



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava


Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury


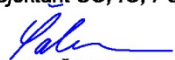




PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016

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

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
--	--

Generální projektant:  <small>®</small>	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: JAROSLAV SOUMAR Garant profese: -
---	---	---

Středisko: PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ			
Vedoucí střediska:  ING. OTA HELLER	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. ARCH. DAVID ŠABATA	Vypracoval:  ING. ARCH. DAVID ŠABATA	Kontroloval:  JAROSLAV SOUMAR

Název akce: REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ A ZŘÍZENÍ BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ V ŽST. POŘÍČANY	Číslo smlouvy: 16-155.230	
	Projektový stupeň: PROJEKT	
Část: SITUACE STAVBY KOORDINAČNÍ SITUACE STAVBY	Datum: 10/2016	
	Číslo částí: C	
Název přílohy: VÝKRESY ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY	Měřítko: -	Počet formátů: 12 x A4
	Číslo přílohy: C.3	

Obsah

1	Identifikační údaje	4
1.1	Identifikační údaje stavby	4
1.2	Identifikační údaje investora	4
1.3	Identifikační údaje zhotovitele projektové dokumentace	4
2	Podklady a průzkumy	5
3	Historie železniční stanice Poříčany	5
4	Stávající stav a stavební záměry	8
4.1	Výpravní budova	8
4.2	Zastřešení nástupišť	9
4.3	Podchod	10
4.4	Povrch nástupišť	11
4.5	Mobiliář	12
5	Cíle architektonického řešení	12
6	PS a SO související s architektonickým řešením	12
7	Návrh řešení	13
8	Požadavky na jednotlivé PS a SO	13
8.1	PS 04-11 Výtahy	13
8.2	SO 12-01 Nástupiště	13
8.3	SO 14-01 Nové výstupy z podchodu, podchod	14
8.4	SO 18-01 Chodníky, rampa	15
8.5	SO 21-01 Drobná architektura a oplocení	15
8.6	SO 22-01 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu	16
8.7	SO 36-01 Úprava rozvodu NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu ...	16
9	Použité materiály a výrobky	17

1 Identifikační údaje

1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany
Stupeň dokumentace:	Projekt
Místo stavby:	Železniční stanice Poříčany
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kolín
Katastrální území:	Poříčany

1.2 Identifikační údaje investora

Název:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové město IČ:70994234 DIČ:CZ70994234
Organizační složka:	Stavební správa západ Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9 – Libeň

1.3 Identifikační údaje zhotovitele projektové dokumentace

Název:	SUDOP PRAHA, a.s. Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov IČ:25793349 DIČ:CZ25793349
Zpracovatelský útvar	PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ Husova 1250/71 301 00 Plzeň – Jižní Předměstí
Zástupce ve věcech smluvních:	Ing. Ota Heller tel. 378 132 830, mobil: 605 229 069 e-mail: ota.heller@sudop.cz
Číslo zakázky zhotovitele:	16-155.230
Hlavní inženýr projektu	Jaroslav Soumar tel. 378 132 820, mobil: 605 229 073 e-mail: jaroslav.soumar@sudop.cz
Odpovědný projektant části:	Ing. arch. David Šabata tel. 378 132 820, mobil: 605 229 093 e-mail: david.sabata@sudop.cz
Část dokumentace:	C.03 Výkresy architektonického řešení stavby

2 Podklady a průzkumy

Architektonického řešení bylo navrženo na základě:

- Přípravná dokumentace – 09/2015
- Místní šetření (SUDOP PRAHA a.s. - 07/2016)

3 Historie železniční stanice Poříčany

Stanice Poříčany leží na železniční trati 011 Praha - Kolín, z níž odbočuje trať 060 Poříčany - Nymburk. Železniční trať 011 Praha - Česky Brod - Pečky - Kolín je elektrizovaná celostátní trať (z Prahy tříkolejná, z Poříčan dvoukolejná) zařazena do evropského železničního systému, součást 1. a 3. koridoru. Železniční trať 060 Poříčany - Nymburk je jednokolejná elektrizovaná celostátní trať.

Dnešní trať 011 je součástí původní železnice Vídeň - Olomouc - Praha, dokončené roku 1845. Do roku 1874 byl v Poříčanech pouze strážní domek. První staniční budova stála těsně při silnici do Chrástu. Koncem 19. století je vystavena takzvaná Česká komerční dráha (Bohmische Komerzbahn), někdy je uváděn název Česká obchodní dráha, Poříčany - Nymburk a dále přes Kopidlno do Bakova nad Jizerou a do Jičína.

Poříčany se staly stanicí, kde se napojovala tato dráha na páteřní hlavní směr Praha - Vídeň (Státní dráha). Provoz na Komerční dráze byl zahájen roku 1882. Nemístným šetřením drážní společnosti získala drahá hned na svém začátku problematické místo. Koleje dráhy vedoucí na Třebestovice po výjezdu ze stanice prudce klesaly k mlýnskému náhonu. Po asi 1km musel vlak opět vystoupat k lesu před Třebestovicemi. V nejnižším bodě před Poříčany bylo umístěno vjezdové návěstidlo. Když byl strojvůdce nucen před návěstidlem zastavit, bylo často velmi těžké vlak do krátkého, ale prudkého stoupání rozjet. Tento problém byl odstraněn až v šedesátých letech při novém zaústění Nymburské trati.

Budova, nouzově pro nádraží využívána, nevhodně umístěna na konci kolejíště, nemohla plnit úkoly přestupní stanice. Roku 1899 byla uvedena do provozu nová nádražní budova. Zároveň bylo kolejíště rozšířeno a prodlouženo. Ani nová budova však nebyla postavena tak, aby splňovala všechny perspektivní nároky rozvoje dopravy. Proto už ve čtyřicátých letech působila nejzchátralejším dojmem ze všech nádražních budov na celé trati.



Obrázek 1 – výpravní budova z roku 1899

Po válce došlo k rozhodnutí elektrifikace trati. Jako první byl vybrán "důležitý" tah Praha - Olomouc - Žilina - Košice. První elektrifikační práce byly provedeny již v roce 1948 a to stavbou vrchního vedení mezi stanicemi Pečky a Poříčany. Trolejové vedení však končilo v Poříčanech před kolínským zhlavím. Vědělo se, že poříčanské nádraží, především jeho kolejiště, nevyhovuje. Úpravě kolejiště bránila budova stará tehdy sotva 50 let. Od počátku padesátých let se započalo s přestavbou, která musela probíhat postupně. Trvala více než 10 let. Na výstavbu nádraží navazovalo i plánované zaústění rozšířeného drážního tělesa od Prahy. Trať mezi Prahou - Libní horní nádraží a Poříčany byla projektována jako tříkolejná.

Aby mohl být zahájen elektrický provoz včas, bylo staré kolejiště zatrolejováno a nové nádraží se budovalo na volné ploše směrem dovnitř traťového oblouku. Pravidelný provoz elektrické trakce byl zahájen 1. června 1958.

Vlaky stále zastavovaly před starým nádražím, které bylo překážkou pro dobudování nového kolejiště. V letech 1960 - 1963 místo něho sloužila provizorní stavba, postavena vedle bytového domu z roku 1898. Teprve po jejím postavení mohly být vykonány přípravné práce ke zbourání budovy z roku 1899. Ta byla odstraněna odstřelem 11.12.1960. Potom už dokončování nového kolejiště šlo rychleji. Pražské zhlaví bylo posunuto o 300m dále k západu, kolínské zhlaví bylo posunuto o 600m k východu. Zároveň bylo vybudováno nové zaústění tratě od Nymburka a tím byly vyřešeny nepříznivé spádové poměry při vjezdu.



Obrázek 2 – odstřel výpravní budovy z roku 1899

V létě roku 1962 byla pokládána třetí kolej v úseku Poříčany - Český Brod.

Nová nádražní budova byla na svoji dobu řešena velkoryse - velká hala, restaurace, společenské místnosti, prostor pro poštu apod. Budova byla uvedena do provozu v roce 1964.



Obrázek 3 – pohled na kolejiště



Obrázek 4 – výpravní budova před rekonstrukcí

V roce 1994 byly položeny novou technologií koleje mezi Českým Brodem a Poříčany a v roce 1995 začala rozsáhlá rekonstrukce kolejíště železniční stanice Poříčany.

Budova samotná prošla rekonstrukcí v roce 2011.

(zdroj: www.geocaching.com)

4 Stávající stav a stavební záměry



Železniční stanice Poříčany leží na koridorové železniční trati 011 Praha – Kolín, z níž odbočuje trať 060 Poříčany – Nymburk. Jedná se o stanici s osmi kolejemi a čtyřmi nástupišti, která je situována uprostřed obce.

4.1 Výpravní budova

Podoba výpravní budovy se od svého zprovoznění v šedesátých letech změnila jen povrchně. Byla zateplena kontaktním zateplovacím systémem a tím získala novou světlejší barevnost fasád. Nově byla provedena střešní krytina a klempířské prvky.

VB není předmětem tohoto projektu. Nicméně je žádoucí, aby nově navržené objekty stávající VB doplnily do výtvarně harmonického celku (především co se týče barevnosti a standardu materiálů).

Stávající barevnost:

- | | | |
|-------------------------------|---------------------------------|---|
| • fasáda VB | NCS S 2020-Y10R |  |
| • klempířské prvky | RAL 9007 (metalíza šedý hliník) |  |
| • interiér (obklady a dlažby) | tlumené zemité odstíny + šedá | |



Obrázek 5 – dnešní stav výpravní budovy



Obrázek 6 – interiér výpravní budovy

4.2 Zastřešení nástupišť

Na všech ostrovních nástupištích je v současné době provedeno zastřešení typu jednoduchá „Vlaštovka“. V prostoru nad podchodem a jeho výstupními rameny má konstrukce dvě řady sloupků, mimo podchod jednu řadu sloupků. Zastřešení je řešeno jako kombinace ocelové a dřevěné konstrukce. Na podélné ocelové prvky jsou příčně kladeny dřevěné trámký a záklop z OSB desek. Krytinu dnes tvoří živичné střešní pásy.

V rámci rekonstrukce dojde k sejmutí dřevěného záklopu a dřevěných trámků. Ocelová nosná konstrukce bude zachována. Stávající OK bude očištěna od starých vrstev PKO otryskáním. Následně bude provedena nová PKO. Sloupky budou instalovány do původní pozice. Na nosnou ocelovou konstrukci bude položen nový střešní plášť z trapézového plechu. Nově bude proveden také střední okapní žlab a svody.



Obrázek 7 – stávající zastřešení nástupišť



Obrázek 8 – stávající zastřešení nástupišť

4.3 Podchod

Stávající podchod má světlou šířku 5m. Součástí podchodu jsou schodišťové výstupy - na každé ostrovní nástupiště dva výstupy, na první nástupiště jeden výstup. Podchod je propojen s výpravní budovou čelním schodištěm.

Stávající povrchy:

- | | |
|-----------------------------|---|
| • dlažba v podchodu | keramická dlažba 15/15cm, okrový odstín |
| • obklad v podchodu | keramický obklad 15/15cm, žlutý odstín (lesk) |
| • stupně výstupů z podchodu | žulové stupně |
| • stěny výstupů z podchodu | omítka + bílá malba |

Původní tubus podchodu zůstane zachován.

Přístupová schodiště na východní straně, schodiště na nástupiště 1 i schodiště do výpravní budovy zůstanou zachovány. Přístupová schodiště na nástupiště č. 2, 3, 4 na západní straně se vybourají a nahradí se výtahovými šachtami.

U výpravní budovy se na východní straně odbourá část stěny tubusu a doplní se nová výtahová šachta se zděnou nástavbou.

Tubus bude na severní straně prodloužen pod koleji č. 8 a bude navazovat na přístup (chodník). Z prodloužení bude zabezpečen výstup zalomeným schodištěm a přístupovým chodníkem

Zrekonstruují se vnitřní plochy podchodu, tj. provede se kompletní výměna dlažeb i obkladů. Na stěnách u schodišť bude navrženo nové zábradlí.



Obrázek 9 – stávající povrchy podchodu

4.4 Povrch nástupišť

Ve stávajícím kolejišti se nachází tři ostrovní nástupiště přístupné podchodem z výpravní budovy a jedno vnější nástupiště u výpravní budovy.

V rámci stavby je navržena rekonstrukce všech nástupišť v ŽST Poříčany. V rámci stavby je navržena rekonstrukce nástupištní hrany, dále bude provedena výměna stávajícího povrchu a doplnění prvků pro bezbariérové užívání staveb a zábradlí na obou koncích nástupiště.



Obrázek 10 – stávající nástupiště

4.5 Mobiliář

Stávající vybavení stanice mobiliářem odpovídá celkovému stavebně technickému stavu stanice. Na nástupišťích a částečně i v podchodu jsou bez koncepce rozmístěny jednotlivé kusy mobiliáře různého stáří, beze snahy o sjednocení designu.



Obrázek 11 – stávající mobiliář

5 Cíle architektonického řešení

Předmětem řešení této části projektové dokumentace je koordinovat výtvarný výraz všech nových a upravovaných objektů a snaha o vytvoření harmonického celku se stávající výpravní budovou.

Architektonické řešení spočívá především v určení povrchů (dlažby, obklady, nátěry) a ve výběru konkrétních typů výrobků, které se budou pohledově uplatňovat (mobiliář, svítidla v podchodu, svítidla na nástupišťích).

Předmětem architektonického řešení není definování technických parametrů, technické parametry stanoví dokumentace jednotlivých stavebních objektů.

6 PS a SO související s architektonickým řešením

- PS 04-11 Výtahy
- SO 12-01 Nástupiště
- SO 14-01 Nové výstupy z podchodu, podchod
- SO 18-01 Chodníky, rampa
- SO 21-01 Drobná architektura a oplocení
- SO 22-01 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu
- SO 36-01 Úprava rozvodu NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu

7 Návrh řešení

Řešení spočívá ve výběru jednoduché střídmé barevnosti nově provedených povrchů použitých ve velkých plochách (povrch nástupišť, zastřešení, podlaha a stěny podchodu) a naopak výrazné barevnosti v menších plochách použitých jako akcent (výstupy z podchodu, výtahové šachty).

8 Požadavky na jednotlivé PS a SO

8.1 PS 04-11 Výtahy

povrchová úprava výtahových dveří a interiér kabin:

nerez ocel

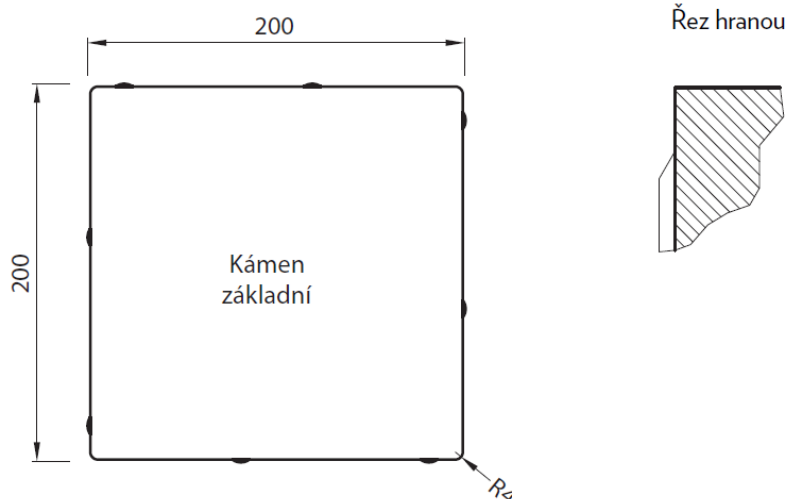


ilustrační foto

8.2 SO 12-01 Nástupiště


povrch nástupišť:

betonová dlažba bez zkosených hran 20/20cm, přirozený betonový odstín

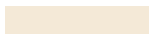


8.3 SO 14-01 Nové výstupy z podchodu, podchod


dlažba v podchodu:

- vysoce slinuté neglazované jednobarevné dlaždice
- včetně tvarovek pro nevidomé
- povrch matný, hladký
- formát 20 / 20 cm, skládat na stříh
- odstín světle šedý RAL 7047 


obklad v podchodu:

- vysoce slinuté neglazované jednobarevné dlaždice
- povrch matný, hladký
- formát 20 / 20 cm, skládat na stříh
- odstín světle béžová RAL 7047 


obklad výstupů z podchodu:

- keramické obkladové pásky
- povrch matný, hladký
- formát 24 / 7 cm, skládat na stříh vodorovně
- odstín terracotta 

schody - obklad stupňů:

- vysoce slinuté neglazované jednobarevné dlaždice
- povrch matný
- formát dle schodů
- odstín tmavě šedý RAL 7043 

obklad výtahové šachty (nad úrovní nástupiště + vstup do výtahu uvnitř podchodu):

- keramické obkladové pásky
- povrch matný, hladký
- formát 24 / 7 cm, skládat na stříh vodorovně
- odstín terracotta 

lišty:

Rohový styk veškerých obkladů bude řešen subtilní nerezovou lištou.






povrchová úprava zábradlí a madel:

- | | | |
|---------------------|----------------------------------|---|
| • sloupky a madla | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • rámy výplní | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • výplně z tahokovu | pokovení Zn |  |



8.4 SO 18-01 Chodníky, rampa

povrchová úprava zábradlí a madel:

- | | | |
|---------------------|----------------------------------|---|
| • sloupky a madla | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • rámy výplní | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • výplně z tahokovu | pokovení Zn |  |

8.5 SO 21-01 Drobná architektura a oplocení

povrchová úprava laviček (jednomístné, čtyřmístné):

- | | | |
|-------------------------------|----------------------------------|---|
| • nosná konstrukce a područky | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • sedák a opěradlo | nerez ocel |  |



povrchová úprava ostatních prvků mobiliáře:

matný nástřik RAL 7016 (antracitová šedá) 

- stojany na kolo
- koše na odpadky
- infopanely



8.6 SO 22-01 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

povrchová úprava (nové zastřešení i rekonstruovaná zastřešení):

- | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|---|
| • ocel. nosná konstrukce | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • zábradlí (nové zastřešení) | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • rámy výplní | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • výplně z tahokovu | pokovení Zn |  |
| • střešní krytina (oboustranně) | RAL 9006 (bílý hliník metalíza), mat |  |

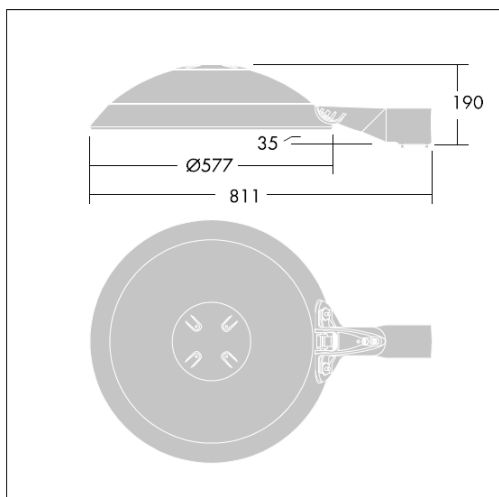
8.7 SO 36-01 Úprava rozvodu NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu

povrchová úprava:

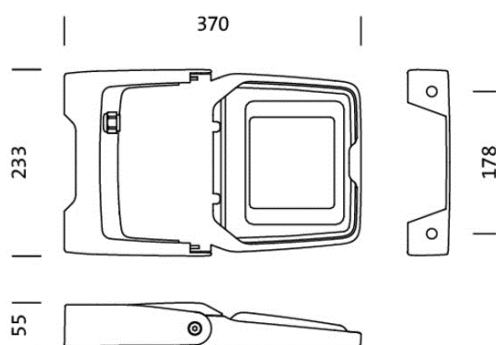
- osvětlení v podchodu: svítidla (vč. rozvodů) skryta v opláštění případně v podhledu



- osvětlení nástupišť mimo zastřešení: jednoduchý geometrický tvar, tmavě šedý matný odstín



- osvětlení nástupišť v místě výstupů z podchodu: jednoduchý geometrický tvar, světlý šedý matný odstín



$A_w = 0,08 \text{ m}^2$



- osvětlení nástupišť pod zastřešením: standardní liniová svítidla

9 Použité materiály a výrobky

Konkrétní výrobky a materiály zmíněné v této části PD musí zhotovitel nechat prokazatelně odsouhlasit architektem.

Zhotovitel předloží ke schválení výkresy spárořezu obkladů a dlažeb.

V projektové dokumentaci jsou konkrétní výrobky a materiály ve vztahu k Z.č. 134/2016 Sb, o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů jako referenční.

Materiály a výrobky je možné zaměnit při zachování shodných nebo lepších požadovaných parametrů, shodné funkce a vzhledu.

Parametry zhotovitel doloží prohlášením o shodě včetně certifikátu.

Závazné jsou technické popisy, obrázky jsou pouze pro ilustraci požadovaného vzhledu - nejsou závazné, ale doporučené. Záměnu materiálů a výrobků doporučujeme konzultovat s projektantem – **architektem** - a odpovědným zástupcem investora.

V případě, že dojde k takové záměně materiálů a výrobků, které s sebou nesou potřebu koordinace s jinými stavebními objekty, musí zhotovitel provést koordinaci na své náklady.

V Plzni, listopad 2016

Ing. arch. David Šabata