



Sídlo firmy CH&T Pardubice a v pozadí probíhající práce na Modernizaci uzlu Pardubice vč. lávky pro pěší.

Přes pardubické nádraží se klene nová lávka pro pěší

Pardubické nádraží získalo stavbou lávky pro pěší novou dominantu železničního uzlu. Lávka tvoří spolu se zrekonstruovanou výpravní budovou a novými nástupišti komplexní architektonický prvek, jehož návrh vypracoval pardubický architekt Ing. arch. Milan Košař. Ocelová konstrukce se nese na železobetonových pilířích přes celou šíři nádraží na západním konci nástupišť. Hlavní myšlenkou lávky je propojení prostoru výpravní budovy, nástupišť a nově vybudovaného Terminálu B autobusové dopravy s protějším koncem nádraží, kde se nachází pardubická část Dukla, která byla dodnes pro pěší cestující obtížně dostupná.

Na tomto konci lávky má v budoucnu vzniknout parkovací dům Terminál Jih, který usnadní cestujícím odstavení vozidel v blízkosti nádraží. Přístup na lávku je zajištěn pomocí dvou schodišť na opačných koncích lávky a na jednotlivá nástupiště jsou zřízeny čtyři dvojice eskalátorů v kombinaci s výtahy. Na jižním konci lávky do ulice K Vápence je taktéž vybudován výtah a konstrukce lávky je připravena pro budoucí napojení z úrovně lávky přímo do parkovacího domu.

KONSTRUKCE LÁVKY

Délka lávky je včetně přístupových schodišť 290 metrů a převádí pěší komunikaci o šířce čtyř metrů přes 26 kolejí a přes silniční komunikaci v ulici K Vápence. Nosnou konstrukci tvoří ocelový komorový spojitý nosník o jedenácti polích s obloukovými žebry, které vynáší opláštění lávky. Celá konstrukce je osazena na kalotových ložiskách, kdy v místě největších dilatačních pohybů u podpory schodiště S0 dochází k posunům o +226 až -257 mm. Z důvodu zamezení záporných reakcí v ložiskách je v místě některých podpěr komorový nosník vyplněn balastním betonem, čímž dochází ke zvýšení přítlaku na ložiska a omezení jejich nadzdvížení.

Spodní stavba je tvořena železobetonovými pilíři tvaru Y, jejichž základy jsou založeny na velkopřůměrových pilotách délky 10 až 12 metrů. Pilíře jsou silně vyztuženy a jsou dimenzovány i proti možnému nárazu vlaku. Železobetonové jsou i výtahové šachty, které jsou ze

západní strany prosklené a dosahují výšky 14 metrů.

Zajímavým architektonickým prvkem je zastřešení eskalátorů, které je tvořeno obloukovým tvrzeným sklem. V podpůrných rámech budou umístěné zapuštěné led pásky, které zajistí jejich osvětlení. Osvětlení pomocí zapuštěných led pásek je navrženo i po celé délce lávky a na schodištích a je umístěno ve spodní části zábradelního madla.

POSTUP VÝSTAVBY

Jak již bylo zmíněno, lávka vede napříč celým kolejištěm pardubického nádraží. S ohledem na nutnost zachování provozu v uzlové železniční stanici probíhala výstavba v jednotlivých stavebních postupech tak, aby byl

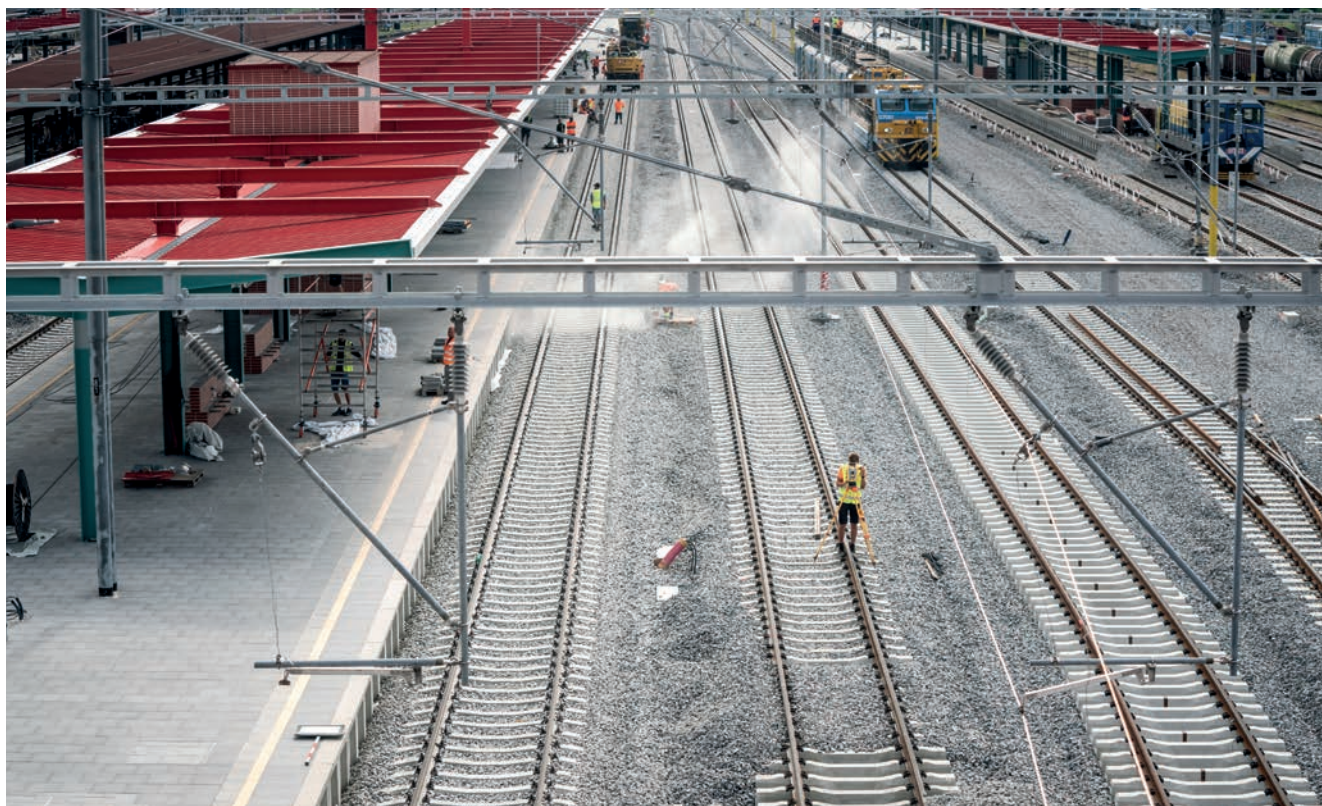
dopad na provoz co možná nejmenší a byla průběžně zajištěna propustnost koridorové trati. Jednotlivá nástupiště, části podchodu a samozřejmě také lávky byly tudíž budovány postupně vždy v úseku vyloučených kolejí. Tím byla výstavba značně komplikována. Ve většině stavebních postupů bylo nutné zřizovat provizorní komunikace a přejezdy přes provozované koleje, aby byl zajištěn přístup na staveniště. Tak, jak to stavební postupy umožňovaly, byly v rámci lávky postupně budovány jednotlivé pilíře. Konstrukce lávky musela být s ohledem na dopravu dílců lávky rozdělena na montážní celky, jež bylo možné na stavbu dopravit. Přímo v místě se pak na provizorních podporách dílce svařovaly do větších celků, zpravidla jednoho pole délky 20 až 40 metrů. Tyto

Podchod v ul. Sladkovského.



Detailní pohled na lávku pro pěší spojující nádraží se sídlištěm Pardubice-Dukla.





Výstavba nového nástupiště.

Nově zrekonstruovaná výšková budova na pardubickém hlavním nádraží.



Součástí „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ je i stavba řady dalších mostních objektů – například několika nových železničních mostů. A v rámci výstavby nového 5. nástupiště jsou prodlouženy oba podchody pro cestující a ve stávajícím profilu došlo k jejich rekonstrukci a ke zřízení bezbariérových výstupů pomocí výtahů a eskalátorů. Na třebovském zhlaví pak byl zrekonstruován podchod v ulici Sladkovského, kde byly vybudovány taktéž bezbariérové výstupy do ulice Hlaváčovy a na nově budovanou zastávku Pardubice Centrum. Všechny akce významně zvýší komfort pro cestující a dělají z Pardubic moderní dopravní uzel.

**Ing. Filip Andrš,
Chládek a Tintěra,
Pardubice a.s.**

dílce o hmotnosti přes 100 tun se následně zvedaly jeřábem s nosností až 500 tun na definitivní pilíře a provizorní podpory PIŽMO, kde probíhalo finální svařování montážních styků. Dílce byly v několika případech vkládány nad provozované koleje s trakcí, a proto bylo nutné zajišťovat další výluky kolejové dopravy a pro minimální omezení dopravy tyto práce provádět v nočních hodinách.

V současné době je ocelová konstrukce lávky kompletně osazena na ložiskách a svařena v jeden dilatační celek včetně schodišť. Na lávce probíhají dokončovací práce na montáži výtahů a eskalátorů, instalace rozvodů NN, montáž svítidel a osazování zábradlí. Na jaře bude provedena pochozí izolace a závěrečné opravy PKO a montáž podhledových plechů. Lávka by měla být pro veřejnost uvedena do provozu v květnu roku 2024.



CH&T PARDUBICE
ČLEN SKUPINY ENTERIA



KOLEJOVÉ STAVBY

hrosipardubice.cz