



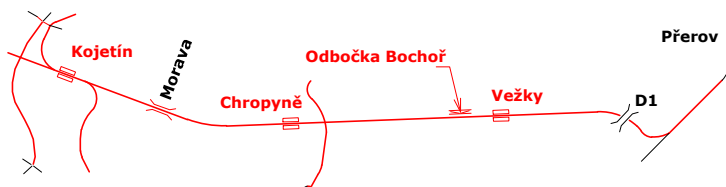
Spolufinancováno  
Evropskou unií



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:


Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.09.2024	Dokumentace PDPS	Ing. Pavel Šudřich

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>		
Zástupce investora:	<b>Stavební správa východ</b>		
Adresa:	<b>Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc</b>		

Zhotovitel díla:	<b>Společnost Koj-Pře</b>		
Adresa:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>		
Kontakt:	Legionářská 1085/8 779 00 Olomouc T: +420 585570444 E: moravia@moravia.cz	Novodvorská 1010/14 142 00 Praha 4-Lhotka T: +420 261344100 E: info@sagasta.cz	<b>EXprojekt s.r.o.</b> Heršpická 758/13 Štýřice, 619 00 Brno T: +420 533312000 E: info@exprojekt.cz

Zhotovitel části/objektu:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>	
Adresa:	<b>Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc</b>	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	

Hlavní projektant (HIP):	<b>Ing. Jiří Malina</b>	Specialista:	<b>Ing. Pavel Šudřich</b>
--------------------------	-------------------------	--------------	---------------------------

000	27.09.2024	Dokumentace PDPS
-----	------------	------------------

Název stavby/akce:	<b>Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín Přerov</b>	Označení investora: <b>S621500937</b>
		Zakázka: <b>23-020-232-SR</b>
Název části:	<b>Situační výkresy</b>	Označení části: <b>C</b>
Název objektu/dílní části:	<b>Architektonické řešení stavby</b>	Označení objektu/komplexu: <b>C.4</b>
Název přílohy:		Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>-</b>
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. arch. Petr Skoumal	Měřítko: - Formáty: 1A4
Kraj:	Katastrální území: Kojetín 667897	TUDU: 2101 Brno-hl.n. - Přerov
Olomoucký		Smluvní datum zpracování: <b>27.9.2024</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblet:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 5 0 0 9 3 7	- D S P X	- C X X X X	- C 4 X X X X X X X	- X X	- X - X X X X	- 0 0 0

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

- A) inženýrské objekty (silniční a železniční mosty, lávky pro pěší)
- B) pozemní stavební objekty (VB Kojetín, VB Chropyně, technologické budovy, zastřešení nástupišť)

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 užitkové funkci. Do této kategorie můžeme zařadit následující objekty:

- železniční svršek a spodek
- nástupiště
- mosty, propustky a opěrné zdi
- pozemní komunikace
- protihlukové objekty (PHS)

### **SO 25-15-03 Žst. Kojetín, výpravní budova**

#### ***Stávající stav:***

Stávající výpravní budovu v Žst. Kojetín tvoří rozsáhlý částečně podsklepený objekt se třemi nadzemními podlažími, přičemž ve 3.NP se nachází půdní prostory. Budova se nachází v okrajové části města Kojetína, slouží pro zajištění technického a provozního zázemí železniční stanice, odbavení cestujících a navazuje na stávající železniční trať. Objekt je rozčleněn na třípodlažní a dvoupodlažní části, které jsou zastřešeny soustavou sedlových a valbových střech.

Původní architektonické řešení vycházelo z principu osové symetrie a odpovídalo reprezentativnímu významu objektu. Stavebně technický stav, konstrukční systém a materiálové řešení budovy odpovídají době svého vzniku: obvodové a vnitřní nosné stěny z plných cihel, dřevěné stropy a krov, založení na kamenných základech, eternitová střešní krytina, litinové sloupy zastřešení u 1. nástupiště.

Z pohledu dnešního provozovatele objektu je velikost objektu značně předimenzovaná, dispozičně nevyhovující, stavebně technický stav neodpovídá uvažovanému umístění drahého technologického zařízení. Provoz budovy je značně nevhodný. Budova je proto určena k demolici a má být nahrazena novou výpravní budovou. Demolice objektu je řešena v rámci SO 25-15-08 Žst. Kojetín, demolice.



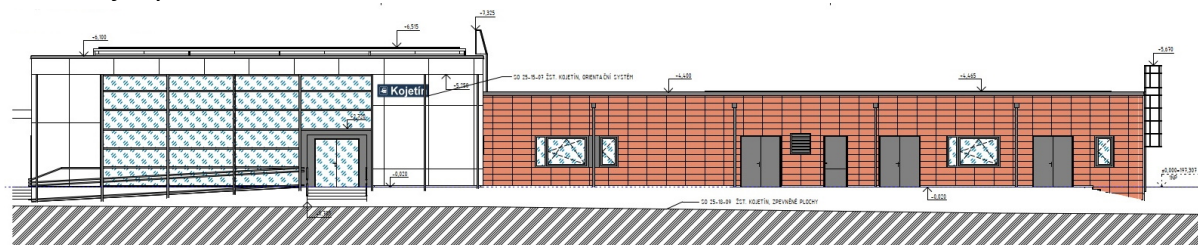
Pohled na stávající výpravní budovu od kolejiště



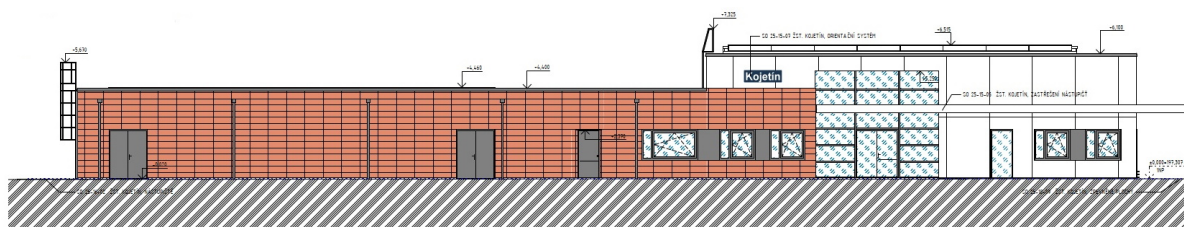
Pohled na stávající výpravní budovu od kolejiště – historická fotografie

### **Navržený stav:**

Urbanistické situování nového objektu vychází z platného UP města Kojetín – nová V.B. je umístěna na ploše definované jako „území železniční dopravy“, na které navazuje hlavní pěší tah a vycházková trasa vedoucí směrem na sever přes náměstí Republiky do centra města. Umístění objektu dále vychází z nového uspořádání kolejiště a nástupišť, z umístění nového podchodu, z celkového dopravního řešení a předpokládaného pohybu cestujících v řešeném přednádražním prostoru, který navazuje na stávající plochy. Nová budova tvoří pohledové uzavření plochy náměstí, rozptylová plocha pro cestující před vstupem do V.B. a před hlavním výstupem z podchodu je dostatečná. Rozptylová plocha je doplněna městským mobiliárem, stojany na kola a zelení.



Pohled na novou výpravní budovu z přednádražního prostoru

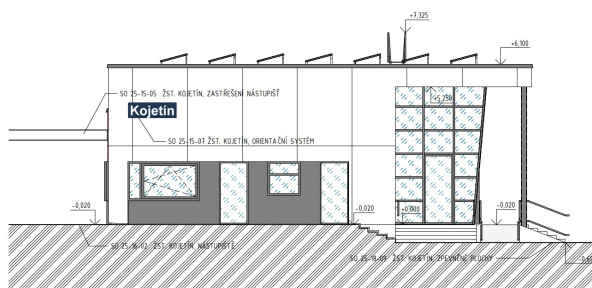


Pohled na novou výpravní budovu z od kolejiště

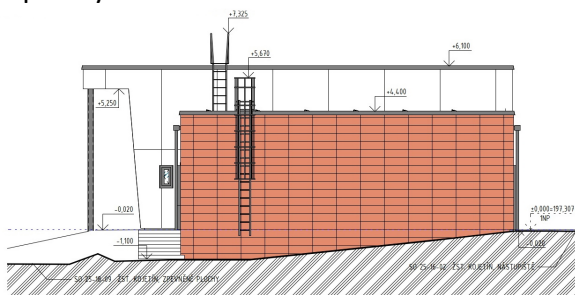
Celkové architektonické řešení nového objektu vychází ze stavebního programu předaného uživatelem, velikosti místností technického zázemí jsou přizpůsobeny požadavkům navržené technologie. Velikost čekárny pro cestující je dimenzována na hodnoty průměrné denní frek-

vence cestujících předané investorem. Vnější vzhled vychází z principů moderní soudobé architektury.

Nový objekt je jednopodlažní nepodsklepený, zastřešený soustavou plochých jednopláškových střech. Svislé nosné konstrukce jsou zděné, založené na základovém železobetonovém roštu, vodorovnou nosnou konstrukci střech tvoří betonové panely a železobetonová deska. Dispozičně je V.B. členěna do jednotlivých logických celků: technologické místnosti (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, rozvodna NN, kotelna + TZB, dílna, sklad) a zázemí pro provoz stanice (dopravní kancelář, kanceláře, pokladny, denní místnosti, šatny, umývárny a WC zaměstnanců) jsou situovány v nižší kompaktní hmotě, prostory pro cestující jsou umístěné ve vyšší části pohledově akcentované velkoplošným zasklením z ulice.



Pohled na novou VB od podchodu



Pohled na novou VB z ulice Rumunská

Provozní schéma je jasné a přehledné: na hlavní bezbariérový vstup z přednádražního prostoru navazuje čekárna s prodejem jízdenek a dalšími službami pro cestující (prodej tisku, pečiva, nápojové automaty a bankomaty). WC pro cestující je dělené dle pohlaví, samostatné WC jsou i pro TP osoby (rovněž rozdělené na M/Ž).

Z čekárny je cestujícím umožněn východ na 1. nástupiště a dále krytý příchod ke schodišti do podchodu. Služební vstupy pro zaměstnance dráhy a do technologických místností jsou řešeny samostatně – oddělené od pohybu cestujících, zásobování a vstup zaměstnanců (pečivo, tisk) je rovněž uvažováno samostatně – z prostoru 1. nástupiště. Sociální zázemí pro zaměstnance je dělené dle pohlaví (šatny, WC), denní místnosti jsou doplněny kuchyňskou linkou.

### SO 27-15-03 Žst. Chropyně, výpravní budova

#### **Stávající stav:**

Stávající výpravní budovu v Žst. Chropyně tvoří rozsáhlý částečně podsklepený objekt se dvěma nadzemními podlažími, přičemž ve 2.NP se nachází půdní prostory. Budova se nachází v okrajové části města Chropyně, slouží pro zajištění technického a provozního zázemí železniční stanice, odbavení cestujících a navazuje na stávající železniční trať. Objekt je rozčleněn na třípodlažní a dvoupodlažní části, které jsou zastřešeny soustavou sedlových a valbových střech.

Původní architektonické řešení vycházelo z principu osové symetrie a odpovídalo reprezentativnímu významu objektu. Stavebně technický stav, konstrukční systém a materiálové řešení budovy odpovídají době svého vzniku: obvodové a vnitřní nosné stěny z plných cihel, dřevěné stropy a krovky, založení na kamenných základech, eternitová střešní krytina, litinové sloupy zastřešení u 1. nástupiště.

Z pohledu dnešního provozovatele objektu je velikost objektu značně předimenzovaná, dispozičně nevyhovující, stavebně technický stav neodpovídá uvažovanému umístění drahého technologického zařízení. Provoz budovy je značně ne hospodárný. Budova je proto určena k



demolici a má být nahrazena novou výpravní budovou. Demolice objektu je řešena v samostatném SO.



Pohled na stávající výpravní budovu od kolejiště

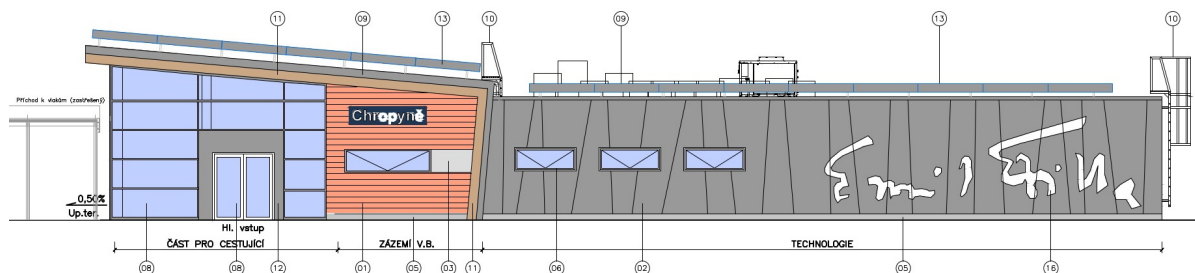


Pohled na stávající výpravní budovu z přednádražního prostoru

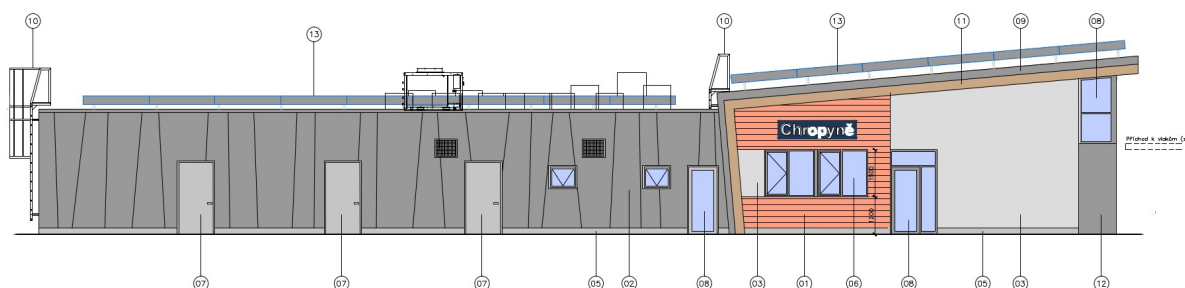
**Navržený stav:**

Celkové architektonické řešení nového objektu vychází ze stavebního programu předaného uživatelem, velikosti místností technického zázemí jsou přizpůsobeny požadavkům navržené

technologie. Velikost čekárny pro cestující je dimenzována na hodnoty průměrné denní frekvence cestujících předané investorem. Vnější vzhled vychází z principů moderní soudobé architektury.



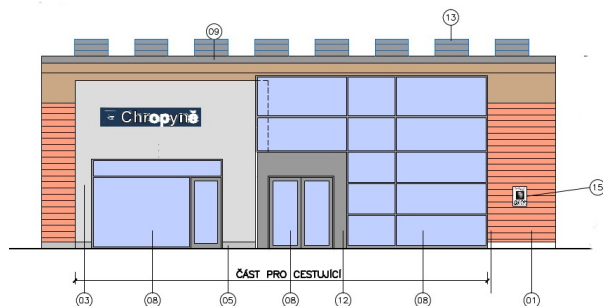
Pohled na novou výpravní budovu z přednádražního prostoru



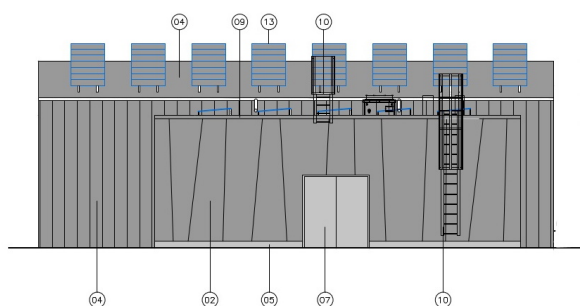
Pohled na novou výpravní budovu z od kolejiště

Nový objekt je jednopodlažní nepodsklepený, zastřešený kombinací ploché jednoplášťové střechy (nižší část) a pultové střechy s mírným spádem (vyšší část). Svislé nosné konstrukce jsou zděné, železobetonové, založené na základovém železobetonovém roštu, vodorovnou nosnou konstrukci střech tvoří betonové panely a v části železobetonová monolitická deska.

Dispozičně je V.B. členěna do dvou logických celků: technologické místnosti (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, rozvodna NN, kotlena + TZB, šatny + sprcha + WC, denní místnost zaměstnanců SSZT) jsou situovány v nižší v části s plochou střechou. Zázemí pro provoz stanice (dopravní kancelář, pokladny, denní místnost, šatny + umývárny + WC zaměstnanců SŽ) jsou spolu s prostory pro cestující umístěné ve vyšší části s pultovou střechou. Nároží této části objektu je pohledově akcentováno velkoplošným zasklením.



Podhled na VB od podchodu



Pohled na VB od technologického objektu

Provozní schéma je jasné a přehledné: na hlavní bezbariérový vstup z přednádražního prostoru navazuje čekárna s prodejem jízdenek a dalšími doplňkovými službami pro cestující (nápojové automaty). WC pro cestující je dělené dle pohlaví, samostatné WC jsou navrženy i pro TP osoby. Z čekárny je cestujícím umožněn krytý příchod ke schodišti do podchodu. Služební vstupy pro zaměstnance dráhy a do technologických místností jsou řešeny samostatně – oddělené od pohybu cestujících. Sociální zázemí pro zaměstnance je rovněž dělené dle pohlaví (šatny, WC), denní místnosti jsou doplněny kuchyňskou linkou.

## SO 25-15-04 Žst. Kojetín, technologická budova

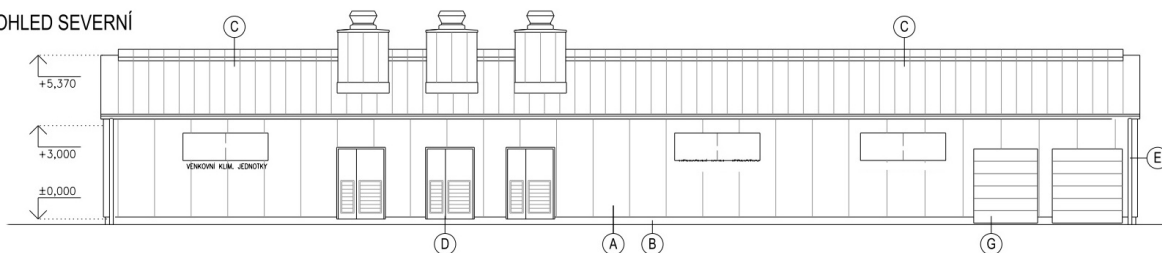
### **Stávající stav:**

Jedná se o novostavbu. Lokalita pro výstavbu nové technologické budovy se nachází v intravilánu města – v obvodu Žst. Kojetín, hrubá kilometráž stávající trati 72,150 km. Na místě se nachází stávající objekt, který bude odstraněn. Demolice objektu je řešena v samostatném SO.

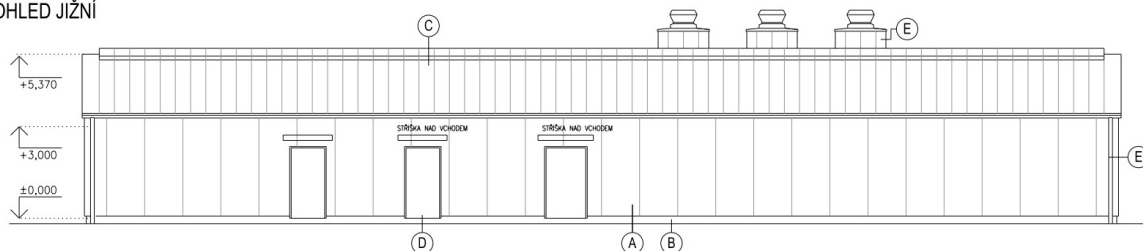
### **Navržený stav:**

Je navržen jednopodlažní nepodsklepený objekt se sedlovou střechou. Půdorysné rozměry hlavní části objektu činí 33,96x6,56 m, výška hřebene nad U.T. je 5,57 m, výška výdechových komínů nad U.T. činí 6,95m. Pod celým půdorysem objektu se nachází kabelový prostor v. 1,40 m.

POHLED SEVERNÍ

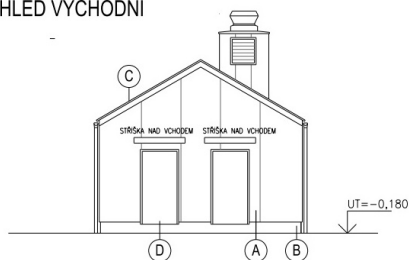


POHLED JIŽNÍ

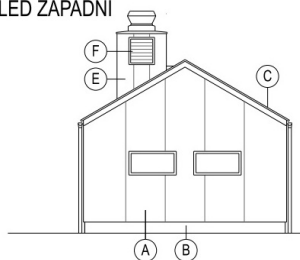


V objektu jsou umístěny technologické prostory sdělovacího zařízení a zařízení silnoproudých rozvodů. Součástí stavebního objektu jsou technické profese zařízení budov – vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Objekt bude zpřístupněn prostřednictvím zpevněných ploch navržených v rámci samostatného stavebního objektu SO 25-18-09 a SO 25-18-10 Žst. Kojetín, zpevněné plochy a Žst. Kojetín, nákladiště u koleje č. 9a. Objekt je napojen na dešťovou kanalizaci viz SO 25-27-07. Do kabelového prostoru jsou zaústěny vstupy z kabelovodu viz. SO 25-15-01.

POHLED VÝCHODNÍ



POHLED ZÁPADNÍ



## SO 27-15-04 Žst. Chropyně, technologická budova

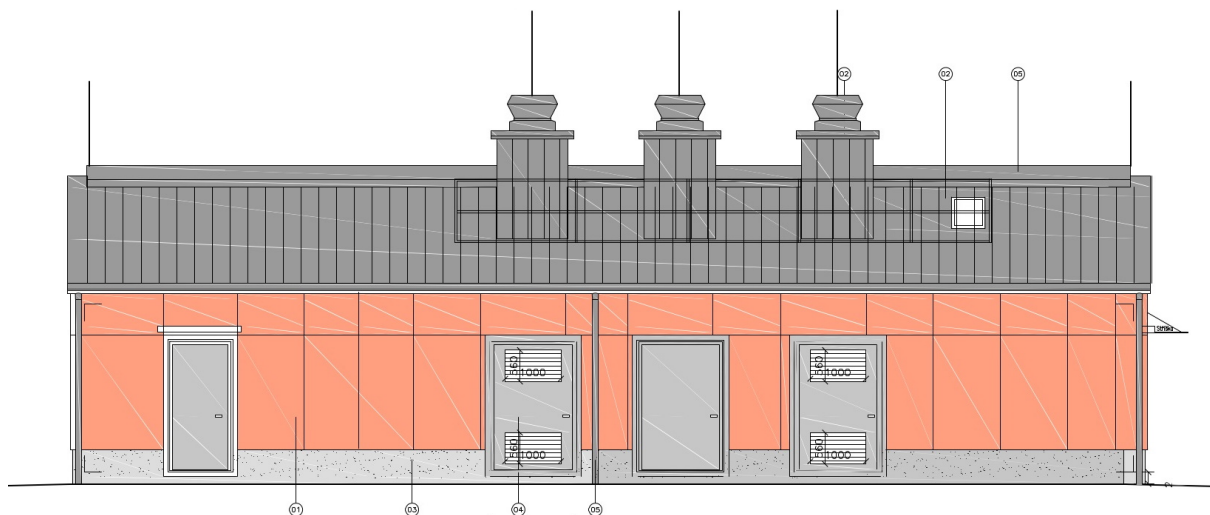
### **Stávající stav:**

Technologické místnosti se nacházejí ve stávající výpravní budově, která je určena k demolici. Pro zajištění provozuschopnosti dráhy bude sloužit nová technologická budova.

**Navržený stav:**

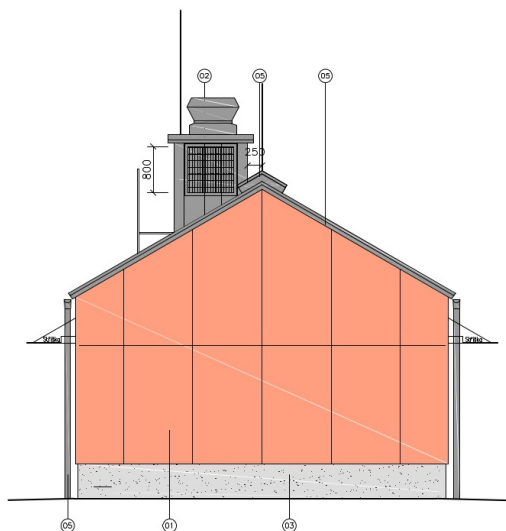
Architektonická koncepce technologických objektů v úseku Kojetín - Přerov je jednotná, je předpoklad použití jednotného konstrukčního systému, se sedlovými střechami se sklonem 30°. Celkové barevné řešení, použité materiály a design budou sjednoceny.

Nově navržený objekt bude sloužit pro osazení technologie silnoproudu a je navržen dle požadavků jednotlivých zpracovatelů technologie. Jedná se o přízemní objekt, zastřešený sedlovou střechou. Půdorysné rozměry objektu jsou 19,36 x 6,34 m, výška objektu nad přilehlým terénem je 5,500 m nad UT.



Pohled na technologickou budovu od kolejíště

V technologickém objektu bude osazená nová technologie silnoproudu a sdělovací zařízení. V objektu jsou uvažovány místnosti sdělovacího zařízení, místnost rozvodu NN a rozvodny VN, Tlumivka VN, trafokomora T1, trafokomora T2 místnost pro baterie, sdělovací místnost a místnost DŘT. Technologický objekt je navržen jako prefabrikovaný (s prefabrikovaných buněk), založený na monolitické základové konstrukci. Pod většinou místností bude kabelový prostor. Střecha je navržena jako sedlová z dřevěných sbíjených vazníků.



Pohled na technologickou budovu od VB



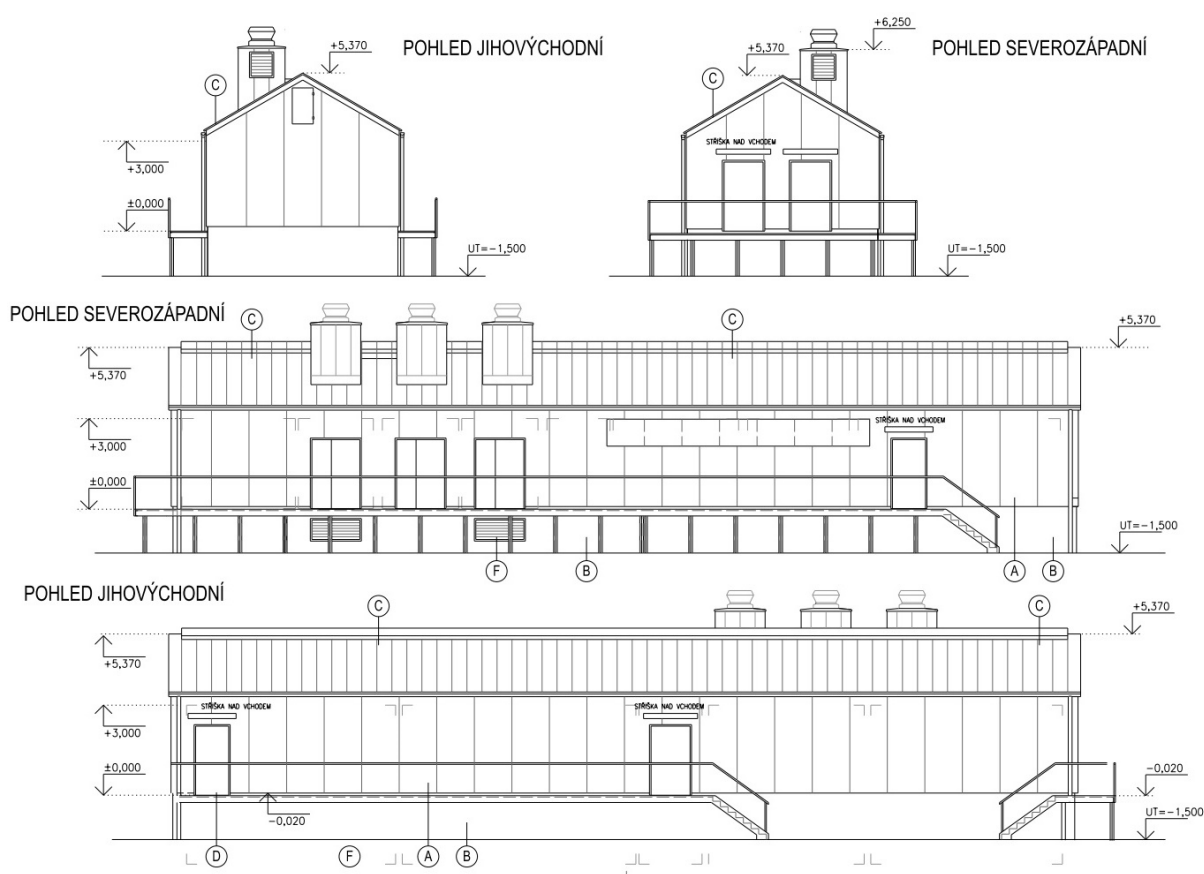
## SO 28-15-04 Odb. Bochoř, technologická budova

### **Stávající stav:**

Jedná se o novostavbu. Lokalita pro výstavbu nové technologické budovy se nachází v extravilánu – v obvodu zastávky Věžky, hrubá kilometráž stávající trati 82,900 km.

### **Navržený stav:**

Je navržen jednopodlažní objekt s technickým kabelovým prostorem. V objektu jsou umístěny technologické prostory zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a zařízení silnoproudé technologie. Objekt má sedlovou střechou, úroveň  $\pm 0,000$  je 1,5 m na upraveném terénu, výškové osazení vychází z úrovně Q100. Půdorysné rozměry hlavní části objektu činí 30,20x6,560m, výška hřebene nad U.T. je 6,67 m, výška výdechových komínů nad U.T. činí 7,67m. Pod celým půdorysem objektu se nachází kabelový prostor světlé v. 2,10 m. Podlaha technologického objektu  $\pm 0,000$  je 1,5 m nad přilehlou zpevněnou plochou.



## SO 25-15-05 Žst. Kojetín, zastřešení nástupišť

### **Stávající stav:**

V ŽST Kojetín je kryté stání pro cestující pouze pod pultovým přístřeškem, který je součástí stávající výpravní budovy. Nástupiště není vybaveno krytými plochami. Další kryté stání je možné uvnitř výpravní budovy. V rámci stavby dojde k demolici stávající výpravní budovy a novému řešení ostrovních nástupišť a podchodu včetně navazujících přístupových ploch.

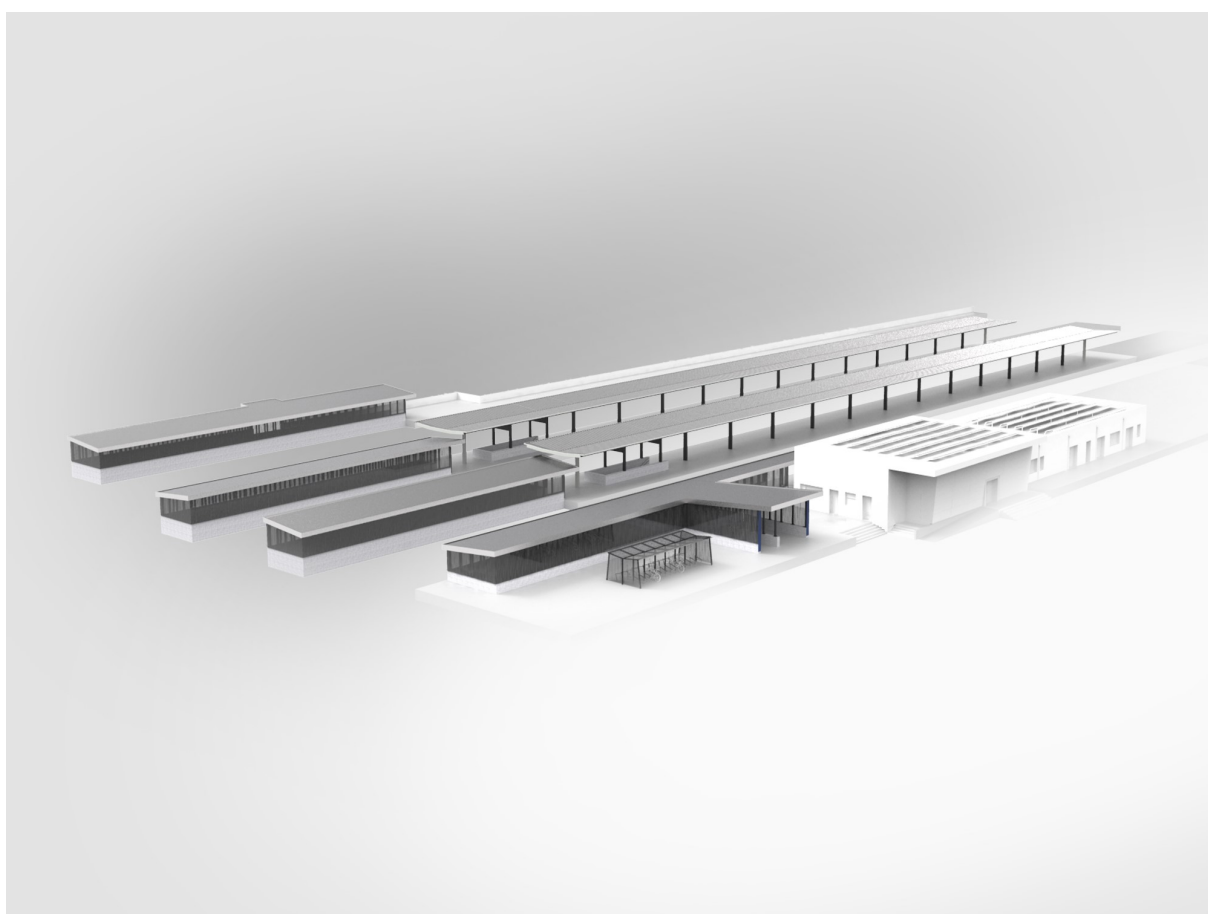
### **Navržený stav:**

#### **1) Zastřešení ostrovních nástupišť**

Typ vlašťovka jednosloupová s částečným podhledem - zastřešení je navrženo tak, aby dodávalo architektuře železničních stanic jednotný ráz v celkovém provedení i v provedení základních detailů. Vyjma své základní funkce ochrany cestujících před nepříznivými klimatickými jevy umožňuje integraci všech souvisejících technologických zařízení (např. osvětlení, rozhlas, kamery, tabule informačního a orientačního systému). Kromě koncových zařízení umožňuje a předpokládá instalaci všech kabelových tras, převodníkových skříní a dalších prvků do vnitřních prostor zastřešení, s možností přístupu pro revize. Konstrukční řešení zabraňuje sedání ptactva pod zastřešením, výjimkou jsou pouze vybrané prvky orientačního a informačního systému, jejichž horní líc je nutno chránit druhotně.

Plocha zastřešení na 1. ostrovním nástupišti – 1110 m<sup>2</sup>

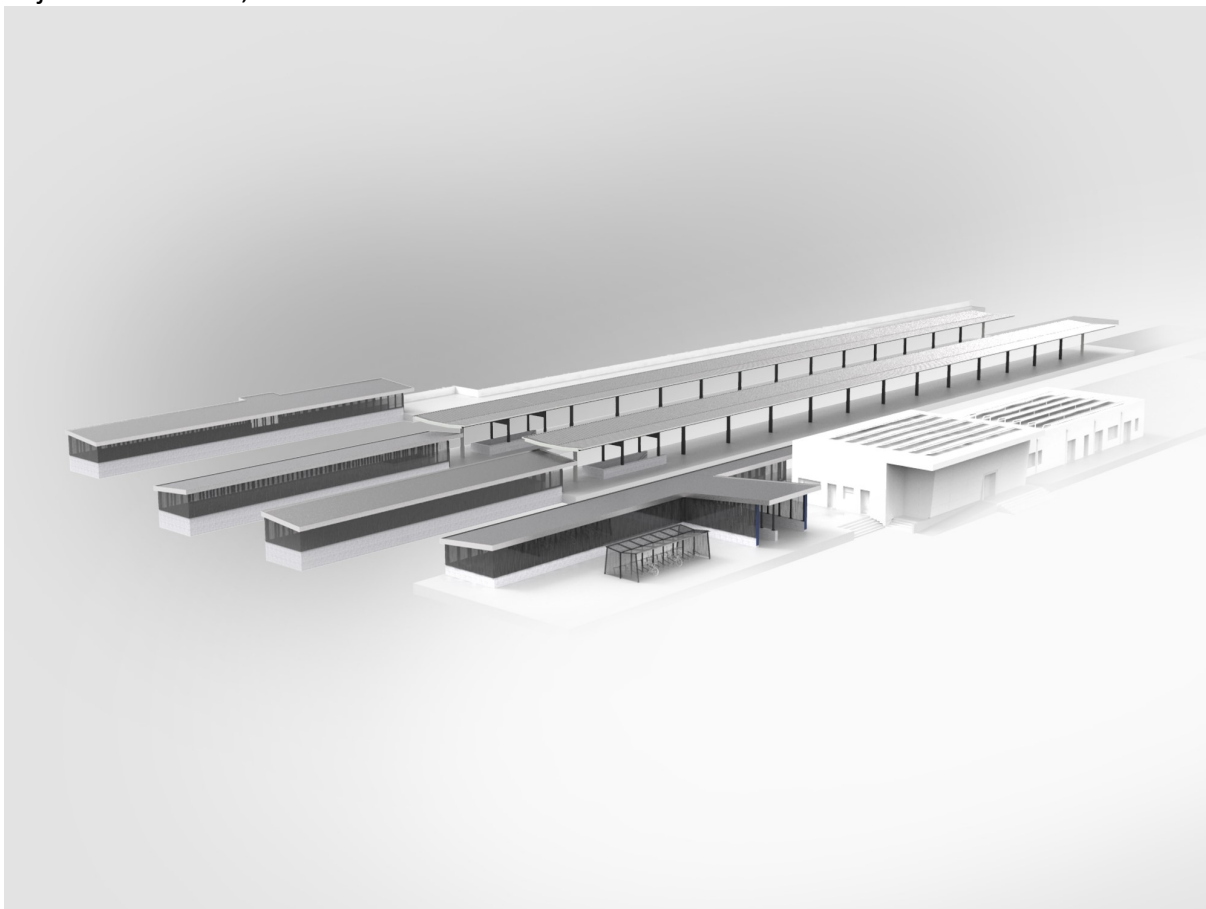
Plocha zastřešení na 2. ostrovním nástupišti – 1026 m<sup>2</sup>



Zastřešení nástupišť a výstupu z podchodu – celkový pohled

Jedná se o symetrickou, v příčném řezu jednosloupovou konstrukci. V úseku nástupiště, kde se nachází schodiště či šikmý chodník z podchodu, je podpora dvojsloupová. Konstrukce je použita na nástupišťích proměnné šířky cca 9,3 (1. ostrovní nástupiště) a 8,6 m (2. ostrovní nástupiště) s osovou vzdáleností podpor v podélném směru v rozmezí 8,0 (7,0) m. Přesah volného konce za posledním sloupem je 3,5 m. Zastřešení na 1. ostrovním nástupišti je navrženo na proměnnou šířku 8,9 - 9,3 m. Na 2. ostrovním nástupišti je vlašťovka proměnné šířky 8,6-8,99 m. Z toho šířka středové opláštěné části je cca 3,5 m, nosná ocelová konstrukce je šířky 7,5 m. Krytina je ve vnější části vyložena volně vně konstrukce. Okraj zastřešení je umís-

těm paralelně v souběhu s hranami nástupiště, proměnnost ohraje střechy je řešena v přesahu plechové krytiny. Výška vlašťovky nad plochou nástupiště je 4,6 m, ve středové nejnižší části cca 3,4m.



Zastřešení nástupišť a výstupu z podchodu – celkový pohled



Zastřešení ostrovních nástupišť

## 2) Zastřešení podchodu

Lehká ocelová rámová konstrukce s lepeným bezpečnostním sklem s přesahem před žel. bet. zídku podchodu. Střechy jsou pultové v mírném spádu ze střešních sendvičových panelů. Vstupy na schodiště/komunikace ve spádu jsou řešeny přesahem střechy.

Plocha zastřešení podchodu – 645 m<sup>2</sup>

Zastřešení navazuje na konstrukci podchodu (mostu), které přesahuje jen minimálně vyjma překrytí vstupů s větším přesahem 1000 a 1900 mm. Výška železobetonových monolitických nadezdívek podchodu je jednotná a to 900 mm nad plochu nástupiště resp. zpevněných ploch. Zastřešení střech je pultové o mírném sklonu 5°. Podchodná výška zastřešení je cca 2750 mm, celková výška je cca 3350 mm. Konstrukce je tvořena svařenými hlavními příčnými rámy v rozteči 1,2 m, které jsou vetknuty do zdí a respektují dilatační celky konstrukce odchodu. Sloupky a příčné vaznice jsou z ocelových uzavřených profilů TRHR s podélnými vaznicemi. Kromě zastřešení jednotlivých částí podchodu je zastřešen i přístup do vstupu výpravní budovy na 1. nástupišti pro zajištění přístupu cestujících pod střešní konstrukcí. V této části je vynášen ocelovými sloupky na základových patkách. Sloupky na 1. nástupišti před vstupem do výpravní budovy musí být osazeny min. 2,0 m od hrany nástupiště vč. dešťového svodu.



Zastřešení výstupu z podchodu, cyklo přístřešek



### 3) Cyklo přístřešek

Otevřený přístřešek u vstupu do podchodu u výpravní budovy o velikosti zastřešení plochy 9,3 x 4,12 m, min. podchozí výška ve středu zastřešení je 2,20 m, střecha prosklená tvaru V v mírném spádu o výšce 2,6 m. Přístřešek bude osvětlen LED svítidly. Přístřešek slouží pro max. 28 kol.

Lehká ocelová konstrukce z krajních sloupků a hlavních středových sloupků s příčlím. Konstrukce je tvořena montovanými příčnými rámy v rozteči 1,3 m, které jsou spojeny podélnými krajními vaznicemi a vetknuty do základové desky. Střecha Tvaru V v mírném spádu 7° je prosklená z bezpečnostního skla.

## SO 27-15-05 Žst. Chropyně, zastřešení nástupišť

### **Stávající stav:**

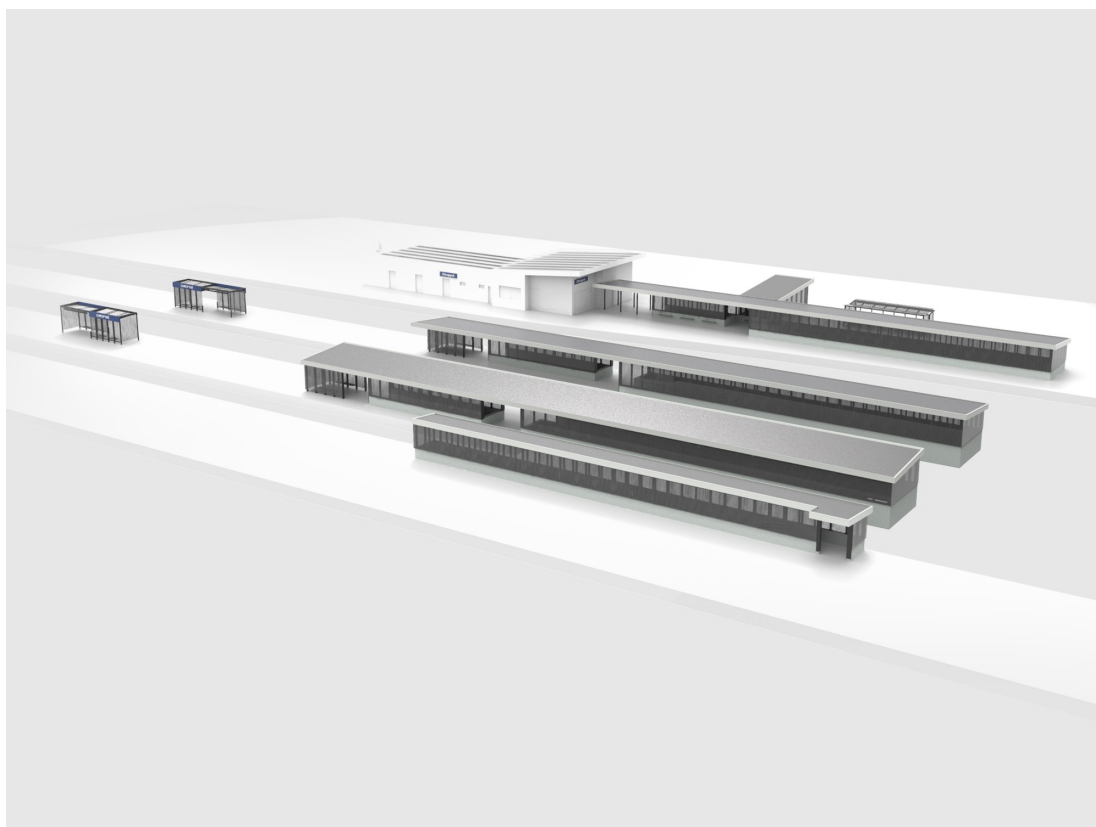
V ŽST Chropyně je kryté stání pro cestující pouze v odbavovací hale/čekárně, která je součástí stávající výpravní budovy. Nástupiště není vybaveno krytými plochami. V rámci stavby dojde k demolici stávající výpravní budovy a novému řešení ostrovních nástupišť a podchodu včetně navazujících přístupových ploch.

### **Navržený stav:**

#### 1) Zastřešení podchodu

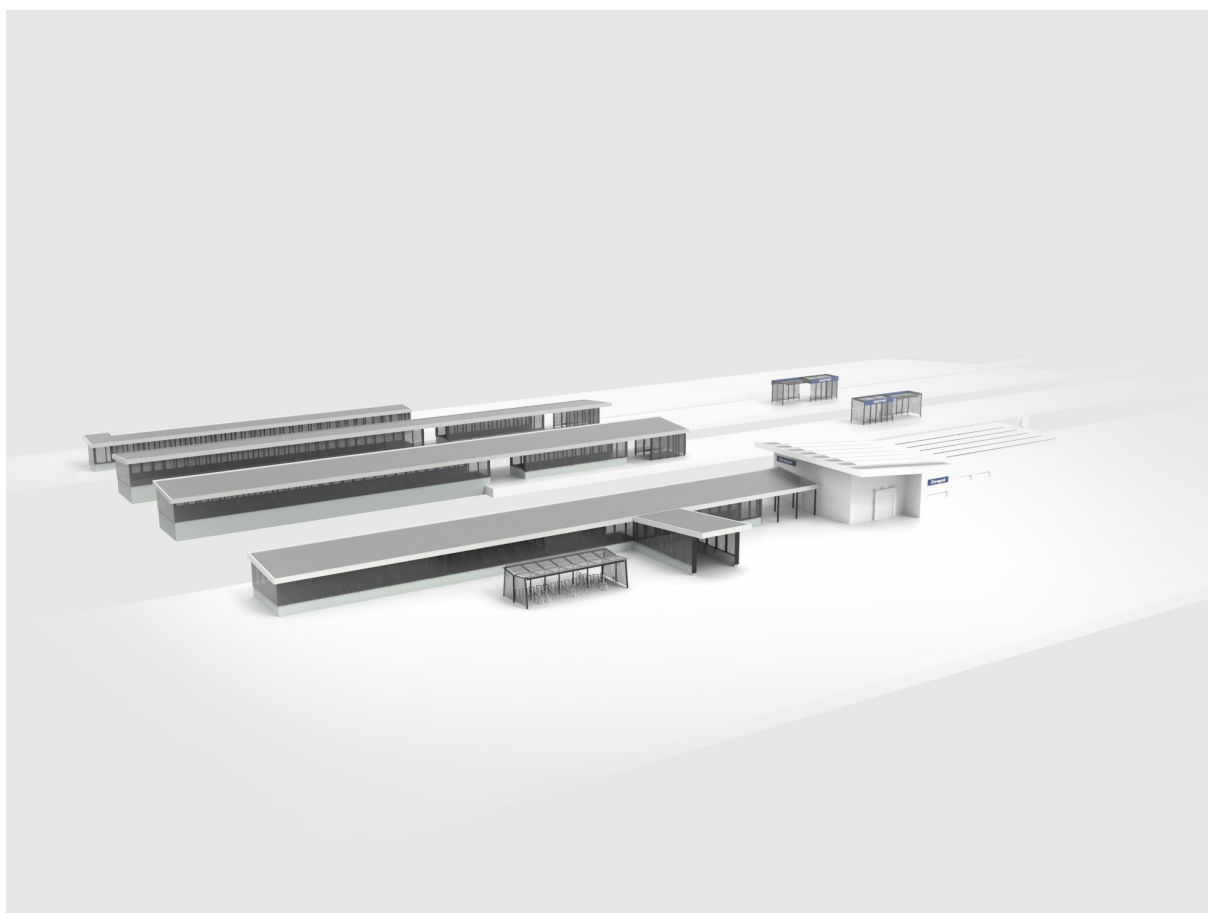
Lehká ocelová rámová konstrukce s lepeným bezpečnostním sklem s přesahem před žel. bet. zídku podchodu. Střechy jsou pultové v mírném spádu ze střešních sendvičových panelů. Zastřešení podchodů vybíhá na obě ostrovní nástupiště a je ukončeno formou přístřešku s lavičkami. Vstupy na schodiště/komunikace ve spádu jsou řešeny přesahem střechy.

Plocha zastřešení podchodu – 1015 m<sup>2</sup>



Zastřešení výstupu z podchodu – celkový pohled

Zastřešení navazuje na konstrukci podchodu (mostu), které přesahuje jen minimálně vyjma překrytí vstupů s větším přesahem 1000 a 1900 mm. Výška železobetonových monolitických nadezdívek podchodu je jednotná a to 900 mm nad plochu nástupiště resp. zpevněných ploch. Zastřešení podchodů vybíhá na obě ostrovní nástupiště a je ukončeno formou přístřešku s lavičkami. Velikost tohoto integrovaného přístřešku je 6,15 x 2,96 m. V této části je šířka střechy jednotná a v části před schodištěm nástupiště tvoří jednostranný přesah. Zastřešení střech je pultové o mírném sklonu 5°. Podchodná výška zastřešení je cca 2750 mm, celková výška je od 3640 do 4600 mm. Konstrukce je tvořena svařenými hlavními příčnými rámy v rozteči 1,2 m, které jsou vetknuty do zdí a respektují dilatační celky konstrukce odchodu. Sloupky a příčné vaznice jsou z ocelových uzavřených profilů TRHR s podélnými vaznicemi. Kromě zastřešení jednotlivých částí podchodu je zastřešen i přístup do vstupu výpravní budovy na 1. nástupišti pro zajištění přístupu cestujících pod střešní konstrukcí. V této části je vynášen ocelovými sloupky na základových patkách.



Zastřešení výstupu z podchodu, cyklo přístřešek – celkový pohled

## 2) Přístřešky pro cestující

Částečně otevřený průchozí přístřešek velikosti 10,2 x 2,4 m výšky 3,23 m. Uvnitř přístřešku jsou sedáky s područkami. Jedná se o dva přístřešky vzájemně obrácené s pultovým mírným sklonem. Na každém ostrovním nástupišti je jeden přístřešek a to ve vzdálenosti 30,0 m od zastřešení schodiště podchodu. Přístřešky jsou osvětleny LED svítidly.

Lehká ocelová konstrukce z hlavních sloupků profilu 120/80/5 mm, střední sloupky bočních stran jsou z profilu 80/80/5. Přístřešek je uzavřen horním obvodovým profilem 160/80/5. Lemování atiky je z profilu 200/100/4. Ocelové sloupky jsou kotveny do základové desky.

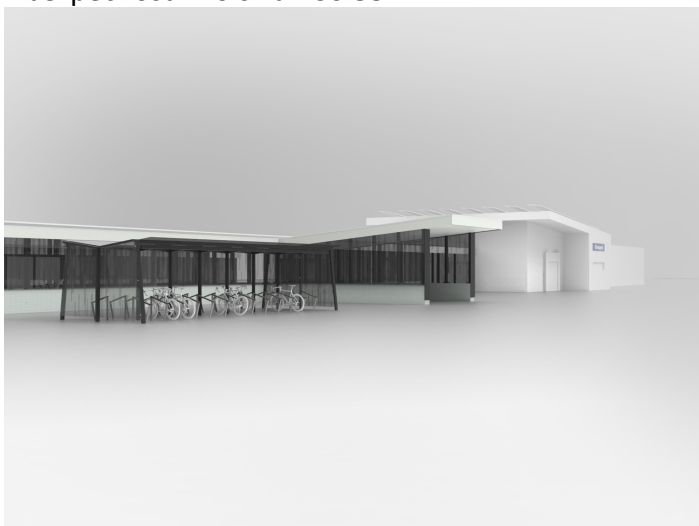


Přístřešky pro cestující

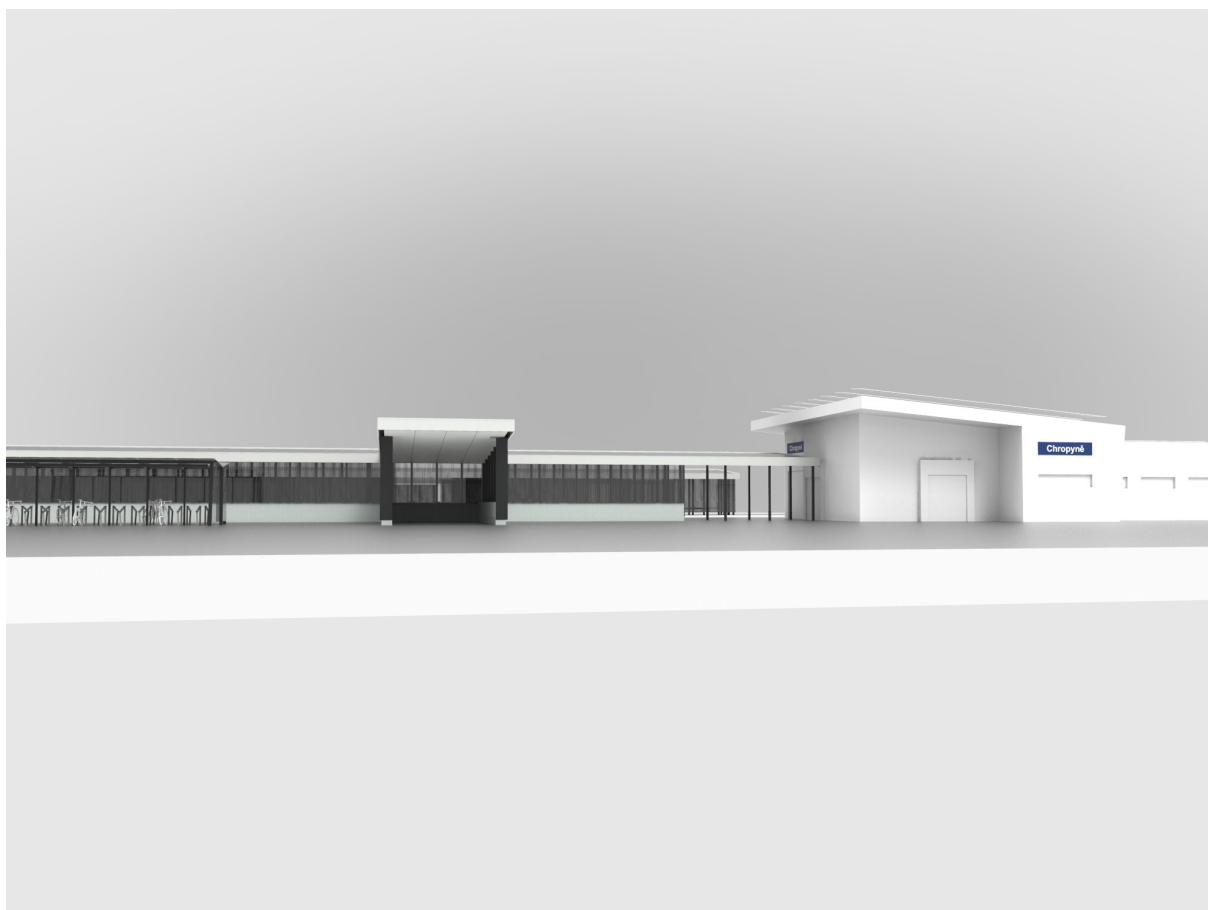
### 3) Cyklo přístřešek

Otevřený přístřešek u vstupu do podchodu u výpravní budovy o velikosti zastřešení plochy 9,3 x 4,12 m, min. podchozí výška ve středu zastřešení 2,2 m, střecha prosklená tvaru V v mírném spádu o výšce 2,6 m. Přístřešek bude osvětlen LED svítidly. Přístřešek slouží pro max. 28 kol.

Lehká ocelová konstrukce z krajních sloupků profilu 100/50/5 mm, středního sloupku a příčle 150/10/6 mm a podélných vaznic 150/10/4 mm. Konstrukce je tvořena montovanými příčnými rámy v rozteči 1,3 m, které jsou vetknuty do základové desky. Střecha je prosklená z bezpečnostního skla VS6 88.4.



Cyklo přístřešek



Zastřešení výstupu z podchodu – pohled z přednádražního prostoru

V Olomouci dne: 18.7.2024

Vypracoval: ing. arch. Petr Skoumal  
a kolektiv