



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Projekt „Modernizace železničního uzlu Pardubice“

je spolufinancovaný Evropskou unií z programu Nástroj Evropské unie pro propojení Evropy (CEF).

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.


ČÁST C.4.2.01

PO PŘIPOMÍNKÁCH 06/2019

Číslo změny	Obsah změny	Datum změny
01	-	
02	-	
03	-	

Investor:  SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc	Objednatel:  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz
--	---	--

Zhotovitel: Účastníci Společnosti "SP+SEU_Uzel Pardubice_P":  SUDOP PRAHA  SUDOP EU
--

Správce:  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Vedoucí týmu: ING. DANIEL FILIP	Asistent vedoucího týmu: ING. MONIKA POSPÍCHALOVÁ Specialista profese: —
---	---	---

Zpracovatel části: INGREMO s.r.o. Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov tel.: 582 334 259 e-mail: ingremo@ingremo.cz

Vedoucí střediska: ING. BARBARA ZAPLETALOVÁ	Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. BARBARA ZAPLETALOVÁ	Vypracoval: ING. BARBARA ZAPLETALOVÁ	Kontroloval: ING. BARBARA ZAPLETALOVÁ
---	---	--	---

Název akce: MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍHO UZLU PARDUBICE	Číslo smlouvy: 18-131.250
Část: ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY	Projektový stupeň: DSP+PDSP
Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA	Datum: 07/2019
	Číslo části: C.4.2.01
	Měřítko: Číslo přílohy: 1
	Počet formátů: 1

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍCH ÚDAJŮ	5
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	5
1.2	ÚDAJE O ŽADATELI	5
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	5
1.3.1	OBCHODNÍ FIRMA	5
1.3.2	HLAVNÍ PROJEKTANT	6
1.3.3	PROJEKTANTI JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ DOKUMENTACE AUTORIZOVANÝCH ČKAIT A ČKA	6
2	POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU	6
3	SEZNAM VSTUPNÍCH ÚDAJŮ	7
4	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ARCHITEKNICKÉHO ŘEŠENÍ	8
4.1	FASÁDY TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	8
4.2	PRODLOUŽENÍ PODCHODŮ, STÁVAJÍCÍ PODCHODY A ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÝCH VÝSTUPŮ NA NÁSTUPIŠTĚ	8
4.3	NOVÉ PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH	8
4.4	PROTIHLUKOVÉ STĚNY	9
4.5	MOBILIÁŘ	9
4.5.1	OBOUSTRANNÁ LAVIČKA	9
4.5.2	ODKLÁDACÍ PRVEK	10
4.5.3	VENKOVNÍ VITRÍNA VČETNĚ STOJANU S ÚZKÝM PROFILEM DVOUDÍLNÁ OBOUSTRANNÁ (PRO PŘÍJEZD A ODJEZD VLAKŮ A ŘAZENÍ VLAKŮ	10
4.5.4	ODPADKOVÉ KOŠE	10
4.5.5	NÁDOBA NA POSYPOVÝ MATERIÁL	11

1 IDENTIFIKAČNÍCH ÚDAJŮ

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Modernizace železničního uzlu Pardubice
ISPROFIN/ISPROFOND	5533720002
S kód	S621500576
Druh stavby:	Stavba dopravní infrastruktury – železnice Pozemní objekty budov, technická zařízení
Stupeň dokumentace:	DSP - dokumentace pro stavební povolení + PDPS – projektová dokumentace pro provádění stavby
Místo stavby	
Kraj:	Pardubický
Okres:	Pardubice
Obec s rozšířenou působností (ORP):	Pardubice
Obec s pověřeným obecním úřadem:	Pardubice
Obec:	Pardubice
Městský obvod:	Pardubice I, Pardubice V, Pardubice VI
Katastrální území:	Pardubice, Svítkov

1.2 ÚDAJE O ŽADATELI

Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zastoupený:	Ing. Mojmírem Nejezchlebem, náměstkem generálního ředitele pro modernizaci dráhy
IČ:	70994234
DIČ:	CZ70994234
Organizační jednotka:	Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Oprávněné osoby ve věcech smluvních:	Ing. Miroslav Bocák Mgr. Michal Maier
Oprávněná osoba ve věcech technických:	Ing. Lenka Szabóová
Úředně oprávněný zeměměřický inženýr:	Ing. Petr Očenáš

1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

1.3.1 Obchodní firma

Sdružení:	„SP+SEU_Uzel Pardubice_P“
Správce a společník 1:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3
Zastoupený:	Ing. Tomášem Slavičkem, předsedou představenstva, Ing. Ivanem Pomykáčkem, místopředsedou představenstva, Mgr. Ing. Evou Kudynovou Klíntovou, místopředsedkyní představenstva
IČ:	25793349

DIČ: CZ25793349
Zpracovatelský útvar: SUDOP PRAHA a.s., projektové středisko Hradec Králové,
Hradecká 1151, 500 03 Hradec Králové 3

Společník 2: **SUDOP EU a.s.,**
Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3

Zastoupený: Ing. Tomášem Slavičkem, statutárním ředitelem

IČ: 05165024

DIČ: CZ05165024

1.3.2 Hlavní projektant

Vedoucí týmu (hlavní inženýr projektu): Ing. Daniel Filip
č. autorizace 0601407
obory: IM00 – Mosty a inženýrské konstrukce
ID00 – Dopravní stavby

Asistent vedoucího týmu: Ing. Monika Pospíchalová
č. autorizace 0602177, obor Dopravní stavby

1.3.3 Projektanti jednotlivých částí dokumentace autorizovaných ČKAIT a ČKA

Zpracovatel části: **INGREMO s.r.o.**
Janáčkova 4642/5d. 796 01 Prostějov
IČ: 283 07 453
DIČ: CZ28307453

Zastoupený: Ing. Barbarou Zapletalovou, jednatelkou společnosti

2 POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU

Projekt řeší modernizaci železničního uzlu Pardubice.

Železniční stanice č.p. 217 v Pardubicích, spolu s pozemkem st.p.706/1 v k.ú. Pardubice je nemovitou kulturní památkou, vedeno v ústředním seznamu kulturních památek České republiky pod číslem rejstříku 47810/6-4875. Ve smyslu zákona 20/1987 Sb. O státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Pardubice hlavní nádraží je železniční stanice v Pardubicích. Je spojovacím uzlem tratí č. 010, č. 031 a č. 238, do něhož ústí celkem čtyři železniční tratě ze směru od Prahy, Olomouce, Hradce Králové a Chrudimi. Stanice je elektrifikovaná (3 kV ss), je orientována ve směru východ-západ. Staniční budova je jednou z nejvýznamnějších staveb poválečného funkcionalismu 1947 - 1958. Je to významná budova pardubické architektury vyprojektovaná architektem Karlem Řepou. Budova má dodnes zachovalé původní interiéry a je památkově chráněna. Budova je majetkem České republiky a provozovatelem je Správa železniční dopravní cesty.

O potřebě nové nádražní budovy v Pardubicích byly diskuse od 30. let. Architektonická soutěž na jeho projekt byla vyhlášena roku 1948, neboť původní projekt z roku 1946 nebyl nikdy schválen a realizován. Zpracování projektu měla na starosti Stavební správa ČSD. Autorem původního projektu nového nádraží byl Josef Danda. Jednalo se o halu o půdorysu „T“, z níž vystupoval výrazný kolmý objekt.[6] Autory vítězného návrhu (vybíralo se ze tří soutěžních návrhů) se stali architekti Karel Řepa (žák Jože Plečnika) a Karel Kalvoda, spolupracující se specialistou na dopravní stavby Josefem Dandou. Veřejnosti začala nová budova sloužit 1. května 1958. Oproti druhému nádraží byl situován západně od nádražní budovy (na pražském zhlaví). Během druhé světové války byl zasažen náletem a po válce zcela zlikvidován. Výstavba si vyžádala náklady ve výši 27 milionů Kčs.

Provizorně opravená původní výpravní budova z roku 1908 byla přestavěna pro potřeby železnice, zachován byl východní rohový pavilon a část navazujícího křídla. Nádražní budova byla navržena s prostornou 90 metrů dlouhou odbavovací halou, která je před osvětlovacími stěnami z obou stran vybavena galeriemi, v nichž je umístěna skleníková zeleň. Také s restaurací, stánky, hotelem a podzemním Kinem Čas (v roce 2006 zaniklým). Základní hmoty budovy tvoří nízká horizontála odjezdové haly a vertikální hmota hotelu. Budovu oživují červené a černé keramické obklady, navozující dojem režného zdiva. Čelní stěny nádražní haly zdobí barevné mozaiky. Jedná se o mapu stavebních památek v Československu od Richarda Landera a zvěrokruh s hodinami od Jaroslava Moravce. Mozaiky jsou vyrobeny ze sekaného barevného hutního skla. Také je zde umístěna plaketa Jana Pernera (instalována byla v roce 1993) a tabulka vyznačující 50. rovnoběžku (instalována byla v roce 1998, nachází se pod plaketou Jana Pernera). V jednom z podchodů je také umístěna plaketa inženýra Jana Kašpara, prvního českého aviatika, jež měl v roce 1910 (dnešním kolejišti) umístěn Hangár. Budovy umístěné v blízkosti západního zhlaví (pražské) byly vystavěny v letech 1949 až 1959 Dopravními stavbami Olomouc.



3 SEZNAM VSTUPNÍCH ÚDAJŮ

- Studie proveditelnosti, schválená CK MD 04/2015
- Zadávací podmínky investora
- Jednání a porady s investorem
- Geodetické zaměření zpracované firmou SUDOP Praha, a.s. z roku 2016
- Geologická rešerše zpracovaná firmou SUDOP Praha, a.s. v roce 2016
- Požadavky a podklady od technologií
- Přípravná dokumentace (dokumentace pro umístění stavby)

4 POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ARCHITEKNICKÉHO ŘEŠENÍ

4.1 FASÁDY TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ

Fasáda bude řešena v odstínu achátové šedé barvy RAL 7038, rohy objektu a soklová část budou obloženy obkladovým cihlovým páskem. Okenní, dveřní a vratové výplně budou řešeny v barvě RAL 3005 (vínová červená), taktéž i zámečnické prvky. Klempířské prvky budou řešeny jako poplastované v barvě RAL 8004.

Pohledy na objekty, viz. další přílohy této části dokumentace

4.2 PRODLOUŽENÍ PODCHODŮ, STÁVAJÍCÍ PODCHODY A ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÝCH VÝSTUPŮ NA NÁSTUPIŠTĚ

Podchody budou v novém prodloužení respektovat architektonické řešení stávajících podchodů. Provedení bude ve stejné barvě, spárořezu a použití stejné spárovací hmoty (barevný odstín).

Bude použita replika stávajících obkladů. Tyto obklady budou odsouhlaseny s NPÚ a Ministerstva kultury. To znamená, že dodavatel stavby předloží vybrané typy obkladů.

Západní podchod bude osazen novými výtahy, nosná konstrukce v barevném řešení bude korespondovat s nosnou konstrukcí zastřešení RAL 3002. Východní podchod bude opatřen novými eskalátory zdivo kolem eskalátorů bude provedeno jako zděné a obloženo cihelnými pásky. Ostatní zábradlí (OK) bude provedeno v barevném řešení RAL 3002.

Zábradlí na nástupištích bude provedeno ve stejném barevném řešení jako nosné konstrukce zastřešení a to v barevném řešení RAL 5021.

RAL 3002



4.3 NOVÉ PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH

Zastřešení nástupiště č. 5 a 1 a bude tvarově, konstrukčně, materiálově a barevně totožné se stávajícím zastřešením na nástupištích č.2 a č.4.



Barevné řešení zastřešení bude provedeno trapézovým plechem s oboustrannou povrchovou úpravou RAL 9002 a RAL 3002

Nosná konstrukce vlašťovek bude v barvě RAL 5021

Objekt SO 02.34.01 Podchod v km 304,425 bude proveden ve stejném barevném provedení zastřešení RAL 9002 a RAL 3002, nosná konstrukce RAL 5021.

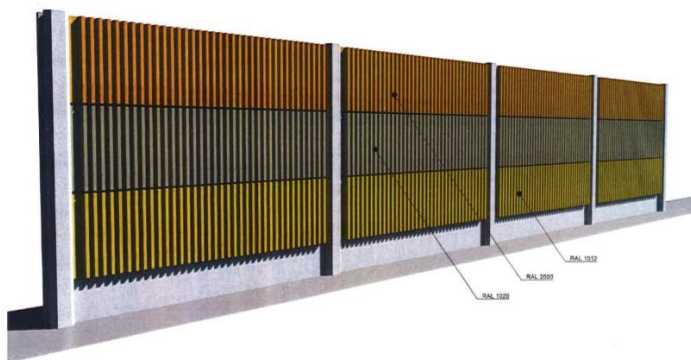
4.4 PROTIHLUKOVÉ STĚNY

PHS o výšce až 5,00 m bude barevně horizontálně členěna. Barevné řešení bude v odstínu okr, hnědá a oranžová RAL 1012, RAL 1020 a RAL 2000.

Vzhledem k tomu, že převážná část PHS se nachází v městské zástavbě, projektant doporučuje, aby přilehlá strana do ulic byla osazena popínavou zelení např: Hedera helix 'Hibernica, Hedera helix 'Pittsburg'

Pohled na PHS

Typ ozelenění



4.5 MOBILIÁŘ

Nový mobiliář je konstrukčně i materiálově navržen dle stávajícího mobiliáře na stávajících nástupištích.

4.5.1 Oboustranná lavička

Střední nosný pilíř je navržen z betonu C 15/20, XC1. Sedáky budou provedeny z dřevěného masivu tl. 33 mm na zabetonovaných profilech na zabetonovaných U 80 a 60/40/4,0, pomocí samořezných šroubů. Povrch pilíře je obložen cihlovými pásky v cihlové barvy. Opěra je dřevěná deska tl 22 mm kotvená ocelovými šrouby se zapuštěnými hlavami do pilíře lavičky.

Povrchová úprava bude provedena impregnační nátěrovou hmotou s dekorativními vlastnostmi. Která bude působit jako účinné hluboko penetrující napouštědlo a zároveň jako vrchní ochranný nátěr v palisandr. Musí efektivně působit proti veškerým povětrnostním vlivům včetně UV záření. Nátěr nesmí neuzavírat dřevo, musí umožnit regulaci vlhkosti. Nátěrový film musí být ošetřen biocidními látkami proti napadení mechy, plísněmi, řasami a houbami.



4.5.2 Odkládací prvek

Střední nosný pilíř je navržen z betonu C 15/20, XC1. Krycí desky budou provedeny z dřevěného masivu tl. 33 mm na zabetonovaných U 80 a profilech 60/40/4,0, pomocí samořezných šroubů. Povrch pilíře je obložen cihlovými pásky v cihlové barvy. Povrchová úprava dřevěného obkladu bude provedena impregnační nátěrovou hmotou s dekorativními vlastnostmi. Která bude působit jako účinné hluboko penetrující napouštědlo a zároveň jako vrchní ochranný nátěr v palisandr. Musí efektivně působit proti veškerým povětrnostním vlivům včetně UV záření. Nátěr nesmí neuzavírat dřevo, musí umožnit regulaci vlhkosti. Nátěrový film musí být ošetřen biocidními látkami proti napadení mechy, plísněmi, řasami a houbami.



4.5.3 Venkovní vitrína včetně stojanu s úzkým profilem dvoudílná oboustranná (pro příjezd a odjezd vlaků a řazení vlaků)

Vitrína bude vyrobena z úzkého, lehkého pohledného profilu. Stojan bude ocelový.

Mezi sloupky vitrín bude ve výšce 20mm nad dlažbou zarážka na slepeckou hůl.

Výška:

200 cm x 100 cm x 200 cm

Hloubka:

oboustranná verze 13,8 cm

Konstrukce - provedení

Vitrína bude vyrobena z eloxovaných hliníkových profilů (matný bílý kov), stojan bude vyroben z ocelových práškově lakovaných profilů.

Dále budou obsahovat:

- zadní stěna bude v provedení ocelový plech
- čelo - plexisklo v hliníkovém rámu zámek
- otvírání – do boku
- informační pruh nad prosklenou částí vitríny pro umístění textové nebo grafické informace



4.5.4 Odpadkové koše

Objem 4x 32l pro třídění odpadu (směsný, papír, plast, sklo).

Celoocelový uzavřený koš štíhlého geometrického tvaru a stabilní pevné konstrukce připomíná v prostoru spíše elegantní sloupek. Koš pro separovaný odpad představuje stále žádanější variantu. Pro kuřáky je nově k dispozici velkoobjemový popelník.

Ocelové, zinkované tělo koše bude opatřeno práškovým vypalovacím lakem. Zhášec cigaret z nerez, popelník a vnitřní nádoba z pozinkovaného plechu. Uzamykatelná, dopředu otvíraná dvířka.

Ocelová konstrukce z pozinkovaného plechu spojená pomocí šroubových spoj z nerez, - ocel žárově zinkovaná a polyesterovým práškovým vypalovacím lakem, - svařenec z výpalků z ocelového plechu tloušťky 4 mm a dvou trubek čtvercového průřezu, - opláštění tvořené ohýbaným pozinkovaným plechem



tloušťky 2mm, - zámek s trojhranem 9 mm, - kotvení pod dlažbu do betonového základu závitovými tyčemi M12.

4.5.5 Nádobu na posypový materiál

Standartní plastová typová nádoba



V Prostějově 04/2019

Jméno: Ing. Barbara Zapletalová