

ČÁST C.4.2


PO PŘIPOMÍNKÁCH 05/2020


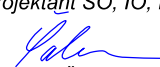


VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:	SPRÁVA ŽELEZNIC	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc
-------------	----------------------------	---

Zhotovitel: Účastníci Společnosti "SP+SEU_Pardubice - Stéblová_DSP"
 

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

Středisko: Projektové středisko Plzeň			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. OTA HELLER 	ING. ARCH. DAVID ŠABATA 	ING. ARCH. DAVID ŠABATA 	JAROSLAV SOUMAR 

Název akce: MODERNIZACE TRATI HRADEC KRÁLOVÉ - PARDUBICE - CHRUDIM, 3. STAVBA, ZDVOUKOLEJNĚNÍ PARDUBICE-ROSICE NAD LABEM - STÉBLOVÁ	Číslo smlouvy: 19-041.250	
	Projektový stupeň: DSP + PDPS	
Část: C.4.2 Architektonické řešení stavby	Datum: 06/2020	
	Číslo části: C.4.2	
Název přílohy: C.4.2.01 Architektonické řešení stavby	Měřítko: -	Počet formátů: -
	Číslo přílohy: C.4.2.01	

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	4
3	Historie železniční trati Pardubice – Jaroměř – Liberec	5
4	Cíle architektonického řešení	7
5	PS a SO související s architektonickým řešením	7
6	Souvislost arch. řešení se stávajícím stavem	7
7	Návrh	10
8	Celkové barevné řešení	10
8.1	Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodů	11
8.1.1	Pracovní vizualizace zastřešení v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem (SO 31-52-01 a SO 31-52-02):	12
8.1.2	Pracovní vizualizace „SO 32-52-02 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, zastávka Pardubice-Semtín, zastřešení výstupů z podchodu“:	16
8.2	Přístřešky na nástupištích	18
8.2.1	Pracovní vizualizace přístřešku s integrovaným technologickým prostorem:	19
8.3	Zábradlí	20
8.4	Mobiliář	21
8.5	Protihlukové stěny a plné oplocení	22
8.5.1	SO 32-40-01 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, PHS v km 4,811 - 5,258 vlevo	22
8.5.2	SO 32-40-02 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, PHS v km 5,845 - 5,885 vlevo	24
8.5.3	SO 32-40-03 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, PHS v km 7,042 - 7,082 vlevo	25
8.5.4	Plné oplocení (SO 32-51-01 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, úpravy oplocení)	26
8.6	Pozemní stavby	28
8.6.1	Nový technologický objekt 31-51-02	28
8.6.2	Malé technologické objekty	29
8.7	Mostní objekty	29
8.7.1	SO 31-34-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, železniční most ev. km 2,184 přes řeku Labe	30
8.7.2	SO 31-34-02 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, železniční most v km 2,769 - podchod pro cestující	31
8.7.3	SO 32-34-02 Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová, železniční most v km 4,800 - podchod pro cestující a pěší	33
8.8	Nástupiště	34
9	Použité materiály a výrobky	35

1 Identifikační údaje

1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová
Stupeň dokumentace:	DSP+PDPS
Místo stavby:	Železniční trať Hradec Králové - Pardubice - Chrudim
Kraj:	Pardubický
Okres:	Chrudim, Pardubice
Katastrální území:	Chrudim, Mikulovice, Staré Jesenčany, Pardubice, Srch, Stéblová

1.2 Identifikační údaje investora

Název:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové město IČ:70994234 DIČ:CZ70994234
Organizační složka:	Stavební správa východ Nerudova 1 772 58 Olomouc

1.3 Identifikační údaje zhotovitele projektové dokumentace

Název:	SUDOP PRAHA, a.s. Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov IČ:25793349 DIČ:CZ25793349
Číslo zakázky zhotovitele:	19-041.250
Hlavní inženýr projektu	Ing. Pavel Kubát mobil: 605 229 016 e-mail: pavel.kubat@sudop.cz
Odpovědný projektant části:	Ing. arch. David Šabata 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 (SUDOP PRAHA a.s. - 02/2017)
- Konzultace se zpracovateli jednotlivých stavebních objektů

3 Historie železniční trati Pardubice – Jaroměř – Liberec

Historie železniční trati

Listem povolení Františka Josefa I. ze dne 15. června 1856 byla vydána koncese pro podnikatele Liebiega, Lannu a bratry Kleinovy na výstavbu a provoz železnice z Pardubic do Liberce a rovněž odbočnou trať z Josefova do Malých Svatoňovic. Trať stavěla a zprovozovala po etapách společnost Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB). Byly to úsek Pardubice – Josefov v roce 1857, úsek Josefov–Turnov v roce 1858 a úsek Turnov–Liberec v roce 1859.

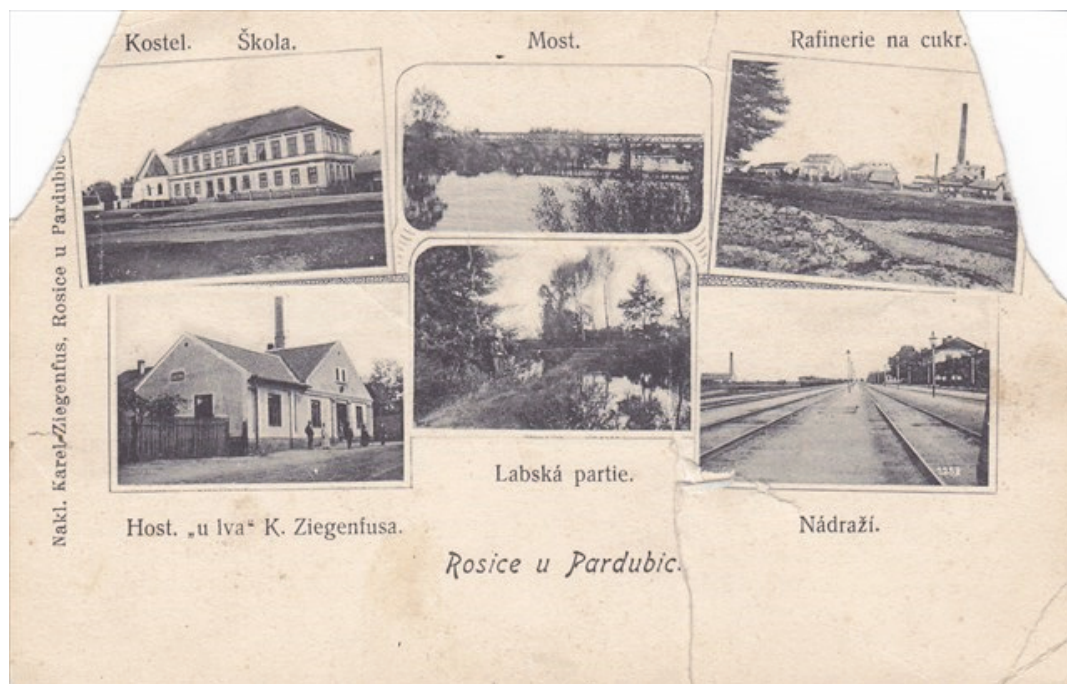
Původně trať na svých prvních několika kilometrech vedla jinou trasou než dnes, i most přes Labe u Pardubic stál na jiném místě. V roce 1871 byly položeny přeložky trati v Rosicích nad Labem v souvislosti se stavbou navazující trati společnosti Rakouské severozápadní dráhy od Havlíčkova Brodu. Od té doby vede trať v této části v současné trase. V roce 1909 byla SNDVB zestátněna a trať přešla do vlastnictví Císařsko-královských státních drah (kk StB), po vzniku Československé republiky pak k nástupnickým ČSD. Po zabrání Sudet německou Třetí říší byla trať na několika místech přerušena státní hranicí. Tento stav trval až do konce 2. světové války. V roce 1965 byla část z Pardubic do Hradce Králové elektrizována. V roce 1993 byl elektrizován úsek z Hradce do Jaroměře. V letech 2009 a 2010 byla provedena ve dvou etapách racionalizace trati v úseku Jaroměř–Stará Paka–Železný Brod. Druhá etapa této racionalizace zvítězila v soutěži Česká dopravní stavba a technologie 2010 v kategorii Dopravní technologie.

Historie Pardubice-Rosice nad Labem (nádrazí)

1. června 1871 otevřela společnost Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) svou trať, při železnici z Pardubic do Liberce z roku 1857, z Rosic nad Labem přes Chrudim do Havlíčkova Brodu. Autorem univerzalizované podoby stanic pro celou dráhu byl architekt Carl Schlimp. Trasa byla výsledkem snahy o propojení železničních tratí v majetku ÖNWB jihozápadním směrem, tedy traťových úseků Liberec-Pardubice a hlavního tahu ÖNWB, železniční trati spojující Vídeň a Berlín.

Po zestátnění všech soukromých společností v Rakousku-Uhersku roce 1908 pak obsluhovala stanici jedna společnost, Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), po roce 1918 pak správu přebraly Československé státní dráhy.

V areálu nádraží je zřízeno rosické železniční muzeum.



Obrázek 1 – historický pohled Rosice nad Labem

Železniční nehoda u Stéblové 1960

14. listopadu 1960 se osobní vlak č. 608 z Hradce Králové do Pardubic srazil s osobním vlakem č. 653. Neštěstí si vyžádalo 118 mrtvých a 110 těžce zraněných.



Obrázek 2 – Památník železniční nehody u Stéblové

(zdroj: wikipedia)

4 Cíle architektonického řešení

Předmětem řešení této části projektové dokumentace je koordinovat architektonický a výtvarný výraz všech nových a upravovaných objektů a snaha o vytvoření harmonického celku v kontextu stávajících architektonicky výrazných objektů.

Architektonické řešení dále spočívá v určení povrchů (dlažby, obklady, nátěry) a ve výběru konkrétních typů výrobků, které se budou pohledově uplatňovat.

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

5 PS a SO související s architektonickým řešením

Celkový architektonický výraz stavby budou tvořit především tyto typy stavebních objektů:

- Mostní objekty
- Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodů
- Nástupiště
- Přístřešky na nástupišťích
- Objekty pozemních staveb
- Protihlukové stěny
- Oplocení

6 Souvislost arch. řešení se stávajícím stavem

V rámci návrhu je třeba respektovat výraz některých existujících objektů – jedná se o tyto objekty:

- Výpravní budova v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem
- Železniční muzeum v Rosicích nad Labem
- Stávající podchod pod ulicí Nádražní v Rosicích nad Labem
- Stávající zastřešení výstupů z podchod pod ulicí Nádražní
- Silniční most přes Labe (souběh s železničním mostem)

Z hlediska architektonického řešení je třeba nejvíc pozornosti věnovat objektům v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Jde o umístění nových prostorově výrazných objektů v kontextu těch stávajících, které jsou stylově nejednotné. Řešením je provést návrh nových objektů jednoduše po stránce hmotové kompozice, množství použitých povrchů a barevnosti.



Obrázek 3 – Výpravní budova v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem



Obrázek 4 – Železniční muzeum v Rosicích nad Labem



Obrázek 5 – Stávající podchod pod ulicí Nádražní v Rosicích nad Labem



Obrázek 6 – Stávající zastřešení výstupů z podchod pod ulicí Nádražní



Obrázek 7 – Silniční most přes Labe (souběh s železničním mostem)

7 Návrh

Návrh arch. řešení byl řešen formou pokynů, doporučení a konzultací autora arch. řešení směrem k projektantům jednotlivých stavebních objektů v průběhu projekčních prací. Zohledněna byla prostorová a technická koordinace a také zpětná vazba od jednotlivých projektantů.

V této příloze jsou shrnuty zásady a doporučení, kterými se zpracovatelé jednotlivých SO řídí při podrobném rozpracování návrhů.

8 Celkové barevné řešení

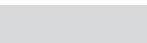

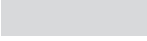
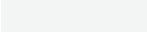
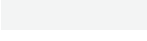
Řešení spočívá ve výběru jednoduché střídmé barevnosti nově provedených povrchů použitých ve velkých plochách (povrch nástupišť, zastřešení, podlaha a stěny a strop podchodů) a naopak výrazné barevnosti v menších plochách použitých jako akcent (výstupy z podchodů).

8.1 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodů

Zásady:

- konstrukce zakrytá zespodu podhledem a ze stran opláštěním
- skryté střešní svody a instalace
- opláštění výstupů z podchodů v místech bez přesahu střechy - tahokov (bez ráků)
- sloupky z otevřených profilů s opláštěním
- střízlivá barevnost – max. tři odstíny
- velké plochy – světlý odstín
- štíhlé prvky – tmavý odstín
- zapuštěná svítidla
- integrovat orientační systém
- cílem je dosáhnout jednoduchého výtvarného výrazu

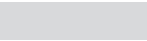

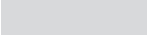
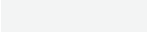

Povrchová úprava Rosice – velkoplošná zastřešení:

- | | | |
|--|---|---|
| • svislé prvky konstrukce
(ve specifických místech budou použity odstíny RAL 7016 a RAL 9002) | RAL 7032 (šterková šedá), mat |  |
| • madla | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • výplně z tahokovu | elox. hliník (alt. pokovení pozink. ocel) |  |
| • podhled | RAL 9002 (šedobílá), mat |  |
| • boční opláštění střešního pláště Rosice | RAL 9002 (šedobílá), mat |  |

Povrchová úprava Rosice – samostatné zastřešení u kusé koleje:

- | | | |
|--|----------------------------------|---|
| • veškeré prvky konstrukce vč. lavičky | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
|--|----------------------------------|---|

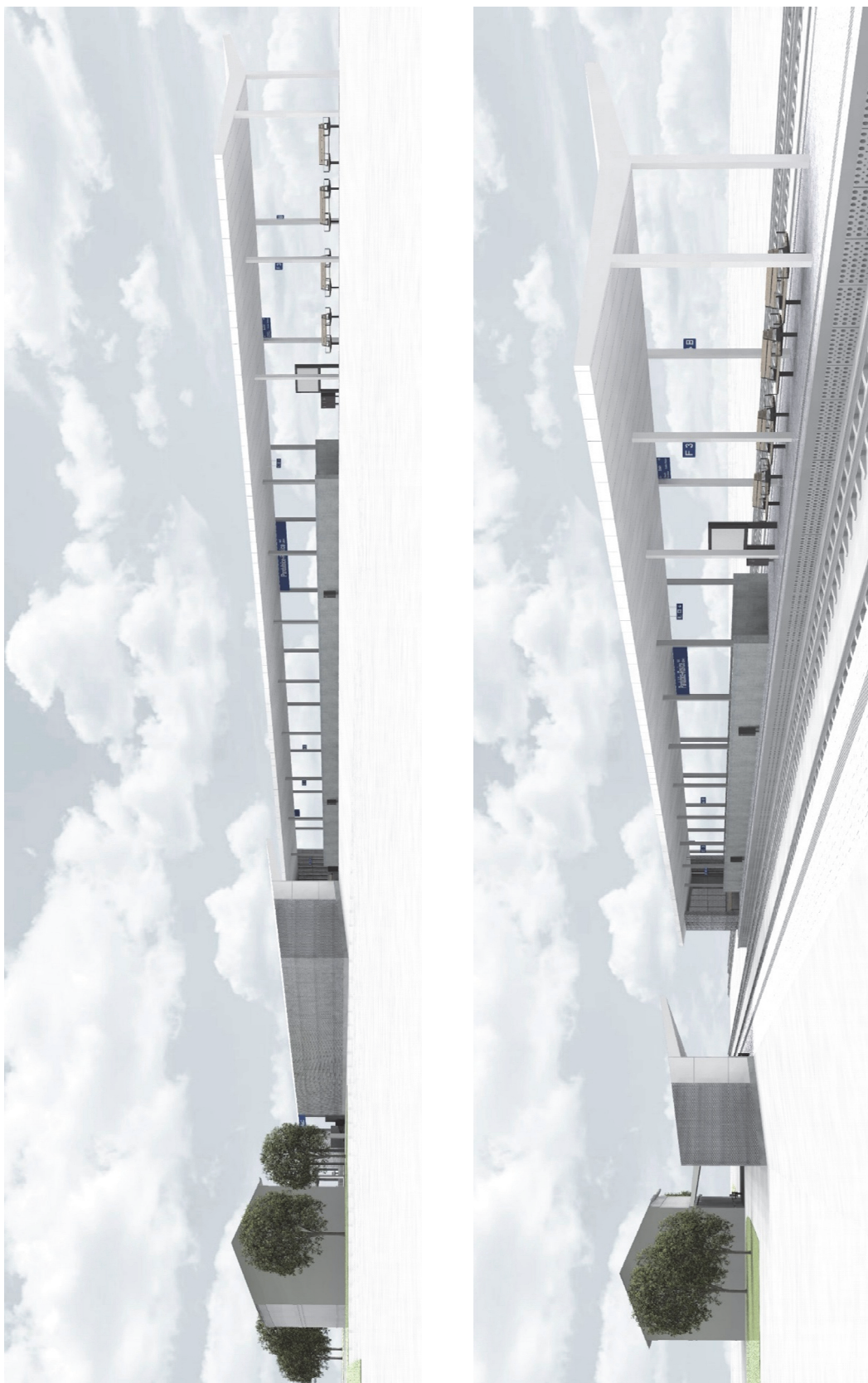
Povrchová úprava Semtín:

- | | | |
|--|---|---|
| • svislé prvky konstrukce
(ve specifických místech budou použity odstíny RAL 7016 a RAL 9002) | RAL 7032 (šterková šedá), mat |  |
| • madla | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • výplně z tahokovu | elox. hliník (alt. pokovení pozink. ocel) |  |
| • podhled | RAL 9002 (šedobílá), mat |  |
| • boční opláštění střešního pláště Semtín | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |

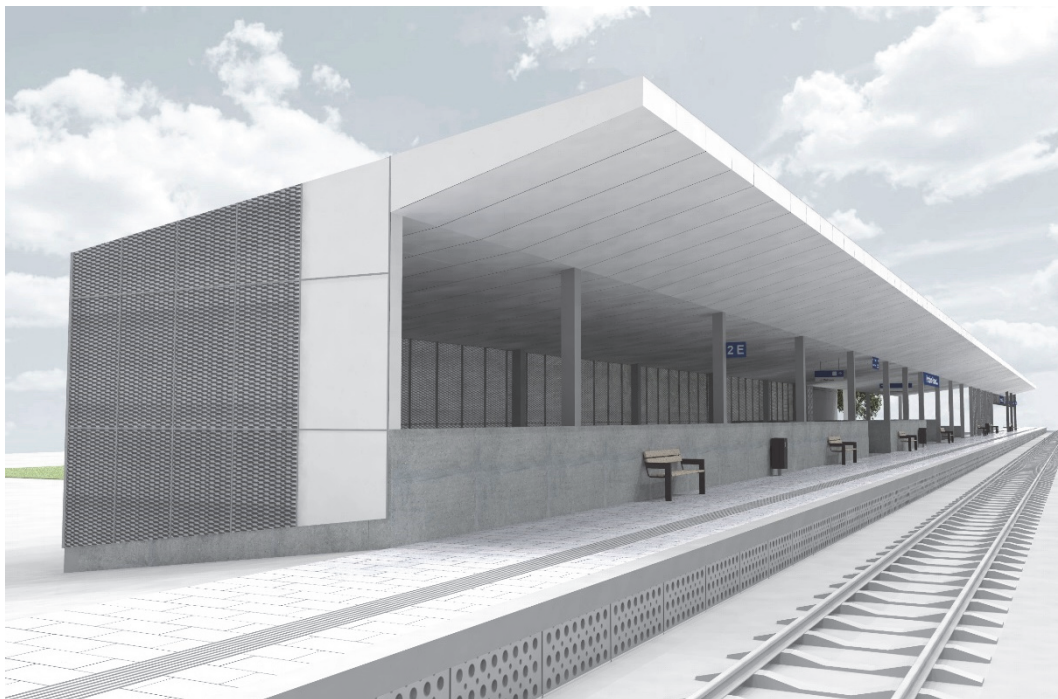
Žadáný výsledný vzhled bezrámového opláštění z tahokovu:



8.1.1 Pracovní vizualizace zastřešení v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem (SO 31-52-01 a SO 31-52-02):

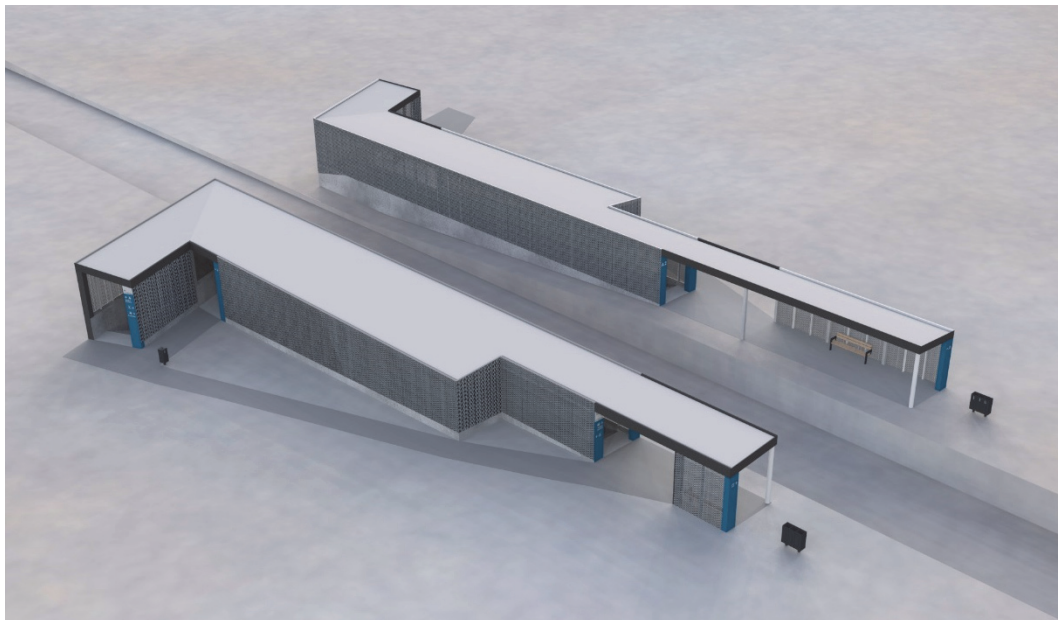


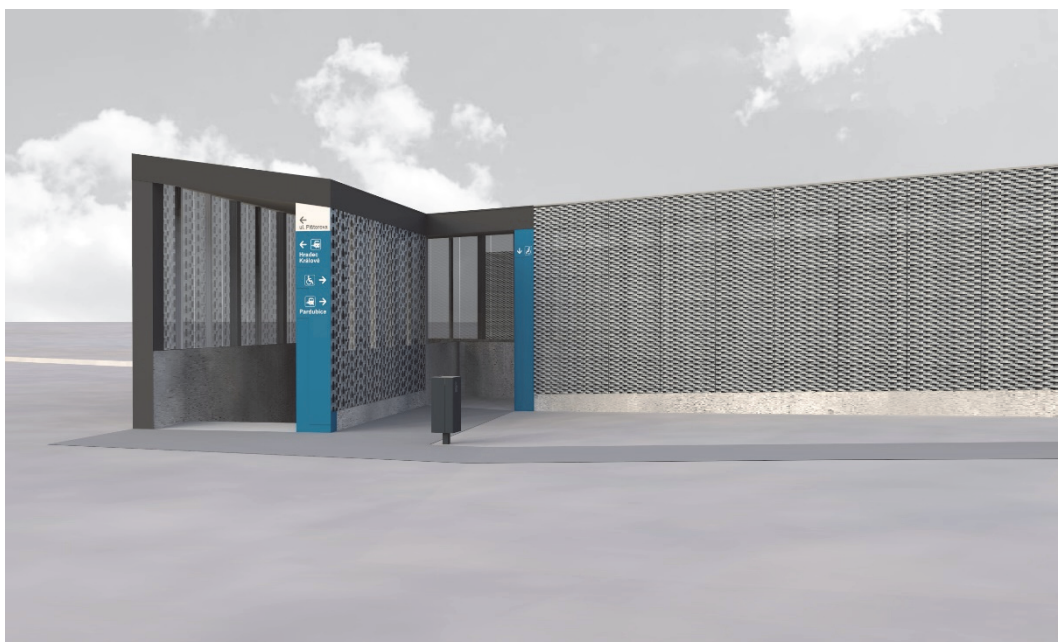
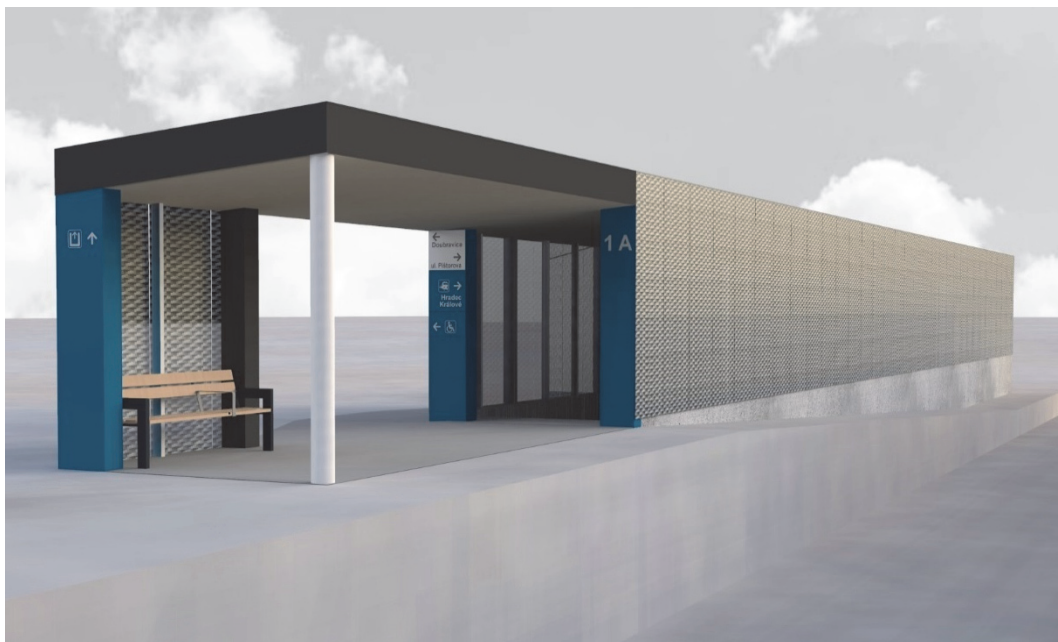






8.1.2 Pracovní vizualizace „SO 32-52-02 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, zastávka Pardubice-Semtín, zastřešení výstupů z podchodu“:




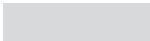



8.2 Přístřešky na nástupištích

Zásady:

- v případě možnosti sdružit přístřešek se zastřešením výstupu z podchodu
- vzhled samostatně stojících přístřešků sjednotit se vzhledem zastřešení
- integrované osvětlení

Povrchová úprava:

- | | | |
|---|----------------------------------|---|
| • hlavní nosná ocelová konstrukce + opláštění | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |
| • sloupky skleněné zástěny + opláštění žlabu | RAL 7032 (šterková šedá), mat |  |
| • integrovaná lavička | RAL 7032 (šterková šedá), mat |  |

Doporučení:

- Preferovat kvalitní moderní design, před připodobňováním nových přístřešků ke stávajícím, použitým na této trati.
- Neosazovat nevzhledné železobetonové přístřešky.



X



8.2.1 Pracovní vizualizace přístřešku s integrovaným technologickým prostorem:



8.3 Zábradlí

Pozn.: Zábradlí nespadá pod pozemní stavby (je součástí podchodů a nástupišť), nicméně pro základní výtvarný koncept je třeba vidět souvislost jeho vzhledu s výstupními madly, která jsou součástí stavebních objektů zastřešení a stavebních objektů podchodů.

Zásady:

- Části zábradlí u výstupu z podchodu budou plné – vytažená ŽB zídka (součást mostní konstrukce) opatřená horním madlem.
- Ocelová zábradlí budou mít standardní vzhled se svislým členěním výplně.
- Pro zábradlí budou použity hranaté profily (pásovina pro svislé prvky a vodorovné prvky výplně, jekly pro horní madlo).
- Horní madlo na ŽB zídce a horní madlo ocelového zábradlí na sebe budou navazovat a použitý jekl bude shodný.
- Výstupní madla a vodící tyč budou z kulatých profilů.

Povrchová úprava:

- ocelové části zábradlí RAL 7016 (antracitová šedá), mat



8.4 Mobiliář

Zásady:

- vzhled a barevnost musí korespondovat s jednoduchým výrazem zastřešení a přístřešků
- nepřirážet mobiliář ke sloupkům zastřešení
- na ostrovním nástupišti umisťovat lavičky v párech (zády k sobě)
- v zastávkách umístit samostatně stojící infopanel mimo přístřešek (integrováný infopanel by kazil efekt transparentního opláštění)

Možný vzhled mobiliáře:



8.5 Protihlukové stěny a plné oplocení

Zásady:

- Pro PHS a plná oplocení bude použit shodný systém od stejného výrobce (ŽB panely vkládané do ŽB sloupků).
- Preferujeme trvanlivé, vandaluvzdorné materiály.
- Výtvarné řešení je omezeno na barevné a grafické pojednání.
- Barevné pojednání bude vycházet z konkrétního umístění PHS resp. oplocení.
- Případné grafické pojednání lícové strany PHS bude respektovat plastické členění absorberu.

Doporučení:

- V konkrétních lokalitách je možné, nechat PHS resp. Oplocení porůst popínavými rostlinami.

8.5.1 SO 32-40-01 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, PHS v km 4,811 - 5,258 vlevo

Umístění:

- V intravilánu (Pardubice, čtvrť Doubravice), zprava vzrostlá zeleň oddělující trať od silnice I/37, zleva zahrádkářská osada.



Výška PHS a členění:

- Výška cca 2,6m, členění 2 absorpční panely nad sebou + sokl.

Zásady:

- V pohledu z osady na trať bych se barevností snažil PHS opticky potlačit tak, aby přirozeně splynula se zelení v pozadí – tzn. rub PHS opatřit tlumenými přírodními odstíny podzimního listí.
- Rubovou stranu je možné nechat porůst popínavkami.
- Na lícovou stranu je možné aplikovat grafické pojednání vycházející z plastického členění absorberu.
- Sloupky a sokl ponechat bez nástřiku (přirozený betonový povrch).
- Spodní část pojednat tmavší povrchovou úpravou, horní část světlejší (toto řešení stěnu opticky odlehčuje).

Barevnost vychází z odstínů podzimního listí:



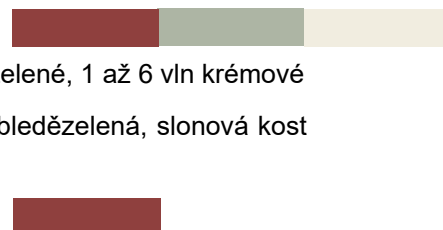
Barevnost - rub:

- horní panely RAL 1015 (slonová kost světlá), mat
- spodní panely RAL 6021 (bledězelená), mat



Barevnost - líc:

- horní panely nepravidelné střídání tenkých svislých pruhů
tzn. pruhy 1 až 3 vlny absorberu červené a zelené, 1 až 6 vln krémové
RAL 3013, 6021, 1015 (tomatová červená, bledězelená, slonová kost světlá), mat
- spodní panely RAL 3013 (tomatová červená), mat



8.5.2 SO 32-40-02 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, PHS v km 5,845 - 5,885 vlevo

Umístění:

- Krátká PHS v extravilánu. Zprava zeleň oddělující silnici, zleva několik chatek.



Zásady:

- Vzhledem k umístění není nutné klást takový důraz na design.
- Zvolit standardnější řešení: dva tlumené odstíny zelené, dole tmavší nahoře světlý (z obou stran).

Výška PHS a členění:

- Výška cca 4m, členění 3 absorpční panely nad sebou + sokl.

žádané odstíny:



Barevnost – rub i líc:

- horní a střední panely RAL 6021 (bledězelená), mat
- spodní panely RAL 6003 (olivová zelená), mat



8.5.3 SO 32-40-03 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, PHS v km 7,042 - 7,082 vlevo

Umístění:

- Krátká PHS v otevřené krajině v blízkosti mimoúrovňového křížení, chrání jeden osamělý domek.



Výška PHS a členění:

- Výška cca 4m, členění 3 absorpční panely nad sebou + sokl.

Barevné řešení použít shodné s SO 32-40-02.

8.5.4 Plné oplocení (SO 32-51-01 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, úpravy oplocení)

Jde o dva úseky oplocení, které bude provedeno jako plné:

- Plné oplocení v zastávce Stéblová obec
- Plné oplocení ve vnitřním oblouku cca km 5,5

Zásady:

- Pro plná oplocení bude použit shodný systém ŽB panelů vkládaných do ŽB sloupků.
- Pro barevné řešení použít odstíny, které už se objevují v návrhu PHS.
- Sloupky a sokl ponechat bez nástřiku (přírozený betonový povrch) stejně jako u PHS.
- V oplocení v zastávce Stéblová v úseku podél zadní hrany nástupiště provést několik transparentních polí, která zajistí optické propojení nástupiště s obcí.

Plné oplocení v zastávce Stéblová obec

Umístění:




- V zastávce Stéblová obec podél zadní hrany nástupiště (na straně k obci) a navazující úsek za přejezdem.



Výška plného oplocení:

- Výška 2m, členění 1 vysoký výplňový panel + sokl.

Barevnost – rub i líc:

- | | | |
|-----------------------------|--|---|
| • výplňové panely | RAL 3013 (tomatová červená), mat |  |
| • sloupky a soklové panely | bez nástřiku (přírozený betonový povrch) |  |
| • rámy transparentních polí | RAL 7016 (antracitová šedá), mat |  |

Doporučení: Výplňové panely budou mít strukturovaný povrch. Bude použitý jednoduchý geometrický vzor – např. svislé rýhování (viz obrázek) – odsouhlasí architekt. Nebude použito vzoru imitujícího cihly nebo kamenný, či dřevěný obklad.



Plné oplocení ve vnitřním oblouku cca km 5,5

Umístění:




- Ve vnitřním oblouku cca km 5,5.



Výška plného oplocení:

- Výška 3,5m, členění na 2 výplňové panely nad sebou + sokl.

Barevnost – rub i líc:

- | | | |
|----------------------------|--|---|
| • horní a střední panely | RAL 6021 (bledězelená), mat |  |
| • spodní panely | RAL 6003 (olivová zelená), mat |  |
| • sloupky a soklové panely | bez nástřiku (přirozený betonový povrch) |  |

8.6 Pozemní stavby

Zásahy do výpravní budovy v Rosicích jsou v rámci tohoto projektu z hlediska architektonického řešení zanedbatelné. Z ostatních pozemních staveb je v rámci architektonického řešení sledován objekt nový technologický objekt v Rosicích (31-51-02) a dále malé technologické objekty, které jsou součástí provozních souborů zabezpečovacího zařízení (PS 31-21-01, 33-21-02, 34-21-01).

8.6.1 Nový technologický objekt 31-51-02

Vzhledem k umístění tohoto objektu, je vhodné zachovat vzhled navržený v předchozím stupni, protože vychází z podoby existujících staveb v bezprostředním okolí (podobné rozměry, proporce, typ a sklon střechy)

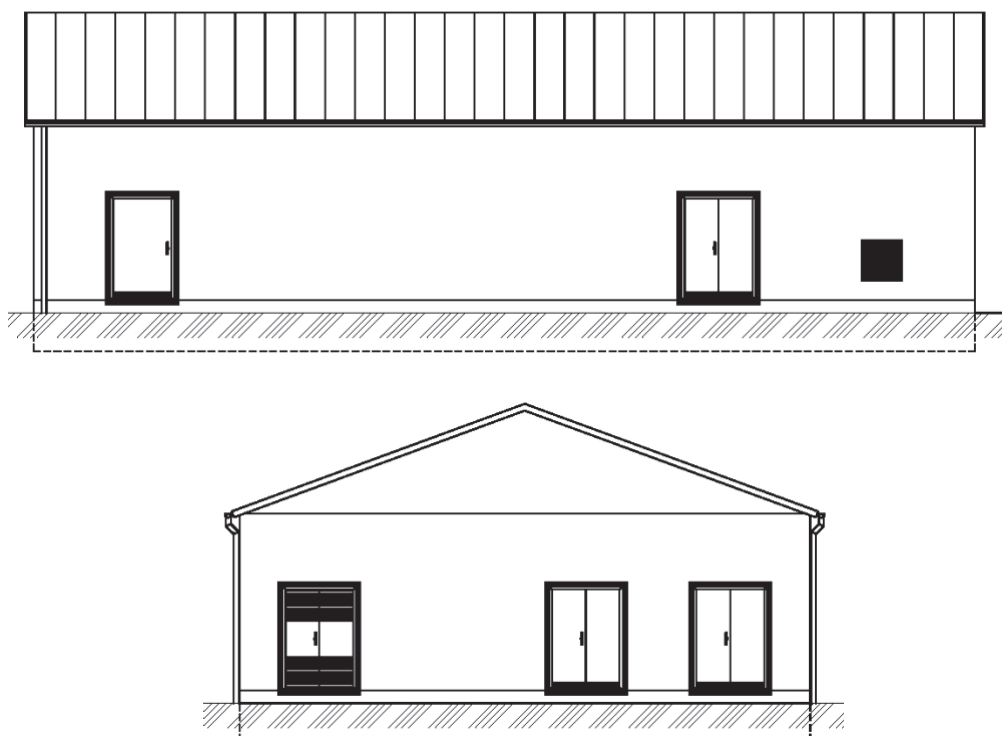
Povrchová úprava (monotónní barevnost je záměrná):

- | | | |
|--|---------------------------------------|--|
| • obvodový plášť | RAL 7044 (hedvábná šedá), mat | |
| • výplně otvorů | elox. hliník | |
| • plechová střešní krytina, klempířské výrobky | RAL 7044 (hedvábná šedá), mat, alt. p | |

Oblast umístění a budovy v oblasti:



Vzhled nového technologického objektu:




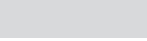

8.6.2 Malé technologické objekty

Jde o požadavky technologických profesí, vesměs jde o malé objekty u přejezdů. V intravilánu v blízkosti stanice bylo v DUR navrženo umístění malého technologického objektu. Jeho umístění v daném kontextu působilo nepatřičně (jako provizorium). V rámci úprav projektu tento objekt odpadl, což je z hlediska architektonického řešení pozitivní.

Doporučení:

- Malé technologické objekty provést jako typové ŽB prefabrikované buňky s plochou střechou.
- Nedoplňovat nad plochou střechu druhý střešní plášť (sedlovou, nebo pultovou střechu). V rozměrech malých objektů je to nevzhledné až komické řešení.

Povrchová úprava (monotónní barevnost je záměrná):

- | | | |
|----------------------|--|---|
| • obvodový plášť | RAL 7044 (hedvábná šedá), mat |  |
| • výplně otvorů | elox. hliník |  |
| • klempířské výrobky | RAL 7044 (hedvábná šedá), mat, alt. pozink |  |

8.7 Mostní objekty

Arch. koncepce určuje zásady pro návrh stavebních objektů (resp. jejich částí), které utváří architektonický výraz stavby. V rámci této stavby to se týká následujících objektů:

- železniční most přes Labe
„SO 31-34-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, železniční most ev. km 2,184 přes řeku Labe“
- podchod v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem
„SO 31-34-02 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, železniční most v km 2,769 - podchod pro cestující“
- podchod v zastávce Pardubice-Semtín
„SO 32-34-02 Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová, železniční most v km 4,800 - podchod pro cestující a pěší“

8.7.1 SO 31-34-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, železniční most ev. km 2,184 přes řeku Labe

Určující podmínky:

- poloha v nezastavěné, otevřené části města s rekreačním potenciálem
- souběh se stávajícím silničním mostem
- viditelnost z východu limitovaná silničním mostem (převýšení, výraznější horizontální linie)

Zásady:

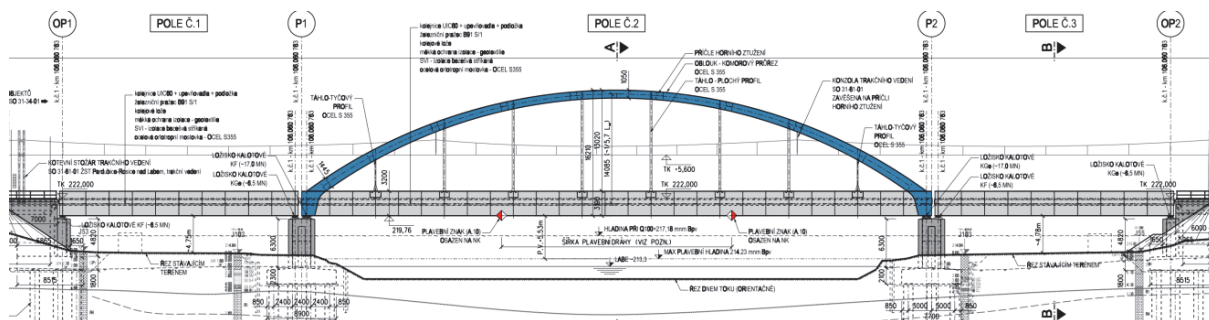
- vzhled výtvarně nerozdrobovat
- zvýraznit jednu charakteristickou linii – oblouk (barevností, nasvětlením)
- drobnější části konstrukce potlačit – táhla, lávky
- technické osvětlení z boku vnitřní části vodorovné konstrukce, aby nerušilo efektní nasvětlení

Umístění:

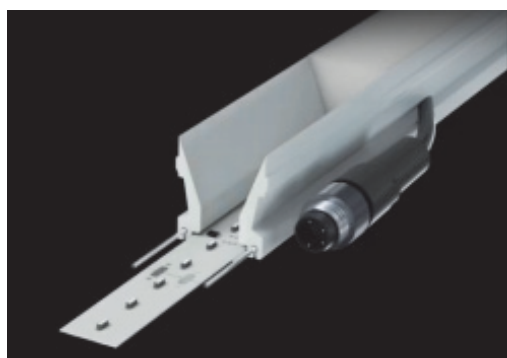


Povrchová úprava:

- oblouk RAL 5009 (alt. DB 510) azurová, mat
- ostatní části OK vč. táhel, zábradlí a lávky RAL 7044 (alt. DB 701) hedv.šedá, mat



Návrh efektního nasvětlení – pevná nepřerušovaná světelná linka na spodním líci oblouku:



8.7.2 SO 31-34-02 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, železniční most v km 2,769 - podchod pro cestující

Určující podmínky:

- nová část podchodu navazuje na stávající část pod ulicí Nádražní
- dispoziční souvislosti ve stanici

Umístění a související stávající objekty:



Koncepce:

- Novou část podchodu jednoznačně, ale nenásilně, odlišit od stávající části.
- Střízlivé pojednání povrchů, která nebude dále rozměňovat stylovou různorodost celého souboru staveb ve stanici.

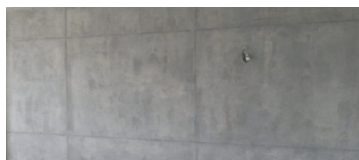
Návrh povrchových úprav:

dlažba v tubusu podchodu a obklad stupňů výstupů z podchodu:



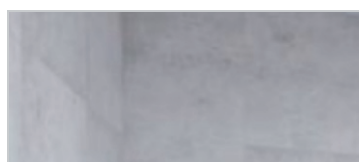
- velkoformátová žulová dlažba

strop v tubusu podchodu a vnější strana stěn výstupů z podchodu:



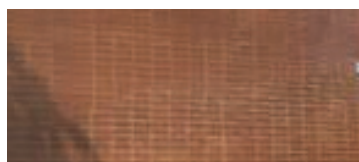
- pohledový beton

obklad stěn v tubusu podchodu:



- keramický velkoformátový mrazuvzdorný obklad jednobarevný
- povrch matný, hladký nebo s drobnými barevnými rozdíly, případně s jemným dekorem – povrch odsouhlasí architekt
- formát dle dodavatele (např. 30 / 60 cm) – odsouhlasí architekt, skládat na stříh
- odstín světle šedý – přibližně RAL 7047, mat
- šedivá spárovací hmota přibližně RAL 7030

obklad stěn výstupů z podchodu:



- keramické mrazuvzdorné obkladové pásky jednobarevné
- povrch matný, hladký
- formát 30 / 7,5 cm (nebo podobný), skládat na stříh vodorovně (nikoli na vazbu)
- odstín terracotta – odsouhlasí architekt
- šedivá spárovací hmota přibližně RAL 7030

zámečnické výrobky:



- tmavý matný nástřik
- odstín tmavě šedý RAL 7016 (antracitová šedá), mat

Návrh osvětlení

- zapuštěná liniová svítidla
- ve stropu tubusu příčně, s roztečí cca 3m
- ve stěnách výstupu z podchodu (linie kopíruje madlo)



Lišty:

- Rohový styk veškerých obkladů bude řešen subtilní nerezovou lištou.
- Shodnou lištu použít také pro začištění drážky (ukončení obkladu) pro instalaci svítidel ve stěnách výstupu z podchodu.



8.7.3 SO 32-34-02 Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová, železniční most v km 4,800 - podchod pro cestující a pěší

Určující podmínky:

- kompletně nový podchod – není nutné podřizovat vzhled stávajícím objektům

Koncepce:

- Bude použito řešení jako podobné podchodu v ŽST Pardubice-Rosice s drobnými rozdíly.
- Použít shodný obklad stěn výstupů z podchodu, obklad schodů, povrchovou úpravu zámečnických výrobků a typ svítidel.
- Ostatní povrchy pojednat skromněji:
 - podlaha tubusu bude provedena z betonu
 - podlaha výstupních chodníků (ramp) bude provedena ze škrábaného betonu
 - stěny tubusu budou provedeny z pohledového hladkého betonu

8.8 Nástupiště

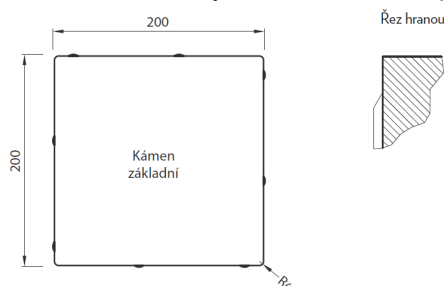
Koncepce architektonického řešení vstupuje do těchto objektů pouze okrajově.

zábradlí:

- Zábradlí sjednotit v rámci celého projektu – viz samostatná kapitola Zábradlí.

povrch nástupiště:

- Betonová dlažba, pokud možno bez zkosených hran 20/20cm, přirozený betonový odstín.

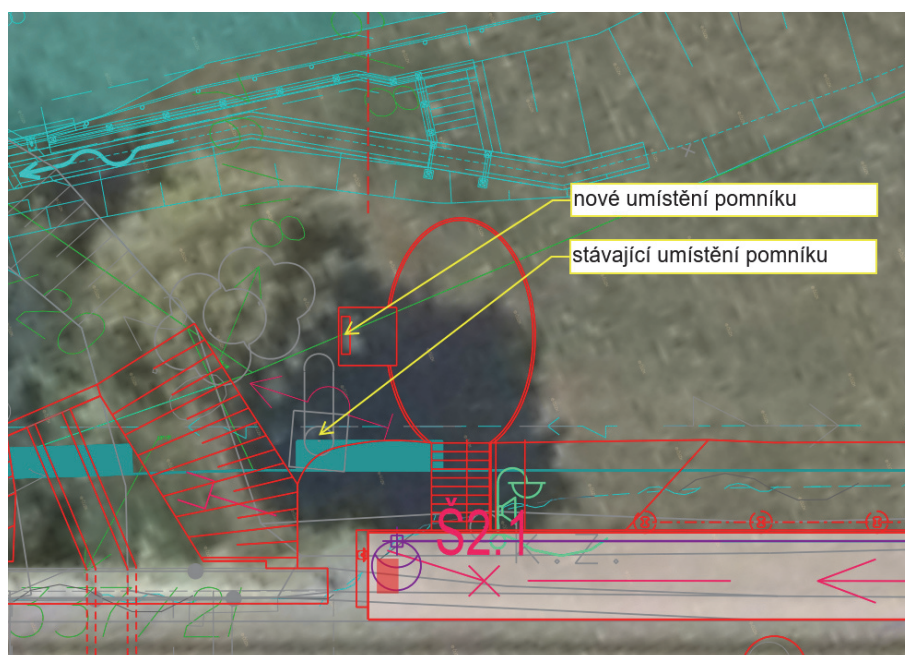


dispoziční požadavky:

- V zastávce Stéblová obec vytvořit v rámci stavebního objektu nástupiště prostor pro umístění pomníku železniční nehody u Stéblové. V současné poloze by po vybudování nástupiště byl pomník umístěn v patě svahu nástupiště – a byl by tedy výškově utopený. Cílem je vytvořit důstojné místo pro pomník.

nové umístění pomníku ve Stéblové:

- Pomník nepřemístit ze stávajícího umístění zhruba na osu mezi trať a nově navrženou komunikaci. Desku orientovat směrem na louku.
- Před pomníkem zřídit eliptickou zpevněnou plochu (mlatový povrch rámovaný zapuštěným obrubníkem). Zpevněná plocha bude přístupná z obou stran.
- V rámci stavebního objektu nástupiště provést schodiště ve stejném spádu jako bude mít svah (1:2 – pohodlné schodiště). Zábradlí pouze na pravé straně.
- Schodiště z druhé strany (od komunikace) je součástí související akce.
- Doporučení: okolo zpevněné plochy dosadit další stromy.



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, 06/2020

Ing. arch. David Šabata