



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“ je spolufinancován EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

### C.3

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv      SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

<div>Objednatel:</div> <div><div><div>Správa železniční dopravní cesty</div></div><div>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1</div></div>			
--	--	--	--

<div>Generální projektant:</div> <div><div><div>SUDOP PRAHA</div></div></div>	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz		Hlavní inženýr projektu: ING. PAVEL KUBÁT
			Garant profese: ING. ARCH. JAKUB JAKUBEC

<div>Středisko:</div> <div>ARCHITEKTURY A POZEMNÍCH STAVEB</div>			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. ONDŘEJ KAFKA	ING. ARCH. JAKUB JAKUBEC	ING. ARCH. JAKUB JAKUBEC	ING. ARCH. TOMÁŠ PECHMAN

<div>Název akce:</div> <div>UZEL PLZEŇ, 3.STAVBA - PŘESMYK DOMAŽLICKÉ TRATI</div>	Číslo smlouvy:	14-209.250
	Projektový stupeň:	PROJEKT
	Datum:	30.5.2015
Část:	Číslo částí:	C.3
C.3. ARCHITEKTONYCKÉ ŘEŠENÍ STAVBY		

C.3. ARCHITEKTONYCKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Základní údaje

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s.
Stupeňdokumentace :	Projekt
Autor:	Ing. arch. Jakub Jakubec

Úvod

Celkové architektonické řešení bylo vedeno snahou najít souznění starého i nového návrhu a tvarosloví tak, aby výsledné vyznění vyjadřovalo harmonii obou přístupů - historické industriální architektury 19. a začátku 20. století a nových moderních konstrukcí.

V obecné rovině je důležitá myšlenka, že nové konstrukce, eventuálně objekty, budou mít soudobý architektonický a technický výraz a tím budou zařaditelné do času. Architektonické řešení bylo konzultováno se zástupci města Plzně a Odboru památkové péče.

Tunelový most

Jedná se o prostor mimoúrovňového křížení několika tratí. Plzeň - Cheb, Plzeň - Domažlice a vleček do areálu Skody Plzeň. Tunelový most je železobetonové monolitické konstrukce, která je částečně zasypaná a ozeleněna. Přes tuto konstrukci vede vlečka do areálu Skody Plzeň a trať na Domažlice. Povrchy jsou řešeny jako pohledové betony, opěrné zdi mířící k portálům jsou částečně obloženy obkladem z cihlových pásků.

Zastávka Plzeň - Skvrňany

Zastávka je umístěna na trati Plzeň - Domažlice, v prostoru městské části Skvrňany. Prostor Prochází zbytkem zástavby domů z přelomu 19. a 20. století a vstupem do areálu Skoda a.s.. Zastávka je tak uzavřena ze směru Domažlické ulice protihlukovými stěnami. K přístupu na nástupiště z Domažlické ulice slouží chodníky. Propojení do areálu je zajištěno podchodem s výstupními schodišti a rampami. Rampy a schodiště jsou zastřešeny typovou ocelovou konstrukcí s pultovou střechou z trapézového plechu. Směrem od kolejiště jsou boční stěny tvořeny také trapézovým pleche a přístřešek zde funguje jako součást protihlukové bariéry. Ostatní stěny jsou prosklené. Obě nástupiště jsou opatřeny přístřešky pro cestující. Ty jsou tvořeny typovou ocelovou konstrukcí z uzavřených profilů a trapézového plechu, který se z pultové střechy ohybá směrem k zemi a tvoří zadní stěnu přístřešku. Boční stěny jsou tvořeny ocelovými pevnými žaluziemi. Součástí přístřešku jsou i dělené lavice s opěradly. Odpadkový koš je z boku zavěšen na konstrukci přístřešku.

Zastávka Plzeň - Skvrňany

Konstrukční systém protihlukových stěn byl již zvolen v předešlé fázi projektu, a to jako železobetonová stavebnice s výplňovými pohltivými deskami na betonových panelech. PHS je založena na pilotách a spodní část tvoří vysoký betonový sokl. Osové vzdálenosti sloupů jsou rovněž dane: 4,1 m. Architektonické řešení je tedy zúženo na návrh zakončovacích a prostupovacích prvcích a na barevném řešení objektu. Protihlukové stěny jsou řešeny jako dlouhý liniový motiv na celém úseku trati. To přináší vyrovnanou kvalitu na všech řešených místech a kontinuitu výtvarného výrazu. Návrh zohledňuje odlišnou povahu vnějšího a vnitřního prostoru železniční tratě.

Při pohledu zvenčí, směrem k trati, PHS je koncipována jako zelená bariéra. V konečné fázi porostu bude její vzhled připomínat zarostlou mez. Barevné řešení pod porostem je jednobarevné, v tlumeném odstínu pohledového betonu, aby neprobleskovala barva pod listy porostu. Jsou vybrány takové druhy rostlin, které nevyžadují údržbu, a které budou schopny vegetovat jak na severní, tak na jižní straně stěny.

Směrem od trati bude stěna pojednána ve dvou odstínech světle šedé pro horní panely a tmavě červené RAL 3013. Konce stěn a průstupy budou zvýrazněny tmavě červenou barvou po celé výšce stěny. Pro lepší orientaci v těchto místech průstupů budou některé pole stěny prolomeny zaskleným otvorem. Tyto pole jsou v odstínu tmavě šedé. Sokl a sloupky jsou ponechány v pohledovém betonu.

Na několika místech na mostech bude neprůhledná stěna nahrazena průhlednými prvky. To s sebou nese změnu výšky stěny i jiný rytmus a materiál sloupků.

Oplocení areálu Škoda Plzeň a.s.

Rozsah a umístěníoplocenívycházíz prostorového uspořádánínového kolejového řešení, nových síťia potřeb společností, jejichžareálovéoplocení je stavbou dotčeno.

Významnáčást plánovanéstavby dle návrhu zasáhne čtvrťPlzeň- Skvrňany. Jednáse tedy o zásah do intravilánu obce. V rámci úpravy trasy trati procházejícíprůmyslovými areály vzniká potřeba náhrady oplocení, které je demolováno pro potřeby přístupu na staveniště.

Podobně jako objekt PHS, je tato konstrukce tvořena prefabrikovanými betonovými panely a betonovými sloupky kotvenými do základových pilot. Z důvodu stísňených prostor, nebo kotvení do betonovýc opěrných zdí a říms mostních objektů jsou některé betonové sloupky nahrazeny sloupky ocelovými. Veškeré díly jsou ponechány v pohledovém betonu. Je tak zachován ráz původního industriálního prostoru. Konstrukce jsou zde také hodně složitě a tak se touto barevnou jednoduchostí prostor neznehledňuje.

Areál TJ Sokol Šatny

Objekt je situován poblíž přemístěné železniční zastávky Plzeň Skvrňany vedle objektu stávající sokolovny. Stavba bude plnit funkci šaten pro Sokol Skvrňany a je navržena z důvodu demolice stávajícího objektu letních šaten a skladovacích prostor Sokola.

Objekt mápúdorysnou stopu o rozměrech cca 30 x 8m, je přízemní, nepodsklepený. V centrálníčásti, která z objemu objektu lehce vystupuje a je zvýrazněna plechovou fasádou, je vstupníhala s technickou místností, skladem a WC pro imobilní osoby. V levém křídle je chodba ze kteréjsou přístupnéšatny mužů, sprcha a WC s umývárnou. V pravém křídle je chodba ze kteréjsou přístupnéšatny žen, sprcha a WC s umývárnou a dále pak sprcha pro imobilní osoby. V objektu je i samostatněpřístupnýz venkovního prostředí) sklad zahradní techniky a náčiní. Křídla jsou omítnuté bílou, řada oken je sjednocena tmavě šedou šambránou. Krytina je plechová a odvodnění zajišťují následující žláby.

Hřiště

Jako náhradou za zabraná hřiště v nové trase železniční trati jsou vytvořena nová. Hřiště jsou multifunkční, tři s pocrchem antukovým, jedno pískové pro plážový volejbal. Součástí náhrad je i nová běžecká dráha délky 60m s doskočištěm umístěna za objektem nových letních šaten.

Z příspěvků jednotlivých zpracovatelů sestavil Ing. arch. Jakub Jakubec



ŽELEZNIČNÍ MOST V KM 106,418 TRATI PLZEŇ - DOMAŽLICE

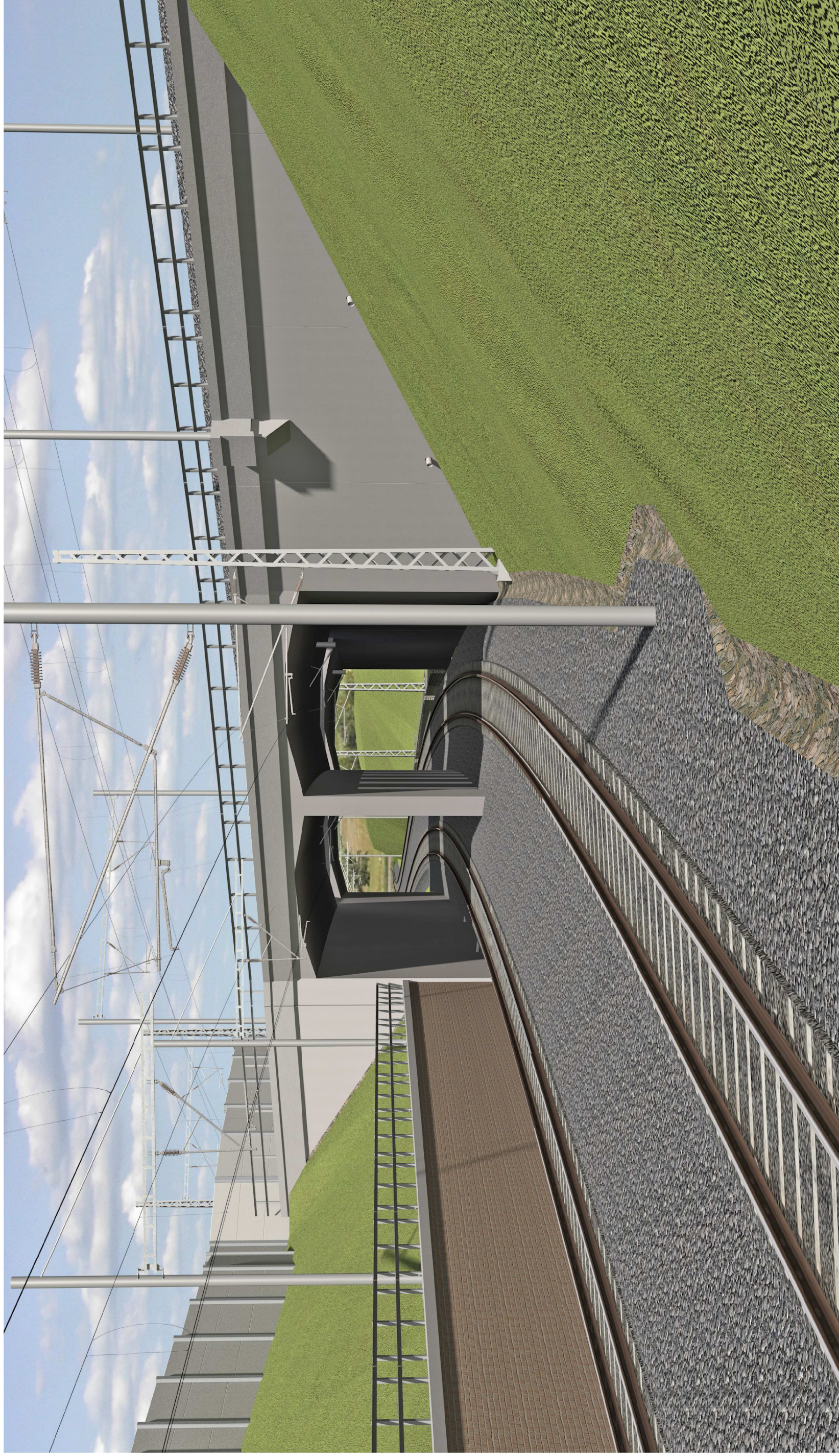


## VJEZDOVÝ PORTÁL TUNELU





## VJEZDOVÝ PORTÁL TUNELU









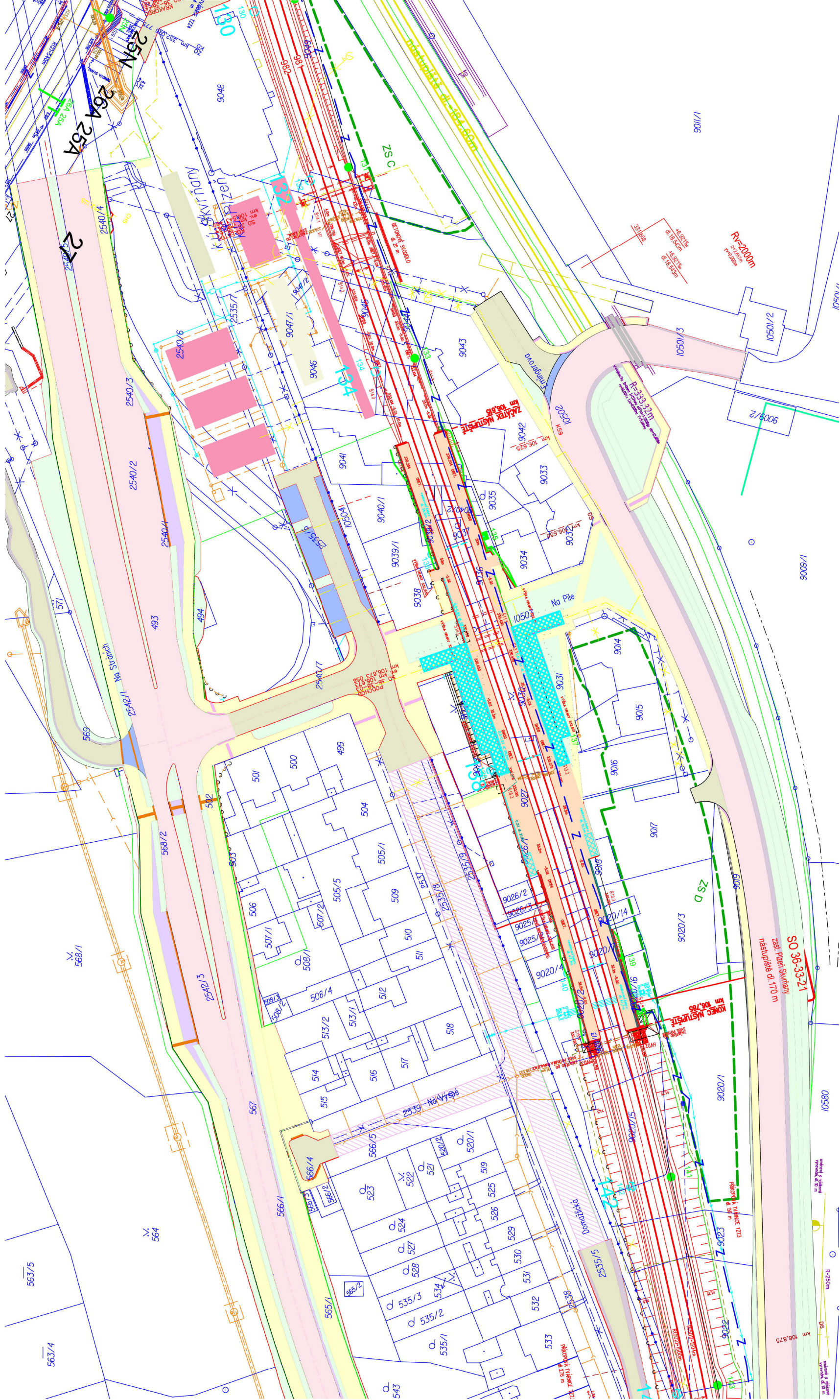






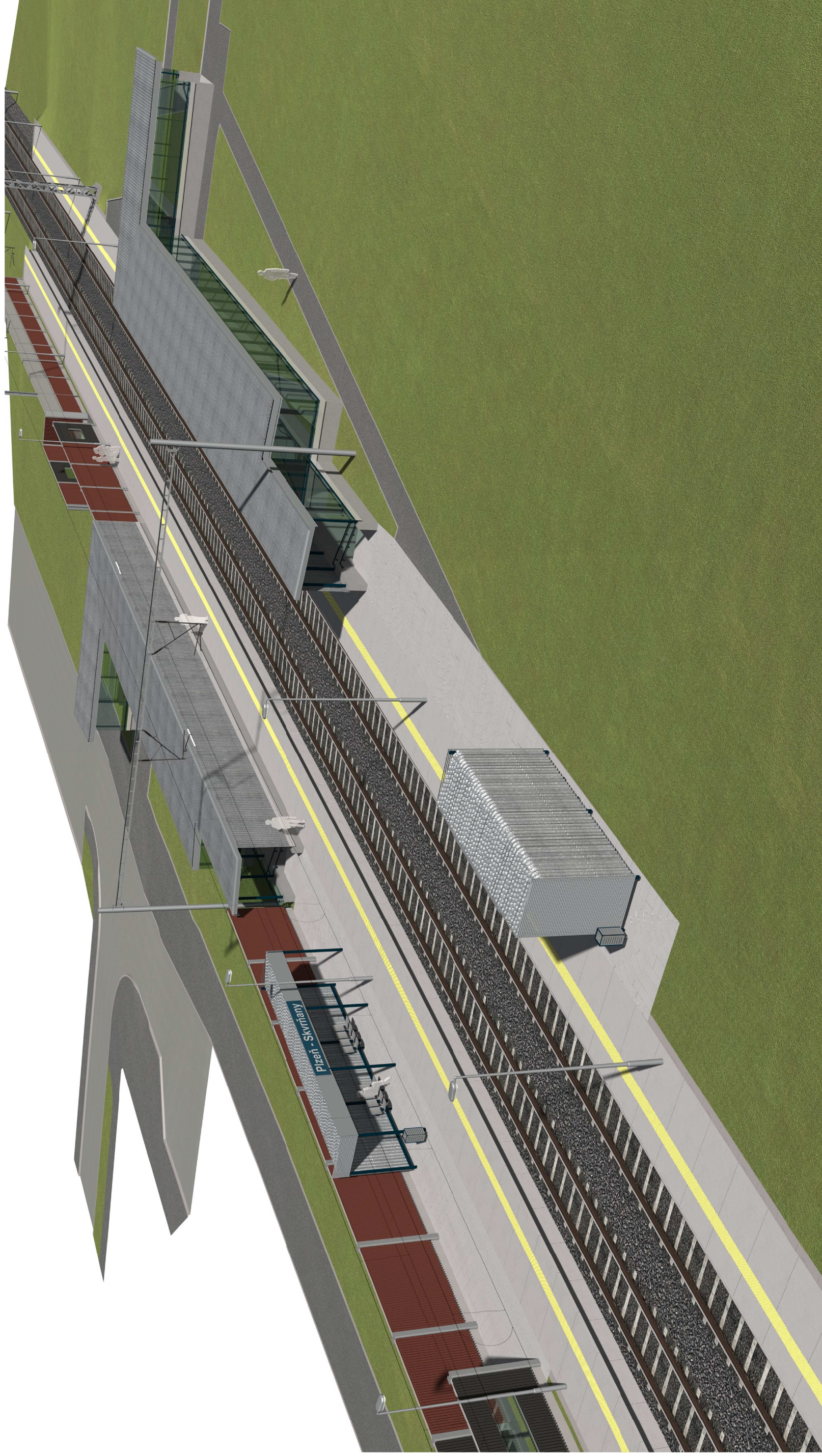


# ZASTÁVKA PLZEŇ - SKVRŇANY - SITUACE



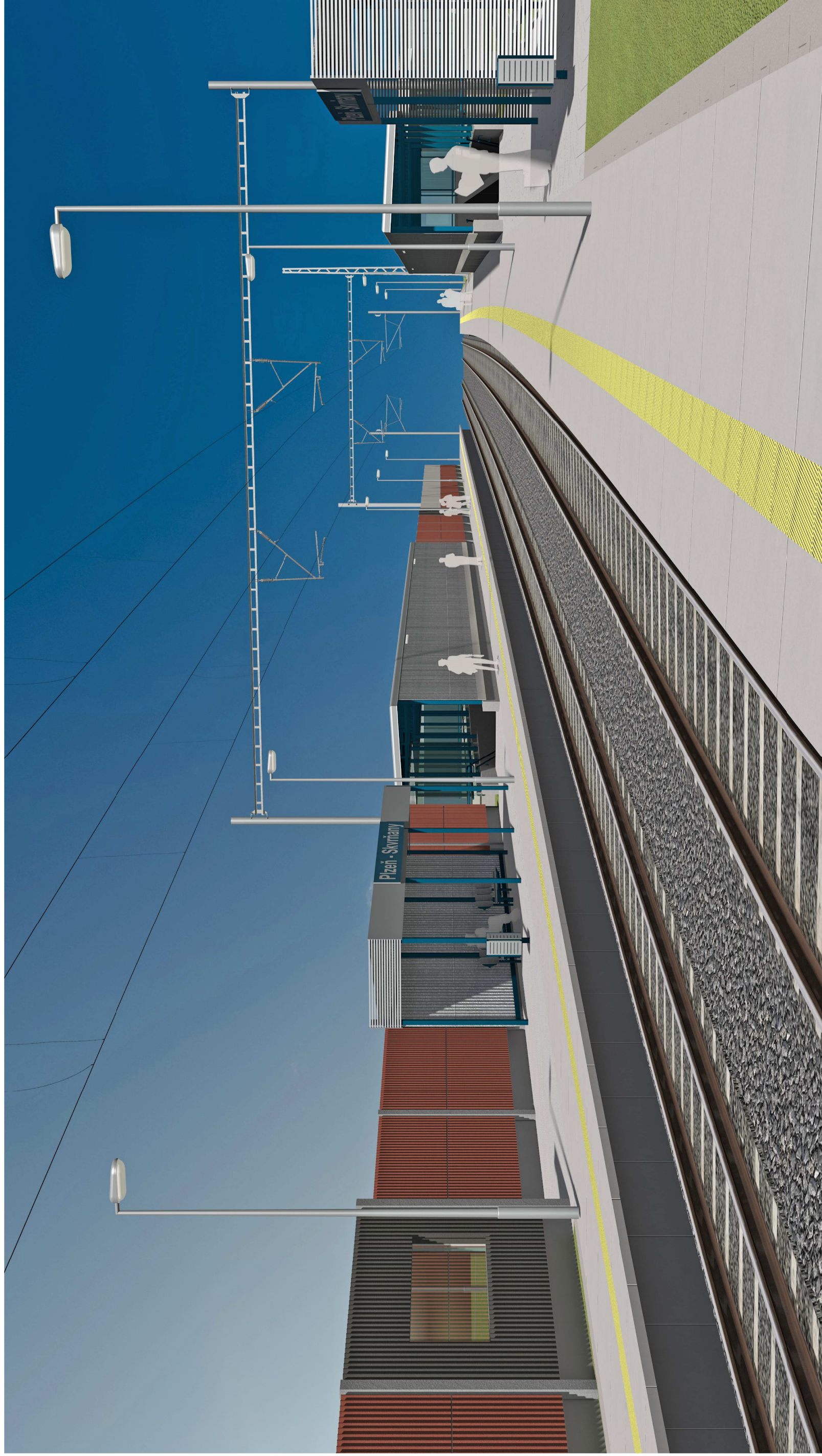


# ZASTÁVKA PLZEŇ - SKVRŇANY - NADHLED





# ZASTÁVKA PLZEŇ - SKVRŇANY - POHLED 1



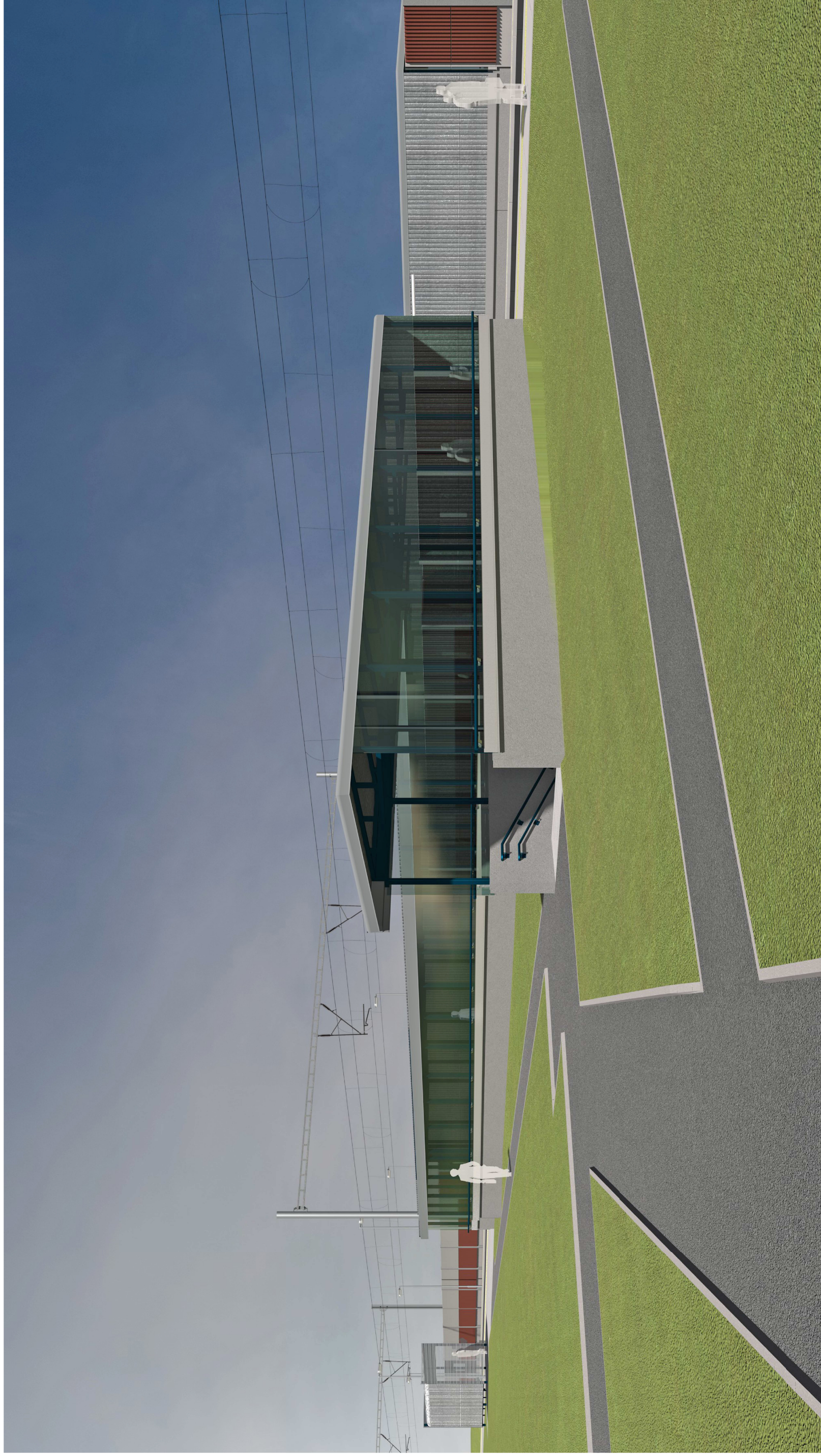


## ZASTÁVKA PLZEŇ - SKVRŇANY - POHLED 2





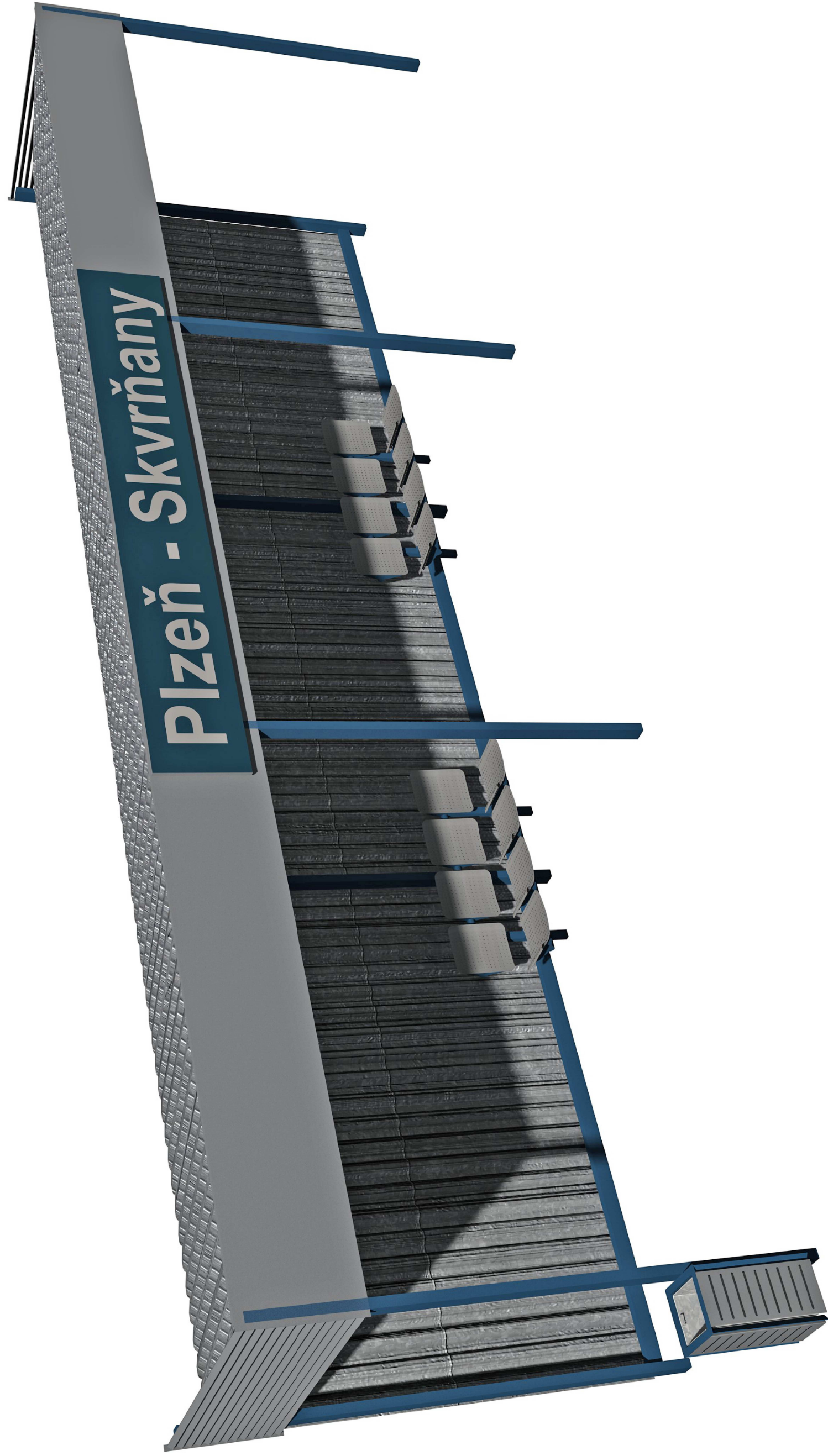
## ZASTÁVKA PLZEŇ - SKVRŇANY - POHLED 3



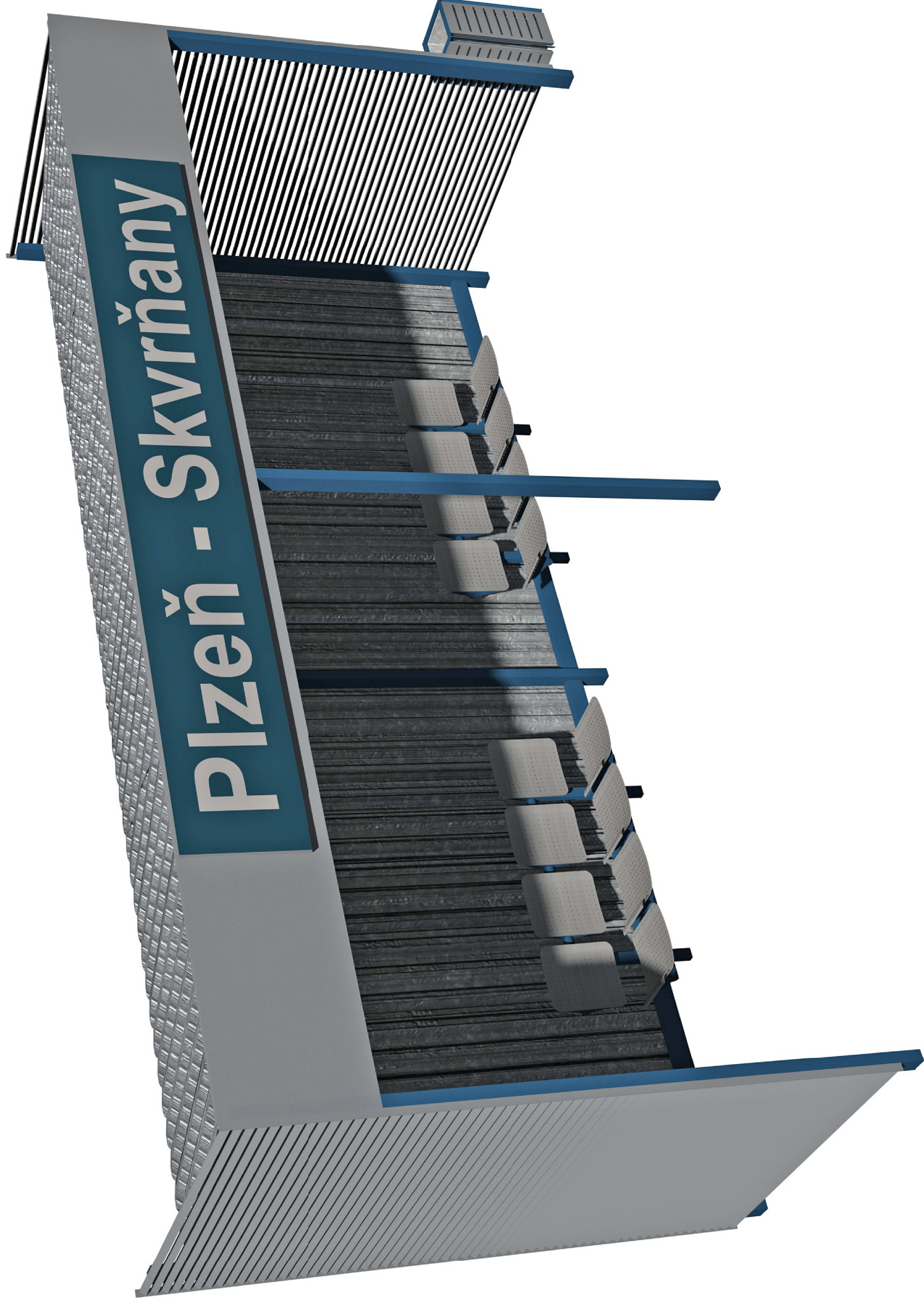


NÁSTUPIŠTĚ - PŘÍSTŘEŠKY





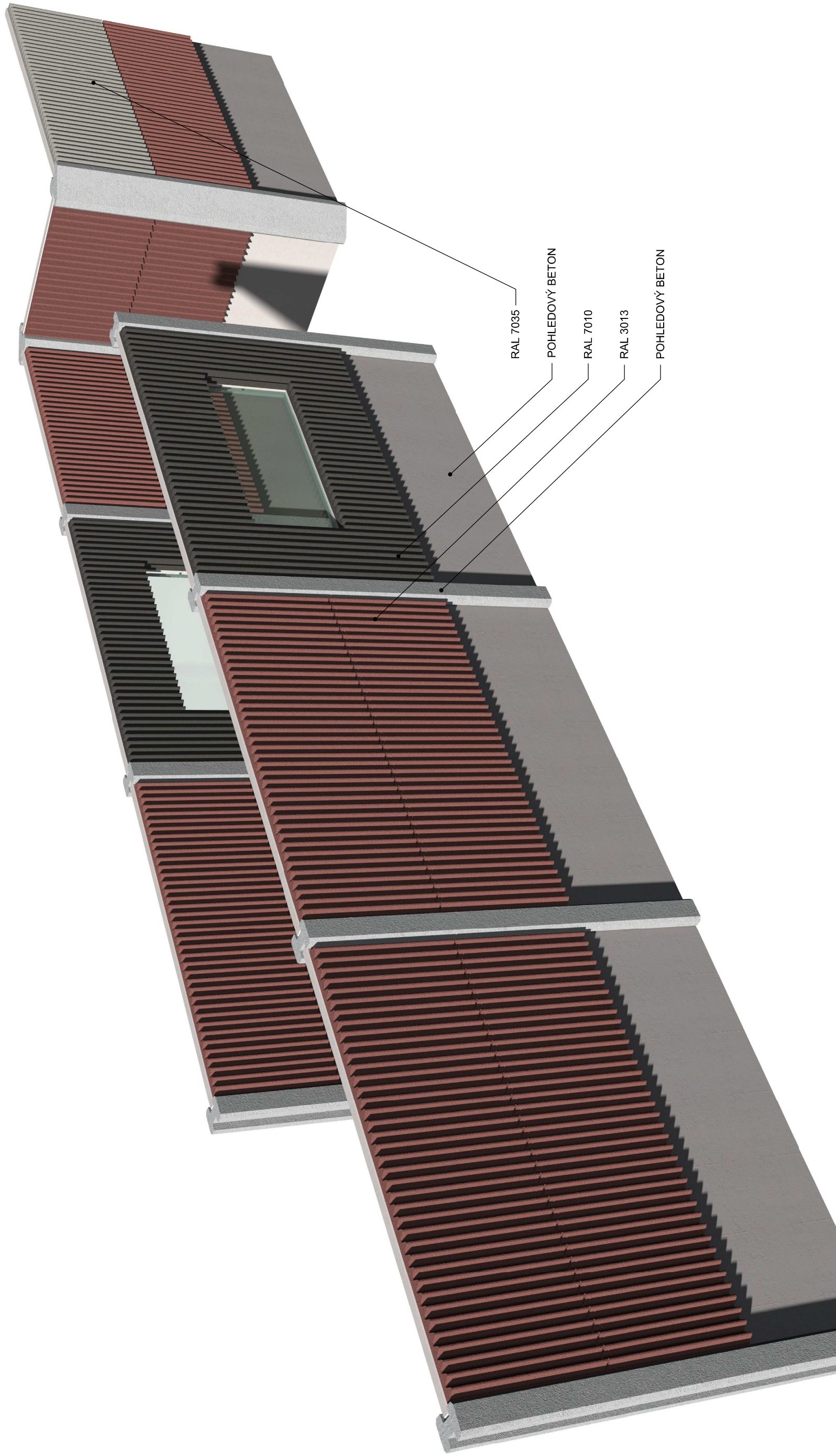




PROTIHLUKOVÉ STĚNY



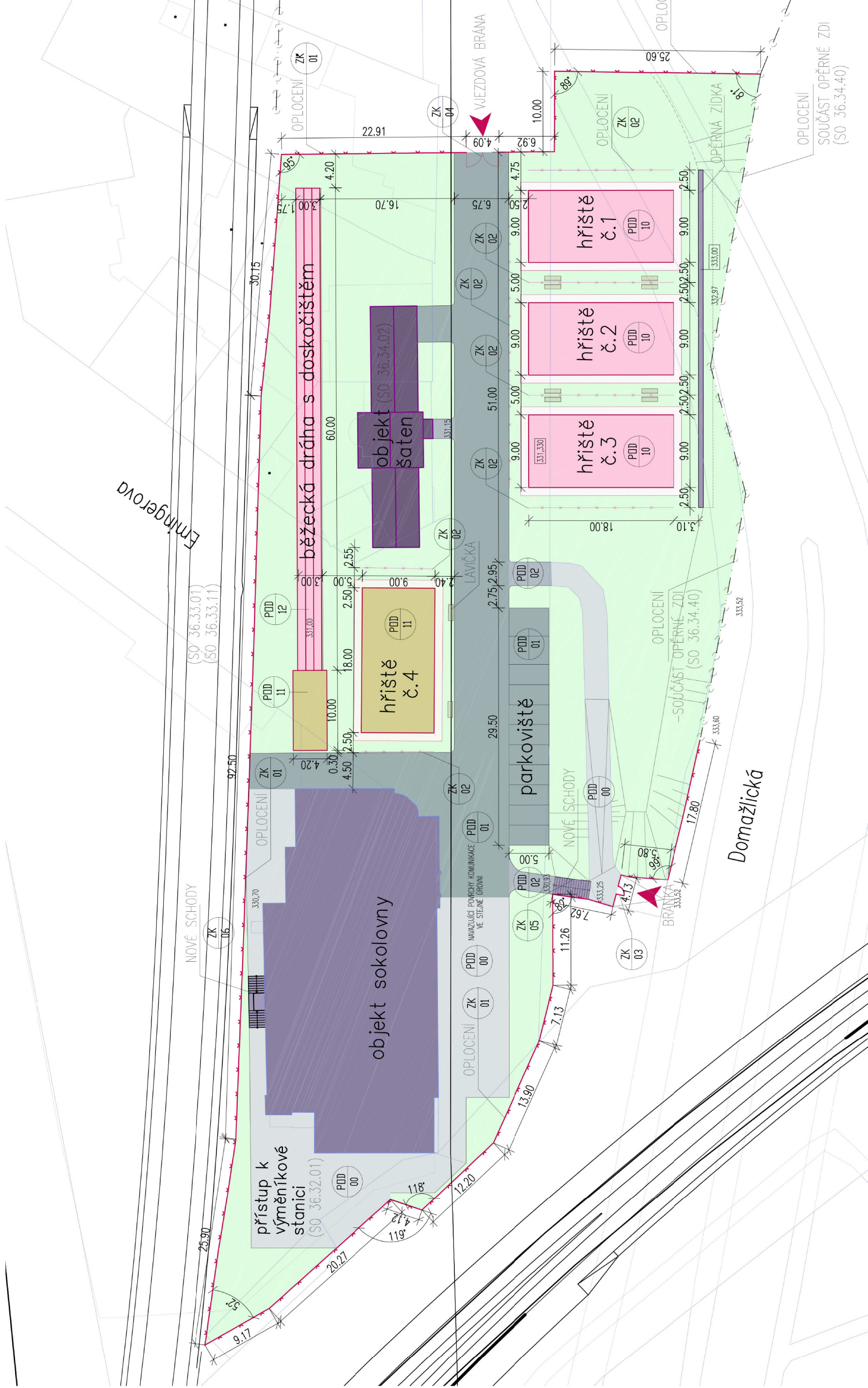
# PROTIHLUKOVÉ STĚNY - VÝCHOD Z NÁSTUPIŠTĚ



AREÁL TJ SOKOL



AREÁL TJ SOKOL - SCHÉMA





## AREÁL TJ SOKOL - VIZUALIZACE OBJEKTU ŠATEN

