

# Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou

## DUR - architektonického řešení stavby

### Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 321 4901 / 551 372 0005
Číslo SoD objednatele:	E618-S3110/2017/PH
Číslo SoD zhotovitele:	2017/0097
Místo stavby:	Železniční trať 547D Liberec – Hrádek n. Nisou st. hr. – (Zittau) – Varnsdorf st. hr. - Varnsdorf
Trať dle Prohlášení o dráze 2017 <sup>1</sup>	Liberec – Varnsdorf st. hr. - Varnsdorf (úsek označen 501-00-a)
Kraj:	Liberecký
Obec / Městská část:	Hrádek nad Nisou, Chotyně
Katastrální území:	Hrádek nad Nisou, Chotyně
Pověřené městské úřady:	Hrádek nad Nisou
Obce s rozšířenou působností:	Hrádek nad Nisou
Začátek stavby:	km 19,556 (kabelová vedení km 18,400)
Konec stavby:	km 20,704 (kabelová vedení km 21,769)
Údaje o zadavateli přípravné dokumentace	
Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Organizační složka objednatele:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Údaje o dodavateli přípravné dokumentace	
Zhotovitel dokumentace:	AF-CITYPLAN s.r.o. Magistrů 1275/3 140 00 Praha 4 IČO: 47 30 72 18, DIČ: CZ 47 30 72 18 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, spisová značka C 25005
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Vladislav Šefl - autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby – č. autorizace: 0011245
Autoři architektonického řešení stavby:	Ing. arch. Petr Šafránek – autorizovaný architekt, ČKA, číslo autorizace 0989 Ing. arch. Jan Havlíček – autorizovaný architekt, ČKA, číslo autorizace 03354

### Seznam příloh:

- C4.1.1 Průvodní zpráva – arch.řešení
- C4.1.2 Situace Hrádek n. Nisou – arch. řešení 1:200
- C4.1.3 Situace Hrádek n. Nisou – arch. řešení 1:1000
- C4.1.4 Arch. řešení – zastřešení ostrovního nástupiště var.B1
- C4.1.5 Arch. řešení – zastřeš. ostrovního nástupiště var. B1
- C4.1.6 Arch. řešení – zastřeš. ostrovního nástupiště var. B2, B3
- C4.1.7 Arch. řešení – zastřeš. bočního nástupiště var.C1
- C4.1.8 Arch. řešení – zastřeš. bočního nástupiště var.C1
- C4.1.9 Arch. řešení – zastřeš. bočního nástupiště var.C2
- C4.1.10 Arch. řešení – nádraží Hrádek n. Nisou pohl. severovýchodní 1:200
- C4.1.10b Arch. řešení – nádr. Hrádek n. Nisou pohl. severovýchodní 1:200, barevný
- C4.1.11 Arch. řešení – nádraží Hrádek n. Nisou pohl. severozápadní 1:200
- C4.1.11b Arch. řešení – nádr. Hrádek n. Nisou pohl. severozápadní 1:200, barevný
- C4.1.12 Drobná architektura - příklady  
Nadhledová perspektiva

### Žst Hrádek nad Nisou – architektonické řešení

#### Úvod

Základním motivem bylo hledat navázání na architektonicko-urbanistické hodnoty jak historických budov nádraží, tak i nalézt vztah k okolnímu prostředí a přírodě. Jedná se o oblast Jizerských a Lužických hor, kde dřevo v architektuře a dřevěné stavby mají svou historickou tradici. I některé rušené části nádraží mají nyní výrazné dřevěné prvky a konstrukce (např. přístřešek v Chrastavě, ale i jiné). Vzhledem k těmto souvislostem byl tento materiál a princip uplatněn i v nových návrzích revitalizací nádraží. Byl zde navržen vysokotlaký laminát se strukturou a barvou dřeva.

#### Přístřešky na nástupištích

Přístřešky na ostrovních nástupištích – vlašťovky i přístřešky na bočních nástupištích mají logicky ocelovou konstrukci, avšak podhledy (ochrana před holuby) jsou obloženy deskami z vysokotlakového laminátu s dřevěnou povrchovou strukturou a barevností. Tento podhled bude odnímatelný a demontovatelný, nad ním budou vedeny trasy instalací pro elektrorozvody, slaboproud a podobně. Osvětlení bude integrováno v těchto podhledech. Informační systém bude podvěšený tak, aby podchodná výška byla minimálně 2.500 mm. V dalším stupni může být výška přístřešků i částečně snížena, pak by však byla snížena i výška výtahů, což je technicky možné.

Bylo navrženo několik variant architektonického řešení těchto přístřešků (varianty B1, B2, B3, C1, C2), které jsou obsaženy v této dokumentaci. Po projednání a posouzení těchto alternativ byly jako výsledné řešení zvoleny varianty B1 – vlašťovky nad ostrovními nástupišti a varianta C1 – zastřešení bočního nástupiště v Hrádku nad Nisou.

Pro dokladování základních architektonických záměrů byly vykresleny pohledy jak na nádraží v Chrastavě, tak i v Hrádku. V průběhu zpracování návrhů nebyly k dispozici podklady se zaměřením, takže některé části budov jsou odvozeny z fotografií a nemusejí být naprosto přesné. Jedná se však o pohledy vyjadřující a ukazující především základní architektonický princip a základní ideu řešení.

#### Nádraží v Hrádku n. Nisou

Na nádraží v Hrádku nad Nisou bude zrušen stávající podchod a je navržen nový podchod v návaznosti na nynější trojúhelníkový terminál s provozem autobusů. Tento podchod umožní bezkolizní přestup z autobusů na boční i ostrovní nástupiště vlaků.

Nádraží v Hrádku je výrazně ovlivněno novým trojúhelníkovým terminálem mezi dvěma historickými objekty nádraží (nádražní budovou a skladem jihovýchodně od terminálu). Pokud bude terminál zachován, bude navázání přístřešku k podchodu a bočnímu nástupišti možné pouze velmi subtilní, lehkou konstrukcí, která bude maximálně transparentní a nebude tak pokud možno v kolizi jak s mohutným terminálem, tak s blízkými historickými objekty. Se stávajícím trojúhelníkovým terminálem bude mít obdobný konstrukční princip (ocelová konstrukce s rovnou střechou) i shodnou barevnost. Tento přístřešek umožní cestujícím dojít suchou nohou od autobusu na boční vlakové nástupiště nebo vejít do podchodu k ostrovnímu nástupišti či až na druhou stranu nádraží (kolejiště) směrem severovýchodním. I v tomto prostoru budou situovány prvky drobné architektury – lavičky, odpadkové koše, ev. stojany pro kola. Bude zde také situováno nové částečně prosklené závětrí u stanice autobusu jako náhrada původního závětrí. Závětrí bude mít spodní část plnou, odolnou proti poškození, horní část bude prosklená, aby byl možný průhled jak směrem k vlakům, tak směrem k autobusům. Závětrná prosklená stěna u bočního nástupiště je ve skice uvedena pouze jako eventuelní možná alternativa.

Rekonstrukce nádražní budovy Hrádek bude spočívat jednak v úpravě vnitřních prostor, zejména využití prostorů pro novou technologii, sociální zařízení a čekárnu (viz. část stavební) a jednak se bude jednat o celkovou opravu fasády i střechy. Budou vyměněna všechna okna , omítka fasády bude opravena, budou zachovány všechny šambrány, bosáž i sokl domu, tak aby nebyl narušen či znehodnocen historický výraz budovy. Nová okna budou jako nyní bílá, fasáda bude mít barvu světlého okru, případná barva soklu bude mít odstín středního okru. Tam kde z důvodů technologie bude nutno upravit okna, budou mít tato okna event. neprůhledná skla - původní rytmus a dělení fasády by mělo zůstat zachováno a neporušeno.

#### Drobná architektura

Prostory obou nádraží doplňují prvky drobné architektury, jejich možné příklady jsou dokladovány na jednom výkrese této dokumentace. Lavičky budou mít kovovou konstrukci, sedáky a opěrky mohou být dřevěné. Důležitá je pevnost a odolnost jednotlivých prvků zejména proti vandalizmu a také možnost snadné údržby těchto zařizovacích předmětů.

Červen 2019

Ing.arch. Petr Šafránek, ing.arch. Jan Havlíček

<sup>1</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2017 a pro jízdní řád 2017, účinné od 1. 12. 2015