


## DOKUMENTACE SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI

Výškový systém Bpv  
Souřadnicový systém S-JTSK

1.	Zpracování připomínek města Kladna	30.6.2017	M. Smrž	<i>M. Smrž</i>
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Inženýrská činnost:
 <b>SZDC</b> Správa železniční dopravní cesty Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 <a href="http://www.metroprojekt.cz">www.metroprojekt.cz</a> <a href="mailto:info@metroprojekt.cz">info@metroprojekt.cz</a>
<small>kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9</small>	

<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 <b>generální ředitel: Ing. David Krása</b> tel.: +420 296 154 105 <a href="http://www.metroprojekt.cz">www.metroprojekt.cz</a> <a href="mailto:info@metroprojekt.cz">info@metroprojekt.cz</a>		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
<b>Ing. Jan Nosek</b> tel.: +420 296 154 221	<i>Jan Nosek</i>	<b>Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)</b>
Stupeň: <b>PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE/ DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ</b>		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
<b>Kotas &amp; Partners, s.r.o.</b> tel.: (+420) 224 942 588	<b>Situace stavby Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů</b>	<b>C C.3</b>
Vedoucí útvaru: <i>Patrik Kotas</i> <b>doc. Ing. arch. Patrik Kotas</b>	<b>Architektonicko - urb. řešení - ŽST Kladno</b>	<b>C.3.1</b>

Odpovědný projektant: <i>Patrik Kotas</i> <b>doc. Ing. arch. Patrik Kotas</b>	Název přílohy:	Změna:
Vypracoval: <i>Ondřej Tomek</i> <b>Ing. arch. Ondřej Tomek</b>	<b>Technická zpráva</b>	<b>Z1</b>
Skart. znak: <b>V20/2038</b>	Datum: <b>01/2017</b>	Číslo příl.: <b>001</b>
Počet formátů: <b>4xA4</b>	Měřítko: <b>-</b>	IČD: <b>13 6090 03 03 01 00</b>

Obsah:

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>2</b>
<b>2. ARCHITEKTONICKO - URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1 Provozně dispoziční uspořádání .....</b>	<b>3</b>
<b>2.2 Zastřešení nástupišť .....</b>	<b>3</b>

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

**Název stavby:** Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)

*Číslo ISPROFIN:* 521 372 0004

*Stupeň dokumentace:* Dokumentace pro územní rozhodnutí, přípravná dokumentace

*Datum zpracování:* 1/2017

*Druh stavby :* Stavba dráhy, liniová stavba

**Místo stavby:**

*Kraj:* Středočeský

*Okres:* Kladno

*Obce s rozšířenou působností:* Kladno

*Obce:* Kladno

*Katastrální území:* Kročehlavy, Kladno, Rozdělov,  
Kabelové trasy k.ú. Velké Přítočno, Malé Přítočno, Pletený Újezd,  
Kamenné Žehrovice

**Zadavatel :**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

*Kontaktní adresa:* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,  
Stavební správa západ,  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

**Zpracovatel :**

**METROPROJEKT Praha a.s.,**

I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

**Údaje o dráze :**

*Kategorie dráhy:* trať č.093 celostátní ostatní,  
trať č.120 celostátní ostatní, v řešeném úseku nezařazena do  
sítě TEN-T

*Traťový úsek:* Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)

*Označení traťového úseku dle nákrešných jízdních řádů a TTP:* 528B, 528E

*Označení traťového úseku dle knižního jízdního řádu:* 093, Kralupy nad Vltavou - Kladno  
120, Praha – Kladno - Rakovník

**Zpracovávaný objekt:**

**Architektonicko - urb. řešení - ŽST Kladno**

**Vypracoval :**

Doc. Ing. arch. Patrik Kotas

## 2. ARCHITEKTONICKO - URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

### 2.1 Provozně dispoziční uspořádání

Navrhovaný hloubený podchod propojuje přednádražní prostor (s novou urbanistickou koncepcí) s původní nově rekonstruovanou výpravní budovou a všemi třemi nástupišti (jedním bočním u výpravní budovy a dvěma ostrovními).

Propojení podchodu se dvěma ostrovními nástupišti je řešeno dvojicí eskalátorů orientovaných vlevo ve směru výstupu (směr Praha) a s pevným schodištěm v půdorysné protilehlé pozici (směr Rakovník/Kralupy). Toto uspořádání vyhovuje z hlediska šířkových poměrů na nástupišti – garantovaná dimenze zbývajících volného prostoru ke hraně nástupiště min. 2,5 m na obou stranách.

Pěší propojení podchodu interiéru veřejného přístupového prostoru původní výpravní budovy je řešeno pevným schodištěm s eskalátorem. Toto řešení je z provozně-dispozičního hlediska bezpochyby vhodné, přináší však složitější konstrukční řešení při podchytávání boční stěny původní výpravní budovy a při zakládání pevného schodiště i eskalátoru. Vzhledem k tomu, že z prostorových důvodů nelze vyústit přímo do interiéru výpravní budovy současně pevné schodiště, eskalátor a výtah, je výtah situován vně výpravní budovy do podélné osy symetrie nového podchodu s tím, že bude mít výstup orientován přímo směrem k 1. nástupišti. Přístupnost z výtahu do výpravní budovy je tedy zajištěna prostřednictvím cesty přes přilehlé 1. nástupiště.

Výtahy na obě ostrovní nástupišti jsou záměrně situovány do podélné osy podchodu v prostorové návaznosti na stejně umístěný výtah směrem k 1. nástupišti a výpravní budově. U takto umístěných výtahů je garantována klidová vyčkávací plocha před vstupy do výtahů na úrovni podchodu i na úrovni nástupiště.

V okolí výtahů dochází k rozšíření podchodu a vzniku „náměstíček“, která dávají podchodu pocit vzdušnosti a umožňují rozložení toku pěších cestujících do různých směrů. Nad těmito „náměstíčky“ zůstává ponechán otevřený prostor umožňující průnik denního světla do podchodu a naopak umožňující vizuální kontakt z podchodu směrem pod konstrukci zastřešení ostrovních nástupišť.

Do podchodu budou instalovány uzavíratelné mříže tak, aby mohlo dojít k uzavření podchodu v nočních hodinách. Mříž bude rovněž instalována mezi podchodem a vertikálními komunikacemi směrem do výpravní budovy. Na tomto rozhraní bude rovněž vytvořena vzduchotechnická clona, zamezující úniku tepla z veřejného odbavovacího prostoru výpravní budovy směrem do podchodu.

V místě zaústění malého bočního atria orientovaného směrem k parkovišti P+R jsou navrženy vždy na protilehlých nárožích dva prostory určené pro služby pro cestující, které jsou oddělené od podchodu prosklenými stěnami. Do těchto prostorů budou přivedeny veškeré nutné sítě a instalace.

### 2.2 Zastřešení nástupišť

Jednotlivá nástupišť zastřešena samostatnými přístřešky („vlaštovka“ s novým designem charakteristickým pro modernizaci celé kladenské tratě). Přístřešky jsou rozmístěny přibližně symetricky na osu podchodu v celkové délce cca 145 m. V místě vyústění vertikálních komunikací dochází k rozšíření podélného modulu nosných podpor „vlaštovek“. Podpory nebudou ústít do prostoru před vyústěním vertikálních komunikací z podchodu, kde zůstává volná rozptýlná plocha pro cestující.