultová střecha s příčným sklonem 8,6% směrem ke koleji č.9.

Ocelová konstrukce zastřešení podchodu je tvořena šroubovanými rámy v osově vzdálenosti 2,35-2,75 m. Rámy (sloupy) mají rozteč 2,14-2,25 m. Sloupy tvořící rám konstrukce, jsou pomocí vrtaných chemických kotev upevněny na betonovou konstrukci přístupové rampy a vstupu do podchodu. Mimo přístupovou rampu a vstup do podchodu, budou sloupy kotveny pomocí chemických kotev do základových patek. Sloupy tvoří uzavřené profily TRHR 200/200/10, rámové příčle jsou z uzavřených profilů TRHR 140/140/8.

Výjimku tvoří zastřešení přístupové rampy o délce cca 44,00 m, kde na vzdálenější straně od koleje bude realizována protipožární železobetonová stěna o výšce cca 3,30 m. Do této protipožární stěny budou pomocí styčnickového plechu a chemických kotev připojeny příčle TRHR 140/140/8 a dále v podélném směru mezi příčlemi bude do protipožární stěny uchycen podélný profil UPE 120, sloužící pro uchycení střešní krytiny.

Střešní konstrukce je doplněna podélnými vaznicemi z uzavřených profilů TRHR 140/140/8. Výjimku opět tvoří zastřešení vstupní rampy, kde se podélná vaznice nachází jen nad nosnými sloupy, tedy blíže ke koleji.

Výška konstrukce nad terénem je na straně vzdálenější od koleje a 3,00 m a na straně bližší ke koleji je výška konstrukce nad terénem 2,81 m.

Dále jsou součástí konstrukce mezisloupky pro upevnění zasklení ze skla kaleného lepeného se sítotiskem 1010.4. Sloupky pro zasklení jsou upevněny pomocí vrtaných chemických kotev.

Zasklení se nachází:

- po celé délce přístupové rampy blíže ke koleji č.9
- mezi přístupovou rampou a vstupem do podchodu pouze na straně vzdálenější od koleje č.9
- zasklení celého vstupu do podchodu
- zasklení od vstupu do podchodu po konec zastřešení pouze na straně vzdálenější od koleje č.9

Ke konstrukci zastřešení jsou taktéž připojeny ocelové podkonstrukce z profilů TRHR 100/60/5 pro upevnění hliníkové rektifikovatelné podkonstrukce a připojení podhledů z dřevěných lamel.

Stavebně technické a konstrukční řešení

Podhled bude z desek na bázi tvrzených syntetických pryskyřic vč. oplechování masek zastřešení. Desky jsou kotveny na samostatný rošt z ocelových a hliníkových profilů, které tvoří rektifikovatelnou podkonstrukci.

Závětrné stěny u stání BUS a kolem schodišť jsou tvořeny dřevěnými lamelami na samostatné kotevní konstrukci.

Lokální prosvětlení je z lepeného kaleného skla 1010.4 mléčné - pouze v oblasti schodišť. ramen.

Opláštění sloupů z pozinkovaného lakovaného plechu kryjící dešťové svody, kabelové rozvody atd. na rektifikovatelnou pozinkovanou podkonstrukci.

V místě podchodů jsou podpory kotveny chemickými kotvami přes kotevní desku do žel. bet. konstrukcí podchodu.

Na zastřešení budou osazeny prvky informačního systému, orientačního systému, návěstidla, hlasové majáčky atd. vč. všech návazností.

Zastřešení z důvodu podkladních vrstev střešní krytiny nemusí být vybaveno kontrolními lávkami pro čištění vnitřního deště. žlabu - nehrozí poškození konstrukce střechy.

Založeno na žel. bet. patkách a v místě podchodu na žel. bet. k-ci podchodu.

Výtahové monolitické šachty jsou sníženy tak, aby nedošlo ke kolizi s konstrukcí zastřešení.

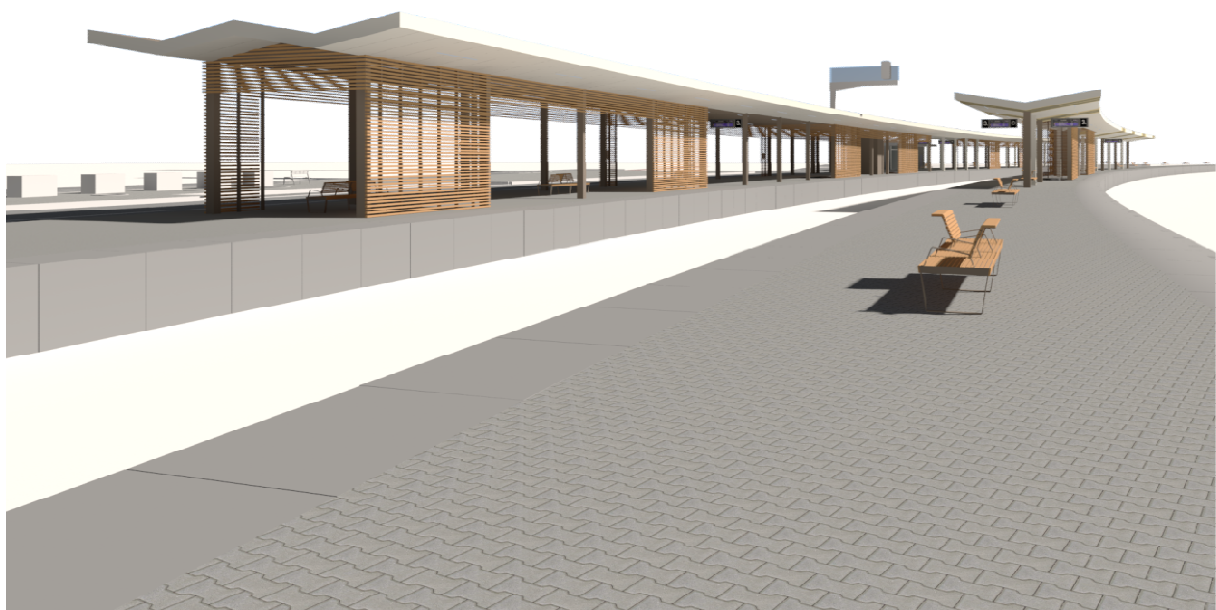
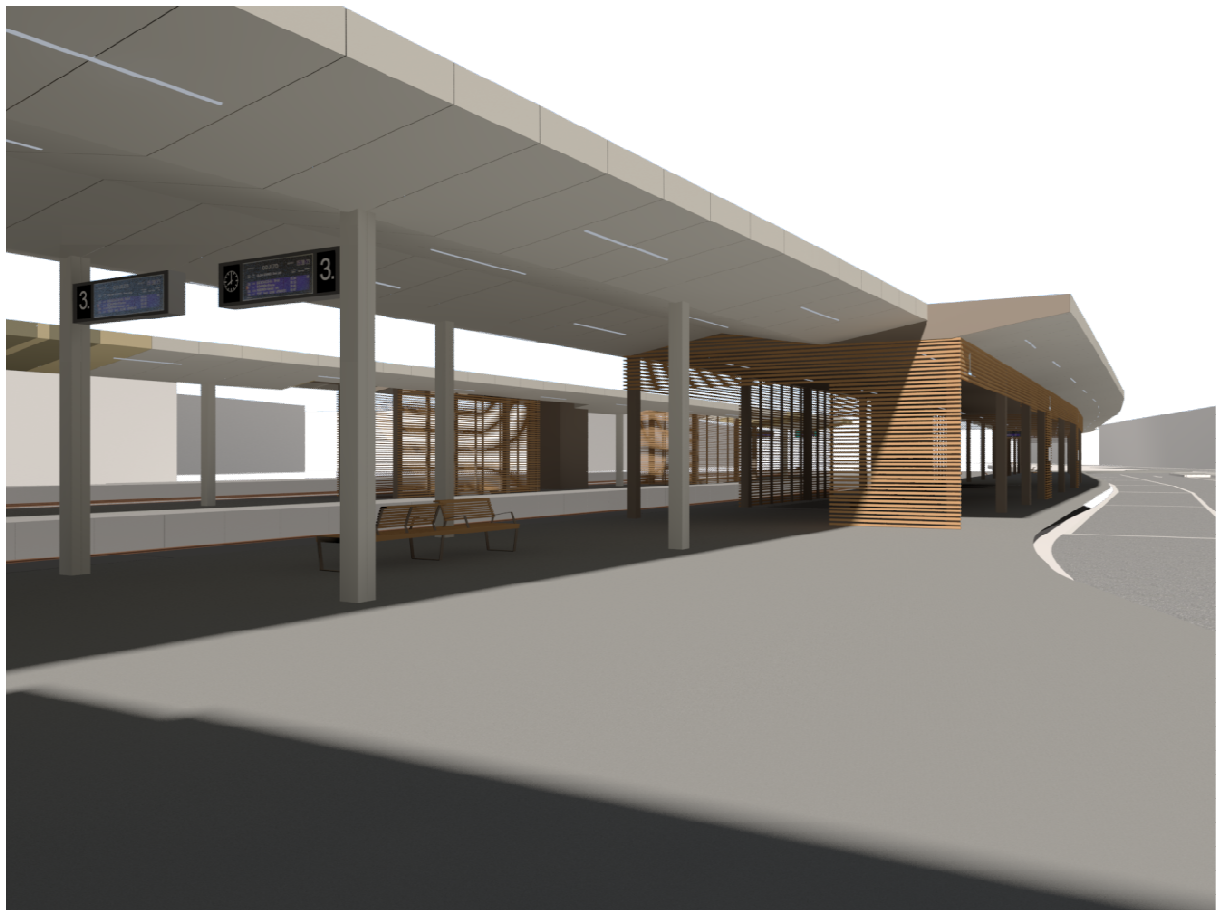
Čistící kusy 1,0 m nad plochou nástupiště bude nahrazeny osazením dvorní vpusti před sloup - nedochází k protékání pře víčko čistícího otvoru.

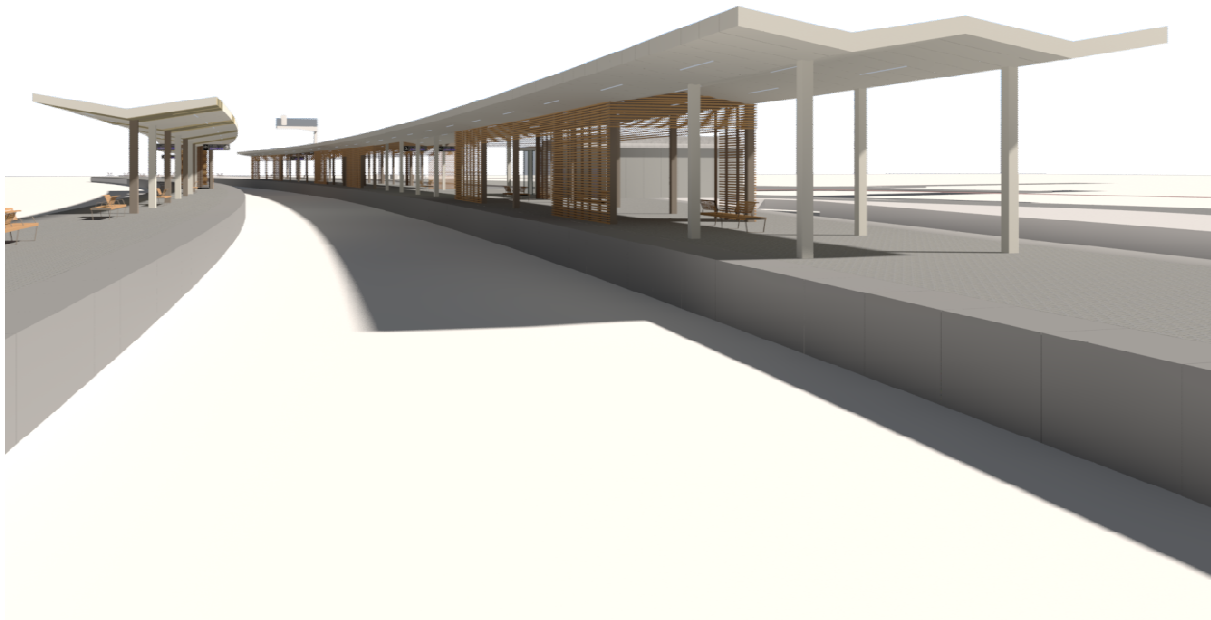
Barevnost konstrukce:

1. nástupiště - přestup vlak/BUS a ostrovní nástupiště

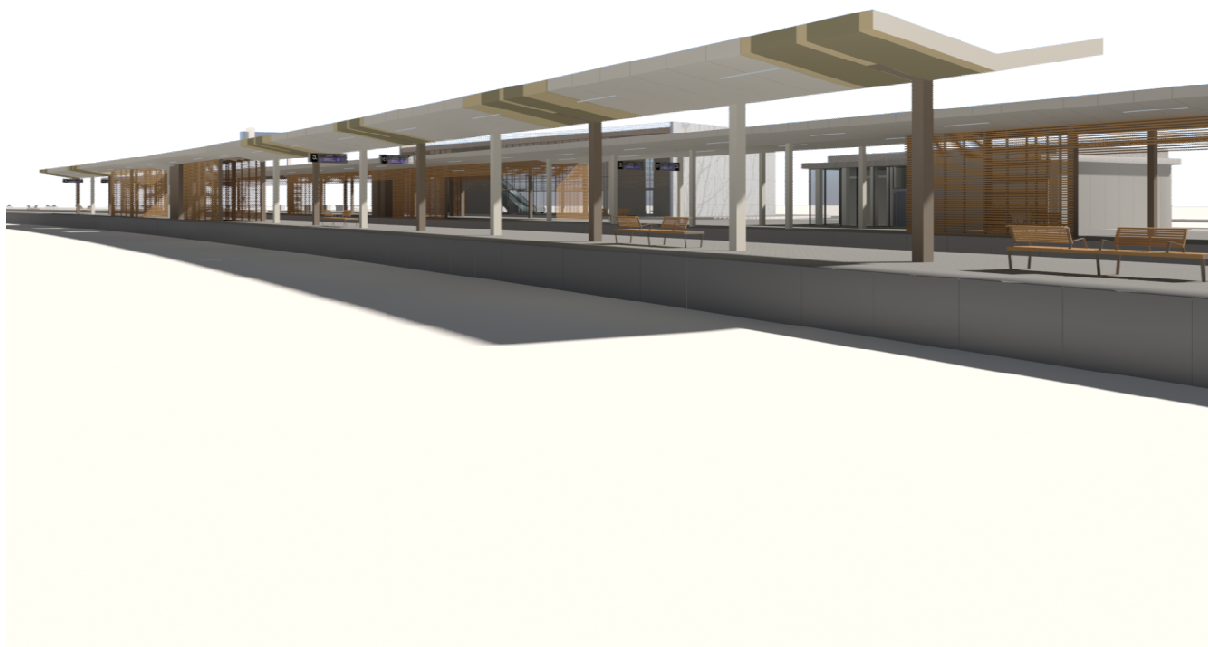
Barevnost je navržena z následujících odstínů a je patrná z vizualizací:





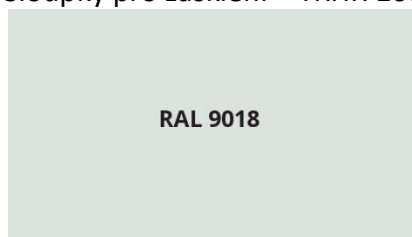






Jednostranné nástupiště u kol.č. 9
Barevnost je navržena z následujících odstínů:

RAL 9018:
Sloupky pro zasklení – TRHR 100/60/5



RAL 9018

RAL 7006
Hlavní nosné sloupy – TRHR 200/200/10
Atikové pásy

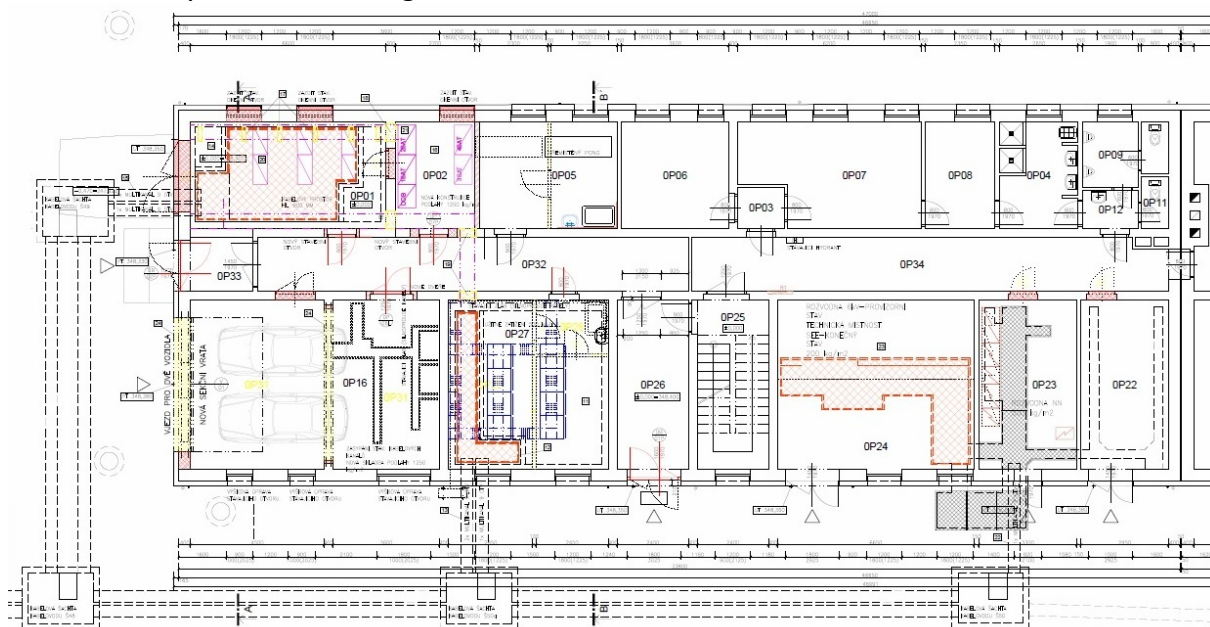


RAL 7006

SO 01-15-04 Žst. Vsetín, stavební úpravy budovy RZZ

Stávající stav:

Stávající objekt budovy RZZ leží v železniční stanici Vsetín na ulici Nemocniční č. p. 2165, na pozemku parcelní číslo 3348/4, katastrální území Vsetín. Původní budova byla postavena v roce 1989. Celkové vnější rozměry objektu jsou 12,84x47,00 m, výška hřebene 14,480 m. Budova RZZ se skládá ze dvou částí. Severní část je třípodlažní s jedním centrálním schodištěm s vnějšími půdorysnými rozměry 12,84x34,0 m a výškou hřebene 14,480m. Jižní část je jednopodlažní s půdorysnými rozměry 12,84x13,00 m a výškou hřebene 7,580 m. Objekt budovy RZZ je nepodsklepený, střecha nad severní částí je valbová, střecha nad jižní částí je polovalbová. Vnější výplně otvorů tvoří vstupní plastové dvoukřídlové dveře, plastová okna, ocelové jednokřídlové a dvoukřídlové dveře. Okenní otvory jsou zabezpečeny proti vniknutí stávajícími mřížemi umístěnými před okny 1.NP. Budova je opatřena kontaktním zateplovacím systémem provedeným v roce 2009. Způsob využití objektu je pro dopravu a technologii. V objektu je umístěno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, zařízení silnoproudé technologie, sociální zařízení, technické místnosti a kanceláře. Objekt je napojen na inženýrské sítě. Dešťová a splašková kanalizace je napojena jednou přípojkou na jednotnou veřejnou kanalizaci. Budova je napojena vodovodní přípojkou na veřejný vodovodní řad, plynovodní přípojkou na vnější plynovod. Objekt je napojen na stávající drážní rozvody elektrické energie.



Výřez z půdorysu 1.NP

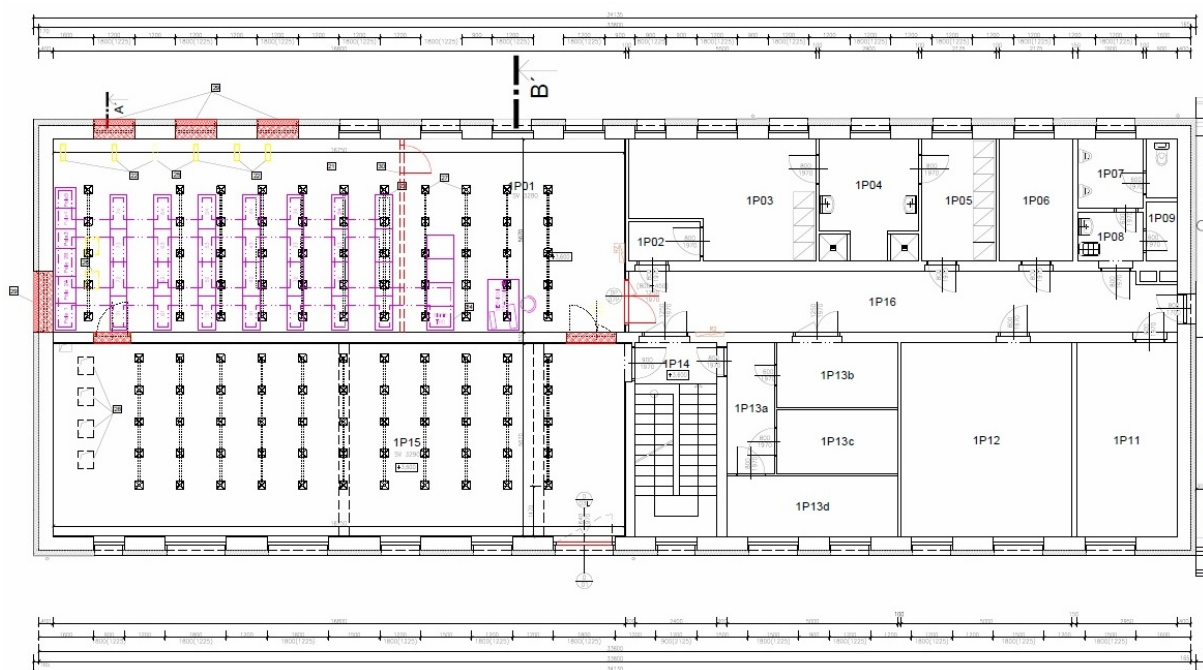
Navrhovaný stav:

V budově RZZ budou provedeny stavební úpravy v souvislosti s umístěním nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a zařízení silnoproudé technologie. U některých místností se změní účel užívání v souvislosti s umístěním nové technologie. Do budovy bude proveden přívod nových kabelů zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a silnoproudých rozvodů pomocí nového kabelovodu, který je součástí jiného stavebního objektu. Vnější vzhled budovy zůstane bez výraznějších změn. Budou vyměněny dvoje vstupní plastové dvoukřídlové dveře za nové hliníkové dvoukřídlové dveře. Ve 2. nadzemním podlaží budou vybourána celkem 4 plastová okna a otvory budou zazděny z důvodu osazení nové technologie zabezpečovacího zařízení. Stávající vstupní dvoukřídlová plechová vrata do

původní garáže budou vybourána a otvor bude zazděn. Většina vnějších výplní otvorů, tzn. plastová okna, ocelové jednokřídlové a dvoukřídlové dveře budou ponechány stávající. Na střechu bude doplněn záchytný systém proti pádu osob Stávající plynovodní vedení, které vede po východní fasádě nad terénem a pokračuje v zemi ke stávajícímu sousednímu objektu, bude odstraněno. Stávající zemní soustava, která je původní ze stavby budovy RZZ z roku 1989, bude nahrazena novou zemní soustavou.

Zastavěná plocha stavebních úprav: 438 m²

Obestavěný prostor: 6136 m³



Výřez z půdorysu 2.NP



Pohledy na fasády

SO 01-19-03.1 Žst. Vsetín, podchod k nástupišti – most – část SŽDC

SO 01-19-03.2 Žst. Vsetín, podchod k nástupišti – most – část město

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je přístup na nástupiště řešen úroňovými přístupy. V novém stavu bude vystaven nový dopravní terminál SO 01-15-01 přibližně 50 m od stávající výpravní budovy směrem na Horní Lideč. V rámci rekonstrukce žst. Vsetín bude změněno dopravní řešení stanice. Nově bude vybudováno sdružené nástupiště MHD, autobus / vlak u koleje č. 4, ostrovní vlakové nástupiště u kolejí 1 a 2 a nástupiště u koleje č. 9.

Navrhovaný stav:

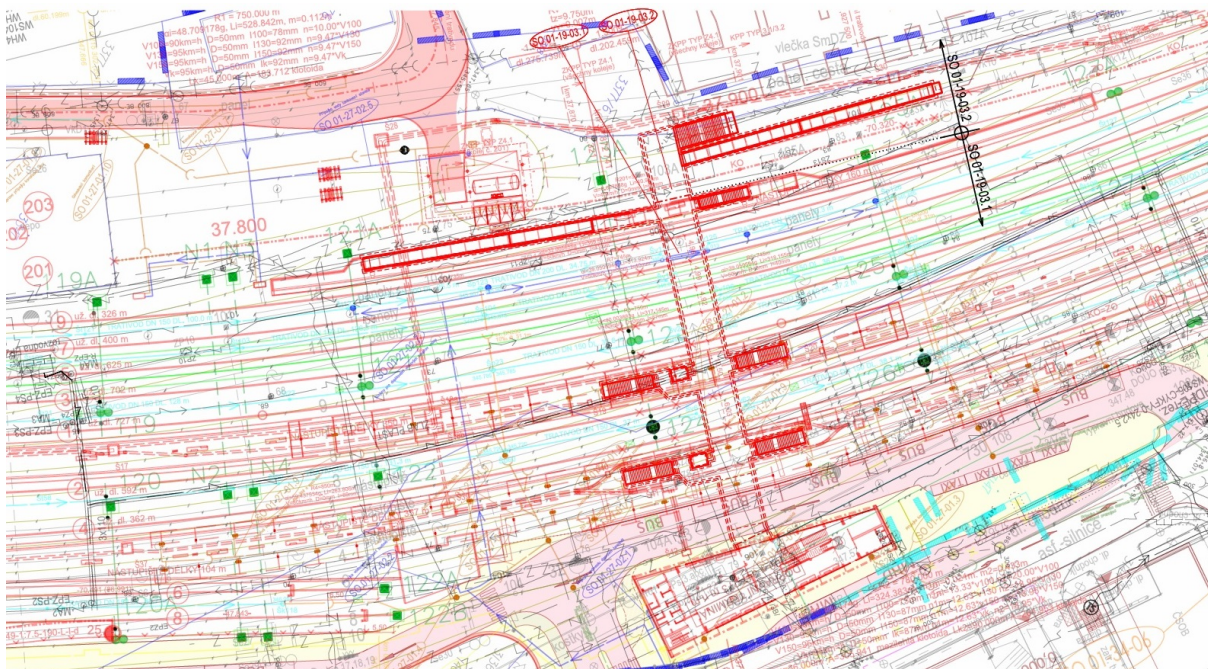
Pro přístup na nová nástupiště je navržen podchod. Podchod bude začínat dopravním terminálem, bude mít světlou šířku 6,0 m a výšku 2,5 m. K přístupu na ostrovní nástupiště je navržena dvojice schodišť a výtah. K přístupu na nástupiště u koleje č. 9 je navrženo schodiště směrem na Hranice na Moravě a přístupový chodník směrem na Horní Lideč.

Podchod bude dále umožňovat přístup na ulici Na Lapač. Tato část podchodu je součástí SO 01-19-03.2 Žst. Vsetín, podchod k nástupišti – most-část město.

Charakteristika objektu:	Železobetonový, monolitický uzavřený rám tubusu o sv. šířce 6,0 m a světlé výšce konstrukce 2,7 m, průchozí světlá výška min. 2,51 m. Výstupy tvoří kombinace schodišť a chodníků v podobě polorámů tvaru „U“ a výtahové šachty. Rám a výstupy jsou betonovány do izolační betonové monolitické vany tvaru „U“. Založení je plošné.
Statické působení:	Uzavřený rám, polorámy „U“
Úhel křížení:	90°
Počet otvorů:	1
Rozpětí mostu:	6,40 m
Délka přemostění:	6,00 m
Šířka mostu:	Délka tubusu SO 01-19-03.1: 67,40 m Délka tubusu SO 01-19-03.2: 13,55 m Celková délka tubusu: 80,95 m
Výška mostu:	4,00 m (v ose koleje č. 1)
Světlá šířka otvoru:	6,00 m (kolmá mezi stěnami tubusu)
Volná výška otvoru:	min. 2,51 m (nad podlahou)
Stavební výška:	1,3 m
Plocha nosné konstrukce:	495,0 m ² plocha uzavřeného tubusu

Světlá šířka tubusu 6,0 m, světlá výška min. 2,51 m, světlá šířka schodišťových ramen mezi madly 2,28 m u ostrovních nástupišť a 1,66 m u schodiště u 9. koleje a šířka mezi madly 1,78 m u přístupového chodníku u nástupiště na 9. kolej. Rozměry splňují požadavky normy na minimální volnou šířku a vyhovují minimální šířce průchodu stanového výpočtem na základě frekvence cestujících.

Pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace jsou u ostrovních nástupišť navrženy výtahy. Výtahy jsou umístěny v komunikačním prostoru mezi podchodem a schodištěm směrem na Horní Lideč, před výtahy jsou navrženy zklidňující plochy pro bezpečný nástup a výstup z výtahů délky 1,15 m.



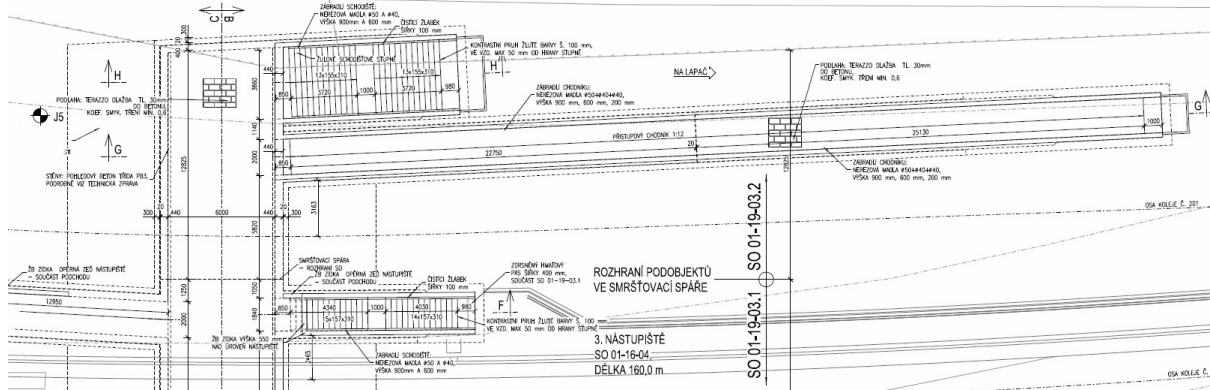
Situace

Základní popis konstrukce:

Podchod v žst. Vsetín je koncepčně řešen jako uzavřený železobetonový rám s výstupy v podobě polorámů tvaru „U“ a výtahových šachet. Podchod je navržen do betonové izolační vany tvaru „U“, cca 1/3 výstupních ramen bude betonována na betonové izolační desce.

Volba konstrukce je pro podchod obvyklá, tvary včetně povrchových úprav a celkové dispozice byly sjednoceny v rámci celé stanice (s podchodem na ulici u Křivačárny).

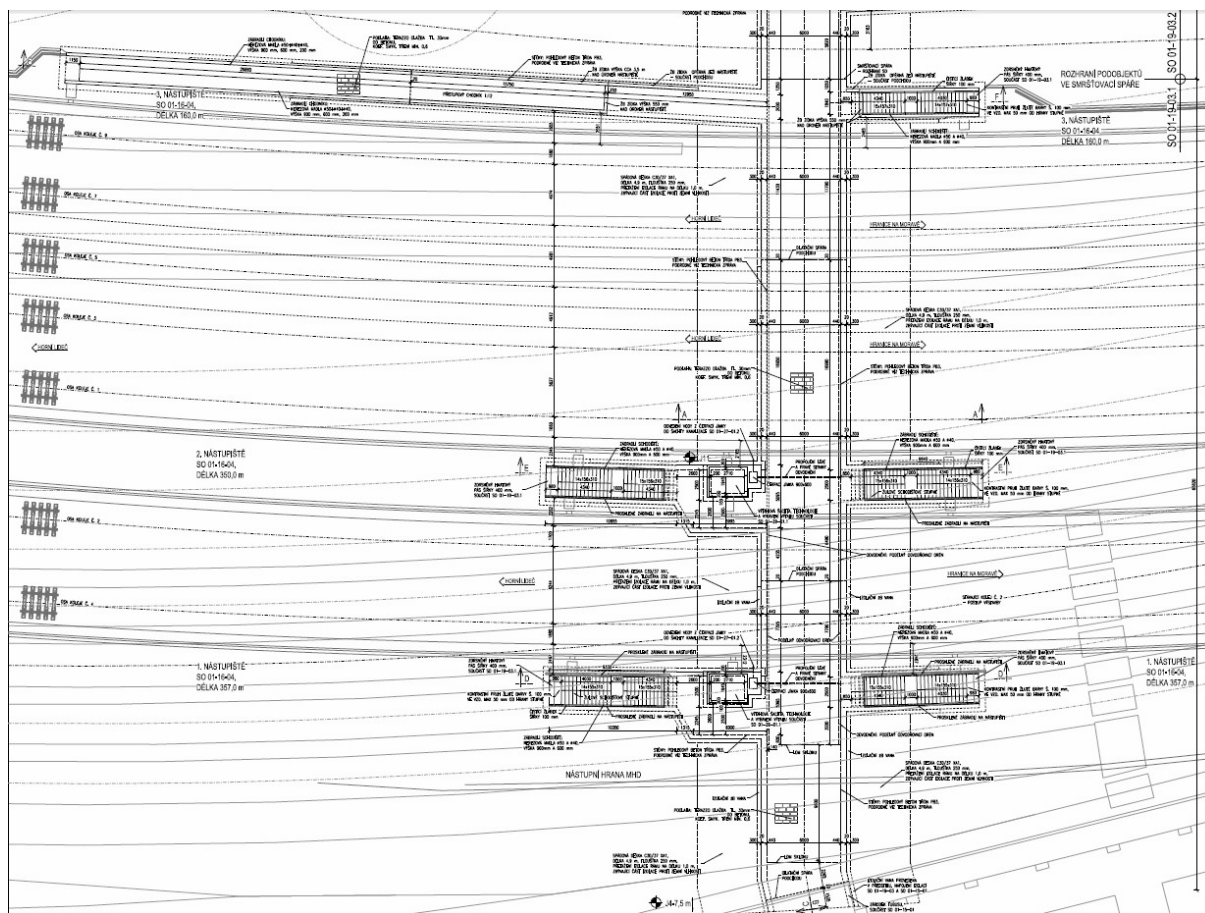
Podchod bude začínat v dopravním terminálu, výška podlahy 342,870 m.n.m., poté je navržen sklon 5,0% na délce 9,6 m a podchod pokračuje ve výšce podlahy 343,350 m.n.m pod kolejištěm až k výstupu směrem na ulici K Lapači.



Půdorys podchodu – část město (SO 01-19-03.2)

K výstupům na ostrovní nástupiště jsou navržena dvojice schodišť na oba směry a výtahových šachet směrem na Horní Lideč. Výstupy na ostrovní nástupiště jsou zastřešeny v rámci SO 01-15-01 žst. Vsetín, zastřešení nástupišť, zastřešení je navrženo pro celou plochu ostrovních nástupišť. K výstupu na nástupiště u 9. koleje je směrem na Hranice na Moravě navrženo schodiště, směrem na Horní Lideč je navrženo přístupový chodník ve sklonu 1:12, zastřešení je provedeno v rámci SO 01-15-01, oproti zastřešení ostrovních nástupišť je u koleje č. 9 navrženo zastřešení pouze výstupů z podchodů a prostor mezi výstupy, zbývající část nástupiště zastřešena není. Výstupy směrem K Lapači jsou řešeny v rámci SO 01-19-03.2.

Zastřešení výstupů směrem K Lapači jsou řešeny v rámci SO 01-19-03.3.



Půdorys podchodu – část SŽDC (SO 01-19-03.1)

Tubus

Nosná konstrukce je navržena jako uzavřený železobetonový monolitický rám. Povrch horní příčle je ve střechovitém spádu 2%, tloušťka ve vrcholu 500 mm, tloušťka stěn 440 mm a dolní příčle je 440 mm. Horní rámové rohy jsou zkoseny u vnitřních rohů 200/200 mm a vnější rohy 150/150 mm. Osa mostu začíná v dopravním terminálu, dále je navrženo stoupání ve sklonu 5,0% délky 9,6 m a poté je zbývající část osy v přímé. Půdorysný lom podchodu je cca 2,6 m od dopravního terminálu.

Pro umístění odjezdové tabule informačního zařízení PS 01-14-06 je vlevo od přístupových schodišť na nástupiště navržena kapsa pro toto zařízení. Rozměry kapsy jsou šířka 1320 mm a výška 735 mm, hloubka 150 mm. Odvodnění podchodu bude 2 čerpacími jímkami, které jsou umístěny před výtahovými šachtami. Čerpací jímky jsou navrženy dimenzí 600 mm šířka, 900 mm délka a 1 220 mm hloubka, výtahová šachta má celkové světlé rozměry 2,71 m x 1,945 x 9,5 m, podrobně výkresy tvarů. Ve stěně výtahové šachty bude provedena nika 600 mm x 800 mm x 250 mm pro umístění rozvodné skříně sdělovacího zařízení. Dále bude provedena nika pro přímotop uvnitř výtahové šachty rozměrů šířka 900 mm x výška 600 mm x hloubka 100 mm.

Ve stropě rámu budou provedeny niky pro osvětlení, rozměry nik budou š 770 mm x d 250 mm x h 115 mm. Umístěny jsou šachovnicově, delší strana niky je vedena rovnoběžně s osami kolejí. Před betonáží je však nutné aktualizovat tyto rozměry dle konkrétních použitých osvětlovacích těles, schválených investorem, architektem a projektantem podchodu.

V nosné konstrukci budou zabetonovány chráničky pro vedení elektroinstalace.

Výstupy z podchodu

Výstupy z podchodu jsou navrženy jako železobetonové monolitické polorámy (tvaru U), v jejich první části se jedná o uzavřený rám. Světlá šířka konstrukce schodišť je 2,5 m u ostrovních nástupišť a 1,88 m u schodiště na nástupiště u 9. koleje. Šířka přístupového chodníku na nástupiště u 9. koleje je 2,0 m.

Tloušťka dolní příčle je 440 mm svisle, tloušťka stěn je 350 mm u ostrovních nástupišť a tloušťky 400 mm se zúžením na 250 mm u nadzemní části v místě nástupiště u 9. koleje. Z části jsou výstupy uloženy v izolační vaně a v místě nad úrovní hladiny spodní vody jsou uloženy na podkladní základové desce tloušťky 300 mm. Zídky na ostrovních nástupištích budou ukončeny cca 150 mm pod hranou nástupiště.

Na horní povrch zídek bude u ostrovních nástupišť osazeno celoskleněné zábradlí a přikotveny sloupky zastřešení. Zídky u nástupiště u koleje č. 9 budou vytaženy min. 550 mm nad přilehlou hranu nástupiště a budou do nich kotveny sloupky zastřešení.

U výstupů na nástupiště u 9. koleje bude na vnější straně nástupiště z uzavřené konstrukce výstupů vytažena zídka, která bude sloužit jako opěrná zeď nástupiště směrem ke koleji č. 201.

SO 01-19-03.3 Žst. Vsetín, podchod k nástupišti – zastřešení vstupu

Stávající stav:

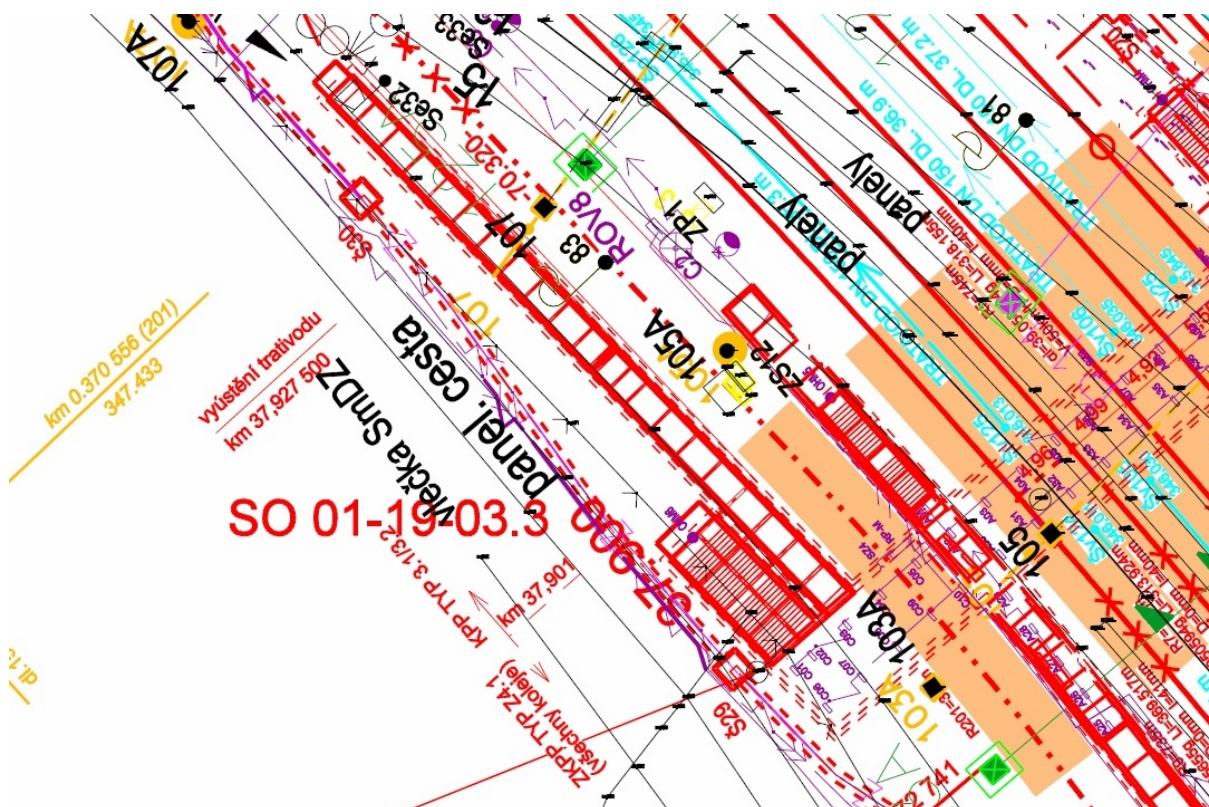
Ve stávajícím stavu je přístup na nástupiště řešen úroňovými přístupy. V rámci rekonstrukce žst. Vsetín bude změněno dopravní řešení stanice. Nově bude vybudováno sdružené nástupiště MHD, autobus / vlak u koleje č. 4, ostrovní vlakové nástupiště u kolejí 1 a 2 a nástupiště u koleje č. 9. Nástupiště budou propojené s novou budovou Dopravního terminálu novým podchodem.

Navrhovaný stav:

Ocelová konstrukce zastřešení podchodu je tvořena šroubovanými rámy v osové vzdálenosti cca 1570-2500 mm. Rámy (sloupky) mají rozteč 7440 mm pro zastřešení vstupu do podchodu a části přístupové rampy zastřešení této části je délky cca 10180 mm. Dále zastřešení pokračuje zastřešením přístupové rampy. Rozteč sloupů pro rámovou konstrukci činí 2300 mm a toto zastřešení přístupové rampy je délky 39440 mm. Celková délka zastřešení vstupu do podchodu a přístupové rampy včetně opláštění činí 50080 mm. Sloupky tvořící rám konstrukce, jsou pomocí vrtaných chemických kotev upevněny na betonovou konstrukci vlastního podchodu. Sloupky tvoří uzavřené profily TRHR 200/200/10, rámové příčle jsou z uzavřených profilů TRHR 140/140/8. Střešní konstrukce je doplněna podélnými vaznicemi z uzavřených profilů TRHR 140/140/8. Ve stěnách je konstrukce doplněna mezisloupky z uzavřených profilů TRHR 100/60/5 mm pro provedení zasklení stěn. Mezisloupky jsou opřeny do konstrukce střechy a do betonového soklu, kde jsou rovněž upevněny pomocí vrtaných chemických kotev.

Výška konstrukce nad terénem je v širší části zastřešení, při vstupu do podchodu 2930 mm na straně vzdálenější od koleje a 3650 mm na straně bližší ke koleji. V užší části je výška konstrukce na bližší straně ke koleji 3650 mm a na vzdálenější straně od koleje 3400 mm nad terénem.

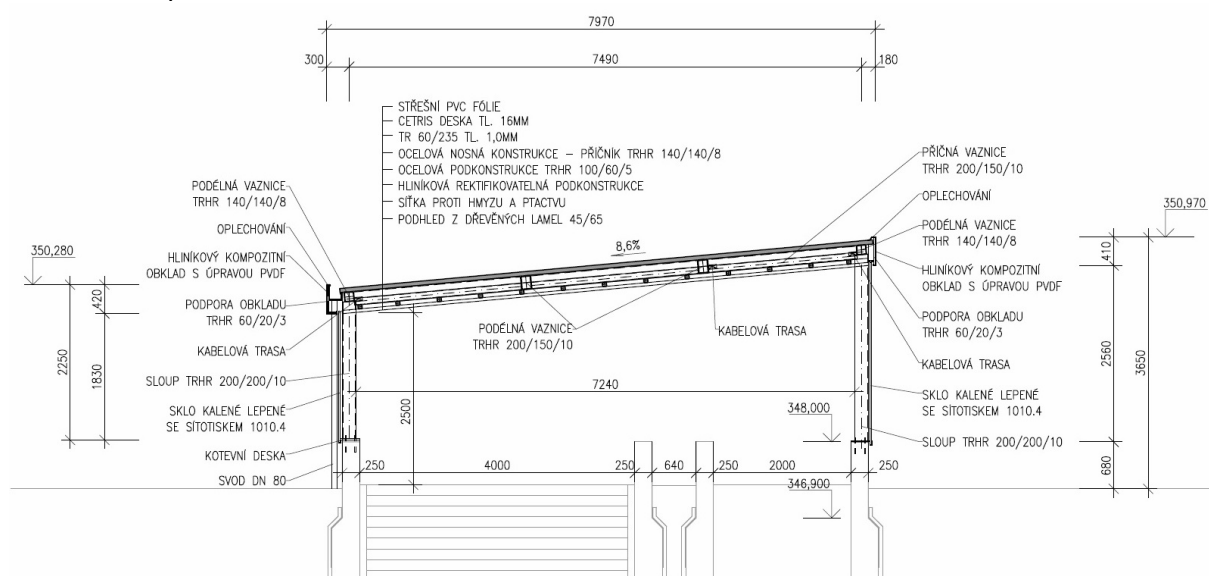
Ke konstrukci zastřešení jsou taktéž připojeny ocelové podkonstrukce z profilů TRHR 100/60/5 pro upevnění hliníkové podkonstrukce a připojení podhledů z dřevěných lamel.



Situace

Zasklení stěn zastřešení

Pro zasklení stěn se použije kalené lepené sklo se sítotiskem 1010,4. Sklo se upevní pomocí hliníkových lišt a těsnění k ocelovým uzavřeným sloupkům TRHR 100/60/5. Z venkovní strany bude spára mezi skly uzavřena hliníkovou krycí lištou šířky 60 mm. Sklo bude předsazeno před zídku podchodu tak, aby nedošlo ke stékání dešťových vod na železobetonovou konstrukci a předešlo se následnému zatékání a degradaci spodní části ocelové konstrukce a zatékání do podchodu.



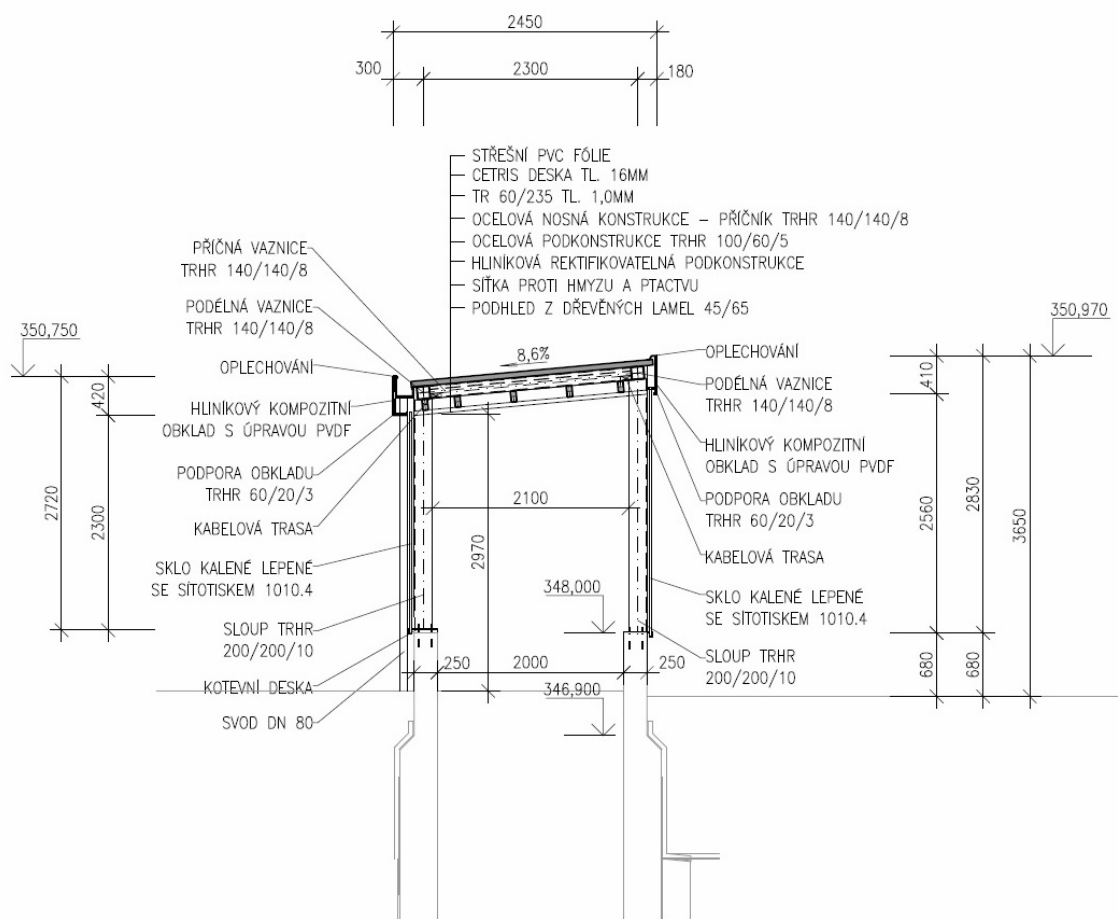
Příčný řez v místě schodiště z podchodu

Odvodnění

Odvodnění obou zastřešení je uvažováno vždy na stranu ke kolejím. Odvodnění je provedeno pomocí podélného žlabu. Žlab je svedený podélným sklonem min. 0,5%, kde se napojuje na svislé svody DN 80. Žlab je navržen z ohýbaného, svařovaného pozinkovaného plechu P5 včetně vyústění do svodů. Svody následně zaústí do sběrného potrubí. Toto bude odvádět srážkovou vodu ze střechy přímo do potoka Rokytenky, kde ústí i drenáže železničního spodku.

Osvětlení

Na přístřešku jsou osazena trubicová LED svítidla umožňující dlouhou živostnost, odolnost a jednoduchou údržbu. Svítidla budou umístěna v podhledu, který tvoří dřevěné modřínové lamely 45/65 mm. Počet a výkon svítidel bude navržen na základě světelně-technického výpočtu. Svítidla jsou zářivková, prachotěsná a vodotěsná IP 66. Ochranná trubka o vnějším průměru 40 mm a síle stěny 1,5 mm je vyrobena z PC (polykarbonátu, barva transparentní) a je ukončena těsnícími zátkami. Připojení šroubovou třípólovou svorkovnicí.



Příčný řez zastřešením v místě přístupové rampy z podchodu

SO 01-19-05.1 Žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný – most - část SŽDC

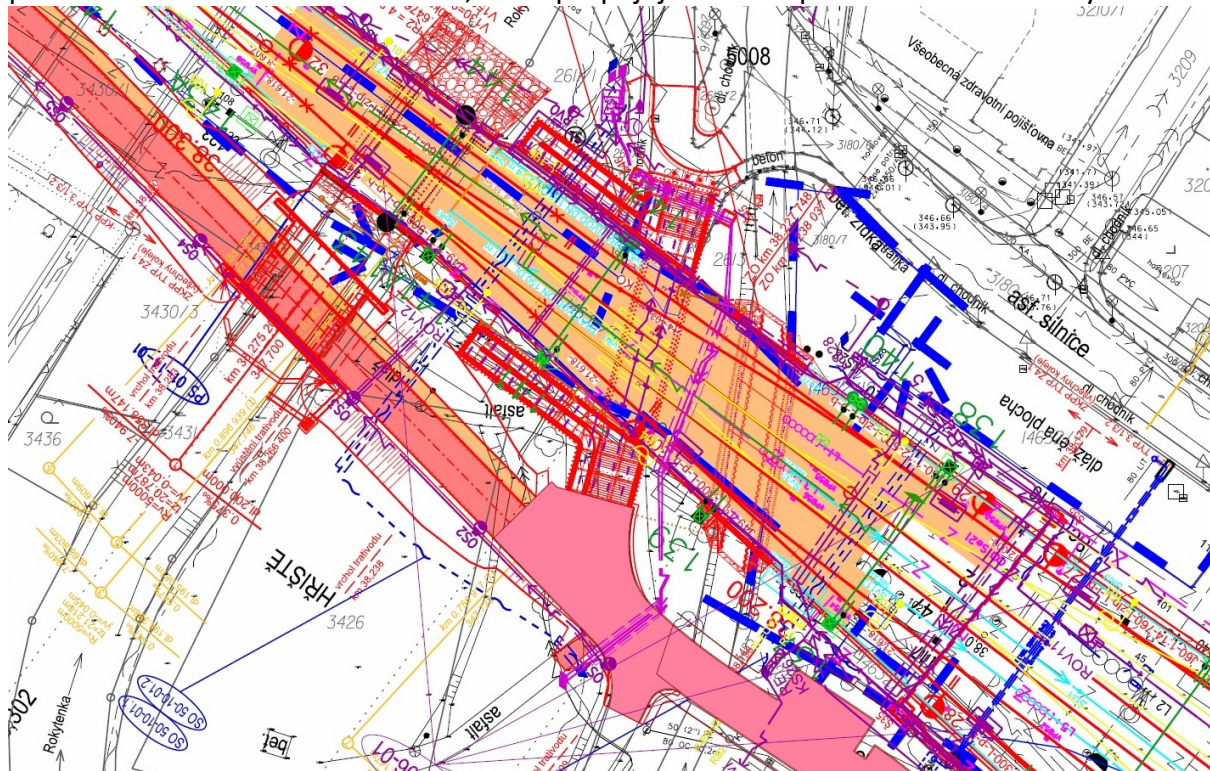
SO 01-19-05.2 Žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný – most - část město

Stávající stav:

V místě podchodu je dnes úrovněový přechod na ulici U Křivačkárný. Tento přechod je dnes používán jako spojnice mezi městem a areálem bývalé pily Delta a také jako významná spojnice chodců, kteří míří z centra na sportovní areál na Lapači.

Navrhovaný stav:

Nový podchod vzniká jako náhrada za rušený přechod. Pro silniční dopravu se buduje paralelně s tratí místní komunikace, která propojuje ulice Štěpánská a U Křivačkárný.



Situace

Druh nosné konstrukce

Železobetonový monolitický uzavřený rám se vstupními objekty, výstup tvoří kombinace chodníku a schodiště.

Druh spodní stavby

Vzhledem k charakteru objektu je spodní stavba a nosná konstrukce jeden kompaktní celek.

Založení

plošné založení na štěrčích G4.

Počet mostních otvorů

1

Rozpětí mostu

š. 6,959m; k.6,44m

Délka přemostění

6,484m

Světlost kolmá

6,00m

Délka objektu

41,48 m

Šířka objektu

23,25 m

Nosná konstrukce je navržena jako uzavřený železobetonový monolitický rám. Povrch horní příčle je ve střechovitém kolmém spádu 2%, tloušťka ve vrcholu 500 mm, tloušťka stěn 440 mm a dolní příčle je 440 mm. Horní rámové rohy jsou zkoseny u vnitřních rohů 200/200 mm a vnější rohy 150/150 mm.

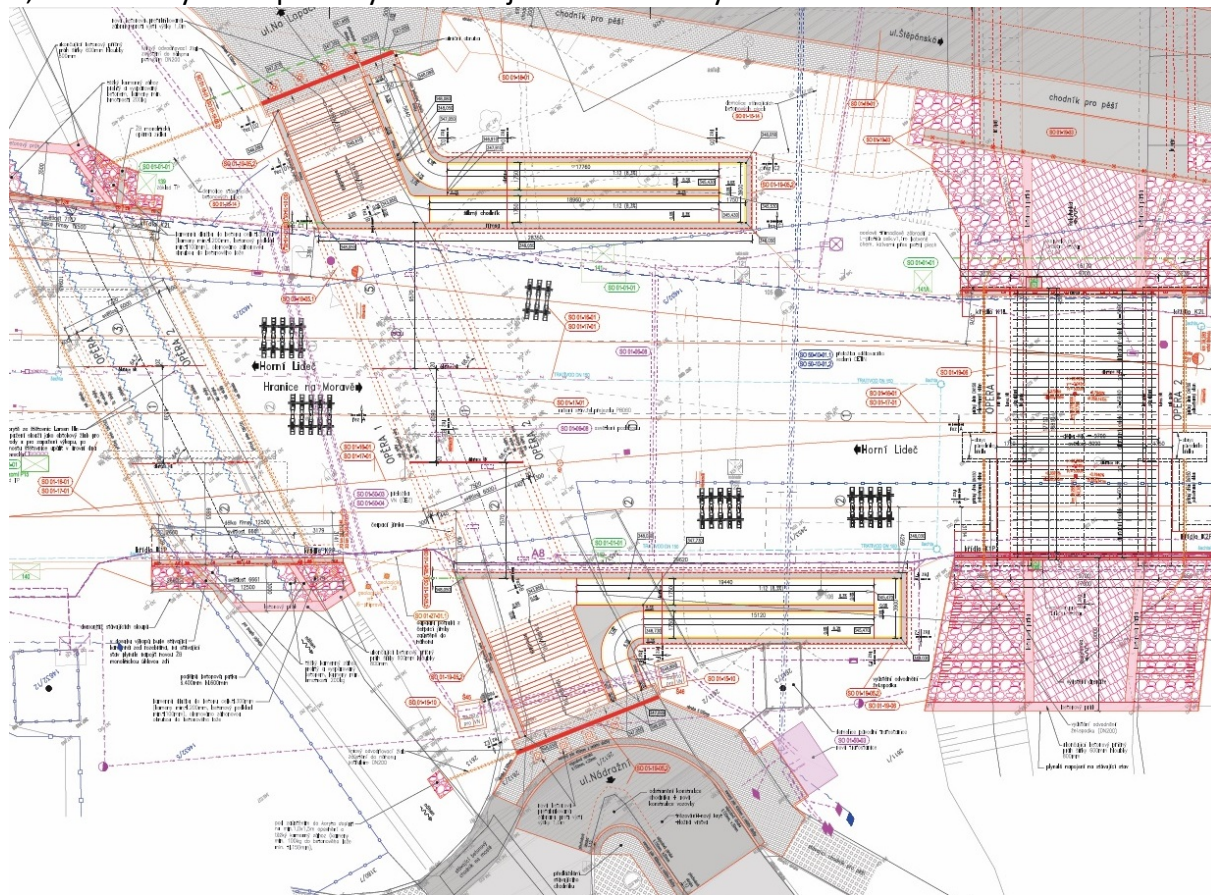
Odvodnění podchodu bude čerpací jímkou. Ve stropě rámu budou provedeny niky pro osvětlení, rozměry nik budou š 770 mm x d 250 mm x h 115 mm. Umístěny jsou šachovnicově, delší strana niky je vedena rovnoběžně s osami kolejí. Podrobné umístění svítidel viz výkresy tvarů. Před betonáží je však nutné aktualizovat tyto rozměry dle konkrétních použitých osvětlovacích těles, schválených investorem, architektem a projektantem podchodu.

V nosné konstrukci budou zabetonovány chráničky pro vedení elektroinstalace. Konstrukce je navržena v celkem 5 dilatačních celcích (3 dilatační celky tubusu se schodišťovými výstupy, 2 dilatační celky šikmého chodníku).

Vyústění z podchodu je schodištěm a šikmým chodníkem. Světlé šířky byly stanoveny na základě požadavků příslušných platných předpisů a na základě požadavků města Vsetín a byly projednány a odsouhlaseny na výrobních poradách dle Zadávacích podmínek. Rozměry splňují normativní požadavky.

Na obou stranách bude přímé schodiště stejné šířky jako podchod tedy 6,0m, šířka přístupového chodníku je 1,75m. Výstupy z podchodu jsou navrženy jako železobetonové monolitické polorámy tvaru U resp. tvaru UU. Tloušťka dolní příčle je 300mm, tloušťka stěn je 400mm se zúžením vnější stěny na 360mm pod úrovní ukončení izolace (zúžení funguje jako fabion pro zatažení izolace). Výstupy jsou uloženy v izolační vaně.

Schodiště je dvouramenné, ve směru výstupu na Lapač 2*11schodů, ve směru výstupu na ul. Nádražní 2*11schodů. Šířka podesty je 940mm (630+b). Šikmý chodník je dvouramenný půdorysně zalomený, v zalomení je mezipodesta, sklon ramen max. 1:12 tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup. Příčný sklon chodníku je 0%, příčný sklon podlahy tubusu je střešovitý 0,5%. Podélný sklon podlahy v tubusu je 0%-vodorovný.



Půdorys podchodu

Dispoziční parametry podchodu (tubusu):

volná výška	2,51m \geq min 2,5m
volná šířka	6,00m

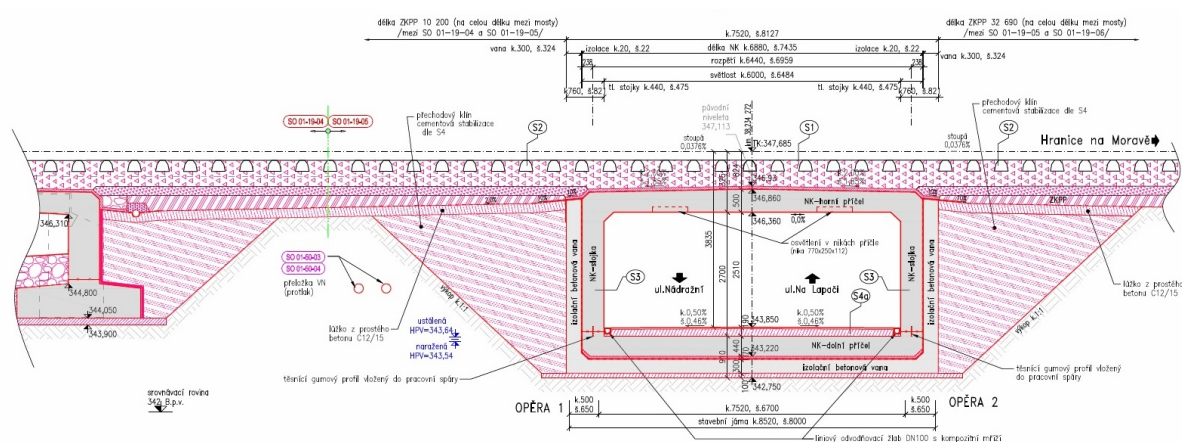
Dispoziční parametry schodišť:

sklon ramen	27,30° \leq max 28°
-------------	-----------------------

šířka schodiště (celková)	6,00m
volná šířka schodiště (mezi madly)	5,78m
výška stupně	160mm ≤ max 160 mm
šířka stupně	310 mm
podchodná výška	2,51 m ≥ 2,34 m
průchodná výška	2,51 m ≥ 2,09 m

Dispoziční parametry šikmého chodníku:

sklon ramen	3,0%; 3,78%; 8,33% (1:12) ≤ max 8,33% (1:12)
šířka ramene (celková)	1,75m
volná šířka ramene (mezi madly)	1,53m
podchodná výška	2,51 m ≥ 2,34 m
průchodná výška	2,51 m ≥ 2,09 m



Příčný řez tubusem podchodu

Z důvodu budoucího správcovství jsou stavební části podchodu jako celku rozděleny na 3 části a to:

SO 01-19-05.1,	žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný - most - část SŽDC
SO 01-19-05.2,	žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný - most - část město
SO 01-19-05.3	žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný – zastřešení vstupů

Objekty SO 01-19-05.2 a 05.3 přejdou majetkově vč. správy na Město Vsetín
objekt SO 01-19-05.1 zůstane majetkově vč. správy u SŽDC.

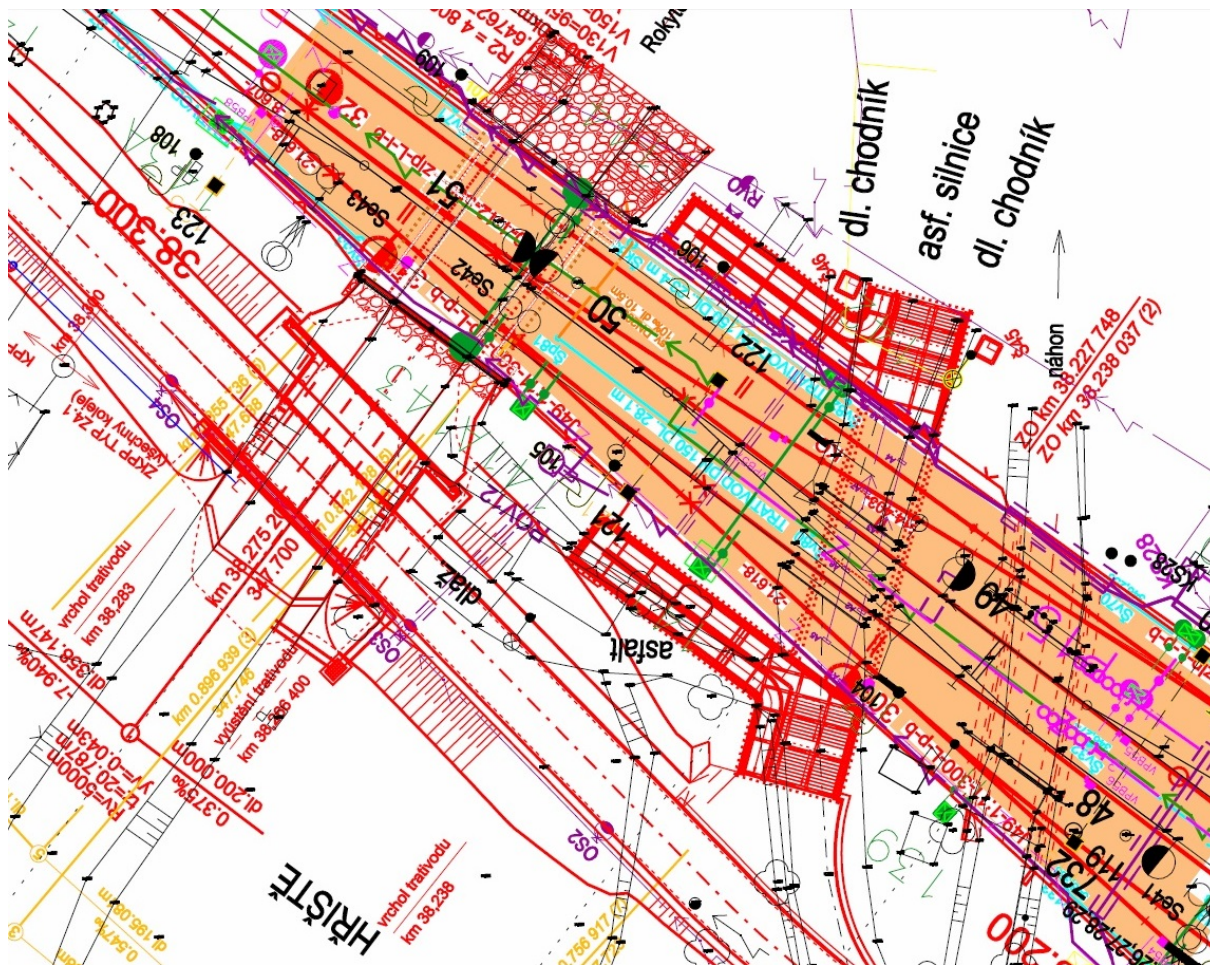
SO 01-19-05.3 Žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný – zastřešení vstupů

Stávající stav:

V místě podchodu je dnes úrovnňový přechod na ulici U Křivačkárný.

Navrhovaný stav:

Jedná se o dvě konstrukce zastřešení podchodů u ul. Křivačkárný. Jedna z konstrukcí směřuje k ul. Nádražní a druhá z konstrukcí zastřešení směřuje na ul. Na Lapači.

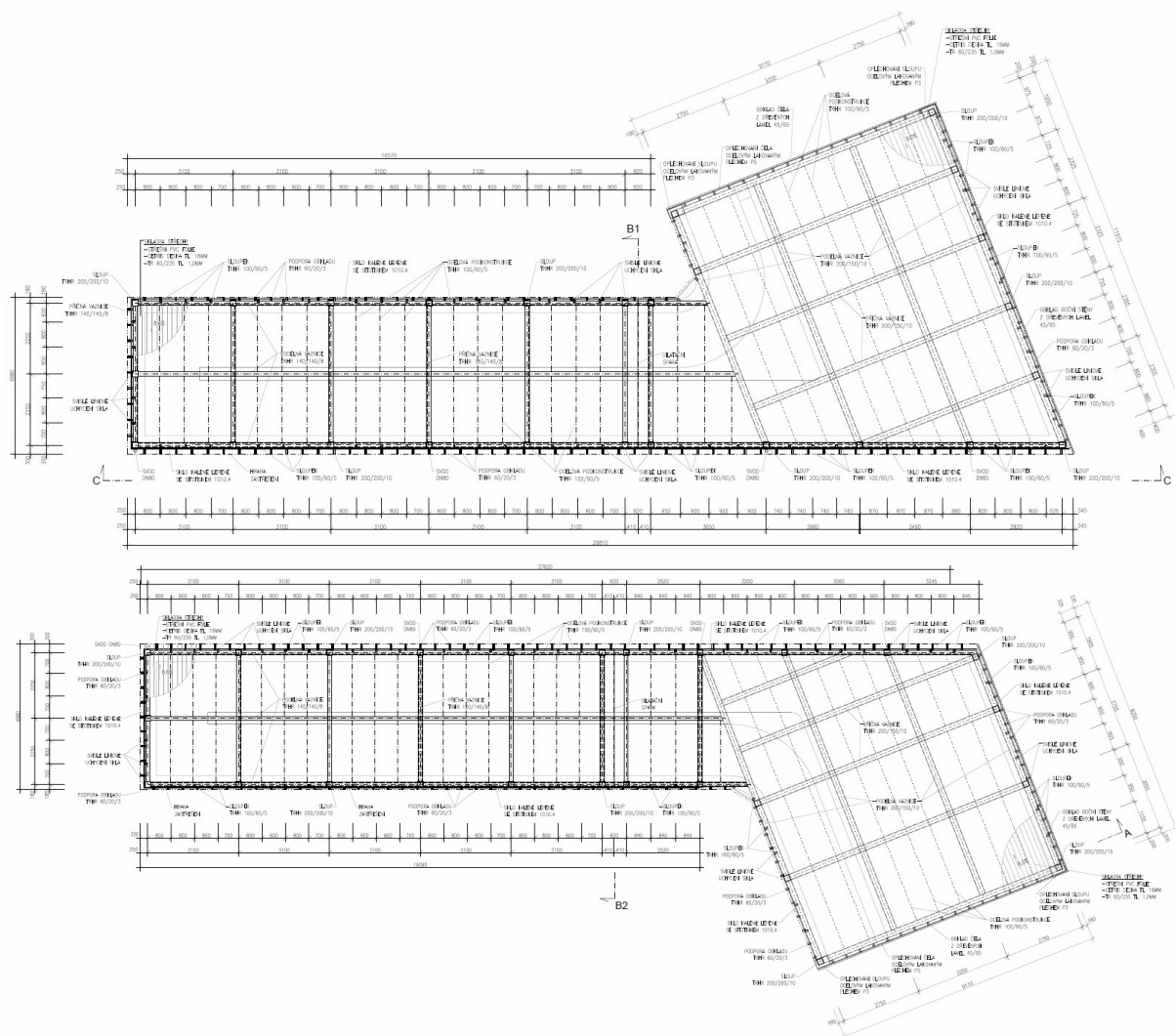


Situace

Nosná konstrukce

Půdorysná geometrie konstrukce je tvaru „L“. Ocelová konstrukce zastřešení podchodu je tvořena šroubovanými rámy v osové vzdálenosti cca 3000 mm. Rámy (sloupy) mají rozteč 8750 mm (vstup do podchodu) a 4500 mm. Tyto rámy jsou pomocí vrtaných chemických kotev upevněny na betonovou konstrukci vlastního podchodu. Sloupy tvoří uzavřené profily TRHR 200/200/10, rámové příčle jsou z uzavřených profilů TRHR 140/140/8. Střešní konstrukce je doplněna podélnými vaznicemi z uzavřených profilů TRHR 140/140/8. Ve stěnách je konstrukce doplněna mezisloupky z uzavřených profilů TRHR 100/60/5 mm pro provedení zasklení stěn. Mezisloupky jsou opřeny do konstrukce střechy a do betonového soklu, kde jsou rovněž upevněny pomocí vrtaných chemických kotev. Výška konstrukce při vstupu do podchodu je 2910 mm nad terénem a v užší části je výška konstrukce 2750 mm nad terén na straně ke koleji a 3140 mm nad terén na straně od koleje.

Ke konstrukci zastřešení jsou taktéž připojeny ocelové podkonstrukce z profilů TRHR 100/60/5 pro upevnění hliníkové podkonstrukce a připojení podhledů z dřevěných lamel.



Půdorysy

Zasklení stěn zastřešení

Pro zasklení stěn se použije kalené lepené sklo se sítotiskem 1010,4. Sklo se upevní pomocí hliníkových lišt a těsnění k ocelovým uzavřeným sloupkům TRHR 100/60/5. Z venkovní strany bude spára mezi skly uzavřena hliníkovou krycí lištou šířky 60 mm. Sklo bude předsazeno před zídku podchodu tak, aby nedošlo ke stékání dešťových vod na železobetonovou konstrukci a předešlo se následnému zatékání a degradaci spodní části ocelové konstrukce a zatékání do podchodu.

Odvodnění

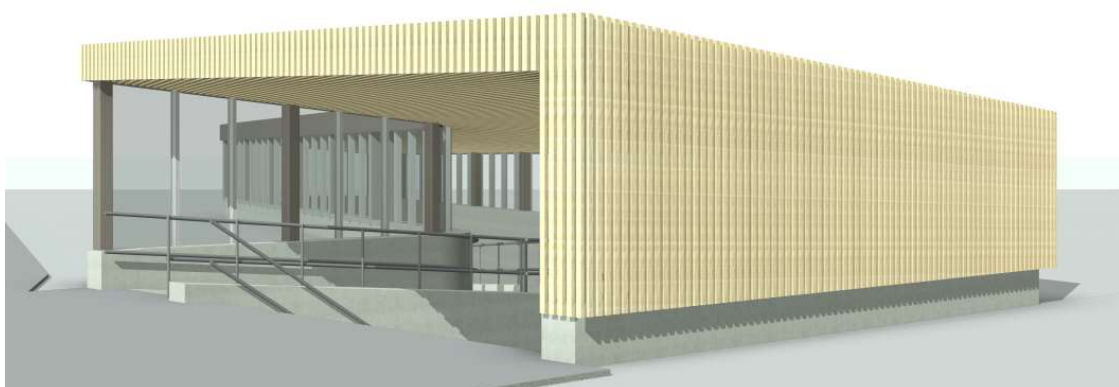
Odvodnění obou zastřešení je uvažováno vždy na stranu ke kolejím. Odvodnění je provedeno pomocí podélného žlabu. Žlab je svedený podélným sklonem min. 0,5%, kde se napojuje na svislé svody DN 80. Žlab je navržen z ohýbaného, svařovaného pozinkovaného plechu P5 včetně vyústění do svodů. Svody následně zaústí do sběrného potrubí. Toto bude odvádět srážkovou vodu ze střechy přímo do potoka Rokytenky, kde ústí i drenáže železničního spodku.

Osvětlení

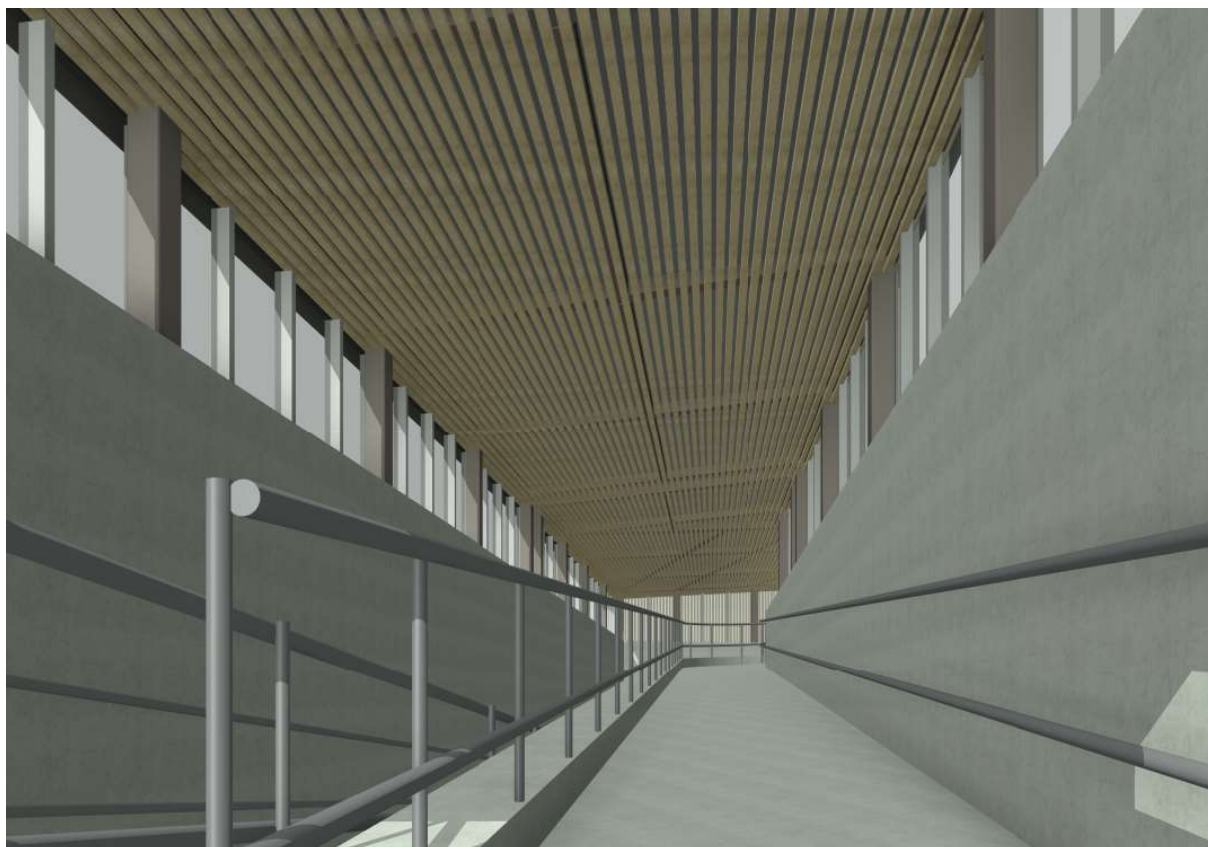
Na přístřešku jsou osazena trubicová LED svítidla umožňující dlouhou živostnost, odolnost a jednoduchou údržbu. Svítidla budou umístěná v podhledu, který tvoří dřevěné modřínové

This technical drawing illustrates the cross-section of a bridge structure. It features multiple vertical supports labeled as 'SLUPY' (columns) and horizontal spans labeled as 'PROSTORÁKOVÉ OHLAVKY' (beam caps). The drawing includes detailed annotations for reinforcement, such as 'HROBNÝ KOMPONENT OHLAVKY S OVLIVNÍ POKR' and 'HROBNÝ KOMPONENT OHLAVKY S OVLIVNÍ POKR'. Dimensions are provided along the top and bottom edges, indicating the overall width and height of the structure. A scale bar at the bottom indicates distances from 0 to 10 meters.

Barevnost



Vizualizace navrženého řešení



Vizualizace navrženého řešení – přístupová rampa

V Olomouci dne: 4.11.2019

Vypracoval: ing. arch. Petr Skoumal
a kolektiv