

Vlakem do Dvora - Přestupní terminál ve Dvoře Králové nad Labem



## terminál

*v dopravě*

Technicky vybavené dopravní křižovatky a překladiště nákladní přepravy (letecké, silniční, vodní, železniční) s centrálně, národně či mezinárodně řízeným provozem. Je vybaven jeřáby, zdvihadly, přepravními mosty a mobilní mechanizací podle druhu přepravovaných nákladů. **Název terminál se užívá i pro nejživější křižovatky osobní přepravy, např. letecký terminál, železniční terminál.**

[všeobecná encyklopedie diderot, 1999]





obsah:

definice	1
obsah	3
zadání, tabulka bilancí	4
průvodní zpráva	5
lokace	6-7
fotodokumentace	8
situace širších vztahů	9
analýzy	10-13
širší urbanismus	14-20
koncept - terminál	21-22
dopravní řešení	23
situace, charakteristický řez územím	24
řezy terénem	25
axonometrie - drážní těleso	26
výpravní budova So1	27-36
občanská vybavenost So2	37-41
hlavní budova So3	42-50
konstrukční detail 1:20	51
celkový pohled od města	52
vizualizace	53-56
zdroje, podklady, normy	57

**Vlakem do Dvora - Přestupní terminál ve Dvoře Králové nad Labem**

Předmětem bakalářské práce je vypracovat architektonicko-urbanistický návrh nového přestupního terminálu ve Dvoře Králové nad Labem. Terminál bude sdružovat současné autobusové linky a novou vlakovou trať využívající současnou vlečku. Mimo vlastní dopravní funkce se předpokládá i návrh občanské vybavenosti - obchody, pošta, služebna městské policie apod. Důraz bude kladen na vztah řešeného území s městem. Nový terminál bude sloužit i jako vstupní brána do města. Řešené území trojúhelníkového tvaru je vymezeno stávajícími železničními vlečkami a ulicí 28.října.

**Tabulka bilancí**

počet parkovacích stání celkem:	7
celková plocha pozemku:	12 890 m²
zastavěná plocha staveb:	3 712    m²
HPP nadzemních ploch:	1 069    m²
HPP podzemních podlažních ploch:	-           m²
celková hrubá podlažní plocha:	1 069    m²
obestavěný prostor nadzemních podlaží:	5 902    m³
obestavěný prostor podzemních podlaží:	-           m³
celkový obestavěný prostor:	5 902    m³
<b>odhad investičních nákladů</b>	
předpokládaná cena za 1m³ obestavěného prostoru:	7 750    Kč
celková cena stavby:	<b>45 740 000 Kč</b>

Identifikační údaje:

Řešené území se nachází na východě od středu Královohradeckého kraje ve městě Dvůr Králové nad Labem, které se rozprostírá kolem řeky Labe. Zpracovávaná parcela leží jižně od řeky Labe naproti teplárně ČEZ, která pozemky parcely vlastní.

Území je vymezeno pozemky:

2415	ČEZ, a.s.	2048/11	ČEZ, a.s.
2048/13	ČEZ, a.s.	2048/3	ČEZ, a.s.
2048/9	ČEZ, a.s.		
2048/10	ČEZ, a.s.		
3987/1	ČEZ, a.s. - věcné břemeno vlečka		
2602	ČEZ, a.s. - trafostanice		

územně plánovací dokumentace, cíle a úkoly územního plánování:

Navrhovaná stavba je navržena v kontextu urbanistické struktury lokality a v kontextu výškové hladiny přiléhající, a nedaleké zástavby. Z hlediska funkčního typu je navrhovaný způsob zástavby a hmotová struktura v souladu s aktuální podobou ÚP Dvůr Králové nad Labem a s konceptem pro vývoj města.

obecné požadavky na využití území

Navrhovaný objekt je v souladu s obecnými požadavky na využití území s přihlédnutím na idealistický rozvoj města.

urbanismus, strategie, koncept

Město je v současnosti rozděleno na dvě části - severní část s historickou hodnotou a jižní část, která je spojována v minulosti s textilním průmyslem nyní s jeho úpadkem a odlivem. V současnosti je tato část města víceméně průmyslovou a o svou totožnost textilního města přichází. V dnešní době je město spojováno především se ZOO, přičemž samotná ZOO se nachází mimo město a s městem nemá přímou vazbu. To má vliv na návštěvnosti města a zejména pak samotný turismus v rámci města a historického jádra. Řeka, která je v dnešních trendech vnímána v městském prostředí, jako místo rekreace je ve Dvoře bariérou. Tato bariéra tvoří pomyslnou hranici mezi těmito dvěma částmi města.

Návrhem je snaha pomoci městu znovu nalézt svou identitu a být na ni pyšní (tak, aby město nebylo spojováno pouze se ZOO). Proto v návrhu navazujeme a odkazujeme na textilní průmysl. Cílem je vznik nových pracovních pozic, centrum nových aktivity využívající stávající objekty a propojení jižní části města občanskými aktivitami a tím podpořit příčné vazby mezi dvěma částmi města. Součástí strategie je využití potenciálu řeky, zpřístupnění a zatraktivnění jejího okolí. Vytvoření nových přístupových a záchytných bodů, jako třeba kemp pro vodáky. Dalším cílem je podpora sebeuvědomění města a jeho obyvatel. Koncept vychází z myšlenky vybudovat školu zaměřenou na textilní průmysl, která by byla součástí širšího celku propojujícího startupové kanceláře, HUB kanceláře, rekvalifikační centra a občanskou vybavenost s místními spolky a aktivitami.

Prvním krokem je návrh terminálu, který přiblíží a zároveň zavede občana- návštěvníka, pracovníka, studenta, obyvatele blíže k centru města. Vytvořením terminálu tak vzniká nová vazba na město, která přiblíží velmi málo využívanou stávající železniční stanici. V návrhu se počítá s vytvoření nového jižního vstupu do ZOO s vlakovou zastávkou, a tudíž cílí i na turisty bez aut. Umístění terminálu podporuje i vznik již plánované obytné zástavby jižně od ZOO v oblouku stávající vlečky. Nová obytná zástavba by tedy měla přímou vazbu jak na město, tak i na okolí.

Součástí konceptu je rozsáhlé řešení rekreačních, zelených ploch ve městě a zejména pak rozšíření cyklostezek a pěších tras i do severní části města směrem na Žireč a dál do Krkonoš.

Urbanismus terminálu

Konceptem samotného terminálu je vytvoření prostředí, které bude přehledné a bude propojovat současný stav města s ohledem na urbanistickou strategii, která má za cíl vytvořit zelený pás kolem vlakové vlečky a potoka Netřeby. Tedy vytvořit okruh pro pěší, cyklisty a in-line bruslaře, který bude navazovat na řeku Labe. Prostor terminálu je koncipován, v reakci na hlavní myšlenku, do tří hlavních budov a jedné dominanty. Jejich rozmístění vychází z návaznosti současného stavu tras chodců a stavu navrhovaného. Důsledkem je vyvýšení železničního nástupiště, které umožní propustnost zejména pro pěší a cyklisty. Zároveň podpoří myšlenku zeleného pásu postupně prorůstajícího do samotného terminálu a doplňující tak veřejný prostor pro čekání.

Pro vytvoření dobře fungujícího veřejného místa je nutná dobrá orientace pro širší okolí podpořena hodinami vytvářející dominantu v zástavbě, která prezentuje veřejný prostor - místo setkávání. Jako podtrhnutí dominanty a propojení budov slouží platforma, která spojuje čekárnu s výpravní budovou. Toto řešení má za cíl lepší rozptyl cestujících, dále slouží jako přístřešek pro autobusová stání a také nabízí krásný výhled na samotné město.

Architektonické řešení

Výrazným motivem je řešení fasád samotných budov, které reprezentují veřejnou stavbu. Funkční obklad panelů z tahokovu se zejména uplatňuje na jižních fasádách, kde slouží i jako vyklápěcí „mříže“ komerce a zároveň tvoří stínění. Jednotlivé řešení objektů vychází z jejich náplně a reagují na potřeby cestujících a návštěvníka. Konkrétněji hlavním prostorem výpravní budovy je vestibul, který skýtá přístup na veřejné toalety a základní služby jako prodej jízdenek, infopanel, úschovnu zavazadel a také prodejní automaty občerstvení. Budova díky vyvýšenému ostrovnímu nástupišti je svou velikostí protipólem hodin. Naopak objekt pro služby a komerci je pro svou funkci navržena jako přízemní. Z jižní strany je zcela otevřená pro návštěvníky a přesahem střechy vytváří přístřešek pro zastávky a zároveň nabízí služby cestujícím. Budova čekárny doplňuje svou hmotou uliční čáru a je ukončena dominantou - hodinami. Prosklením se otevírá směrem do prostoru terminálu pro snadnější přehled o příjezdech/odjezdech a je propojena s kavárnou/bistrem, které doplňuje občanskou vybavenost. Pomocí komunikačního jádra je zpřístupněna platforma pro přímý vstup na nástupiště. Doplněním komunikačního jádra je podpořena myšlenka rozptylu cestujících a naopak zpřístupňuje i kavárnu - občerstvení.

Stavebně - technické řešení

Hlavním konstrukčním systémem je železobetonový skelet, který umožňuje variabilitu a zaručuje dostatečnou nosnost zejména pro platformu. Skelet je uplatněn ve všech třech budovách, které jsou následně dle potřeby doplněny nosnými železobetonovými stěnami. Dle provozně požárních požadavků jsou navrženy železobetonové výtahové šachty jako samostatné požární únikové cesty a také výrobná v pekařství jako jeden požární celek. Pro svou jednoduchou a ne moc proměnlivou povrchovou úpravu je v návrhu použit pohledový beton, který je na fasádě doplněn o obklad z fasádních panelů z tahokovu. Tahokov částečně kryje skleněné plochy a naopak vytváří hru stínů v interiéru za dne a hru světel z exteriéru v noci. Tedy zejména v noci vytváří dominující figuru v kontrastu s okolní zástavbou. Tahokov si čím dál více získává své oblíbence a svým charakterem a možnou variabilitností i projektanty. Díky lesklému povrchu a částečně transparentnímu charakteru umožňuje vytvoření částečného soukromí a zároveň i lehkou čitelnost aktivit uvnitř budov. Ve větších celcích působí hmotně a honosně. V menších naopak poskytuje možnost prohlédnout. Návrh využívá tuto vlastnost, a to konkrétněji na budově služeb, kde je diverzita vnímání hmoty objektu dosažena skládacími panely, které umožňují objekt zcela ztěžkopádnit v případě jejich roztážení nebo zcela odlehčit složením a otevřít celoprosklenou fasádu.

## 6| současný stav

Řešená parcela se nachází u místní komunikace II. třídy 28.října, která je jednou z hlavních páteří automobilové dopravy v Dvoře Králové nad Labem. Tudiž je zde velký provoz osobní i nákladní dopravy. Území je z druhé strany ohraničeno již nepoužívanou vlečkou pro firmu Vánoční ozdoby. V současné době zde občas parkuje vagón poštovního vlaku. Parcelou napříč vede vyšlapaná cesta, která propojuje obchodní dům Tesco s vilovou zástavbou směrem na jih k stávajícímu vlakovému nádraží. Nad parcelou je vedeno potrubí rozvodů tepla, nyní už nepoužívané.

## lokace

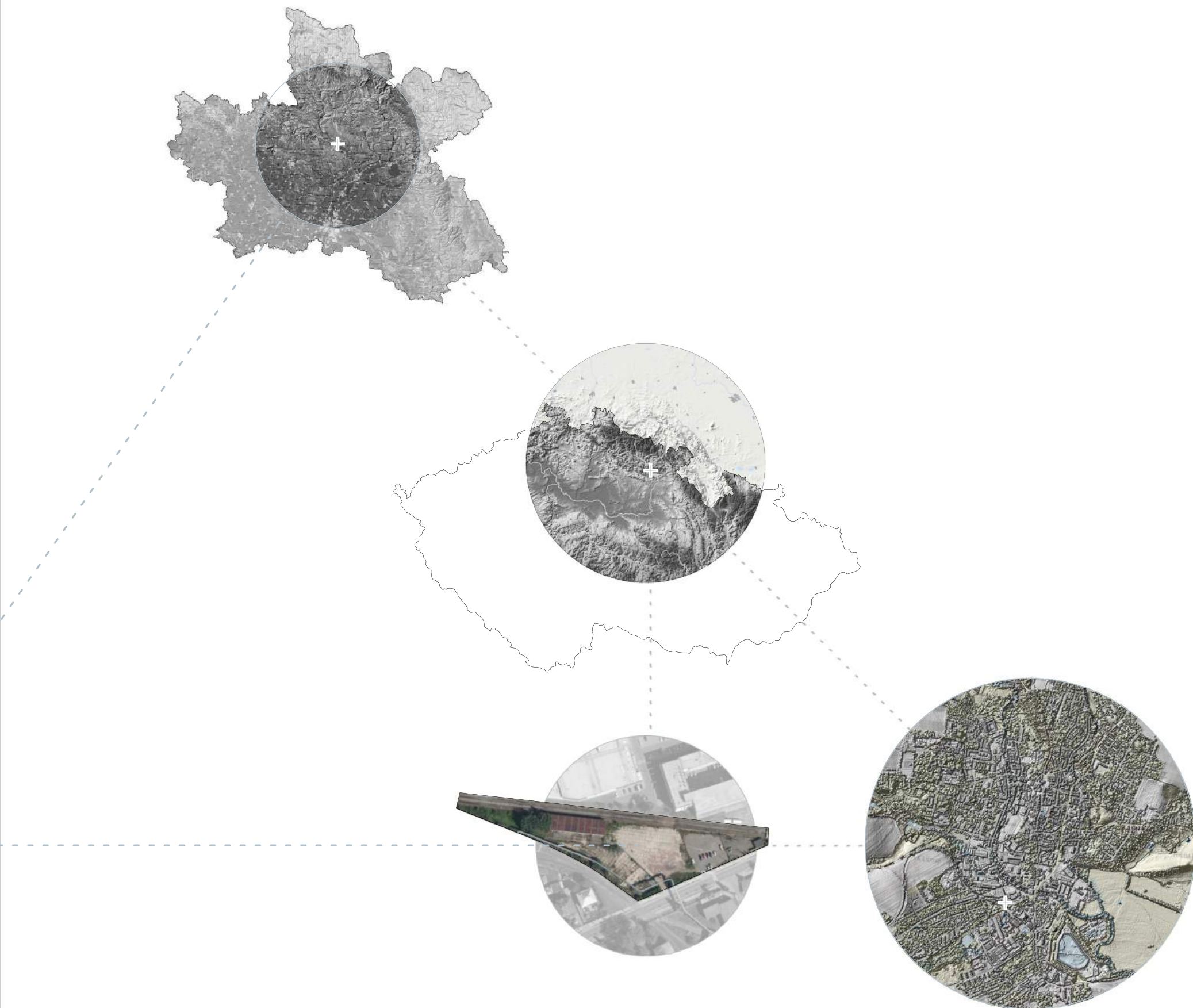
Královehradecký kraj je svým umístěním v severovýchodní části Čech oblíbenou lokalitou turistů. Přístup k nejvyšším pohořím České republiky Krkonoším a Orlickým horám je vyhledávaným místem. Krajem protéká jedna z našich nejvýznamnějších řek - Labe, na které byla vybudovaná přehrada Les Království. Přehrada díky svému umístění a architektonickému ztvárnění byla prohlášena národní technickou památkou a spolu s hospitem Kuks tvoří hlavní lturistická lákadla v nejbližším okolí města Dvůr Králové nad Labem. V rámci města je to pak ZOO, která v současné době vytváří v povědomí turistů heslo: „Dvůr u ZOO“, kdy turisté zavítají jen do safari a město si ani neprohédnou. To má zásadní dopad na identitu města, neboli jak je město vnímáno širokou veřejností a tudíž i nejen turistický ruch s přínosem pro samotné město.

Město se rozkládá mezi dvěma pásy lesů v Královédvorské kotlině. Na severu je to les Království a vzdálenější Krkonošské podhůří a na jihu je město obklopeno Libotovským hřbetem s železniční tratí ukončeným severovýchodně PP Čertovy hrady. Samotné město je pak rozděleno na severní bytovou oblast a jižní - průmyslovou oblast, kde pomyslnou hranicí je řeka Labe. K historickému centru města vede bývalá královská cesta, nyní ulice Riegrova a Revoluční, které tvoří paralelu s řekou.

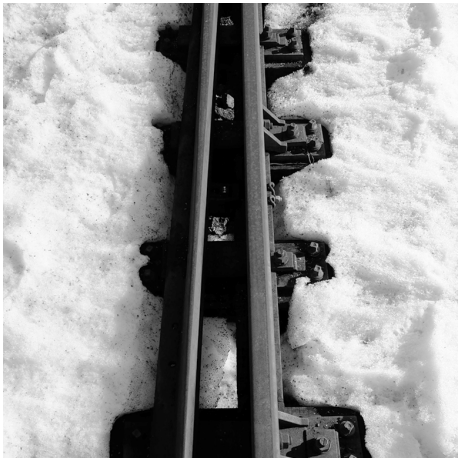
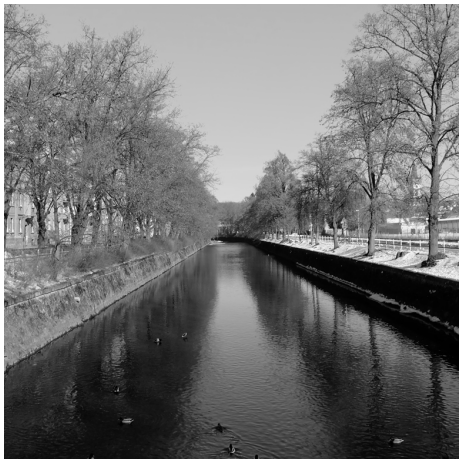
Královské věnné město měnilo svou podobu po staletí a průmyslový rozvoj města, na počátku 20.století, spojený s textilní výrobou se nesmazatelně zapsal do obrazu města. Budovy tkalcoven, barvíren, tiskáren látek, česáren aj. se nejdříve - s ohledem na technologické procesy - soustředily blízko vodních toků, tedy na nábreží. Vzhledem k těmto okolnostem vznikla jižní průmyslová zóna a město dnes nemá reprezentativní nábreží.

Řešené území se nachází v jižní části města Dvůr Králové nad Labem asi 3,5 km od železniční zastávky na trati Liberec - Hradec Králové. Tvar území je definován - vymezen stávajícími železničními vlečkami. Vlečky definují tvar území do protáhlého trojúhelníku, kdy severněji položená trať vlečky byla v minulosti využívána sousedící výrobnou firmou Vánoční ozdoby. V současné době je pouze využívána jižní trať vlečky, která navází 2x týdně několikrát za den, nákladními vlaky uhlí do Teplárny ČEZ. Jihovýchodní strana je uzavřena ulicí 28.října s komunikací II/300, která tvoří jednu z hlavních dopravních tepen blízkého okolí propojující města Hořice, Miletínem a Dvůr Králové nad Labem.













Mateřská školka

rozmrazovna uhlí

Drážní těleso  
NÁSTUPISTĚ

Juta

Tesco

autobusové nástupiště

parkoviště kol

S01  
VÝPRVNÍ BUDOVA

pochozí platforma

S03  
ČEKÁRNA / KAVÁRNA  
parkoviště Tesco

hodiny

S02  
OBČANSKÁ  
VYBAVENOST

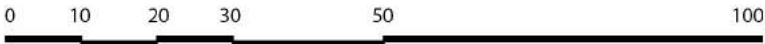
TAXI, K+R  
parkoviště (P+R)

Vánoční ozdoby

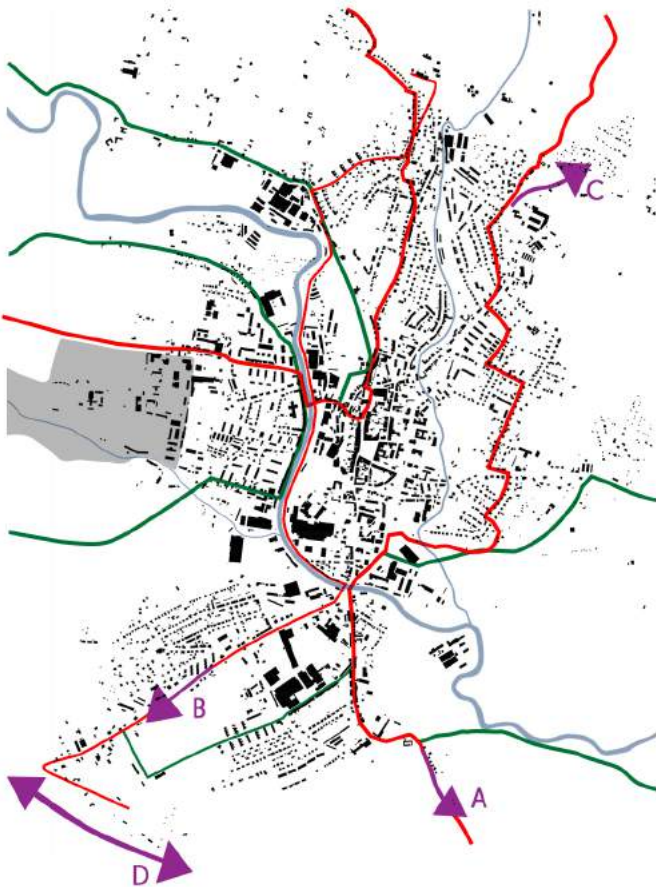
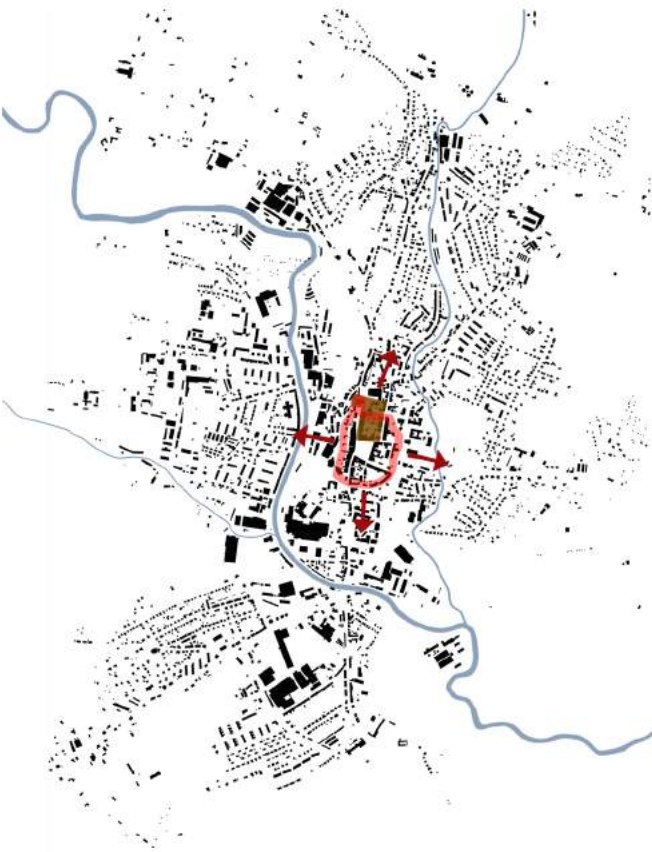
teplárna ČEZ

podzemní  
trafostanice

Lesy ČR







- A Textilka Doctor Hermann 1880
- B Tkalcovna JUTA 1885
- C Teplárna 1908
- D Tkalcovna JUTA (nová) 1920-1927
- E Textilka Tiba 1941
- F Barevna (výrobna oleje) 1885
- G Textilní továrna Julius Busch 1881

Novodobí vývoj  
H obchodně průmyslový areál

- stávající cyklotrasy
- navrhované cyklotrasy
- A silnice Žiřeč, Jaroměř
- B silnice Hořice
- C silnice směr Trutnov
- D železnice Jaroměř - Stará Paka (1858)

Ve druhé polovině 12.století byl pravděpodobný vznik osady s kostelíkem. Následně postupné osidlování směřovalo směrem k Miletínu jako jeden z důležitých přechodů přes vodu (řeka Labe). První písemná zmínka je z roku 1270 označující Dvůr v latině jako Curia. V historii je i používán německý výraz „Hof“. (1316). První české pojmenování je doloženo z roku 1421 "Dwuor".

Od které doby Dvůr patřil králi, bohužel nevíme, stejně jako to, kdy došlo k povýšení osady na město. Od 14. století je město opevněno. Své označení s přídomkem má od roku 1392.

Během stavovského povstání byl městu zkonfiskován majetek a jeho úpadek byl dovršen za třicetileté války (1618–1648). I přes válečné útrapy zejména za vlády Marie Terezie se ve II.polovině 18.st a 19.st se město hospodářsky rozvíjelo, a to konkrétněji v textilním řemeslu. S městem je spojován i padělek Rukopisu Královédvorského Václava Hanky.

Mezi nejhorší katastrofy patřil požár v roce 1572, kdy zhořelo celé město kromě kostela a 4 domů. Mezi epidemiemi to byla epidemie moru v roce 1582. Po Rakousko-pruské válce 1866 bylo město zničeno a stalo pruským lazaretem.

Město získalo velkou tradici v oblasti tkalcovství a barvířství, především v 80. letech 19. století, kdy začaly vznikat první textilní továrny (Winternitz a Friedman – 1861, Emanuel Baumelt, Mořic Feldscharek, Julius Busch.

Po II. světové válce nastal velký odsun části obyvatelstva. Následně v roce 1946 byla založena ZOO Dvůr Králové nad Labem. V současné době svým pojetím výjimečná. V situaci cyklotras vede kolem ZOO nadnárodní cyklotrasa Labská. Vývoj je v současnosti zaměřen na rozvoj dopravy a cyklotras (viz. schéma).



2. vojenské mapování 1836-1852



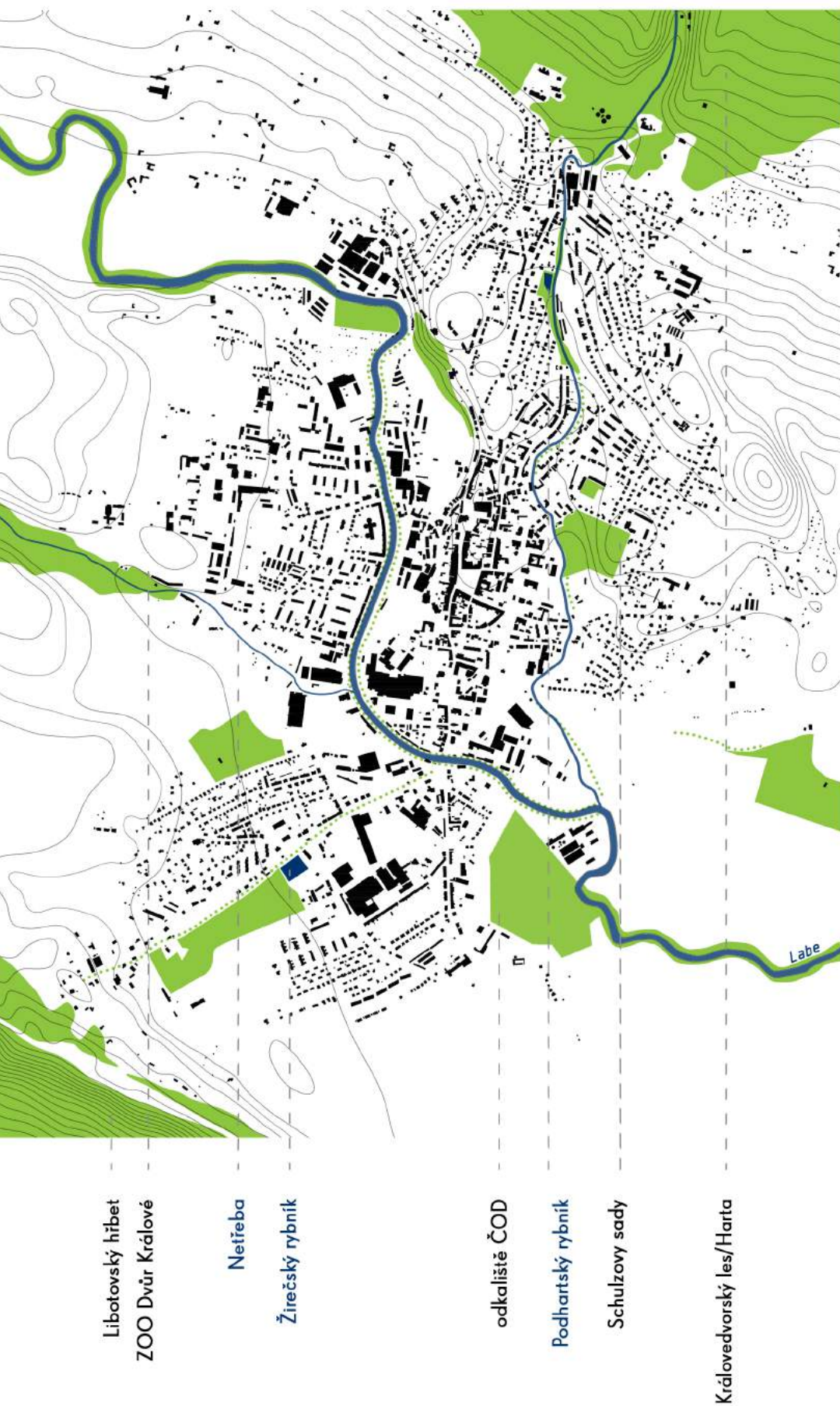
pohled na město od nádražní budovy | 1930



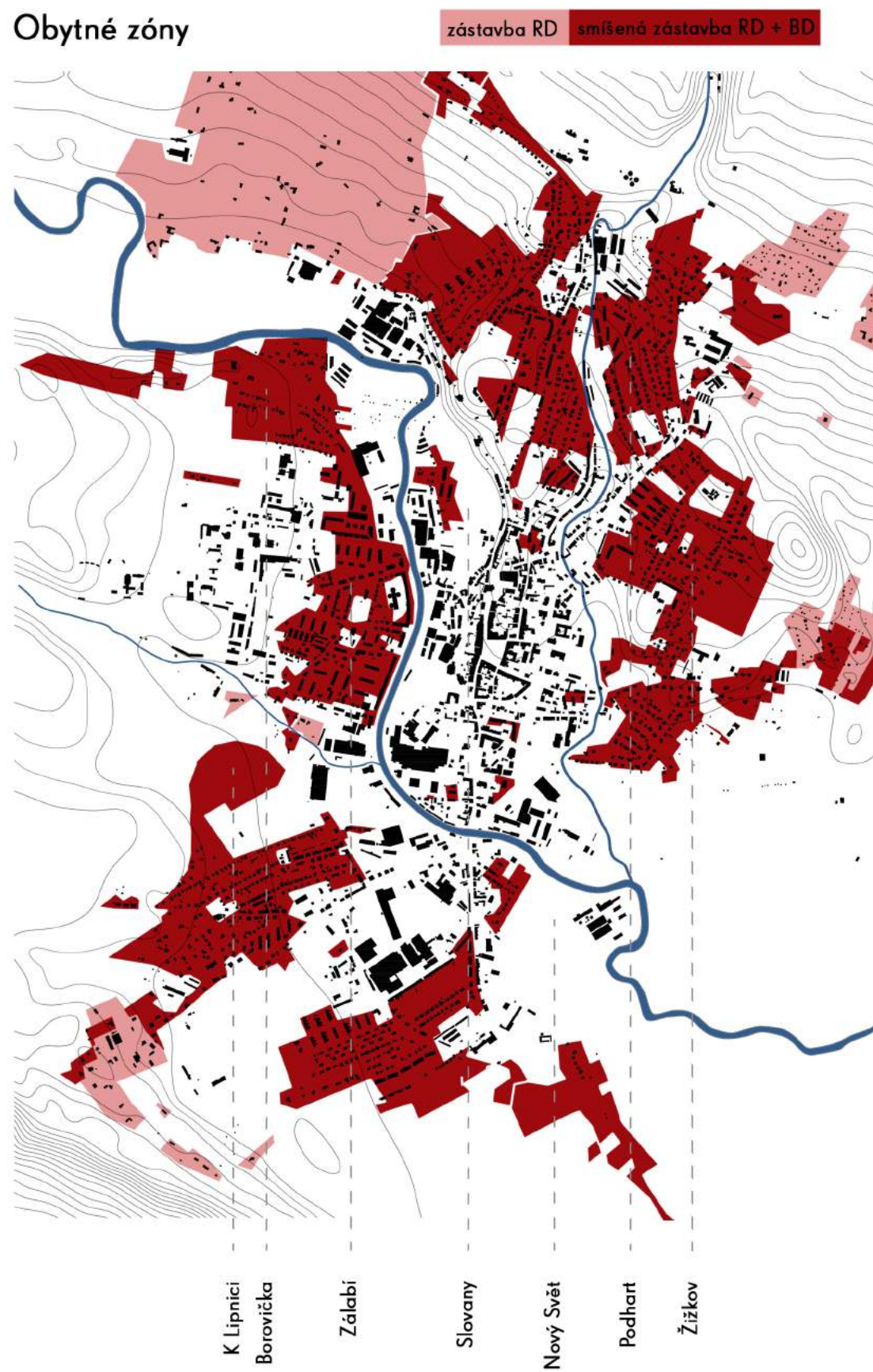
počátek budování sídliště | 1964



## Vodní plochy a plochy veřejné zeleně

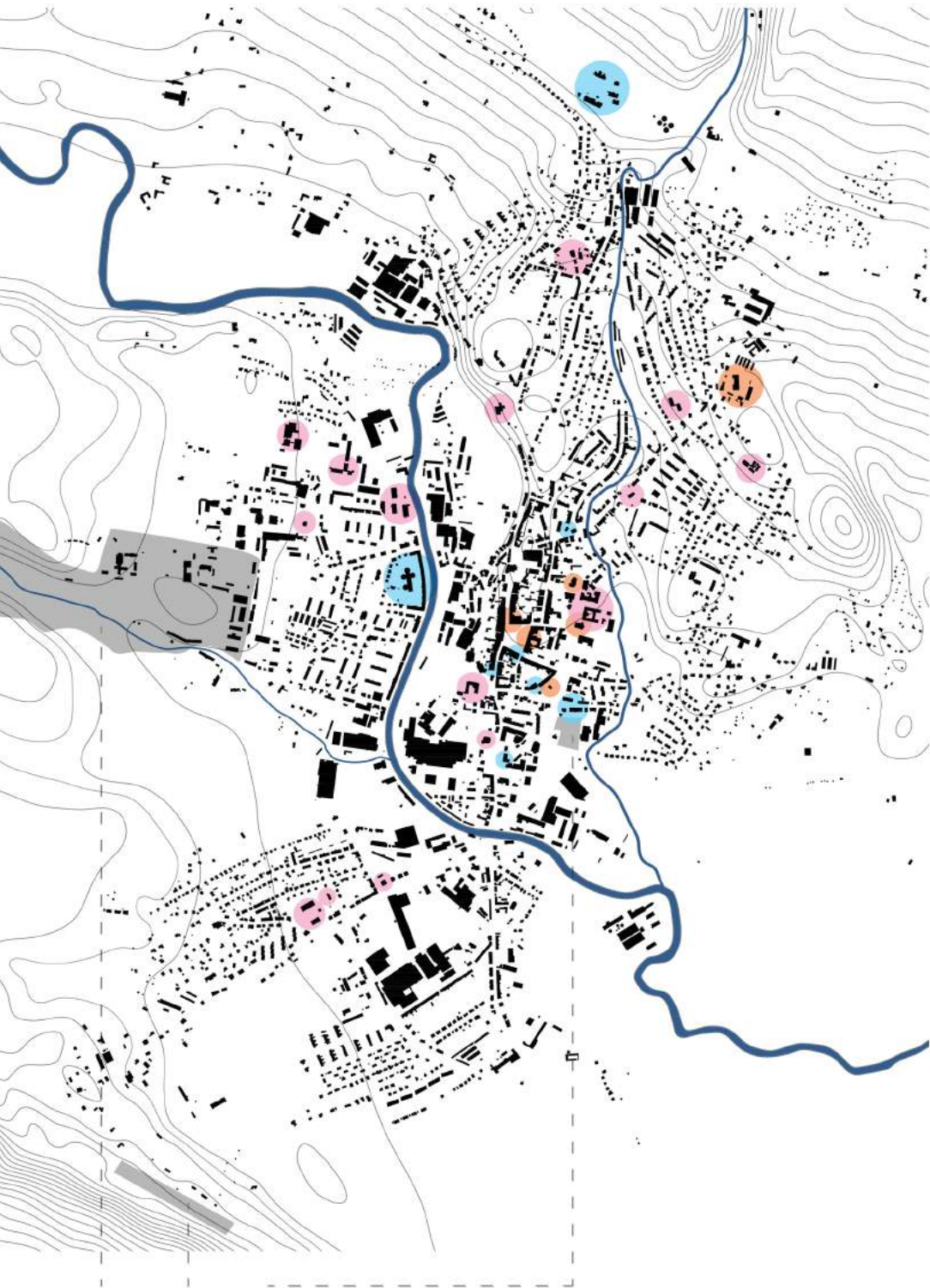


## Obytné zóny





Občanská vybavenost



ZOO Dvůr Králové nad Labem

Vlakové nádraží

Autobusové nádraží

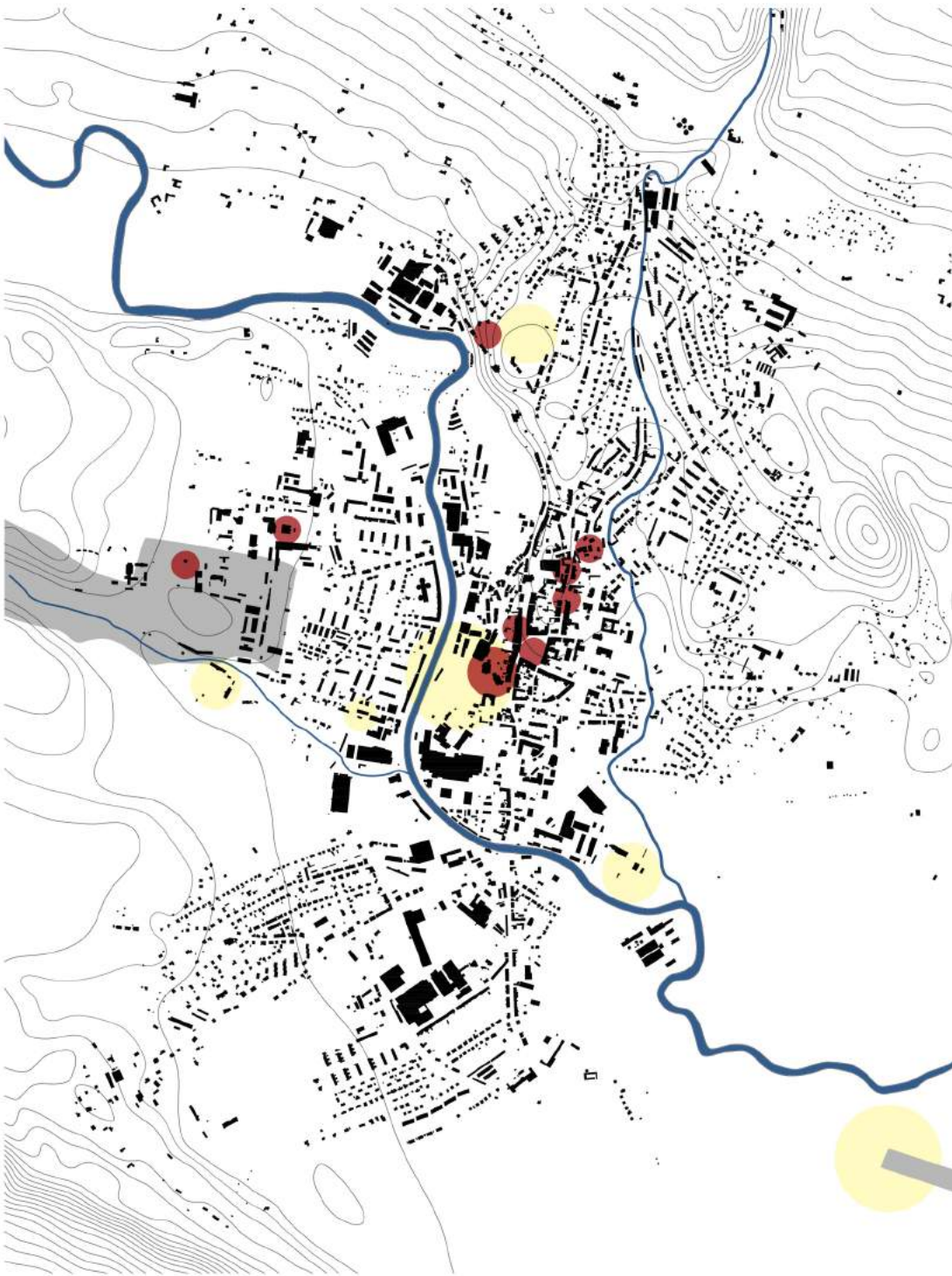
MŠ, ZŠ, SŠ, Dům dětí a mládeže, Dětské centrum

Nemocnice, Poliklinika, lékárny, Domov pro seniory

Pošta, městská policie, policie ČR, infocentrum, Radnice, hasiči



Kulturní občanská vybavenost



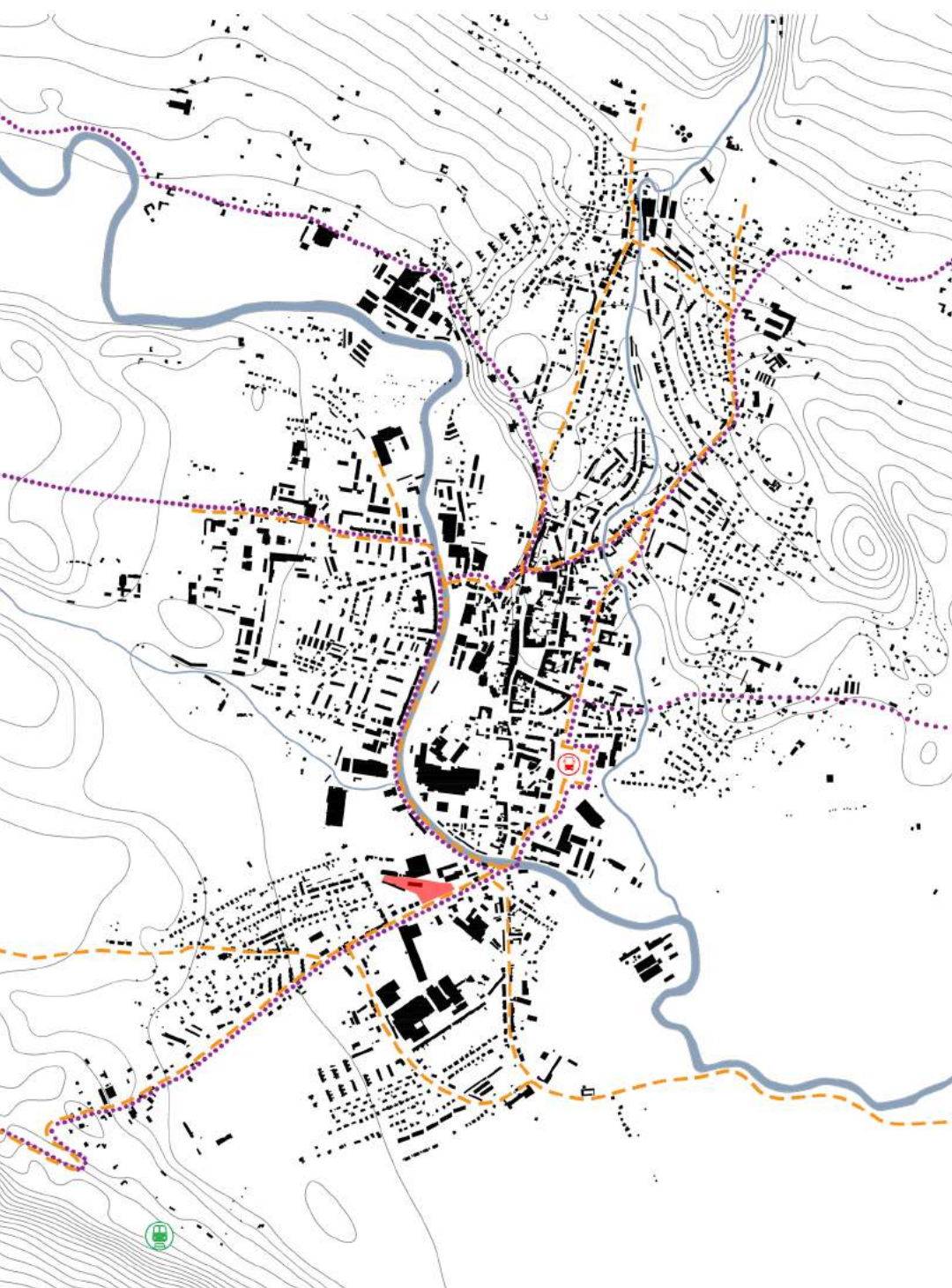
Zimní stadion, Letní stadion, Tenisové kurty, zábavní centrum, Tyršovo koupaliště, Aeroklub

Hankův dům, kino Svět, Městské muzeum, Šindelářská věž  
Galerie Z. Buriana, Židovský hřbitov, Mariánské sousolí,  
Galerie Otto Gutfreunda, Městská knihovna



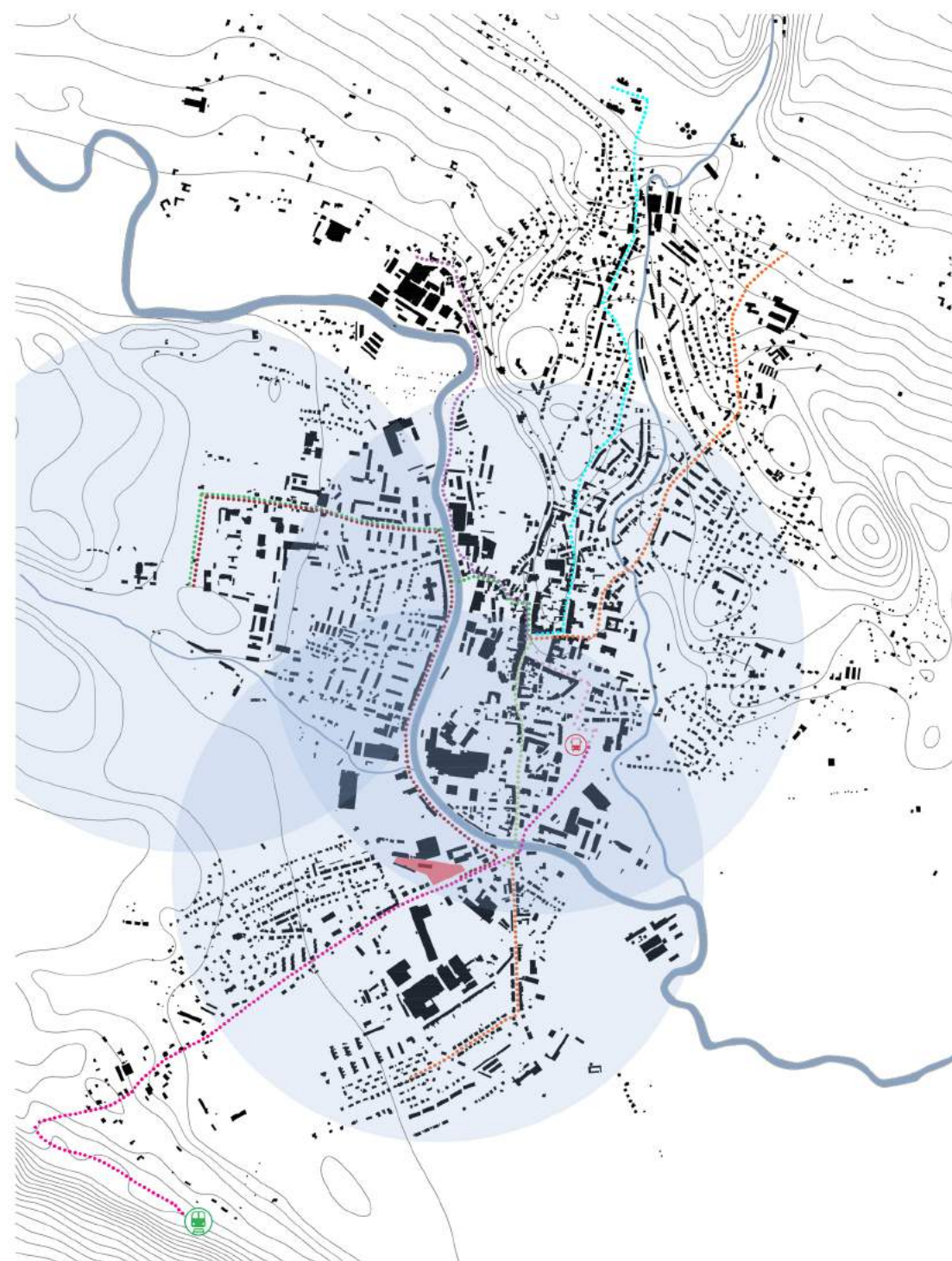


## Autobusová doprava



— MHD  
 ..... linková a dálková autobusová doprava

## Hlavní pěší trasy



..... 1,8 km	27 min	vlakové nádraží > parcela terminálu
..... 0,5 km	8 min	parcela terminálu > autobusové nádraží
..... 1,1 km	15 min	parcela terminálu > centrum
..... 2,5 km	38 min	parcela terminálu > ZOO hl. vstup
..... 0,85 km	13 min	parcela terminálu > jižní obytná zóna
..... 2,1 km	32 min	centrum > nemocnice
..... 1,7 km	27 min	centrum > ZOO hl. vstup
..... 2,2 km	33 min	centrum > severovýchodní obytná zóna
..... 2,2 km	27 min	centrum > severozápadní prům. zóna
..... 2,5 km	8 min	centrum > autobusové nádraží

docházková vzdálenost 1 km



Současný stav

- Město je rozděleno na dvě části - severní část s historickou hodnotou a jižní část, spojovanou s textilním průmyslem - s jeho úpadkem a odlivem textilního průmyslu tato část města o svou totožnost přichází
- Řeka Labe a její regulace Benešova nábřeží tvoří bariéru mezi těmito dvěma částmi
- V současnosti je město spojováno především se ZOO, která se nachází mimo město



1.) Řeka - tvoří bariéru mezi dvěma částmi města



2.) Chceme podpořit příčné vazby mezi oběma částmi města  
- v současnosti je zde most Jana Opletala, lávka u JUTY, most Jana Palacha  
pracovní lávka horkovodu (přístupná)



3.) V minulosti jedno z významných center textilního průmyslu  
- v současnosti známé jako „město u ZOO“

Navrhovaný stav

Naším návrhem chceme městu pomoci znovu nalézt svou identitu a být na ni pyšní (tak, aby město nebylo spojováno pouze se ZOO).  
V návrhu navazujeme na textilní průmysl a tím chceme podpořit sebeuvědomění města a jeho obyvatel.



- Chceme využít potenciál řeky, zpřístupnit a zatraktivnit její okolí  
- Vnímáme řeku jako páteř města



- nové lávky pro pěší a cyklostezky s širším využitím (inline brusle)



- navrátit městu jeho identitu spojenou s textilním průmyslem  
- vybudování školy zaměřené na textilní průmysl  
- vytvoření prostor pro startupové kanceláře, rekvalifikační kurzy

legenda



jižní oblast města, historicky textilní oblast  
v současnosti smíšená - bydlení průmyslové objekty  
severní oblast města - historické centrum  
- centrum bydlení a služeb



centrum školy,  
startup/coworking kanceláří,  
rekvalifikačním center



navrhovaný  
terminál

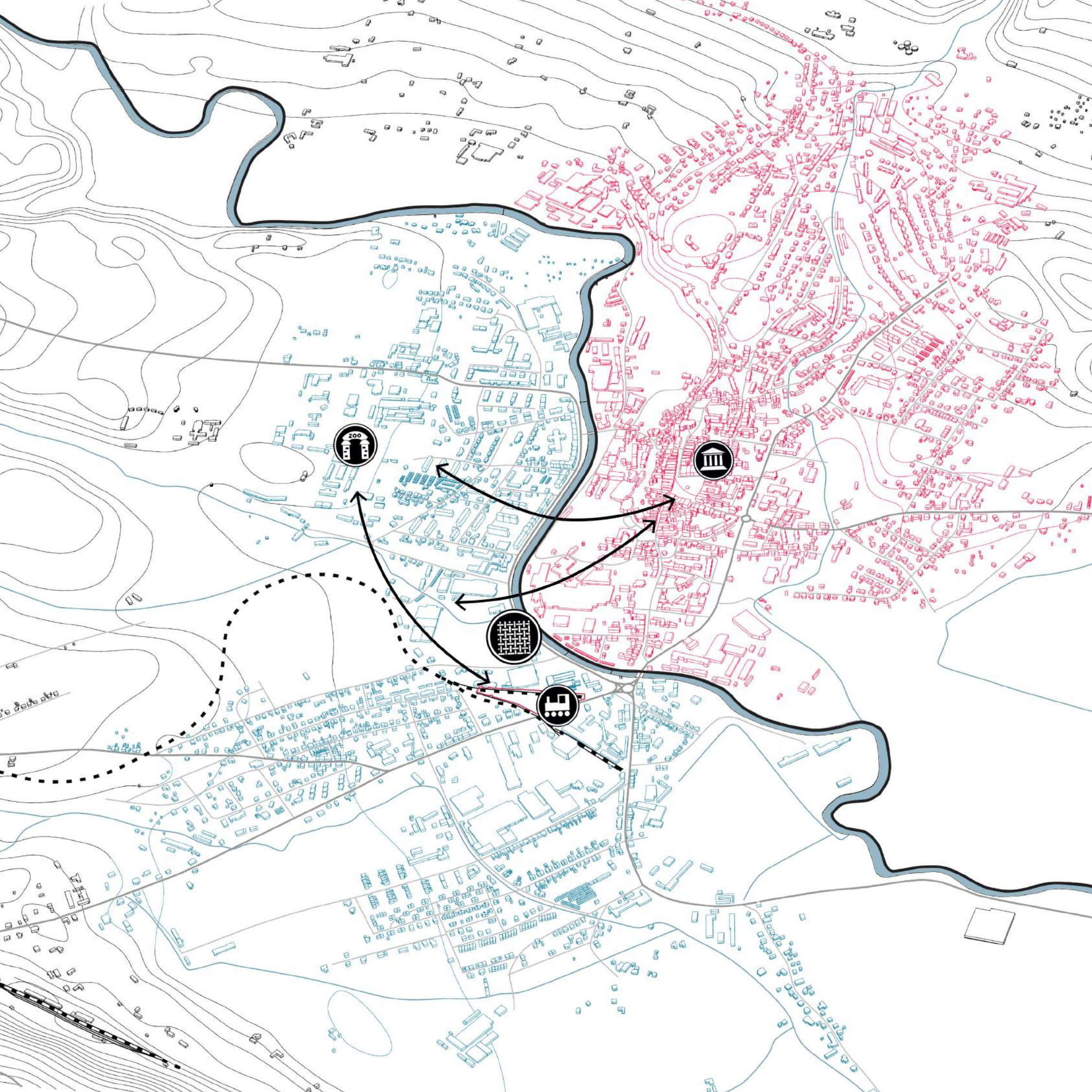


historické centrum  
města



ZOO Dvůr Králové










PROCES

= kroky, kterými náš záměr postupně naplníme

-  nový vstup do ZOO  
- napojení na novou železniční zastávku
-  TERMINÁL - železniční doprava
-  TERMINÁL - přesun autobusového nádraží

I. FÁZE

- Terminál + Doplnková (veřejná) funkce - první fází je vybudování samotného terminálu na řešené parcele  
- V rámci první fáze počítáme s vytvořením jižního vstupu do ZOO spolu s vlakovou zastávkou

legenda

Stávající

 cyklotrasa

Návrh

 cyklostezka







 inline okruh, cyklisté

 pěší trasa

 pěší zóna

 bourání

 zelená plocha - parková úprava

-  domov dětí a mládeže  
- rozšíření do vily Sochor
-  chráněné dílny
-  park
-  stanové městečko
-  stojany na kola, půjčovny kol
-  nový parkovací dům  
- přesun parkovacích stání z centra města

II. FÁZE

- Je fází čištění a využívání stávajících objektů  
- Vytvoření pěší zóny směrem k náměstí  
- Tvorba instantních silnic a parků  
- Nové lávky  
- Kemp pro vodáky

Konkrétně se jedná o:

- budovu vánočních ozdob - je třeba zhodnotit kapacitu areálu a zjistit, jak velkou část reálné zabírá výroba vánočních ozdob
- v nevyužívaných částech areálu je možné zřídit startupové kanceláře

- vila Sochor - využití jako dům dětí a mládeže

- ostatní současné nevyužité prostory - nové využití jako chráněné dílny, startup

- vytvoření kempu pro vodáky

- parkovací dům na místě současného autobusového nádraží

- čištění a úprava nábřeží, vytváření parků podél nábřeží

- cyklostezky a pěší trasy, trasy pro in-line a kočárky  
- vytvoření zelené cyklostezky a pěší cesty podél vlečky směrem k jižnímu vstupu u ZOO, zatravněné kolejiště  
- vytvoření zelené cyklostezky a pěší cesty podél potoka Netřeby - k jižnímu vstupu u ZOO, zatravněné kolejiště  
- cesta od ZOO ke kempu pro vodáky (návrhově u Pušova splavu)  
- cesta podél Labe  
= Propojení těchto cest a vytvoření okruhu pro pěší, cyklisty a in-line)

- Vytvoření pěší cesty směrem na náměstí
- Cyklostezky v severní části města
- Prodloužení cyklotrasy podél Labe směrem na Žireč
- Vytvoření lávek a příčných vazeb

- půjčovny kol (na principu Reko) při terminálu, u ZOO a na náměstí
- současný areál JUTY - zhodnotit kapacitu Aral
- Uvažovat o otevření areálu (vytvoření ulic a zajistit jeho propustnost)
- Postupné, částečné přesouvání JUTY do uvažované průmyslové zóny podle územního plánu

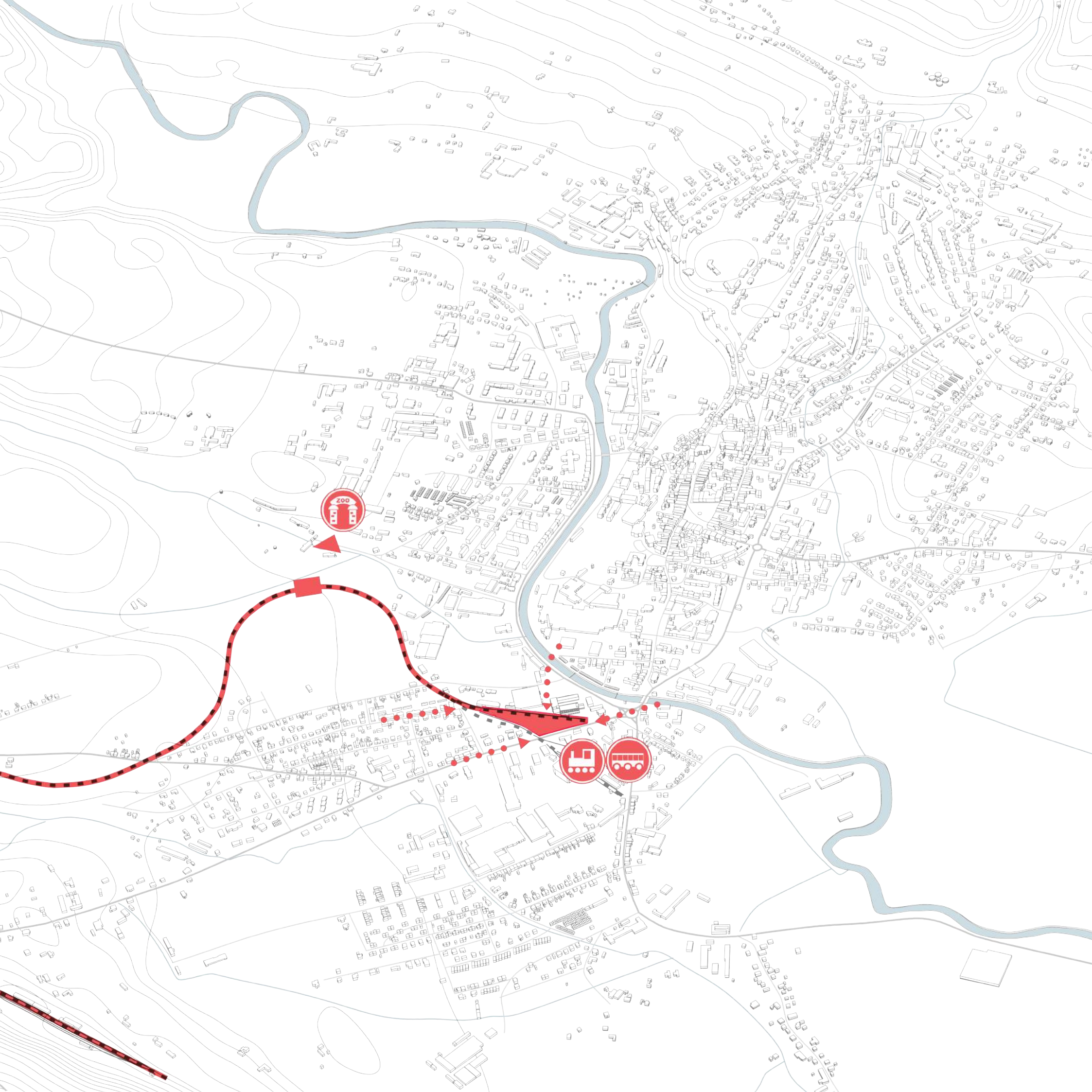
-  amfiteátr
-  krytý plavecký bazén
-  INSTITUT - vzdělávací instituce pro textilní průmysl  
- rekvalifikační kurzy, workshopy
-  lokalita bydlení
-  start-up dílny, kanceláře

III. FÁZE

- Vznik nových funkcí na očištěných plochách  
• administrativní budovy se startupovými kancelářemi (budova TESCO  
- odstranit, nebo uvažovat o ní jako o multifunkční hale s možností začlenění do navrhované architektury  
- V tomto místě zachovat obchodní funkci - obchod  
• budova školy s textilním zaměřením + areál kolejí  
• obytná zóna v okolí Netřeby

- Východní břeh Labe
- rozšíření sportovně rekreačního areálu - krytý bazén (jako požadavek obyvatel)
- venkovní amfiteátr - v podobě veřejného prostoru v návaznosti na nábřeží
- obytná zóna

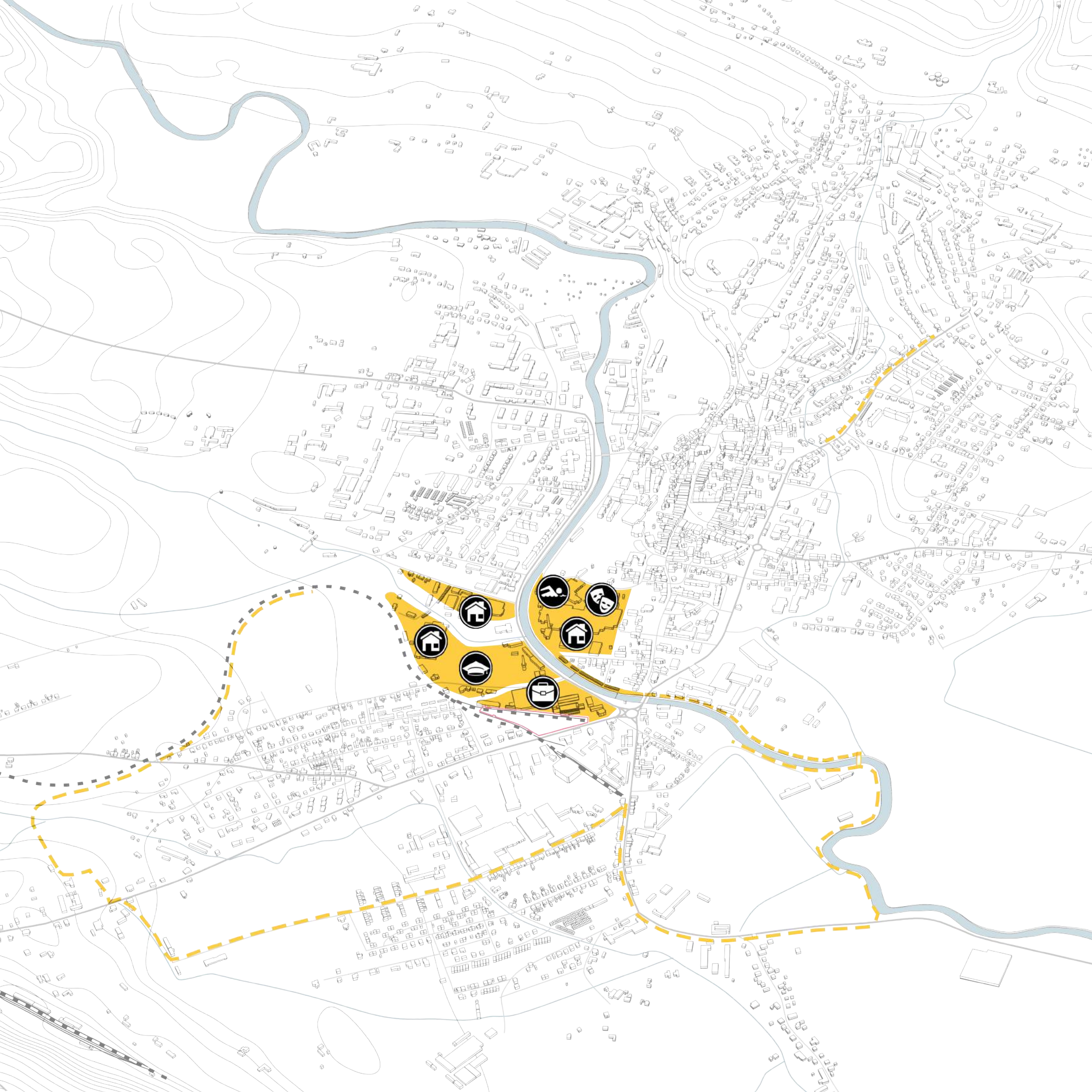
- Rozšíření cyklostezek a pěších tras i do severní a jižní části města - napojení budoucí obytné zástavby















**I. fáze**  
terminál + veřejná funkce  
vstup do zoo

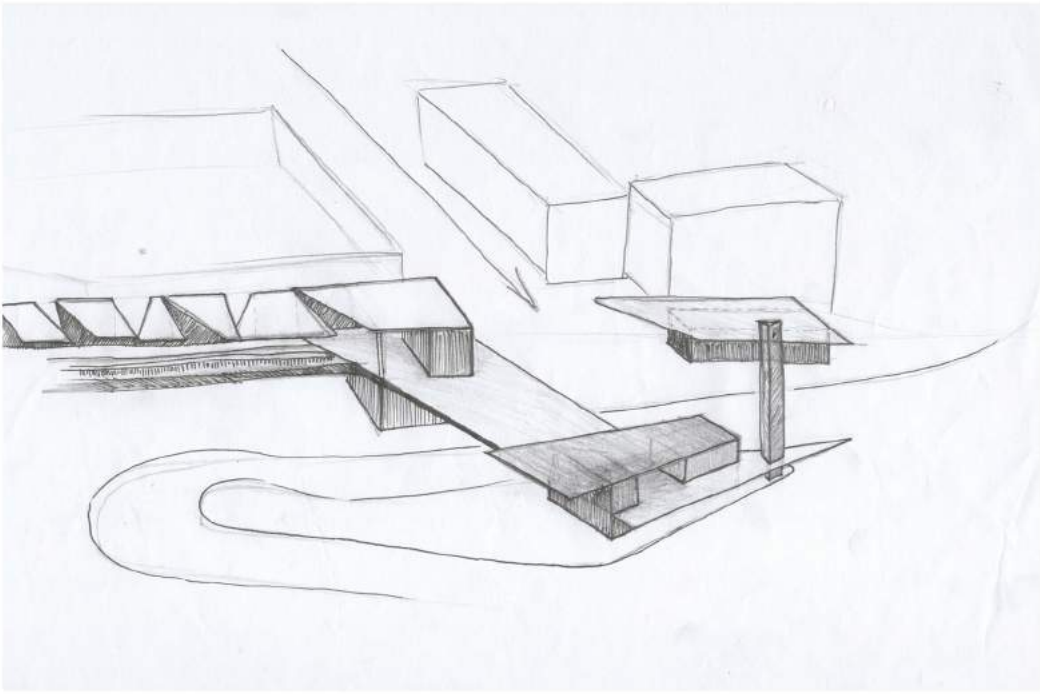
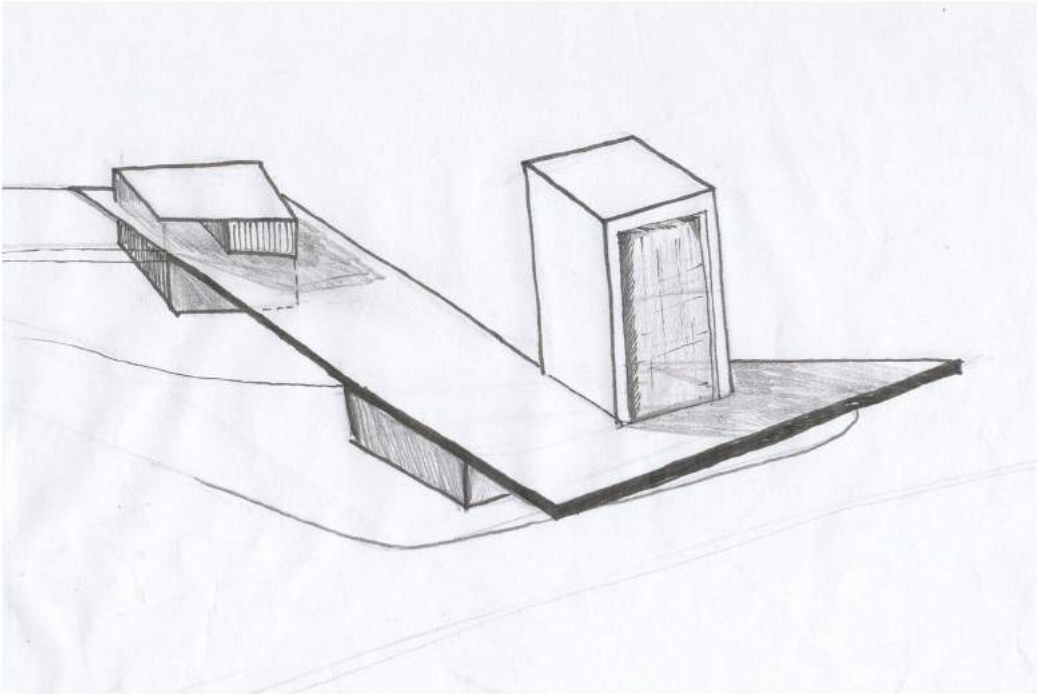
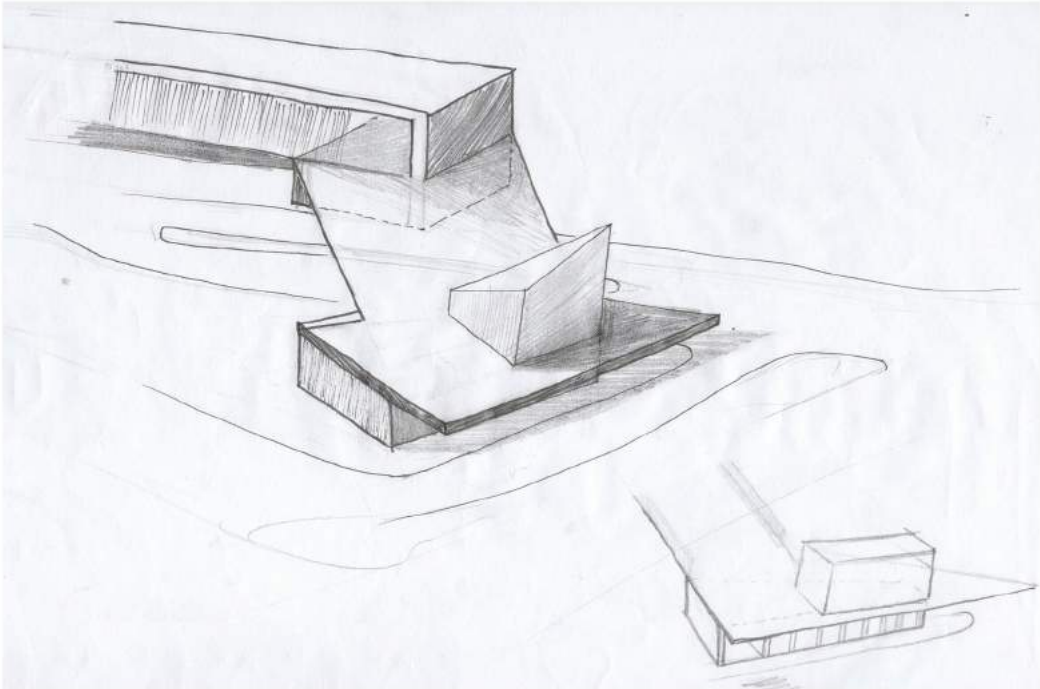
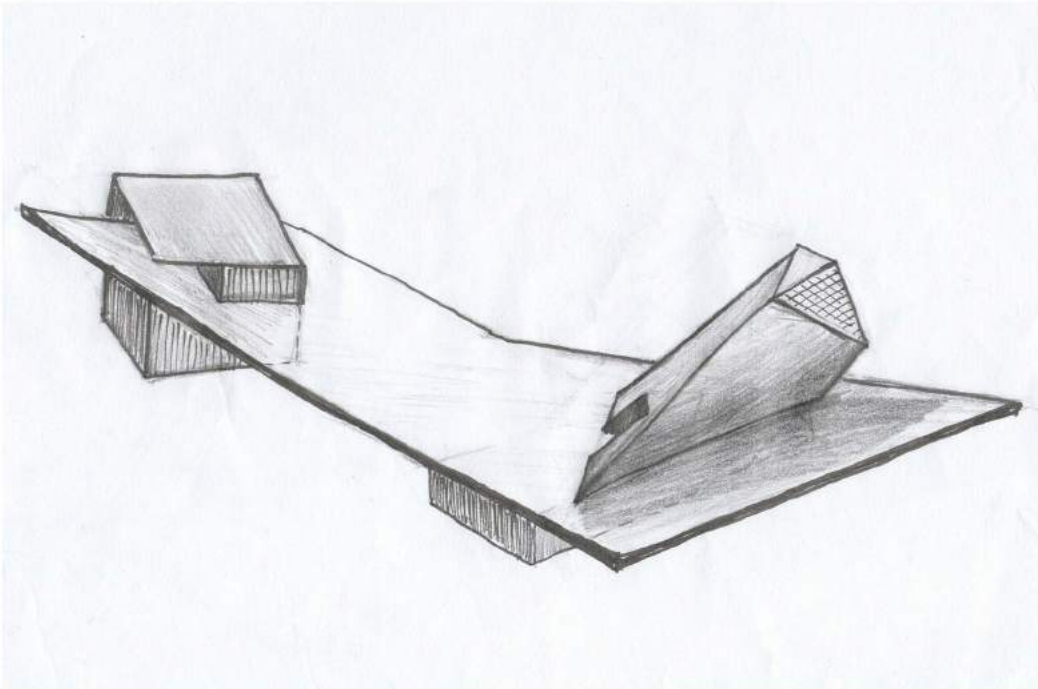
**II. fáze**  
čištění  
využití stávajících objektů  
institní cesty a parky  
nové lávky  
kemp pro vodáky

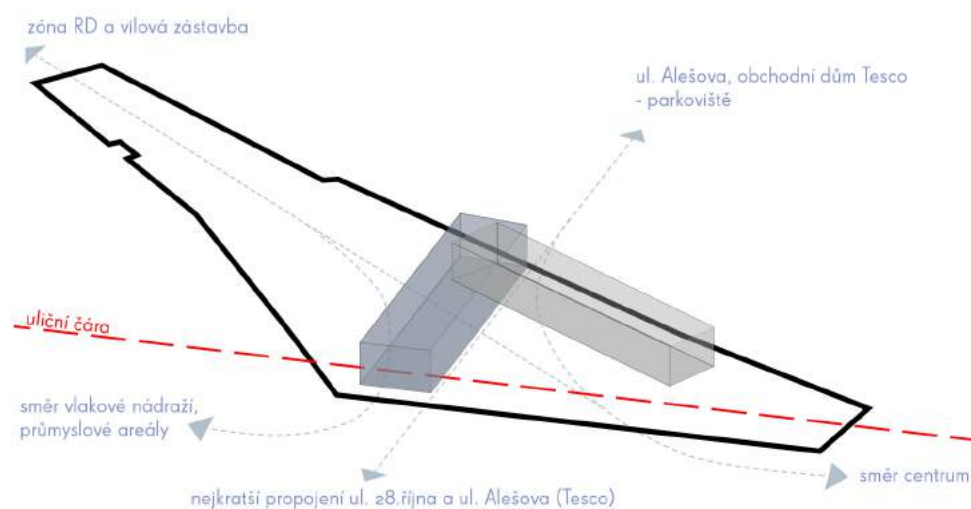
**III. fáze**  
zahuštění centra  
plochy bydlení  
pěší zóna v centru  
rozšíření sportovní rekr. areálu  
institute  
startup kanceláře





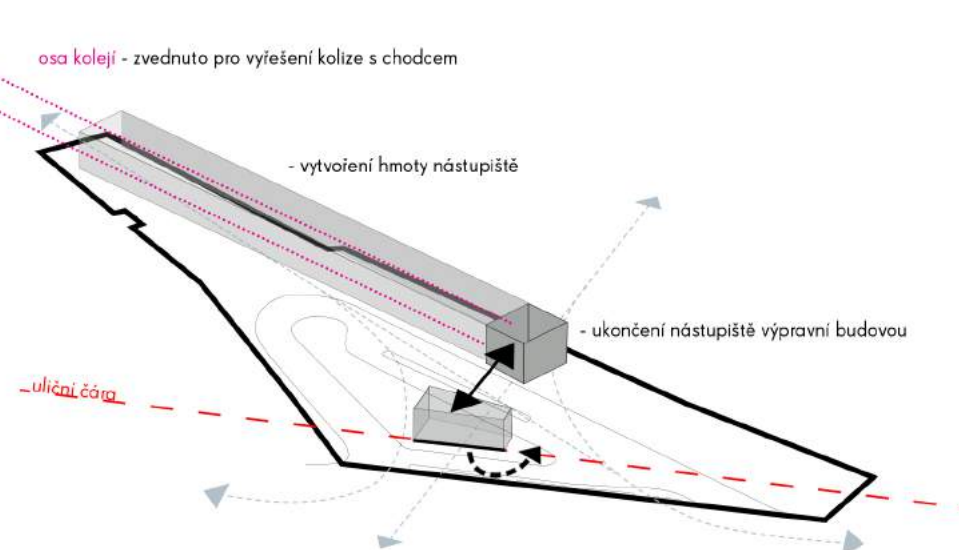
- studie hmot





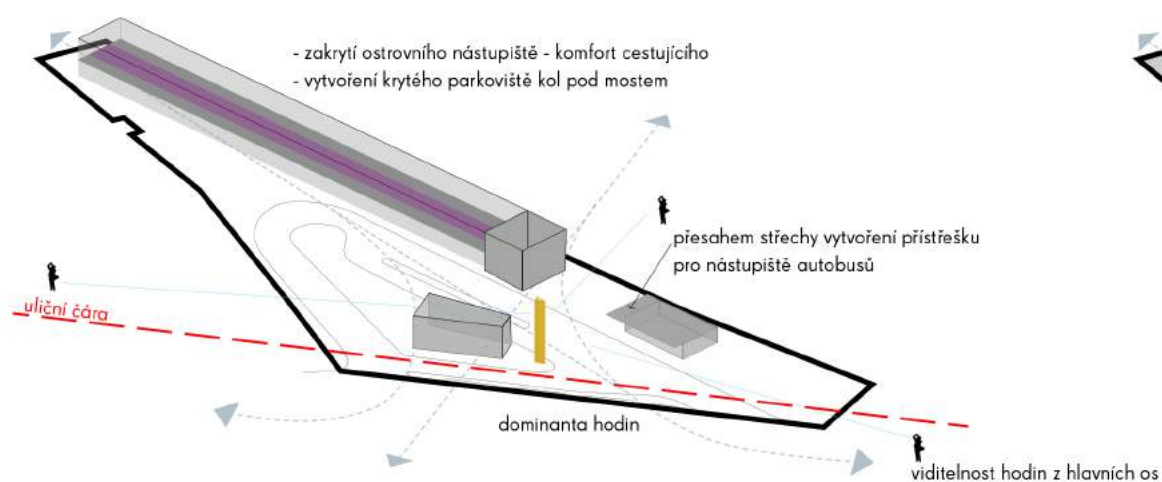
### 1. JEDNODUCHÁ HMOTA

- I. orientace reagující na neoficiální pěší trasu  
- umístění výpravní budovy kolmo na koleje
- II. poloha rovnoběžná s návrhovou pěší trasou  
- orientace dle původní polohy kolejí



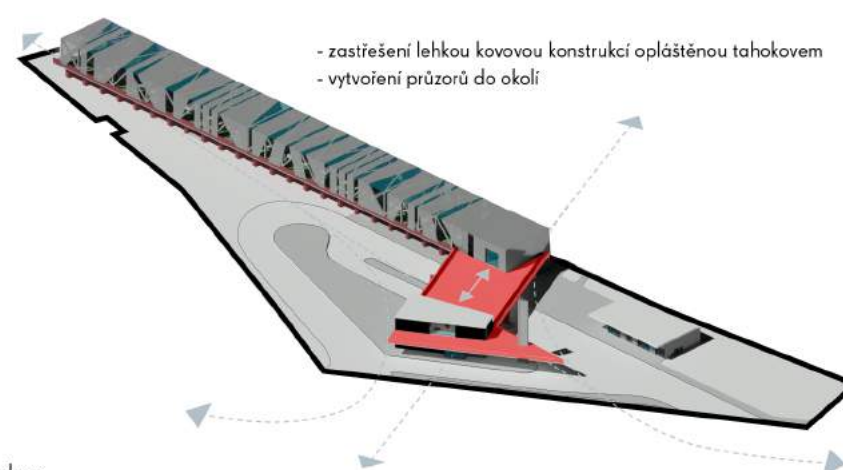
### 2. APLIKACE CEST A DOPRAVY

- Vytvoření nové hmoty - Rozdělení hmoty - reakce na autobusové dopravní řešení  
- Pootočení - reakce na dodržení uliční čáry



### 3. PŘIZPŮBOBENÍ OKOLÍ - DOPLNĚNÍ STRUKTURY

- I. vytvoření protipólu k výpravní budově  
DOMINANTA - informativní prvek  
- viditelné z hlavních pohledových os
- II. uvolňování hmot směrem k městu - budova občanské vybavenosti  
- zasazení a propojení se zelení



### 4. APLIKACE PLATFORMY

- propojovací můstek mezi výpravní budovou a hlavní budovou čekárny
- z komunikační jádra (výpravní budova, hlavní budova) --> přirozen rozptýl cestujících
- přístřešek pro nástupiště autobusů
- místo pro čekání s výhledem na město



- přednádraží
- výpravní budova
- čekací plochy
- kolejiště

**přednádraží**

- zastávky veřejné hromadné dopravy
- odstavná parkoviště (P+R) situováno u Tesca
- parkoviště jízdních kol
- obchody, služby
- stanoviště taxislužby umístěno v parkovacím zálivu na ulici 28.října naproti teplárně

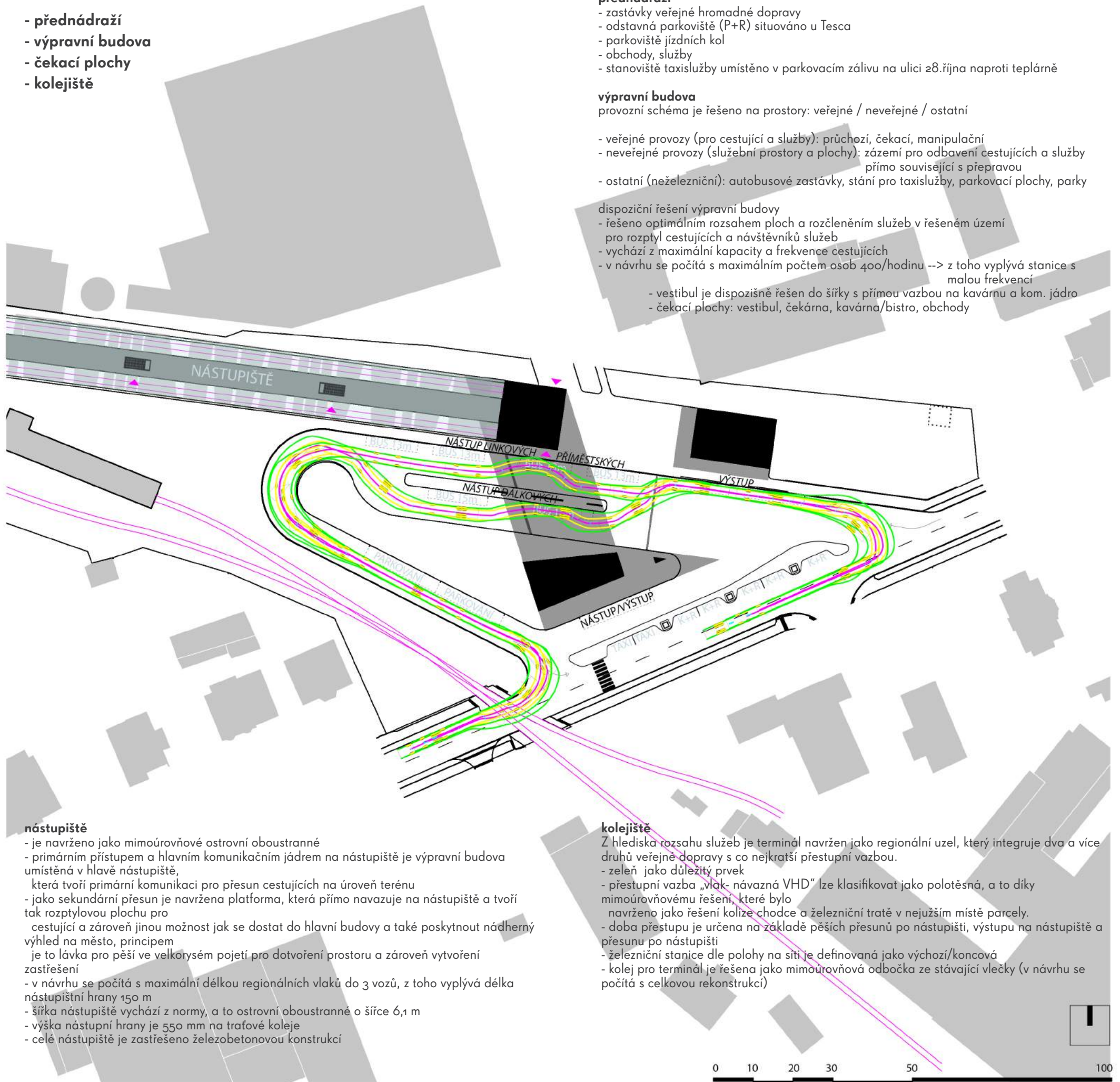
**výpravní budova**

provozní schéma je řešeno na prostory: veřejné / neveřejné / ostatní

- veřejné provozy (pro cestující a služby): průchozí, čekací, manipulační
- neveřejné provozy (služební prostory a plochy): zázemí pro odbavení cestujících a služby přímo související s přepravou
- ostatní (neželezniční): autobusové zastávky, stání pro taxislužby, parkovací plochy, parky

**dispoziční řešení výpravní budovy**

- řešeno optimálním rozsahem ploch a rozčleněním služeb v řešeném území pro rozptýl cestujících a návštěvníků služeb
- vychází z maximální kapacity a frekvence cestujících
- v návrhu se počítá s maximálním počtem osob 400/hodinu --> z toho vyplývá stanice s malou frekvencí
- vestibul je dispozičně řešen do šířky s přímou vazbou na kavárnu a kom. jádro
- čekací plochy: vestibul, čekárna, kavárna/bistro, obchody

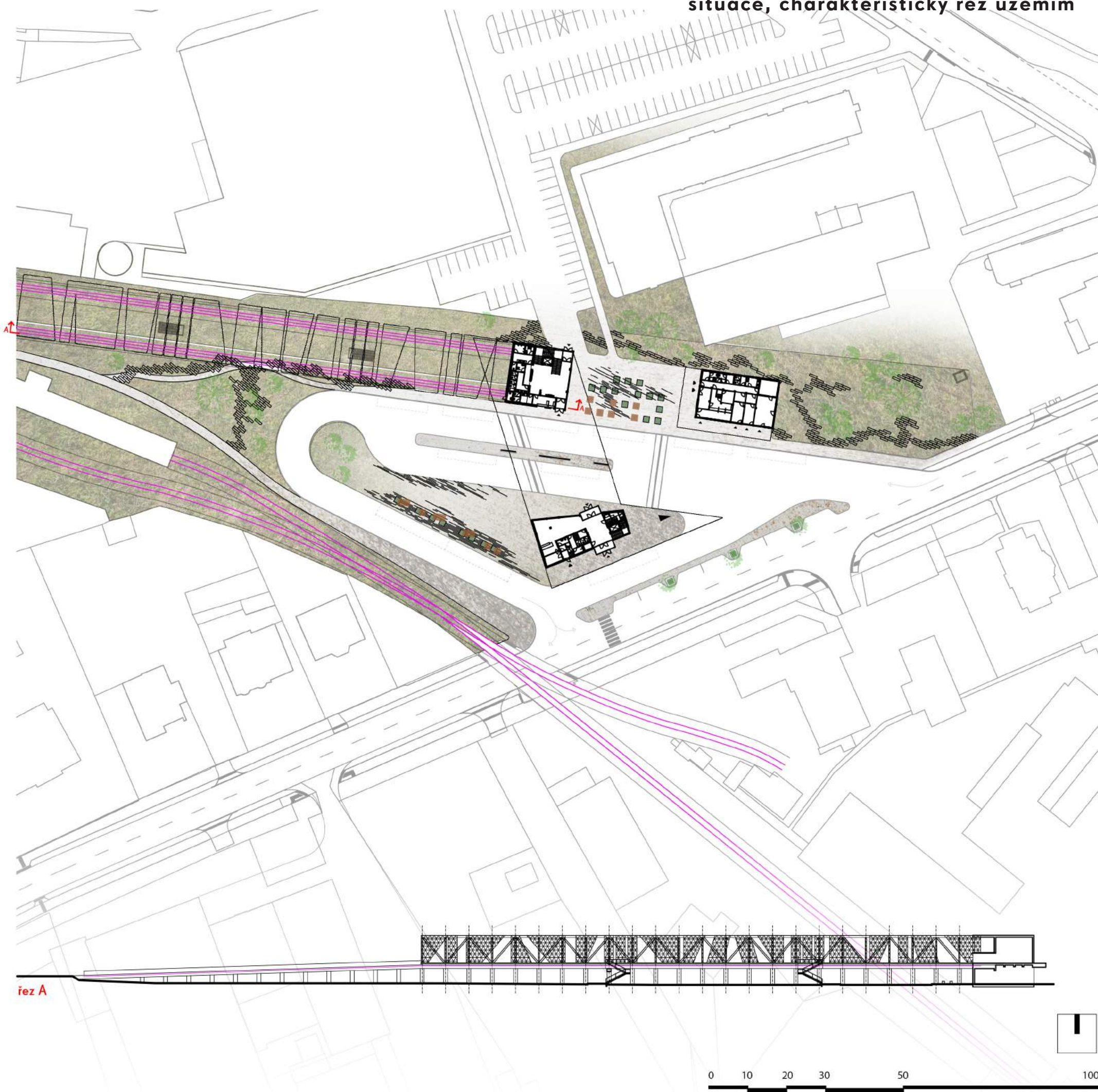
**nástupiště**

- je navrženo jako mimoúrovňové ostrovní oboustranné
- primárním přístupem a hlavním komunikačním jádrem na nástupiště je výpravní budova umístěná v hlavě nástupiště, která tvoří primární komunikaci pro přesun cestujících na úroveň terénu
- jako sekundární přesun je navržena platforma, která přímo navazuje na nástupiště a tvoří tak rozptylovou plochu pro cestující a zároveň jinou možnost jak se dostat do hlavní budovy a také poskytnout nádherný výhled na město, principem je to lávka pro pěší ve velkorysém pojetí pro dotvoření prostoru a zároveň vytvoření zastřešení
- v návrhu se počítá s maximální délkou regionálních vlaků do 3 vozů, z toho vyplývá délka nástupiště 150 m
- šířka nástupiště vychází z normy, a to ostrovní oboustranné o šířce 6,1 m
- výška nástupní hrany je 550 mm na traťové koleje
- celé nástupiště je zastřešeno železobetonovou konstrukcí

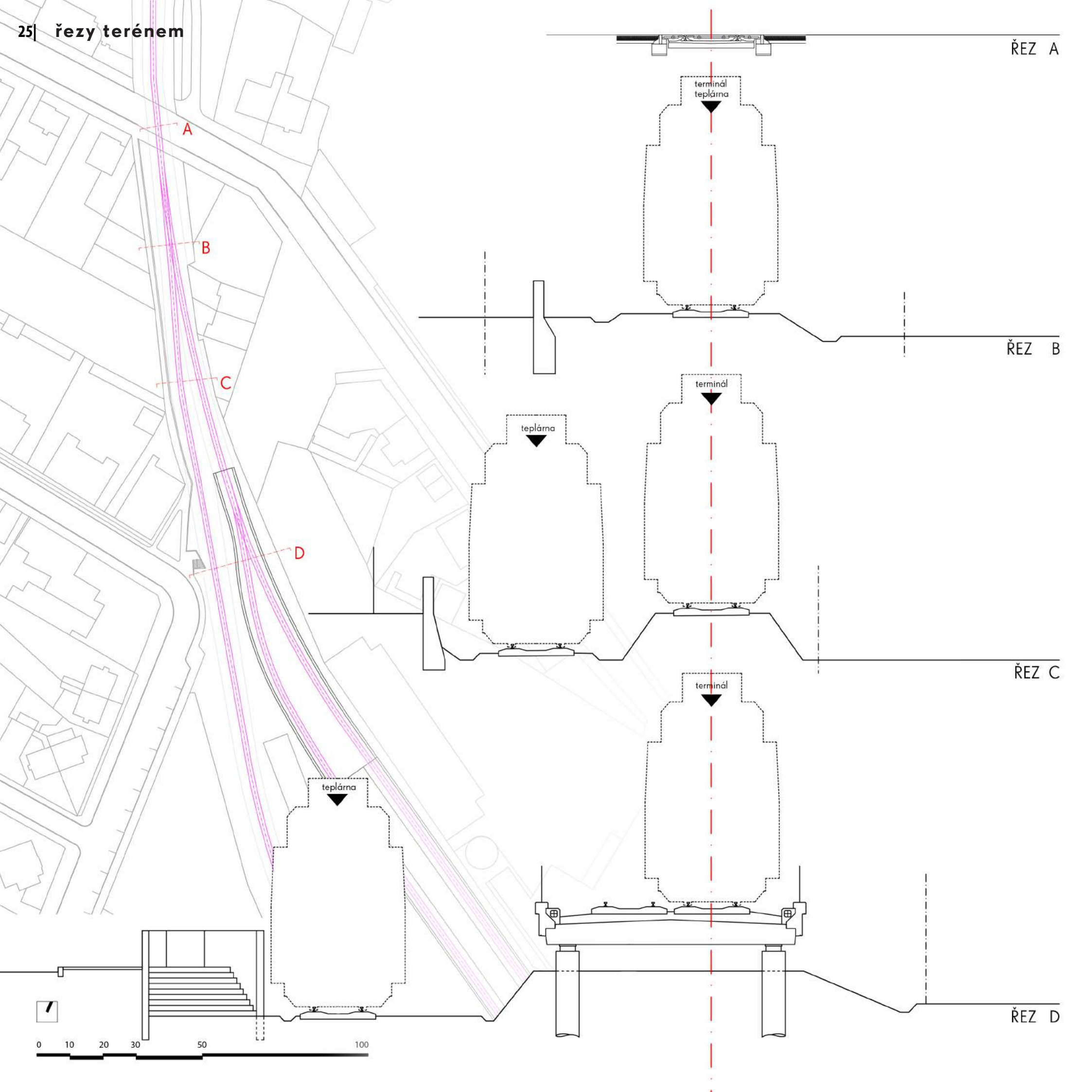
**kolejiště**

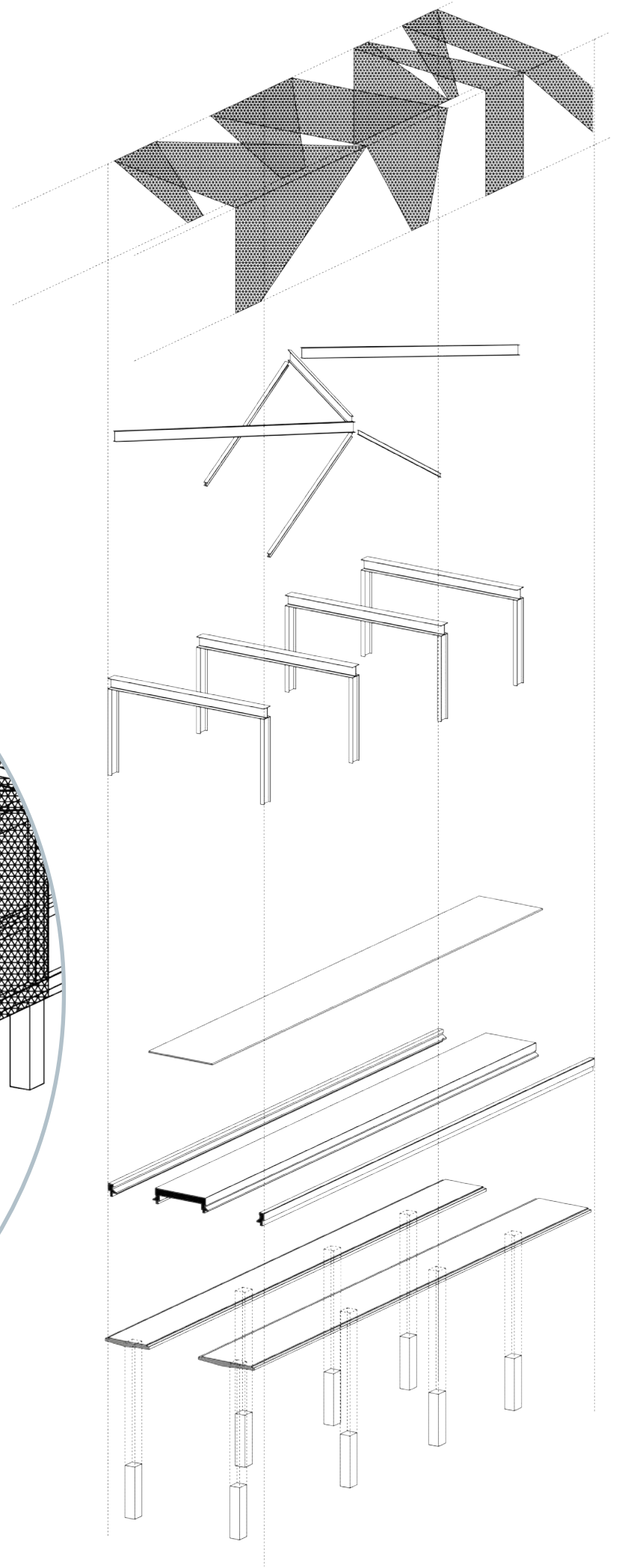
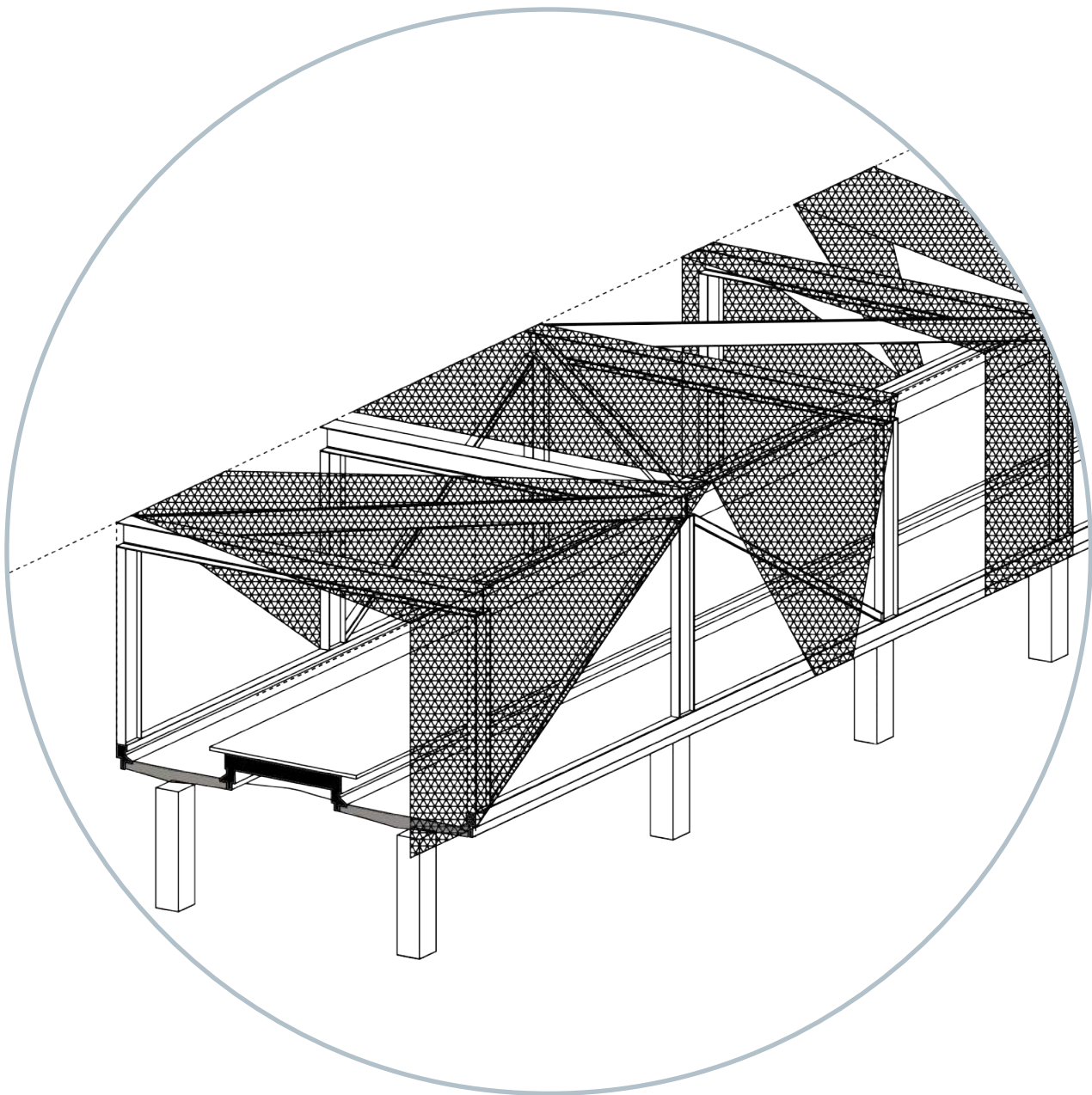
- Z hlediska rozsahu služeb je terminál navržen jako regionální uzel, který integruje dva a více druhů veřejné dopravy s co nejkratší přestupní vazbou.
- zeleň jako důležitý prvek
- přestupní vazba „vlak- návazná VHD“ lze klasifikovat jako polotěsná, a to díky mimoúrovňovému řešení, které bylo navrženo jako řešení kolize chodce a železniční tratě v nejužším místě parcely.
- doba přestupu je určena na základě pěších přesunů po nástupišti, výstupu na nástupiště a přesunu po nástupišti
- železniční stanice dle polohy na síti je definovaná jako výchozí/koncová
- kolej pro terminál je řešena jako mimoúrovňová odbočka ze stávající vlečky (v návrhu se počítá s celkovou rekonstrukcí)











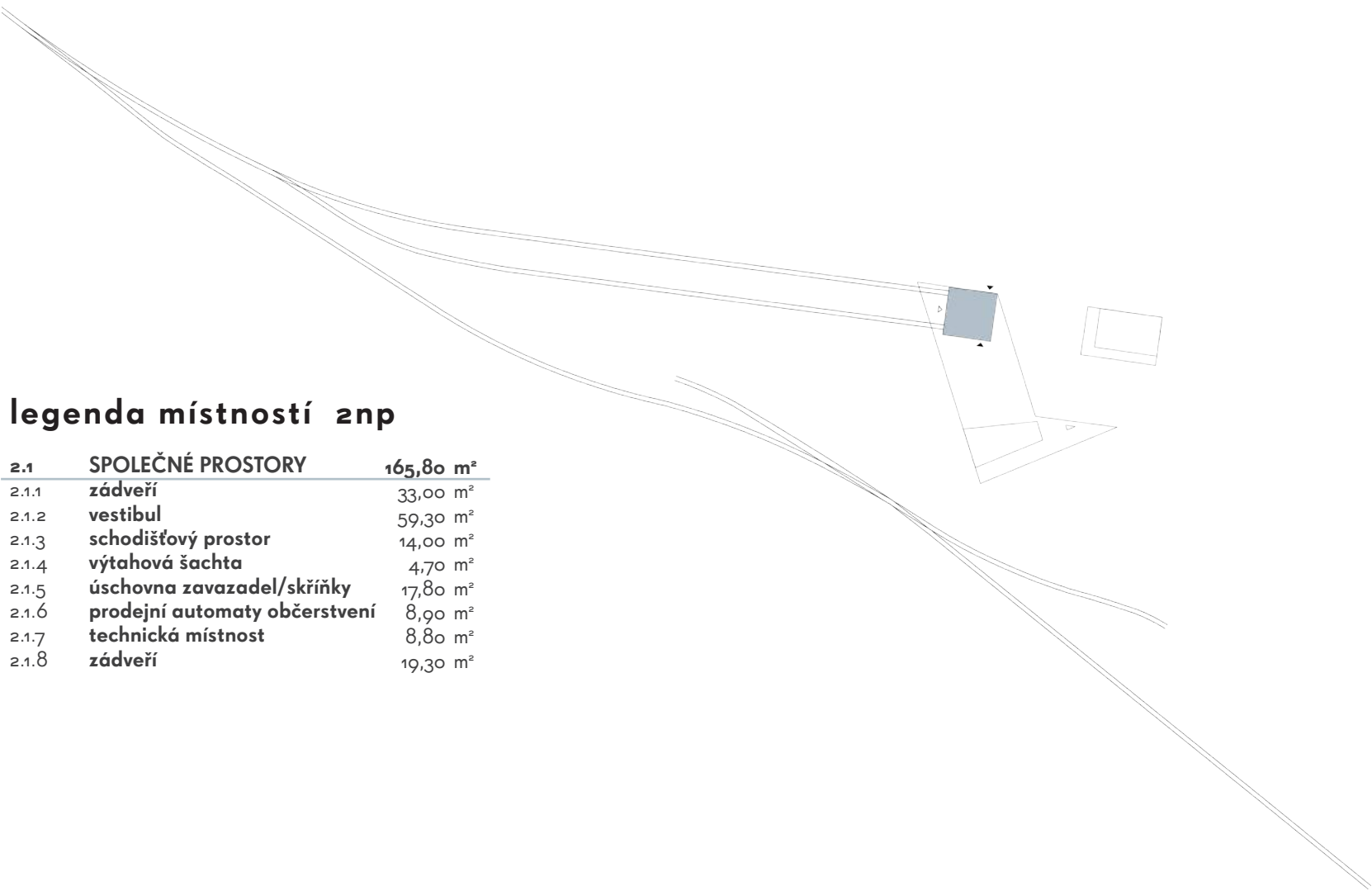




legenda místností 1np

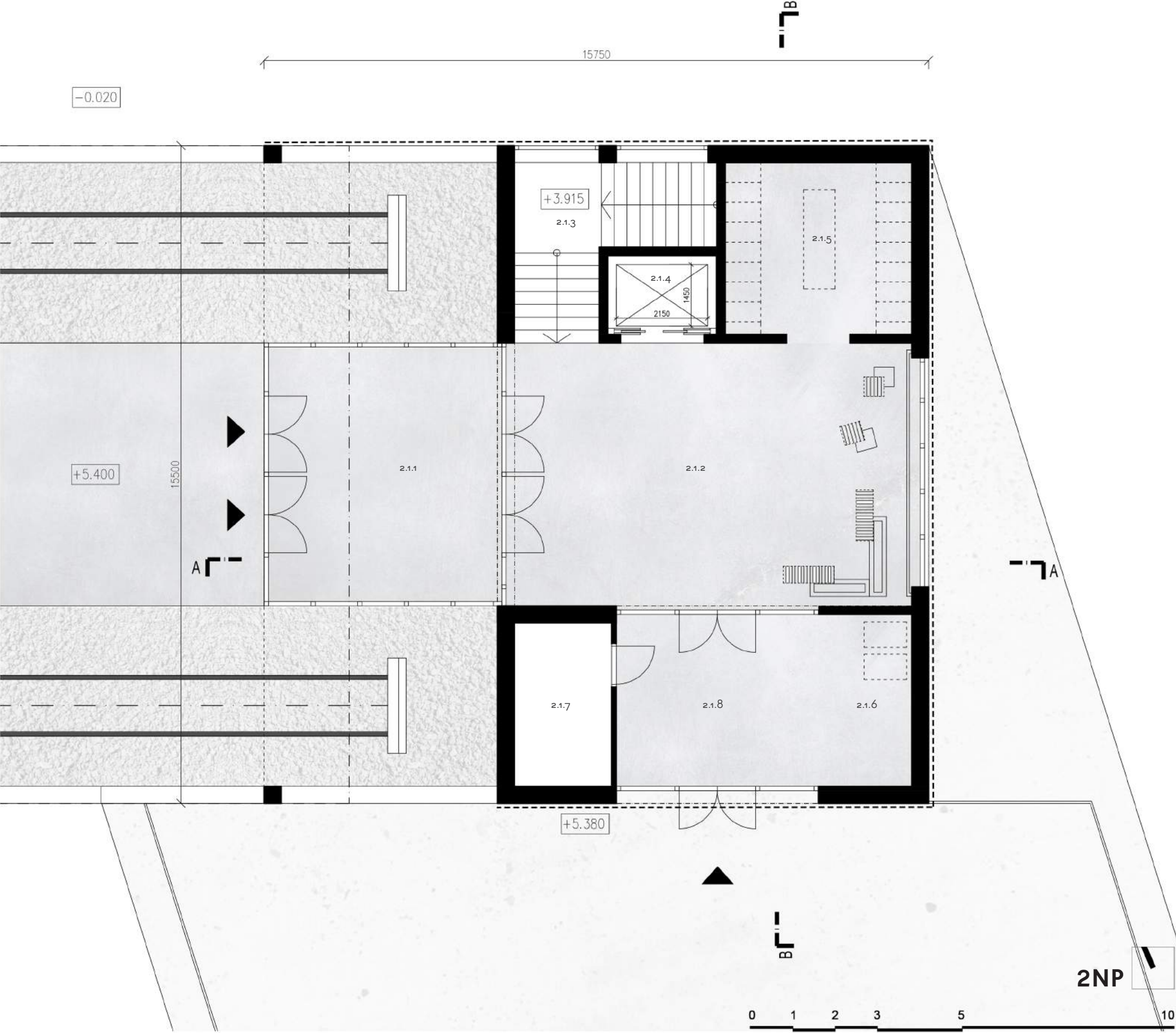
1.1	SPOLEČNÉ PROSTORY	152,60 m²
1.1.1	zádveří	5,50 m²
1.1.2	vestibul	85,00 m²
1.1.3	prodej lístků	14,50 m²
1.1.4	denní místnost	6,40 m²
1.1.5	předsíň	2,40 m²
1.1.6	wc zaměstnanci	1,70 m²
1.1.7	výtahová šachta	4,70 m²
1.1.8	schodišťový prostor	26,90 m²
1.1.9	zádveří	5,50 m²
1.2	WC - řidiči	3,00 m²
1.3	WC - ženy	18,80 m²
1.3.1	předsíň	11,00 m²
1.3.2	wc kabinka	2,90 m²
1.3.3	wc kabinka	1,60 m²
1.3.4	wc kabinka	1,60 m²
1.3.5	wc kabinka	1,60 m²
1.3.6	wc inv. ženy	4,70 m²
1.4	WC - muži	19,90 m²
1.4.1	předsíň	11,60 m²
1.4.2	wc inv. muži	4,70 m²
1.4.3	wc pisoáry	5,80 m²
1.4.4	wc kabinka	2,50 m²



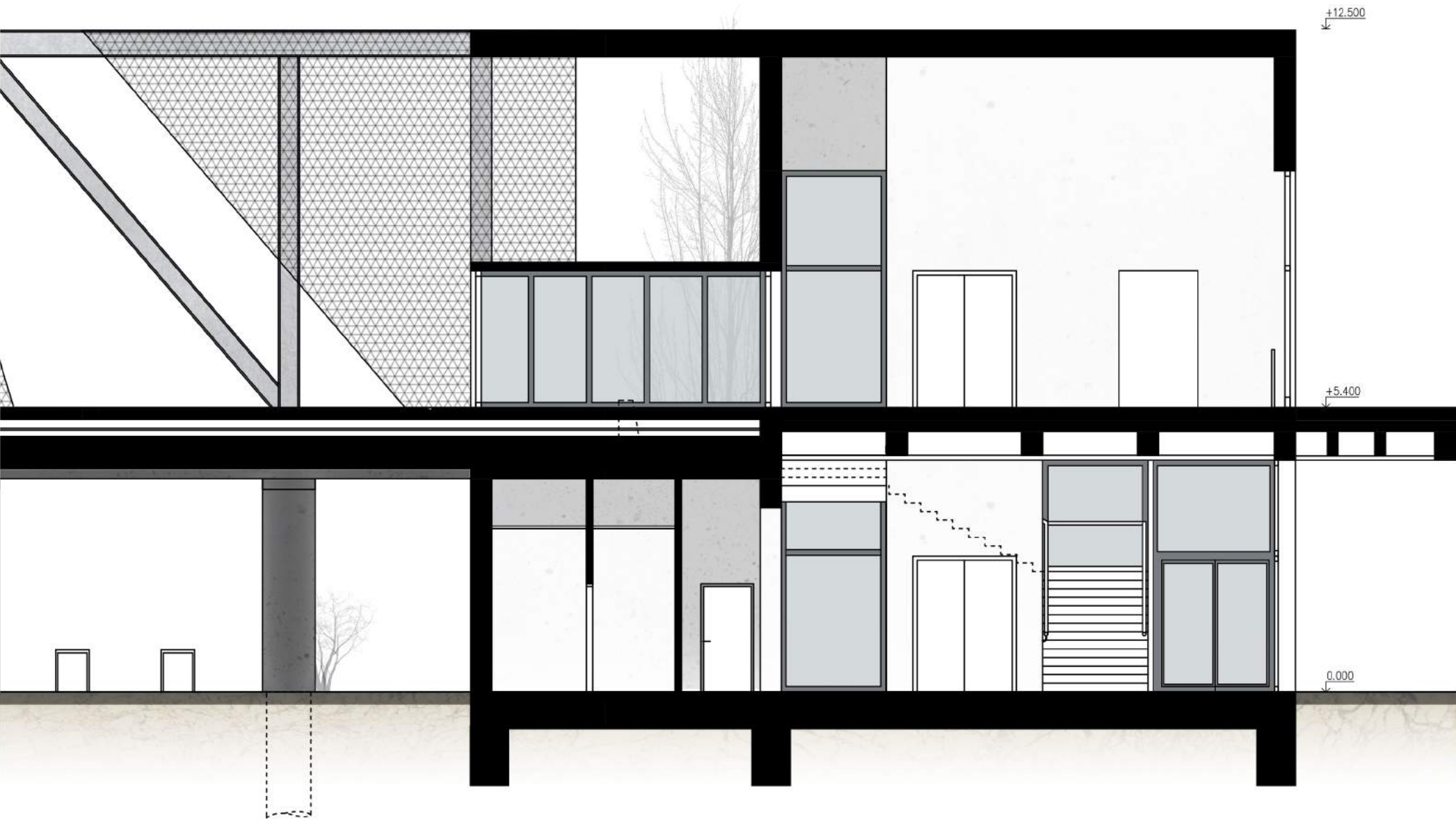


legenda místností znp

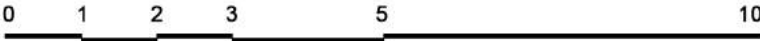
2.1	SPOLEČNÉ PROSTORY	165,80 m²
2.1.1	zádveří	33,00 m²
2.1.2	vestibul	59,30 m²
2.1.3	schodišťový prostor	14,00 m²
2.1.4	výtahová šachta	4,70 m²
2.1.5	úschovna zavazadel/skříňky	17,80 m²
2.1.6	prodejní automaty občerstvení	8,90 m²
2.1.7	technická místnost	8,80 m²
2.1.8	zádveří	19,30 m²

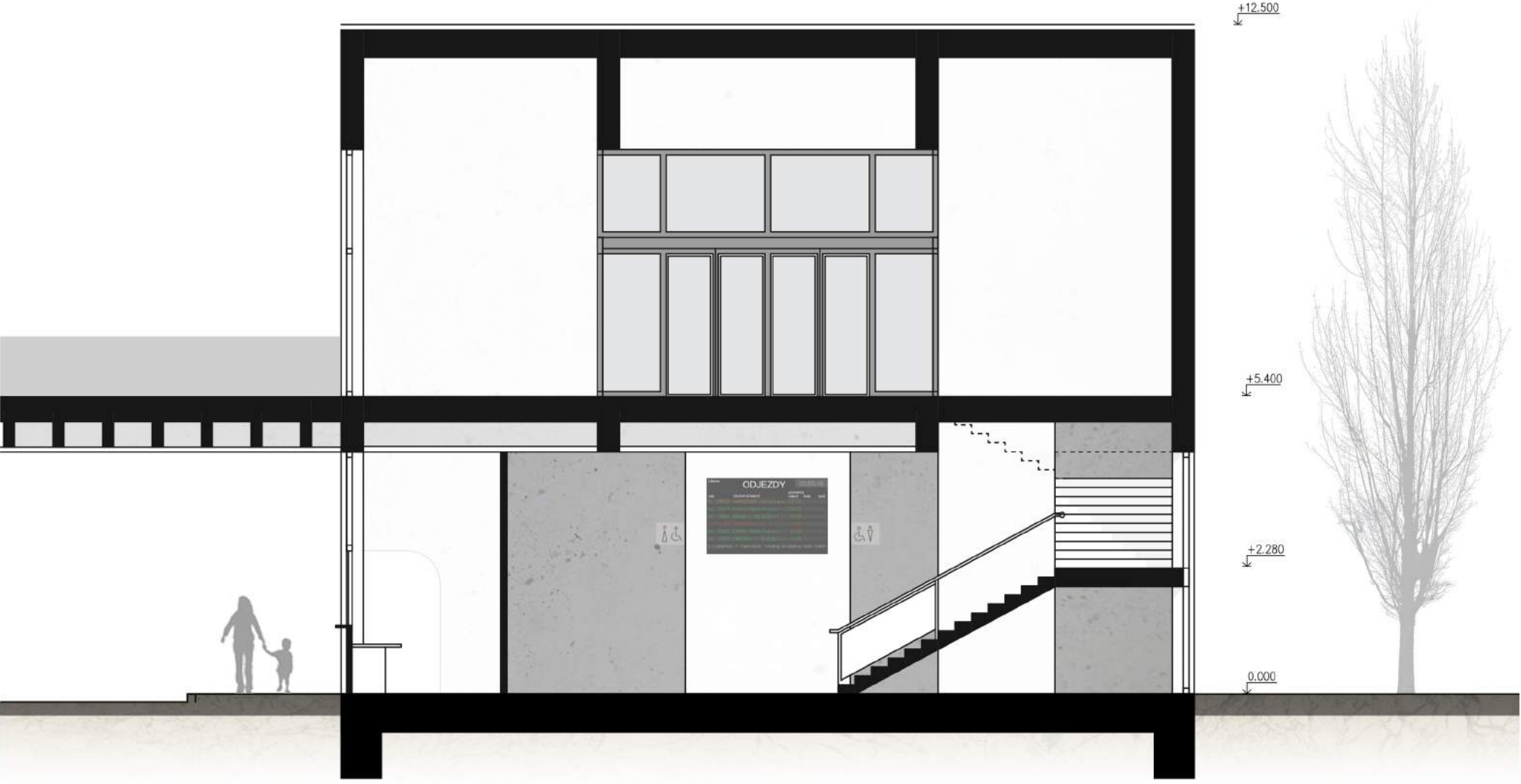




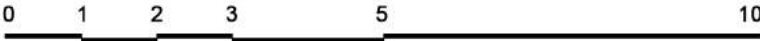


ŘEZ A



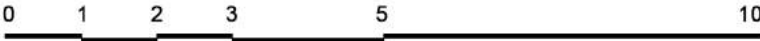


ŘEZ B

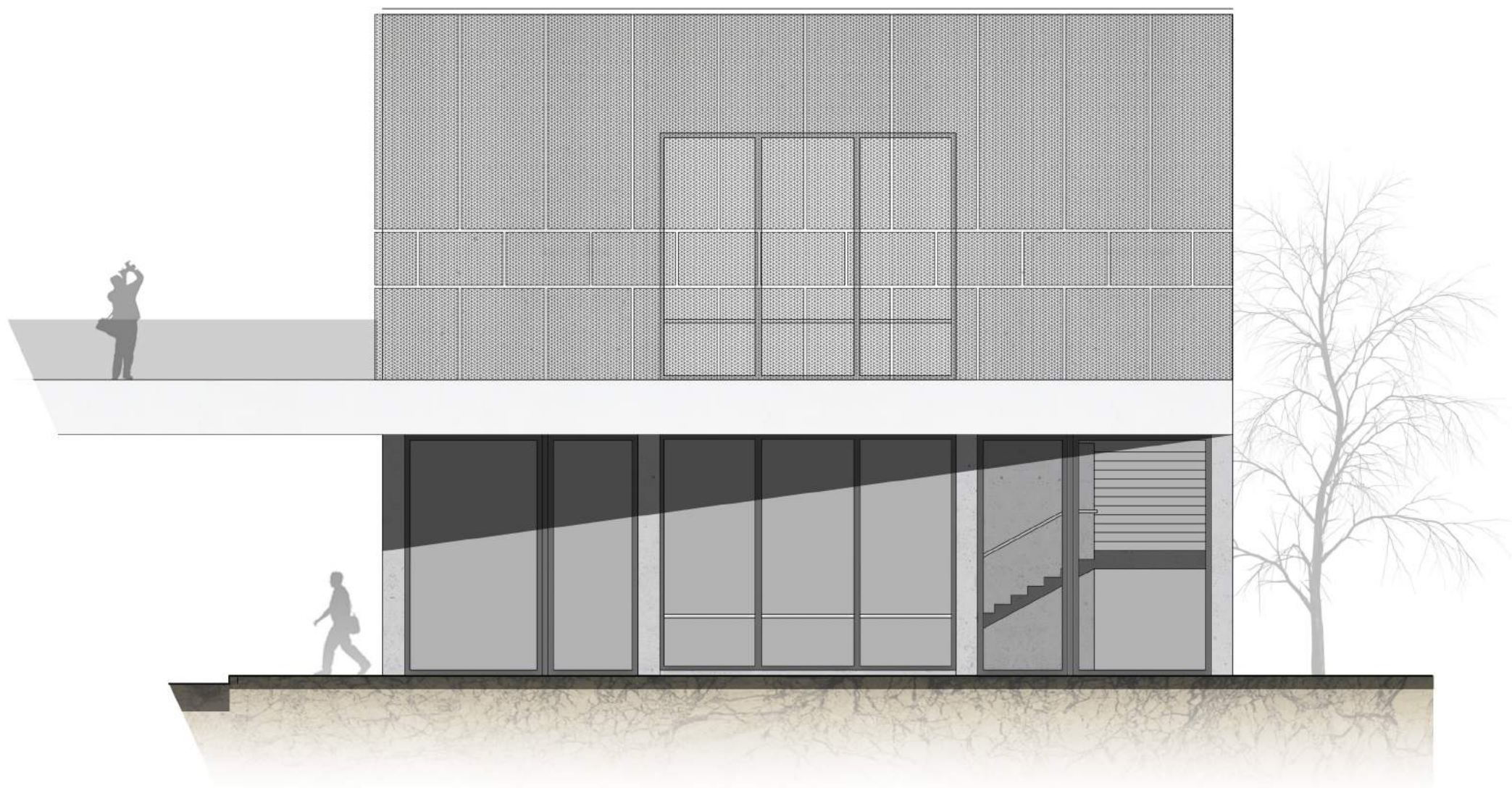




řez POHLED ZÁPADNÍ







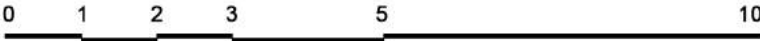
POHLED VÝCHODNÍ

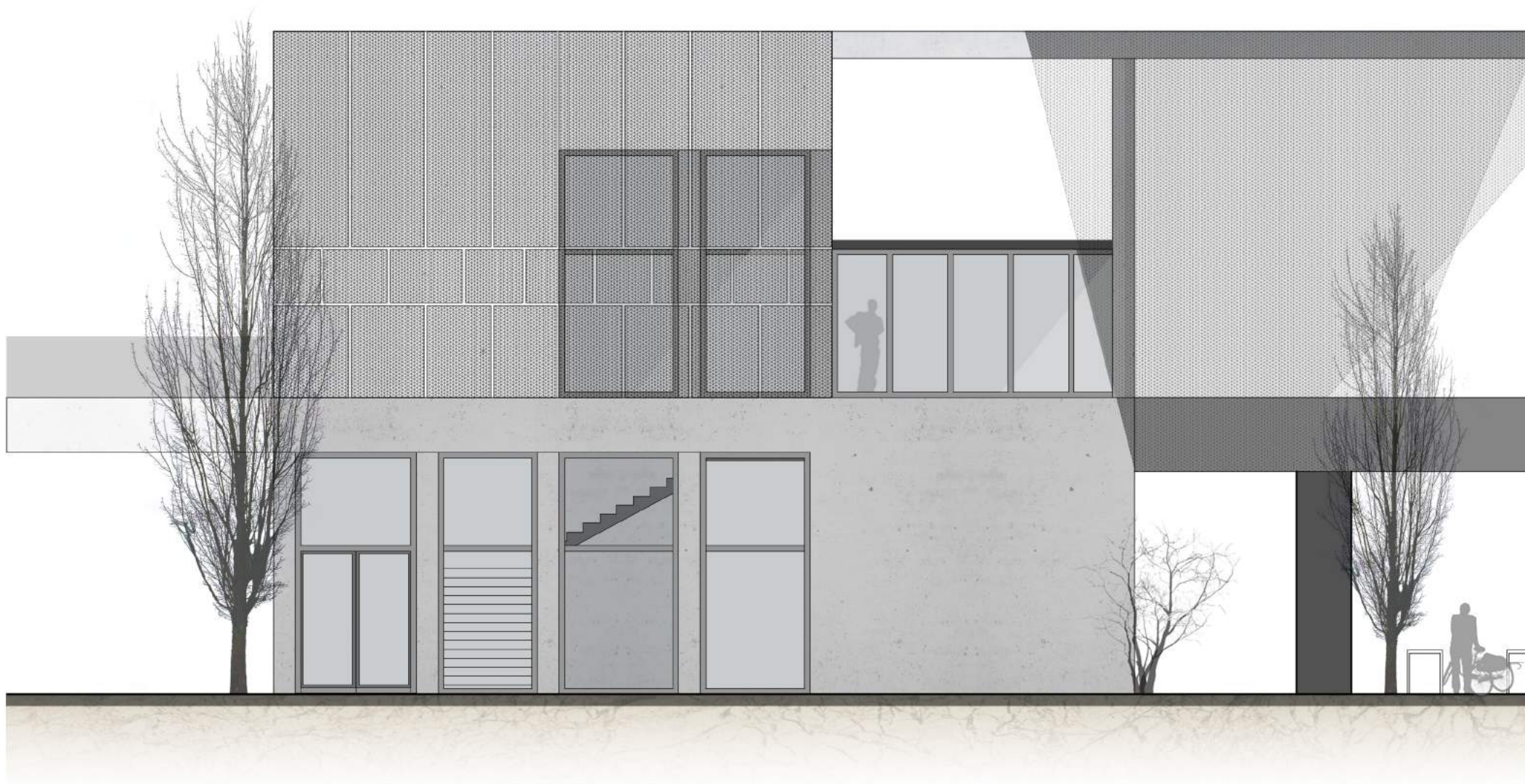
0 1 2 3 5 10



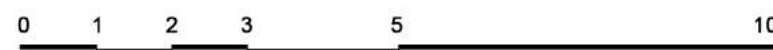


POHLED JIŽNÍ





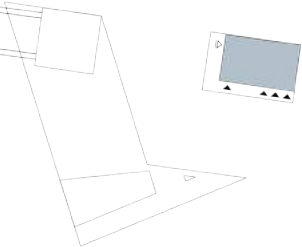
POHLED SEVERNÍ

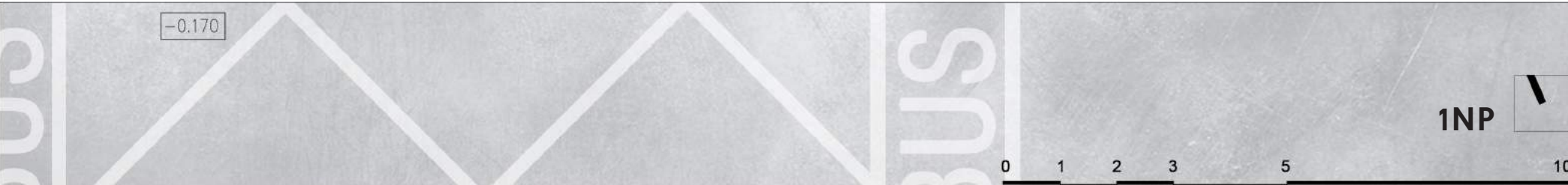
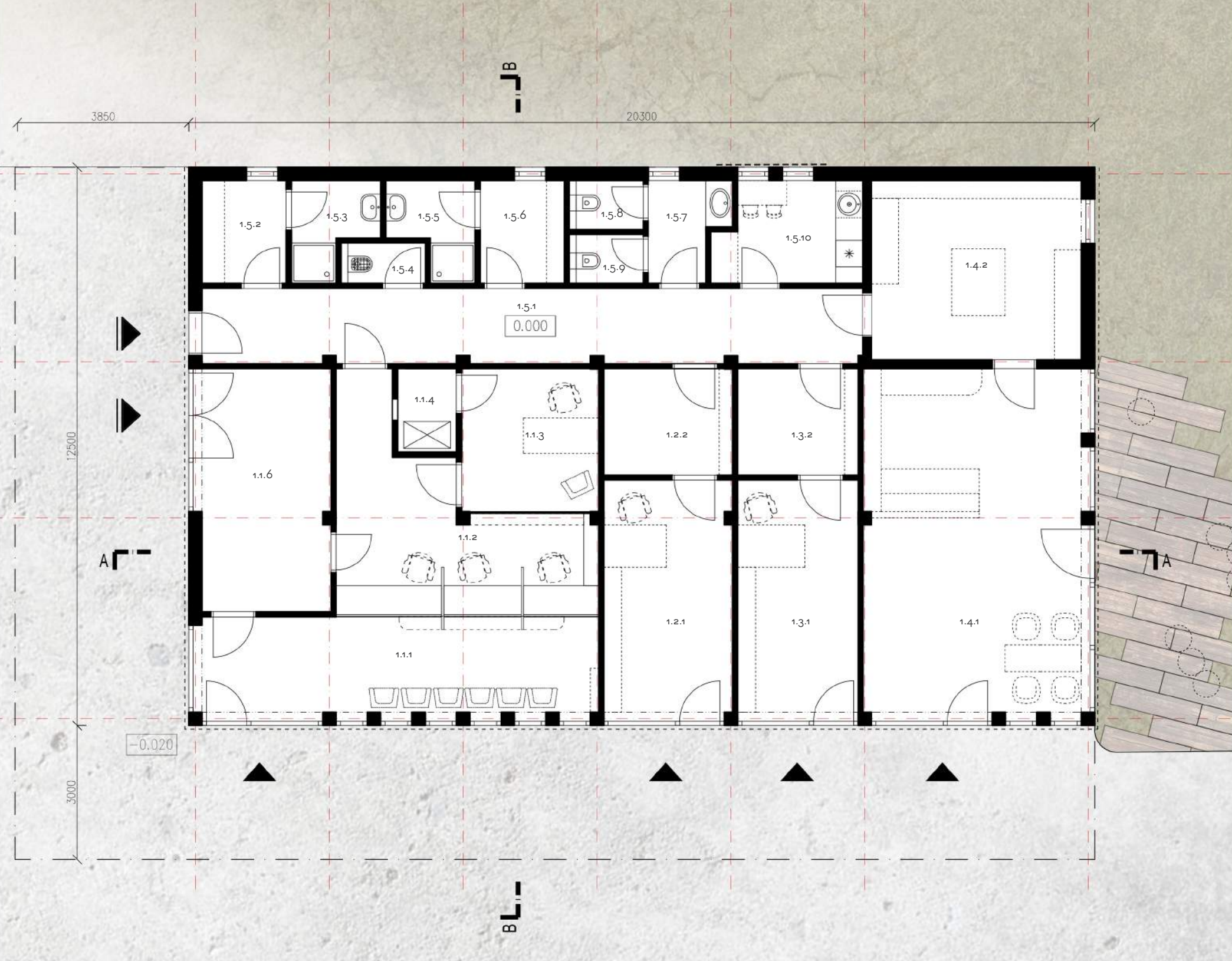




legenda místností

1.1	POŠTA	65,2 m²
1.1.1	čekárna	19,00 m²
1.1.2	přepážky	18,40 m²
1.1.3	kancelář	9,8 m²
1.1.4	trezor / zázemí	2,4 m²
1.1.5	sklad zásilek	15,6 m²
1.2	KOMERCE	21,80 m²
1.2.1	prodejna	15,00 m²
1.2.2	zázemí / sklad	6,80 m²
1.3	KOMERCE	20,4 m²
1.3.1	prodejna	14,00 m²
1.09	zázemí / sklad	6,4 m²
1.4	PEKÁRNA	57,80 m²
1.4.1	prodejna	39,00 m²
1.4.2	výrobná	18,80 m²
1.5	SPOLEČNÉ PROSTORY	54,90 m²
1.5.1	chodba	24,60 m²
1.5.2	šatna muži	4,30 m²
1.5.3	hygienické zázemí	3,50 m²
1.5.4	úklidová místnost	1,50 m²
1.5.5	hygienické zázemí	3,50 m²
1.5.6	šatna ženy	4,30 m²
1.5.7	wc - předsíňka	2,90 m²
1.5.8	wc - muži	1,60 m²
1.5.9	wc - ženy	1,60 m²
1.5.10	denní místnost	7,10 m²

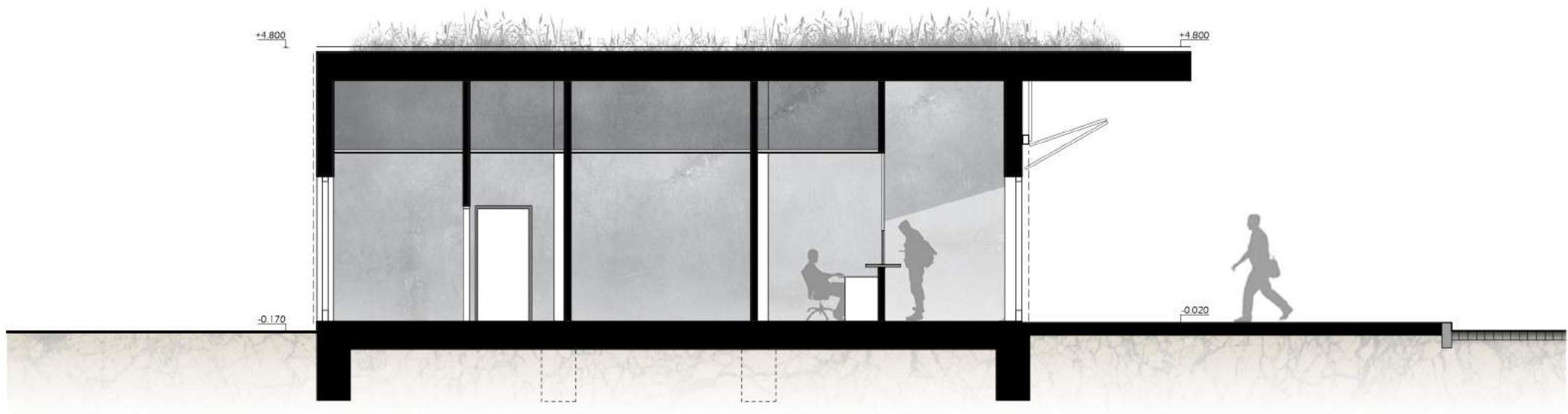




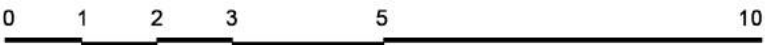


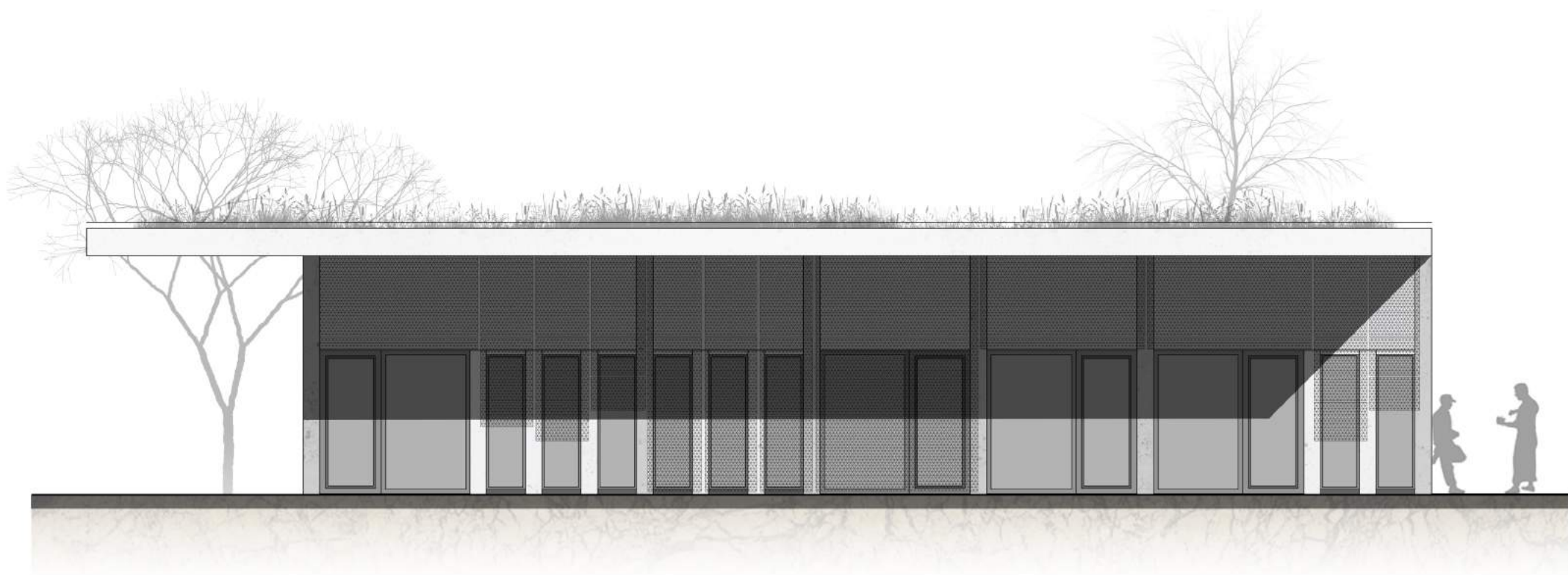


ŘEZ A

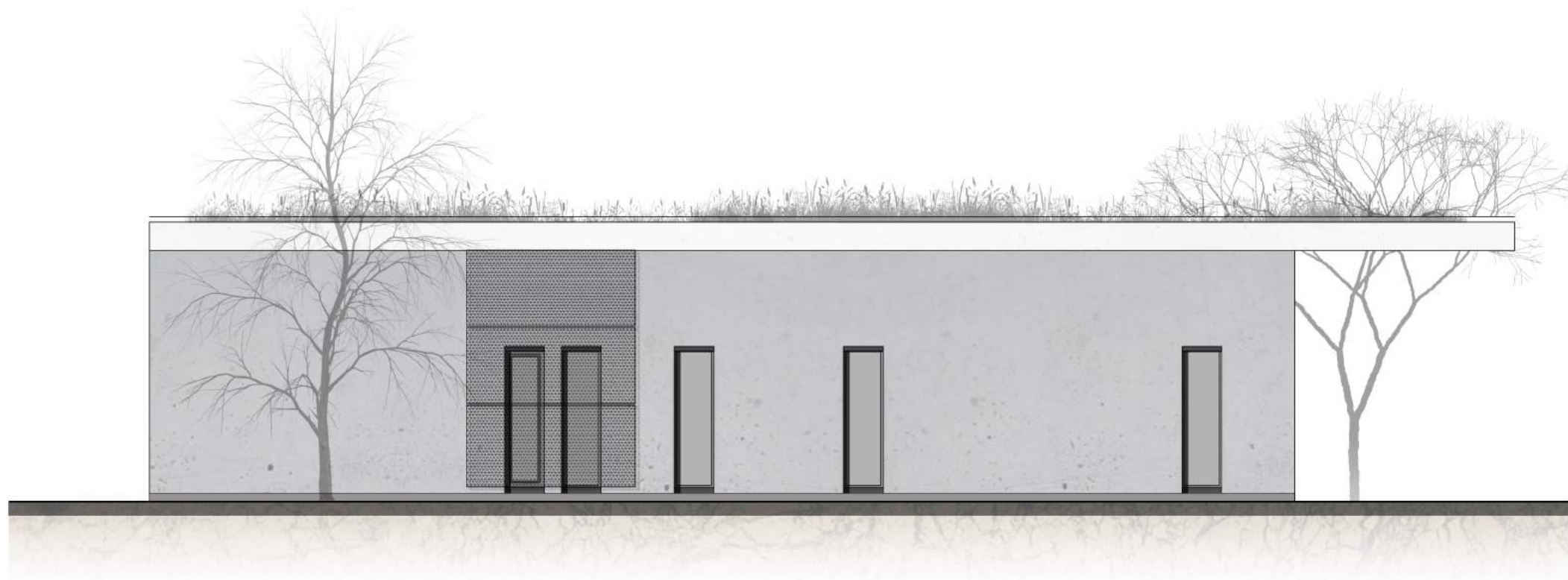


ŘEZ B



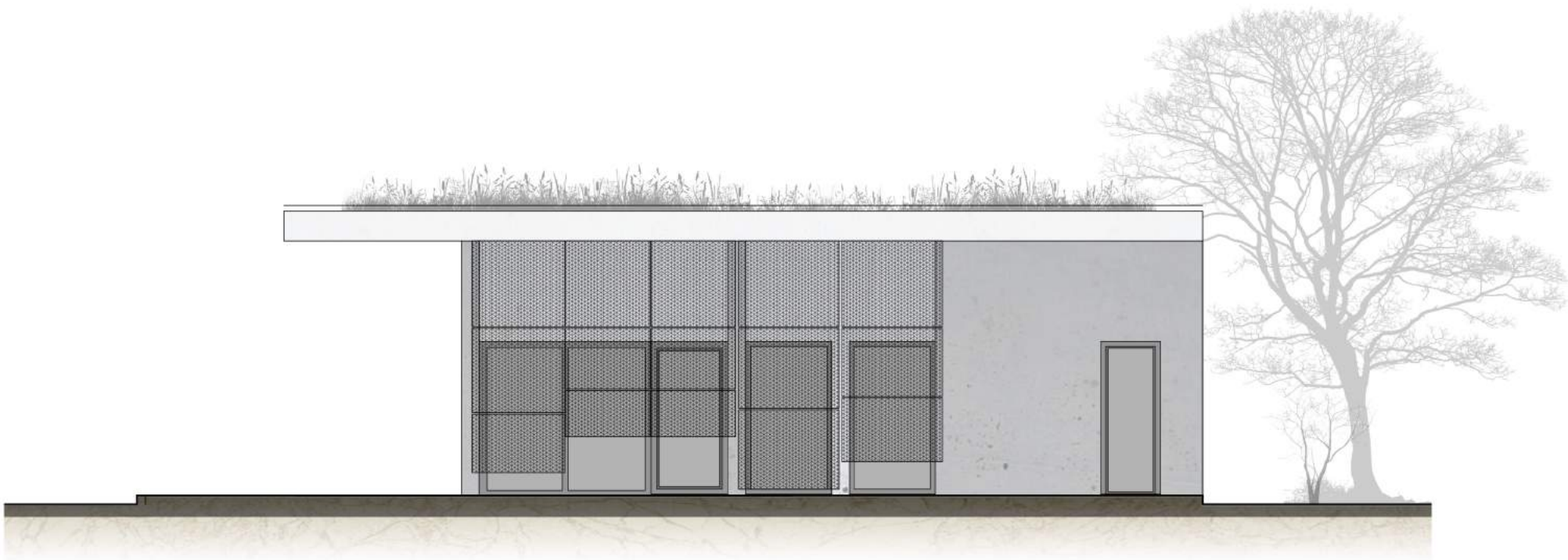


POHLED JIŽNÍ



POHLED SEVERNÍ

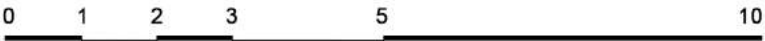


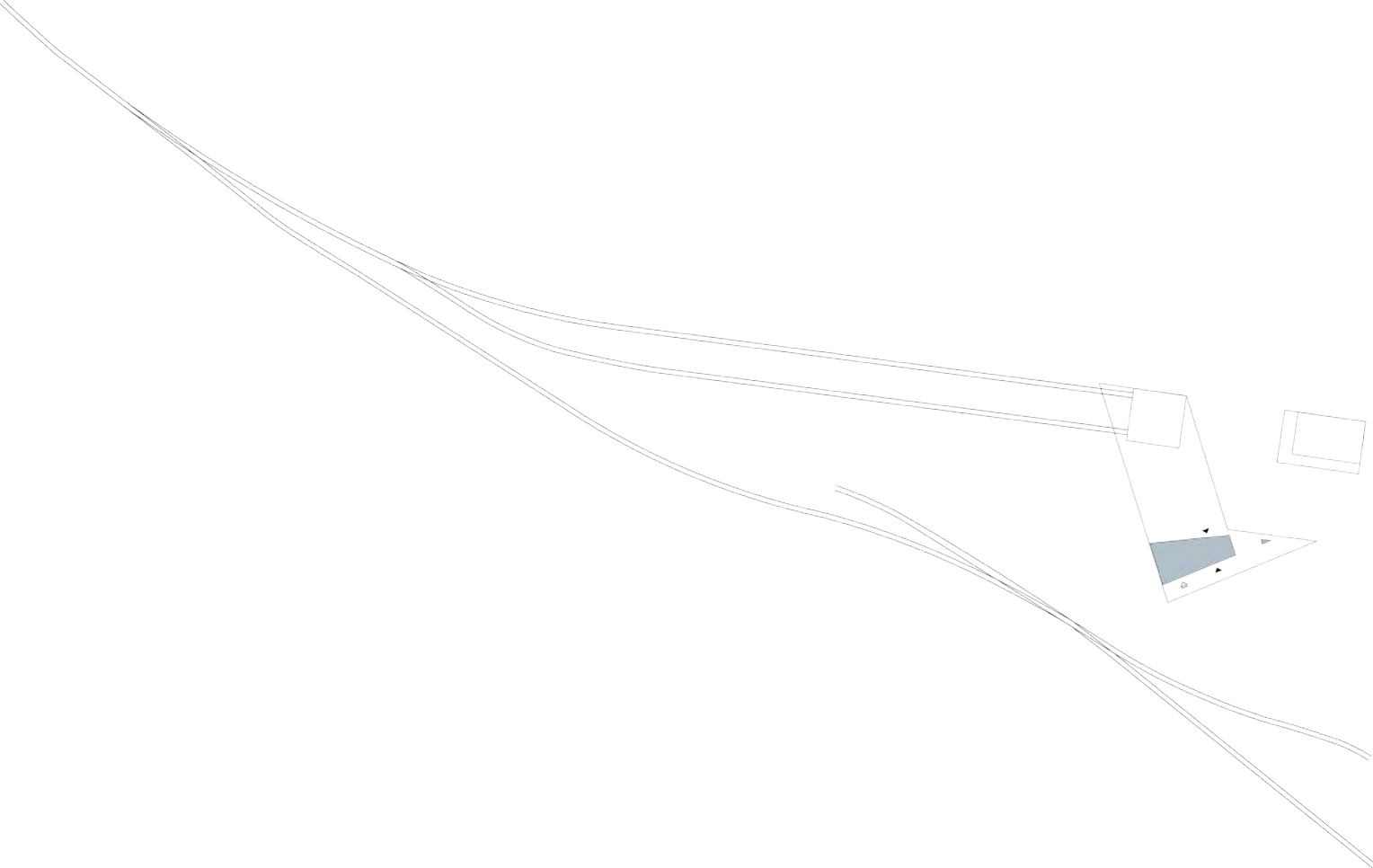


POHLED VÝCHODNÍ



POHLED ZÁPADNÍ





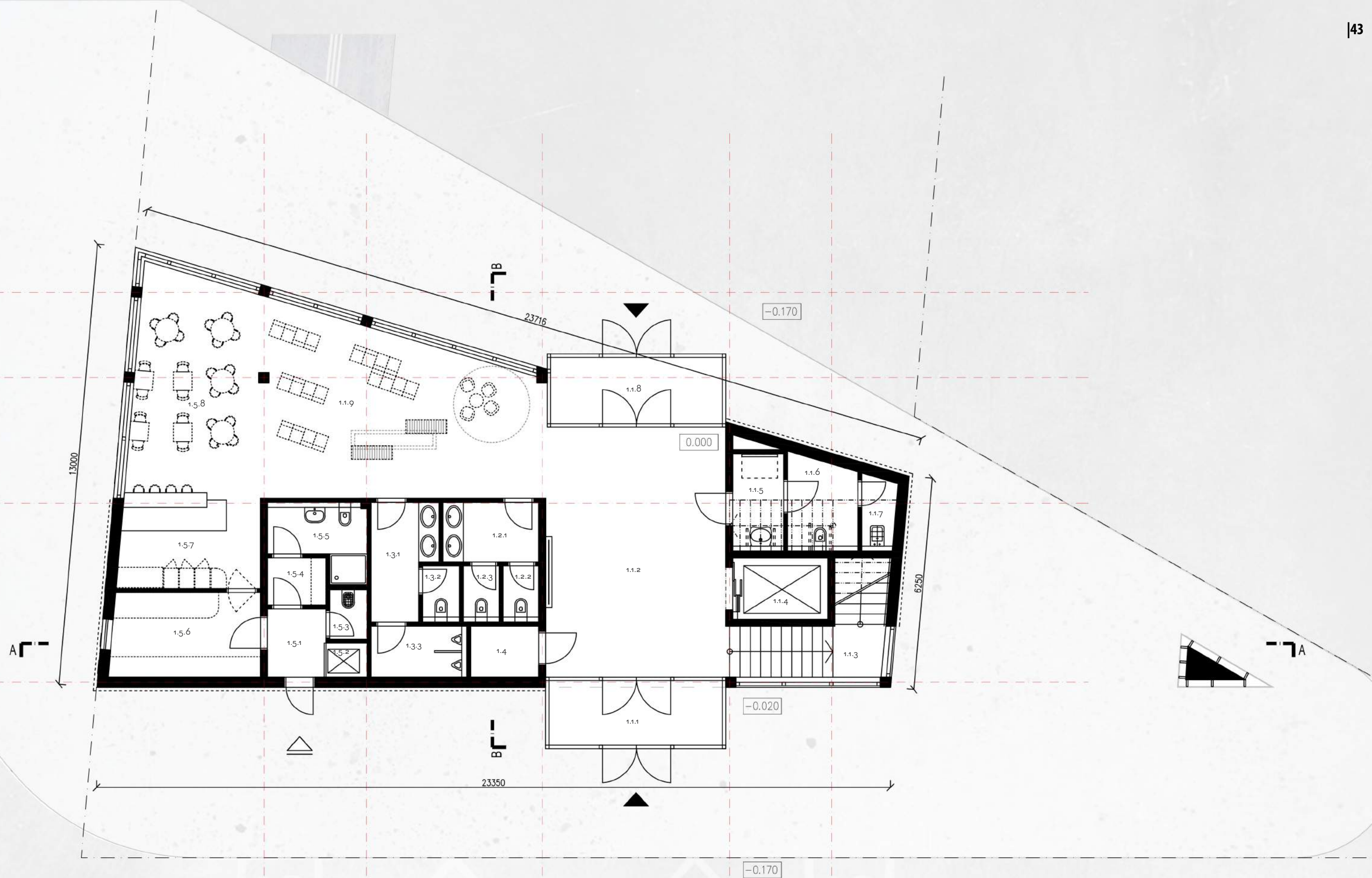
legenda místností 1np

1.1	ČEKÁRNA	122,7 m²
1.1.1	zádveří	9,60 m²
1.1.2	vestibul	38,90 m²
1.1.3	schodišťový prostor	10,10 m²
1.1.4	výtahová šachta	5,00 m²
1.1.5	wc - předsíň	4,00 m²
1.1.6	wc - invalidní	5,10 m²
1.1.7	úklidová místnost	2,00 m²
1.1.8	zádveří	9,60 m²
1.1.9	čekárna	38,40 m²
1.2	WC - ženy	7,00 m²
1.2.1	předsíň	3,80 m²
1.2.2	wc kabinka	1,60 m²
1.2.3	wc kabinka	1,60 m²
1.3	WC - muži	10,50 m²
1.3.1	předsíň	4,90 m²
1.3.2	wc kabinka	1,60 m²
1.3.3	pisuáry	4,00 m²
1.4	TECHNICKÁ MÍSTNOST	3,00 m²
1.5	KAVÁRNA / BISTRO	59,10 m²
1.5.1	vchod zaměstnanců	3,40 m²
1.5.2	služební výtah	1,20 m²
1.5.3	úklidová místnost	1,60 m²
1.5.4	šatna zaměstnanců	2,30 m²
1.5.5	hygienické zázemí	5,00 m²
1.5.6	kuchyň /přípravna	10,80 m²
1.5.7	bar	10,90 m²
1.5.8	kavárna	23,90 m²

legenda místností 2np

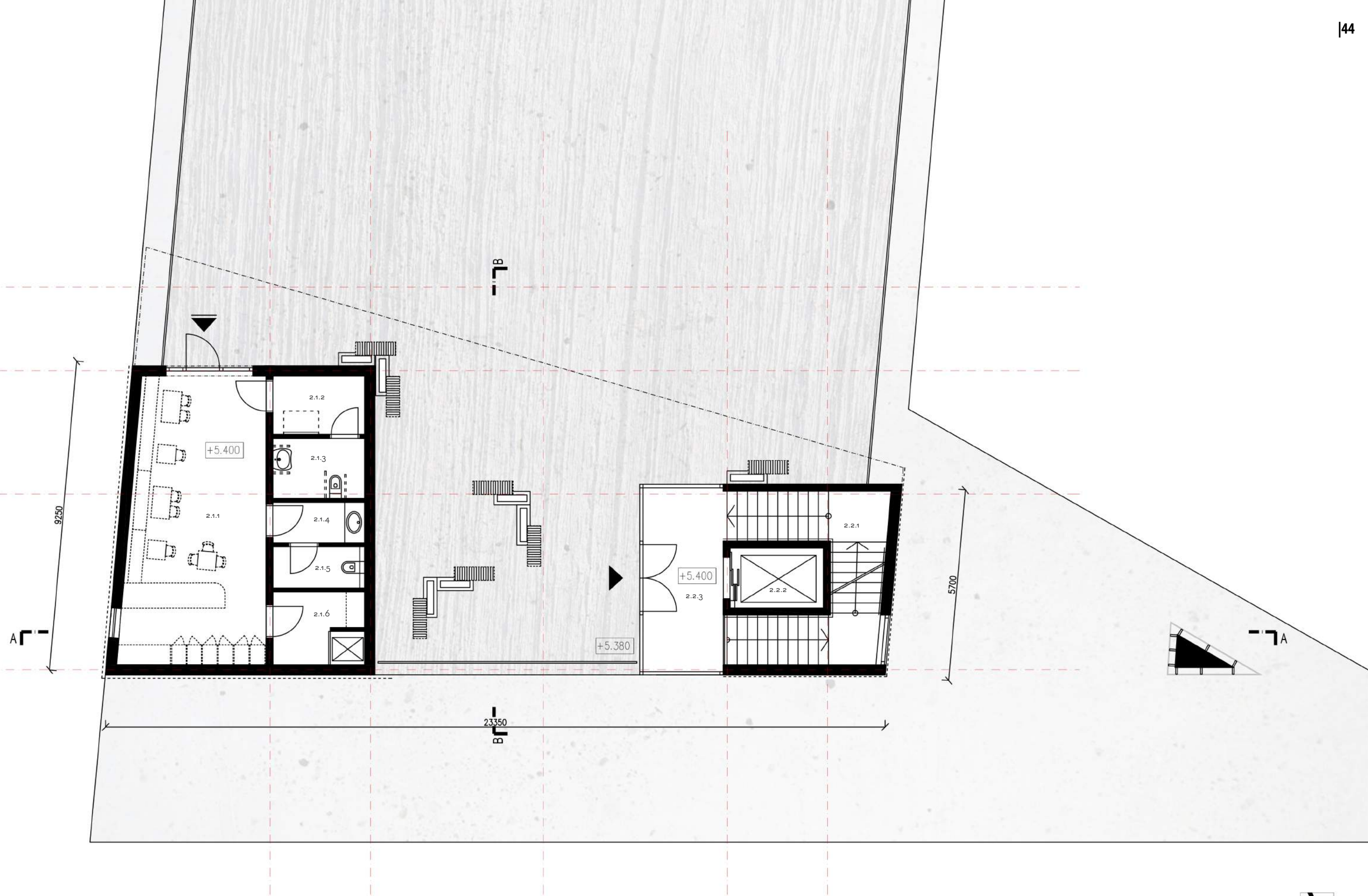
2.1	KAVÁRNA / BISTRO	57,60 m²
2.1.1	bistro	35,40 m²
2.1.2	předsíň	4,80 m²
2.1.3	wc hosté invalidní	4,90 m²
2.1.4	předsíň	3,30 m²
2.1.5	wc zaměstnanci	3,20 m²
2.1.6	zázemí, služební výtah	6,00 m²
2.2	KOMUNIKAČNÍ JÁDRO	35,90 m²
2.2.1	schodišťový prostor	17,80 m²
2.2.2	výtahová šachta	5,00 m²
2.2.3	zádveří	13,10 m²





1NP

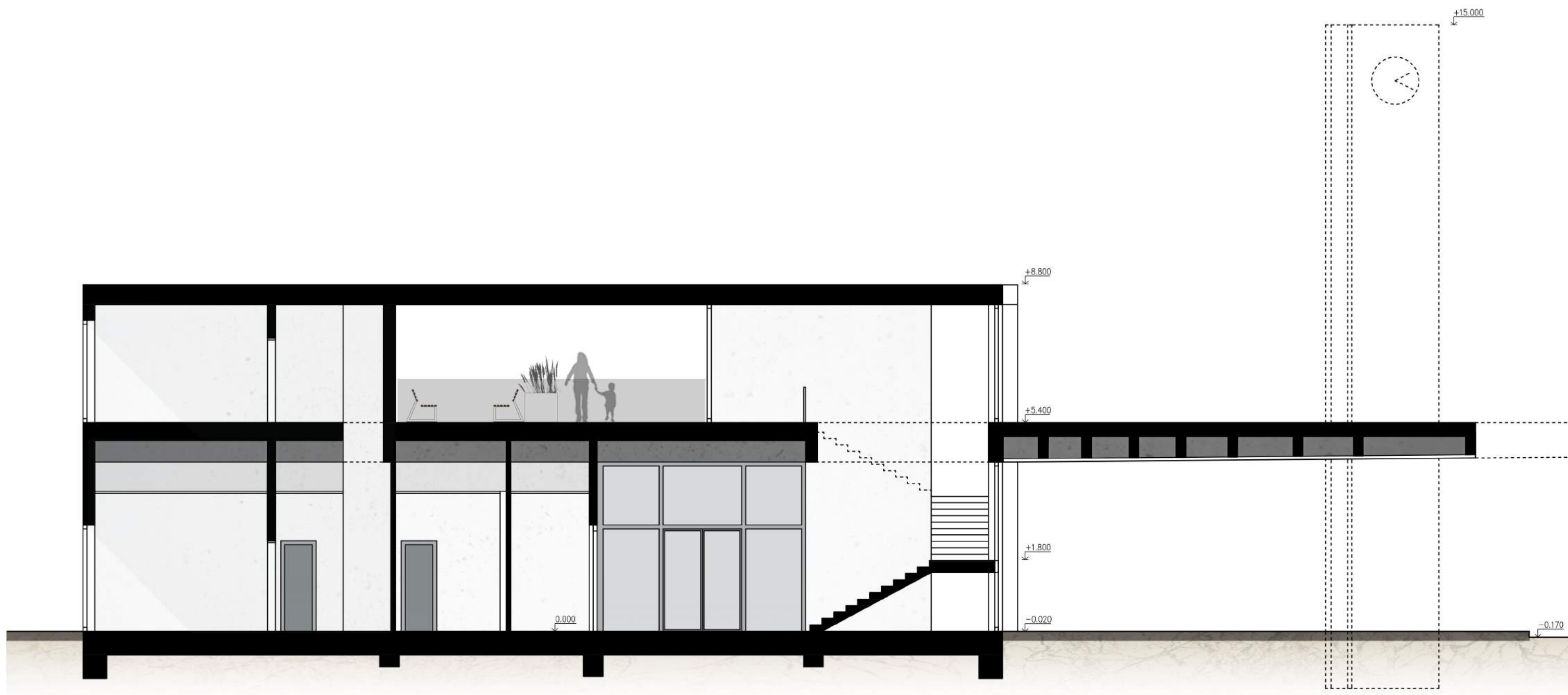




2NP





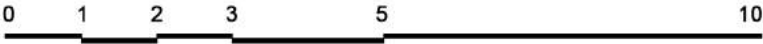


ŘEZ A

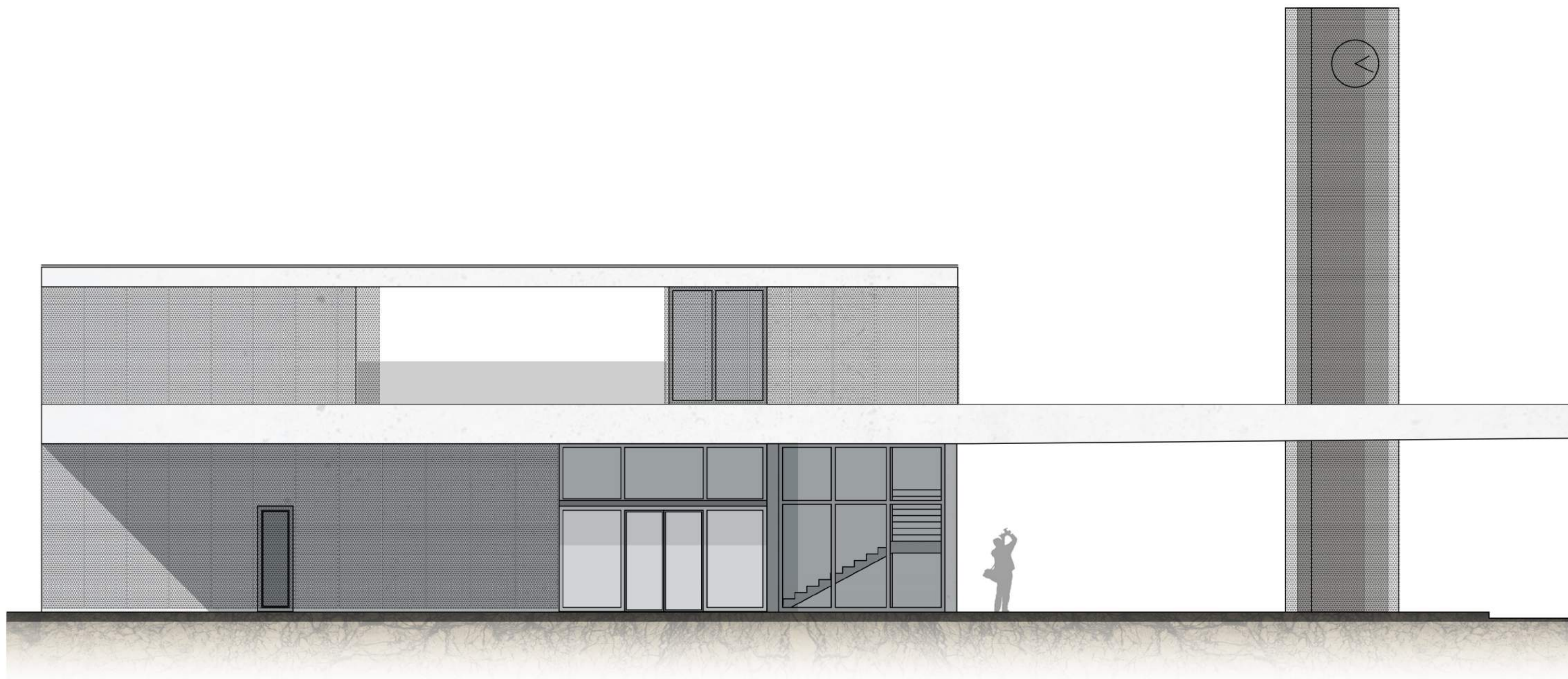
00 11 22 33 55 100



ŘEZ B

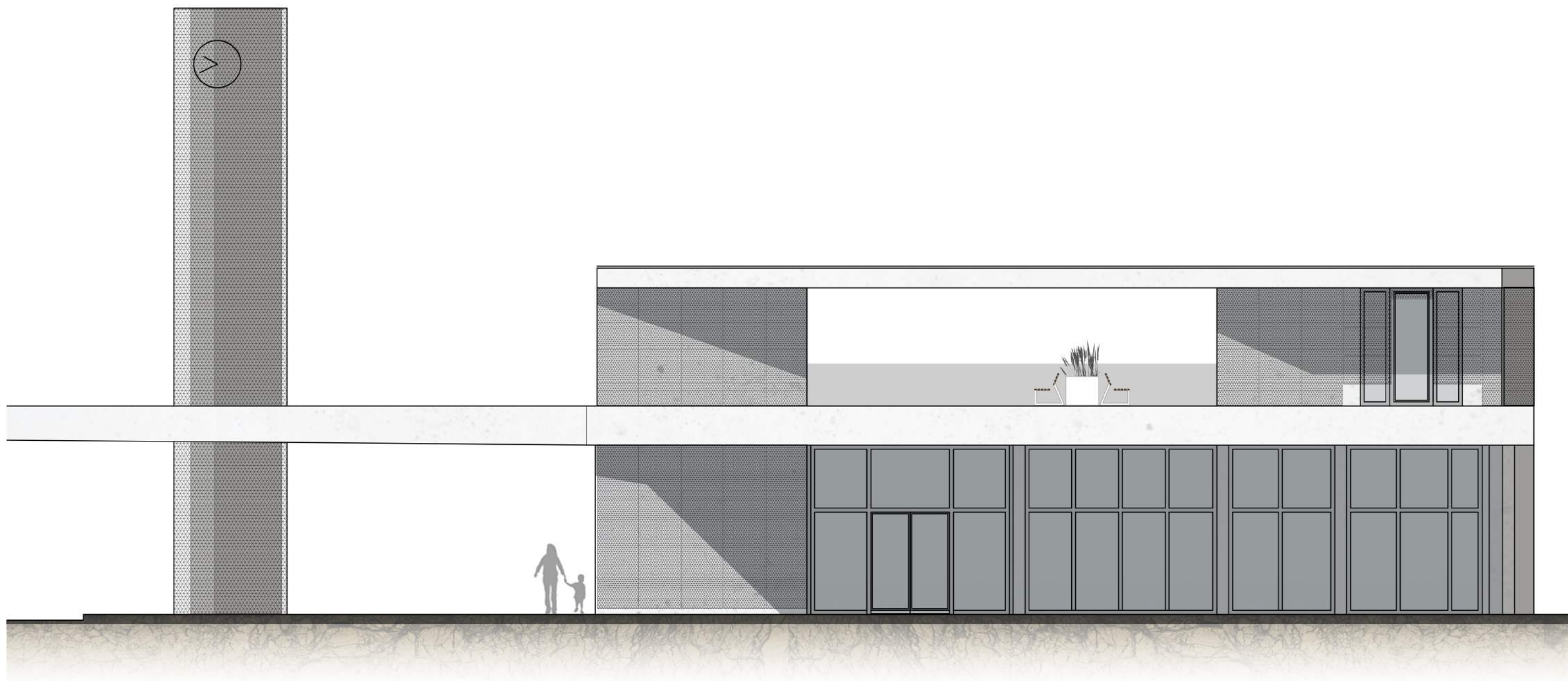






POHLED JIŽNÍ

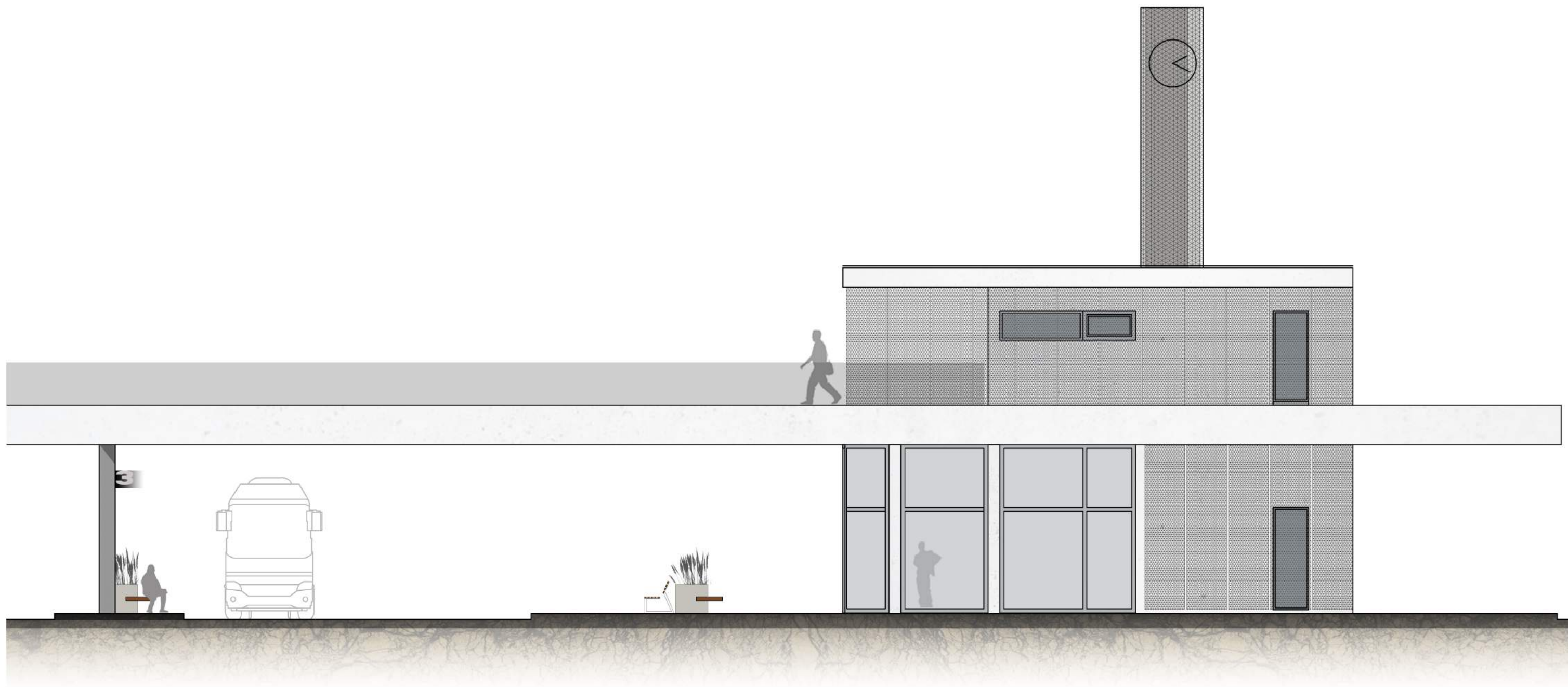
0 1 2 3 5 10



POHLED SEVERNÍ

0 1 2 3 5 10





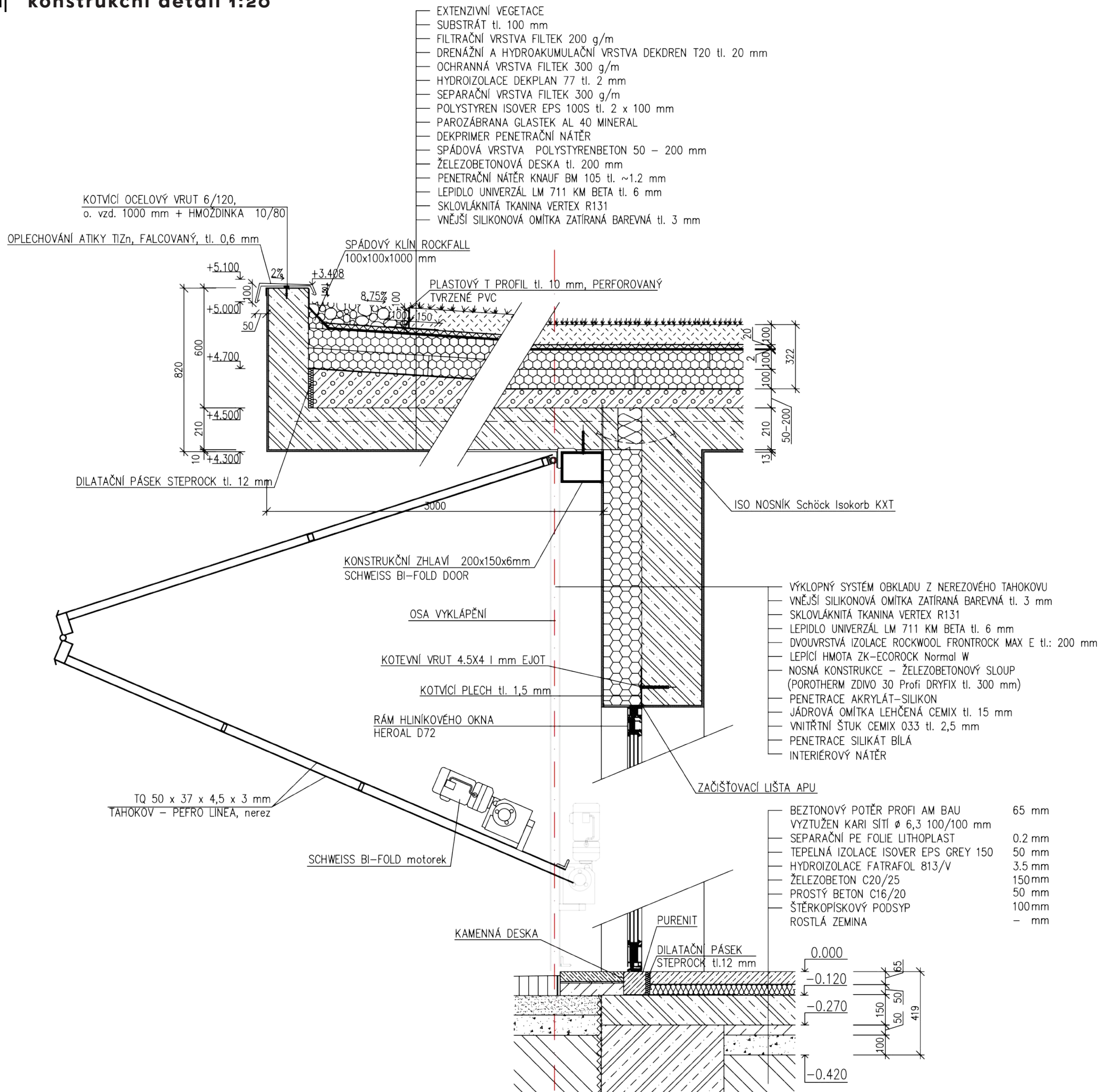
POHLED ZÁPADNÍ

0 1 2 3 5 10





## 51| konstrukční detail 1:20



















**Stavební zákon 183/2006 Sb.**

- prováděcí vyhlášky:    501/2006 Sb. (vyhláška o obecných požadavcích na využívání území )  
                                  268/2009 Sb. ( vyhláška o technických požadavcích na stavby )  
                                  398/2009 Sb. ( o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb )

**dopravní řešení:**

vyhláška 177/1995 Sb. (Vyhláška MD, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky 346/2000 Sb., vyhlášky č. 413/2001 Sb. a vyhlášky č. 577/2004 Sb. )  
ČSN 73 6425 - 2 ( Autobusové, trolejbusové zastávky, přestupní uzly a stanoviště )  
ČSN 73 4959/2009 ( Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách )  
TNŽ 73 4955/1992 ( Technická norma železnic, Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD )

**navrhování staveb:**

NEUFERT, Ernst a Peter NEUFERT, 2000  
PONEŠOVÁ Barbora a Jan FORETNÍK: Atlas zelených staveb - současná udržitelná architektura, 2012  
KOTAS, Patrik, Dopravní systémy a stavby, 2007  
COLLIS, Hugh: Transport, engineering and architecture, 2003  
JONES, Will: New Transport architecture, Travel Hubs in the 21st Century, 2006  
NORBERG-SCHULZ, Christian: Genius loci, 2010  
GEHL, Jan: Města pro lidi, 2012

# **Vlakem do Dvora - Přestupní terminál ve Dvoře Králové nad Labem**

bakalářská práce

vypracovala: Hana Slouková

vedoucí práce: Ing. arch. Jan Foretník, Ph.D.

Ústav prostorové tvorby

fakulta architektury VUT Brno 2017