

DOKUMENTACE SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI

Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK

2.	Zpracování připomínek SŽDC 09.2017	30.11.2017	J. Brožek	<i>pu Brožek</i>
1.	Zpracování připomínek města Kladna	30.6.2017	J. Brožek	<i>pu Brožek</i>
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Inženýrská činnost:
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz

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

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

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
Kotas & Partners, s.r.o. tel.: (+420) 224 942 588	Situace stavby Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů	C C.3
Vedoucí útvaru: <i>Patrik Kotas</i> doc. Ing. arch. Patrik Kotas	Architektonicko - urb. řešení - ŽST Kladno - Ostrovec	C.3.3

Odpovědný projektant: <i>Patrik Kotas</i> doc. Ing. arch. Patrik Kotas	Název přílohy:	Změna:
Vypracoval: <i>pu Brožek</i> MgA. Jan Brožek		Z2
Skart. znak: V20/2038 Datum: 01/2017		Číslo příl.: 000
Počet formátů: - Měřítko: - IČD:	13 6090 03 03 03 00	

Obsah:

1. Identifikační údaje stavby	2
2. ARCHITEKTONICKO - URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ	3
2.1 Urbanisticko – architektonické řešení	3
2.2 Zastřešení nástupišť	3
2.3 Drobná architektura - viz SO 08-42-01	4

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 nákresných 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 - urbanistické řešení - ŽST Kladno - Ostrovec

Vypracoval :

Doc. Ing. arch. Patrik Kotas

2. ARCHITEKTONICKO – URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 Urbanisticko-architektonické řešení

Železniční stanice Kladno-Ostrovec se nachází v klidné vilové čtvrti Kladna. Železniční trať vychází dlouhým obloukem ze zast. Kladno-město a přichází k popisované stanici. Nově navrhovaná nástupiště, v délce 200 m, jsou umístěna do blízkosti původní demolované staniční budovy a jsou od ní situována směrem ke stanici Kladno - město. Nástupiště jsou navržena jako boční, podél obou nových kolejí. Stanice se nachází v jižním svahu. Toto umístění determinuje přístup na nástupiště. Severní přístup od ulice Závišovy je řešen po terénu, přes nově navrženou plochu malého vstupního náměstí před stanicí. Jižní přístup je řešen podchodem pod kolejemi s nástupem na druhé nástupiště. Z podchodu vede na jižní nástupiště schodiště, bezbariérový přístup je navržen pomocí chodníku, který se přimyká k nástupišti. Směrem k jižní straně přechází stanice kontinuálně do okolního terénu. Na severní straně je prostor nástupiště oddělen od okolí prosklenou protihlukovou stěnou, která přichází od žst. Kladno - město a končí až na ukončení výtažné koleje. Ze severní strany jsou na nástupiště ještě další dva vstupy z ulice Závišovy. Nově navržené umístění zastřešení nástupiště a hlavní nástup do stanice jsou orientovány do osové pozice na kolmou ulici Mahenovu. Umístění v tomto prostoru pomáhá přirozené orientaci cestujících a podporuje pozici stanice jako přirozeného místa setkávání lidí. Obě boční nástupiště jsou rozšířena v místech vstupů a vyústění obou symetricky protilehlých šikmých chodníků, které vytvářejí bezbariérový přístup do podchodu, spojujícího navzájem obě nástupiště a zároveň vytvářejícího pěší prostupnost v této části Kladna napříč železniční stanicí. Je tak zaručena pěší vazba na jih směrem k centru Kladna a zároveň severním směrem ke stávající vilové čtvrti. Hlavní vstupy do stanice jsou akcentovány dvojicí protilehlých rámových portálů viditelných ze širšího okolí. Je tak po urbanistické stránce jasně definována poloha nejen vstupů, ale celá železniční stanice. Tyto portály zároveň tvoří konstrukční fixaci (z hlediska prostorové tuhosti) přiléhajících ocelových přístřešků na obou nástupištech.

Těžištěm stanice je náměstíčko přiléhající k nástupišti směr Praha. Zde je umístěn podchod vedoucí na opačnou stranu nástupiště a do centra Kladna, dále jsou zde umístěny prvky informačního systému, odbavovací automaty, lavičky a stojany na kola. Toto náměstíčko je propojeno s nástupištem soustavou skleněných ploch délky cca 2 - 4 metry, použitých pro instalaci informací k dopravě.

2.2 Zastřešení nástupišť

Dvojice protilehlých symetricky uspořádaných přístřešků zastřešuje obě boční nástupiště a zároveň i oba přiléhající chodníky, stoupající od podchodu. Ze strany odvrácené od hrany nástupiště se oba přístřešky půdorysně rozšiřují tak, aby zastřešení působilo aktivně proti dešti v místech, kde se zvětšuje výškový rozdíl chodníku a nástupiště. Logicky se tedy oba přístřešky rozšiřují směrem k nejnižší části chodníků při jejich zaústění do podchodu. Rovněž bylo navrženo zastřešení vstupního schodiště směrem do podchodu.

Nad protilehlým vstupem do podchodu u opěrné zdi je navržena lehká předstupující markýza. Design a konstrukční řešení zastřešení nástupišť vychází z charakteristických znaků zastřešení nástupišť na celém modernizovaném úseku této kladenské trati. Konstrukce zastřešení je ocelová, z válcovaných profilů HEB. Zastřešení je realizováno jako skleněné s kouřově tónovaným sklem, s vybranými částmi, které jsou neprůhledné (zejména 500 mm široký pás směrem ke kolejím, a pak středová část zastřešení, kde je umístěna podélná konstrukce, rozvody elektro a středový odvodňovací žlab).

Svislé prvky ocelové konstrukce pokračují i dále v celé délce nástupiště s tím, že slouží jako nosná konstrukce pro protihlukovou stěnu. PHS je navržena se spodním polem z pohltivého materiálu a ze dvou horních polí, která jsou prosklená. Celková výška PHS je cca 3 metry. Dále je na tyto sloupy v pravidelných rozstupech umístěn drážní rozhlas, osvětlení nástupiště a prvky informačního systému.

Svislé prvky ocelové konstrukce jsou využity i jako sloupy trakčního trolejového vedení. Je zde využito LED zdrojů, které jsou umístěny v zastřešení a svým podélným umístěním podporují myšlenku liniové stavby a výrazu nástupiště. Na konstrukci zastřešení jsou umístěny panely informačního systému, a to jak digitálního, tak i standardního neměnného textu a informací. Digitální infosystém je umístěn do prostoru s největším pohybem lidí (viz Půdorys nástupiště).

2.3 Drobná architektura – viz SO 08-42-01

Drobná architektura na stanici Kladno-Ostrovec zahrnuje prvky pro běžný komfort cestujících a pro získání základních informací a orientace.

Ve stanici jsou navrženy lavičky a odpadkové koše, rozmístěné jak v zastřešené, tak v nezastřešené části stanice. U vstupu do stanice z malého náměstí jsou dále umístěny skleněné prosvětlené informační panely. Tyto budou využity jako pro informace ohledně dopravy a integrovaného systému dopravy, ale také ponesou mapu města, mapu blízkého okolí, případně další místní zajímavosti.

Na obou protilehlých vertikálních portálech, které prostorově definují hlavní vstupy do stanice a vstupy do podchodu, jsou umístěny zavěšené prosvětlené ručičkové hodiny jakožto vizuální orientační bod při příchodu ke stanici, viditelný i ze vzdálenějších podhledových úhlů. Navíc hodiny představují tradiční symbol u vstupů do železničních nádraží, stanic a zastávek.

Dále jsou na obou nástupišťích umístěny automaty na výdej jízdenek a automaty na výdej nápojů.

U obou hlavních vstupů do stanice jsou umístěny stojany na kola, situované pod hlavním přístřeškem.

Na malém náměstíčku, stejně tak jako před vstupem z jižního portálu podchodu, jsou situovány parníky, které prostorově oddělují pěší plochu od křižovatky s pěším vyvýšeným prahem při vyústění ulice Mahenovy u náměstíčka a při směrovém zlomu chodníku na jižní straně od zeleně.





















