



dílny Buštěhradské dráhy

portfolio

Bc. Lukáš Pokorný
2024/25



Konverze dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech

Fakulta architektury
České vysoké učení v Praze
151 14 Ústav památkové péče

Datum zpracování:
Semestr 2024/25

Autor práce:
Bc. Lukáš Pokorný

Vedoucí práce:
prof. Ing. arch. Akad. arch. Václav Girsá

Poděkování

Rád bych poděkoval všem, kteří se jakýmkoli způsobem podíleli na vzniku této diplomové práce.

Velké poděkování patří vedoucímu práce prof. Ing. arch. Akad. arch. Václavu Girsovi za odborné vedení a cenné rady v průběhu celého návrhového procesu. Dále děkuji asistentovi vedoucího Ing. Arch. Martinu Čtverákovi za podporu, připomínky a podnětné konzultace.

Mé díky směřují také k Ing. Marku Plochému, řediteli Centra historických vozidel, za vstřícnou komunikaci, objasnění zájmů muzea ČD a koordinaci prohlídky areálu. Za odborný dohled a cenné informace k železniční problematice děkuji dopravnímu inženýrovi Ondřeji Bretovi.

Dále bych rád poděkoval Mgr. Lukáši Beranovi, Ph.D., za inspirativní debatu o typologii železničních staveb, a PhDr. Ivanu Minářovi, Ph.D., za poskytnutí hodnotného souhrnného materiálu věnujícího se řešenému areálu.

V poslední řadě děkuji Bc. Michalu Pokornému a Bohumilovi Pokornému za pomoc a spolupráci při tvorbě fyzického modelu.

Anotace

Diplomová práce se zabývá návrhem konverze areálu bývalých dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou. Cílem je vytvořit nový městský celek, který propojuje respekt k industriálnímu dědictví s potřebami současného městského života. Práce obsahuje detailní analytickou část věnovanou historii, urbanistickému kontextu a stavu objektů, na kterou navazuje část s architektonickým a urbanistickým řešením. Výsledkem je návrh, jenž transformuje zanedbané území v kulturně-sociálně a ekonomicky životaschopné centrum s respektem k hodnotám místa.

01_ÚVOD

02_ANALYTICKÁ ČÁST

02.a_analýza lokality

geografie, přírodní podmínky, doprava, ÚAP, SWOT

02.b_historie

dějiny, mapy, časová osa

02.c_dílny a areál

výčet objektů, stav, badatelská část, inventarizace

03_NÁVRHOVÁ ČÁST

1_autorská zpráva

2_výkresová část

3_veřejné prostranství

4_architektonický detail a prvky

5_dokladová část

04_ZÁVĚR

obsah

úvod
01

úvod

Areál bývalých dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou představuje cenný industriální celek s bohatou historií a významným urbanistickým potenciálem. Nachází se v těsné blízkosti nádraží a navazuje na významné dopravní tepny města. Tato práce si klade za cíl navrhnout citlivou konverzi areálu, která respektuje jeho historickou hodnotu a zároveň reflektuje současné požadavky na nové využití. Projekt je veden snahou o revitalizaci území skrze návrh, který propojuje památkovou ochranu, městskou strukturu a nové funkční využití, čímž přispívá k regeneraci širšího okolí. Důraz je kladen na využití kvalit architektury industriálního dědictví a jeho integraci do živé městské tkáně.

Seznam užívaných zkratek

NStEB	Severní státní dráha
StEG	Rakouská společnost státní dráhy (Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft)
BEB	Buštěhradská dráha (Buschtährader Eisenbahn)
TKPE	Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy
ČD	České dráhy

analytická část
02

analýza lokality
02.a

Řešené místo se nachází v obci s rozšířenou působností s názvem Kralupy nad Vltavou. Kralupy se nacházejí v okrese Mělník ve Středočeském kraji. Jsou vzdálené severně od Prahy přibližně 25 km. Kralupy jsou dále rozděleny do pěti místních částí, kterými jsou:

Kralupy nad Vltavou (a severní osada Lobeč)

Lobeček (na pravém břehu Vltavy)

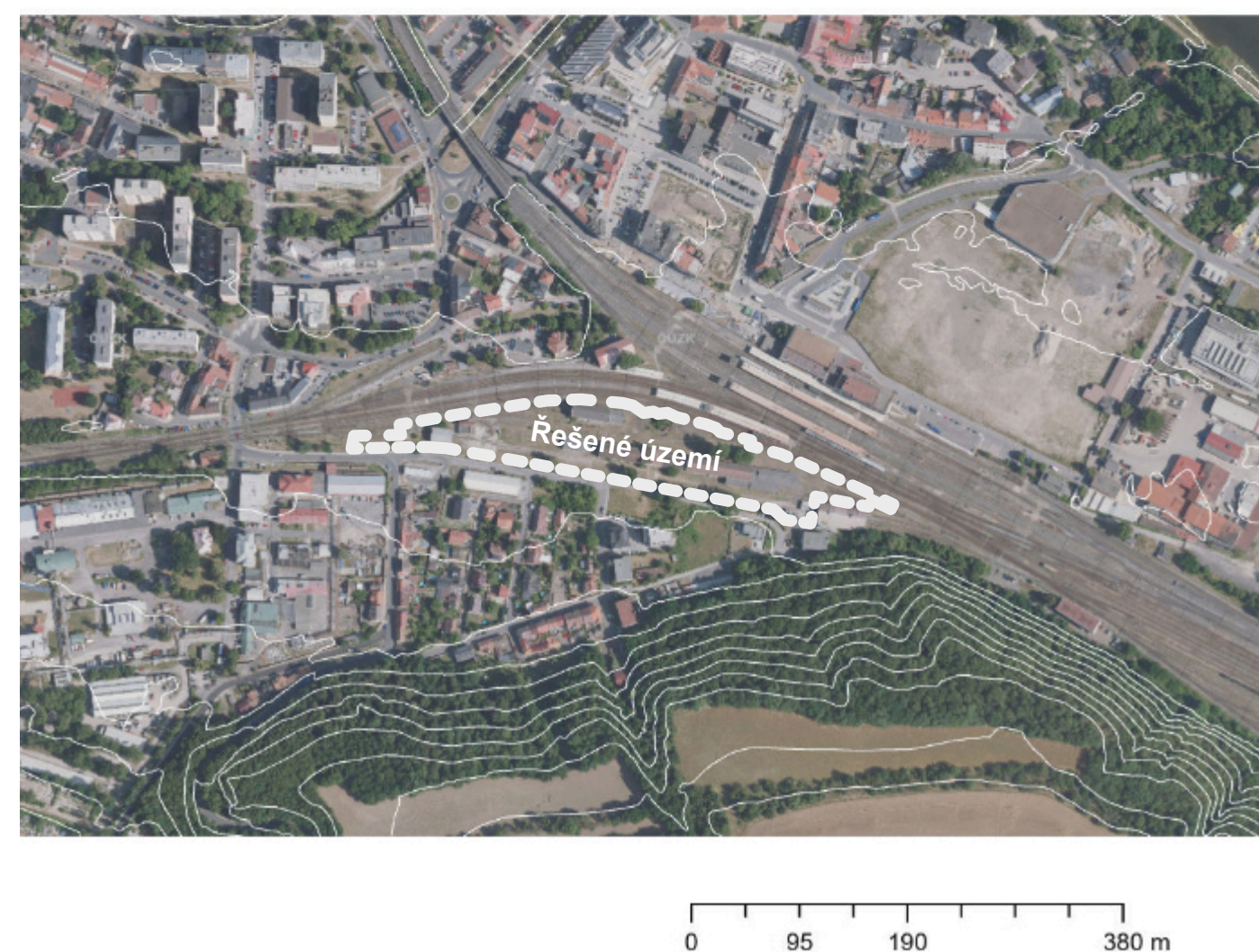
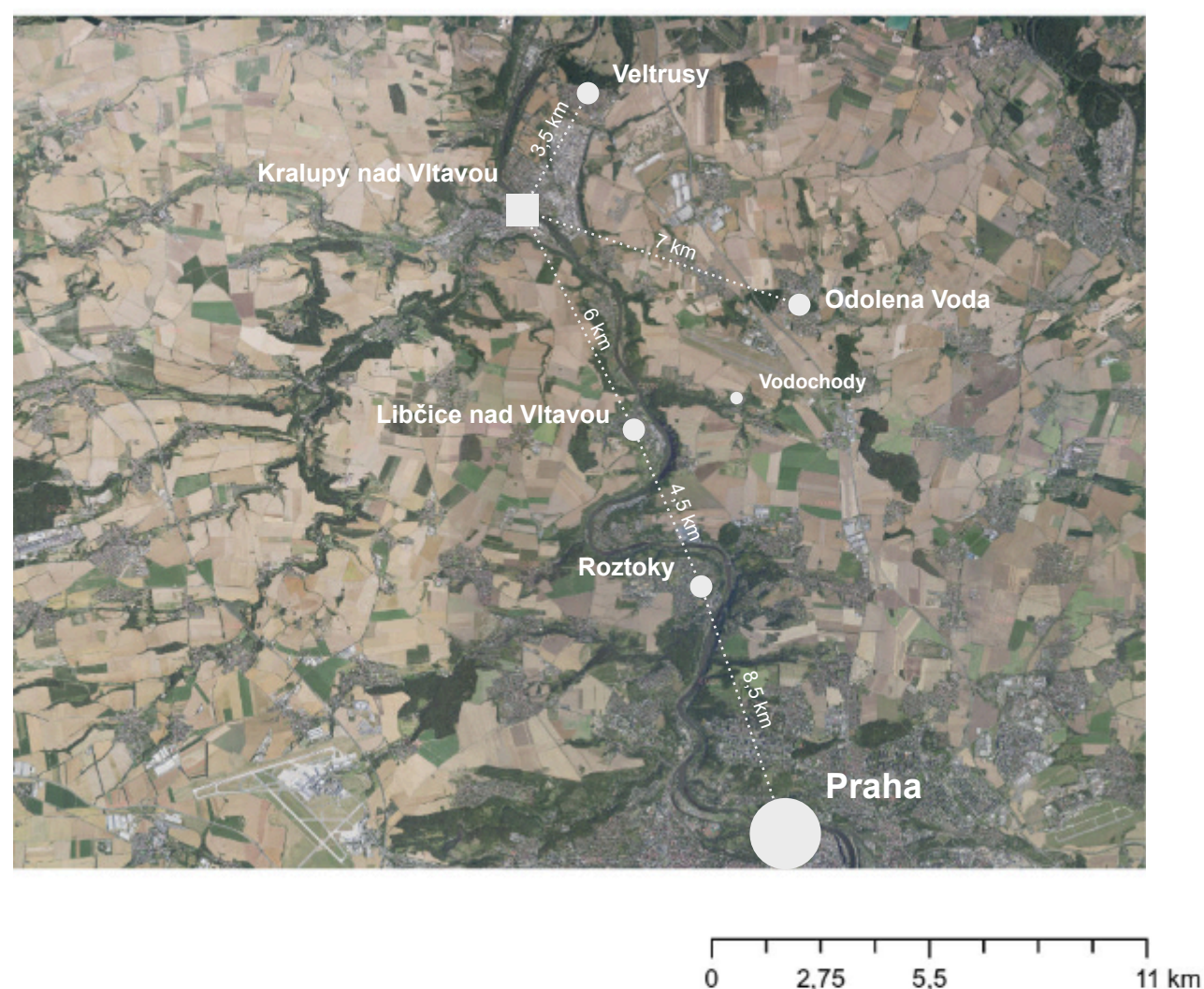
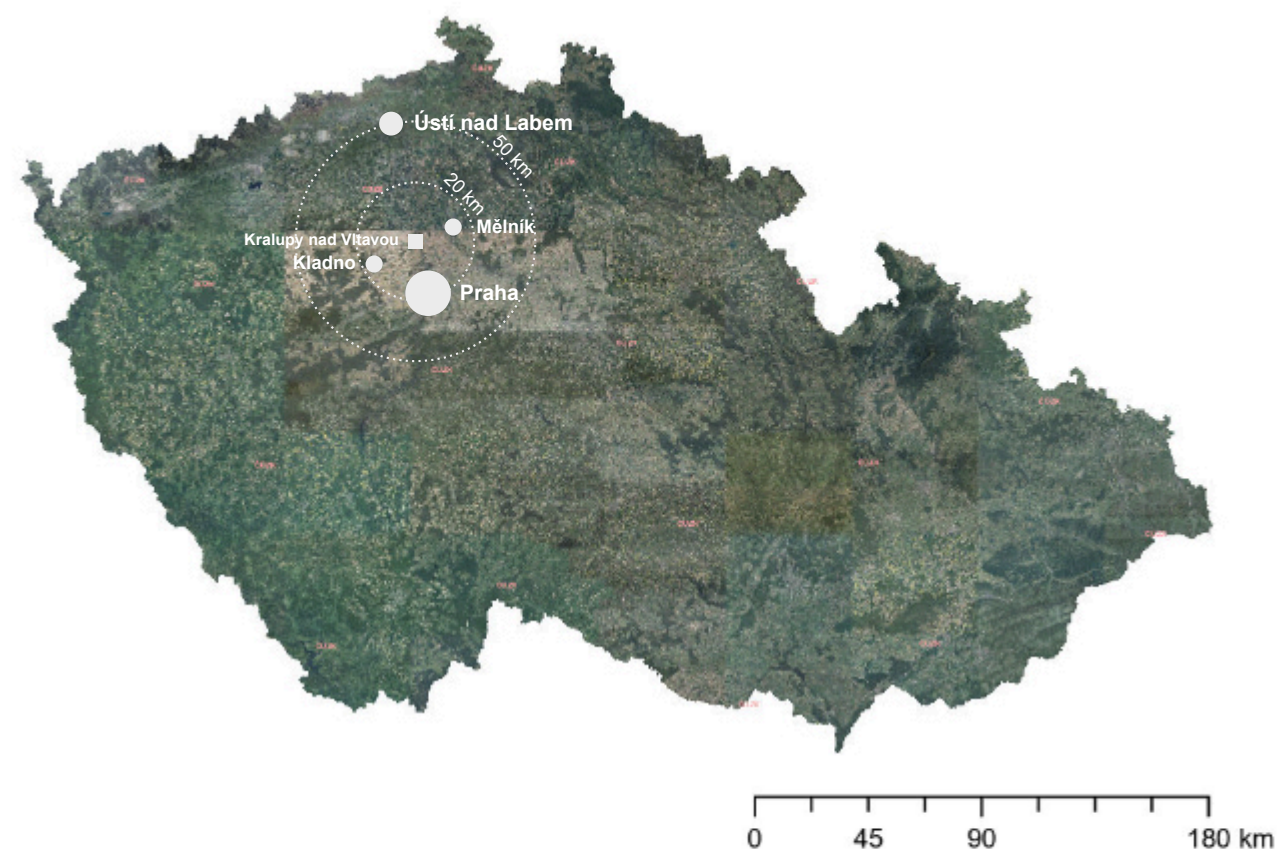
Mikovice (západní část)

Minice (na jihozápadě)

Zeměchy (samostatná vesnice západně od Kralup a osada Nový Dvůr)

Obec leží po obou stranách řeky Vltavy v místě, kde se proměňuje geomorfologický celek skalnaté Pražské plošiny na Polabskou nížinu (Polabí). Městské centrum se nachází na levém břehu řeky a protéká jím Zákolanský potok. Centrum je také důležitým železničním uzlem.

Samotný areál s objektem dílen se nachází v jižní části města, jižně od kralupského nádraží. V tomto místě ze západu se Buštěhradská dráha (BEB) připojovala k trati Státní severní dráhy (StEG). Objekt dílen pomyslně ukončuje zástavbu jižní části centra. Dál na jih pak terén stoupá do oblasti Podháj s Pramene Křižovnická studánka.





01



03



05



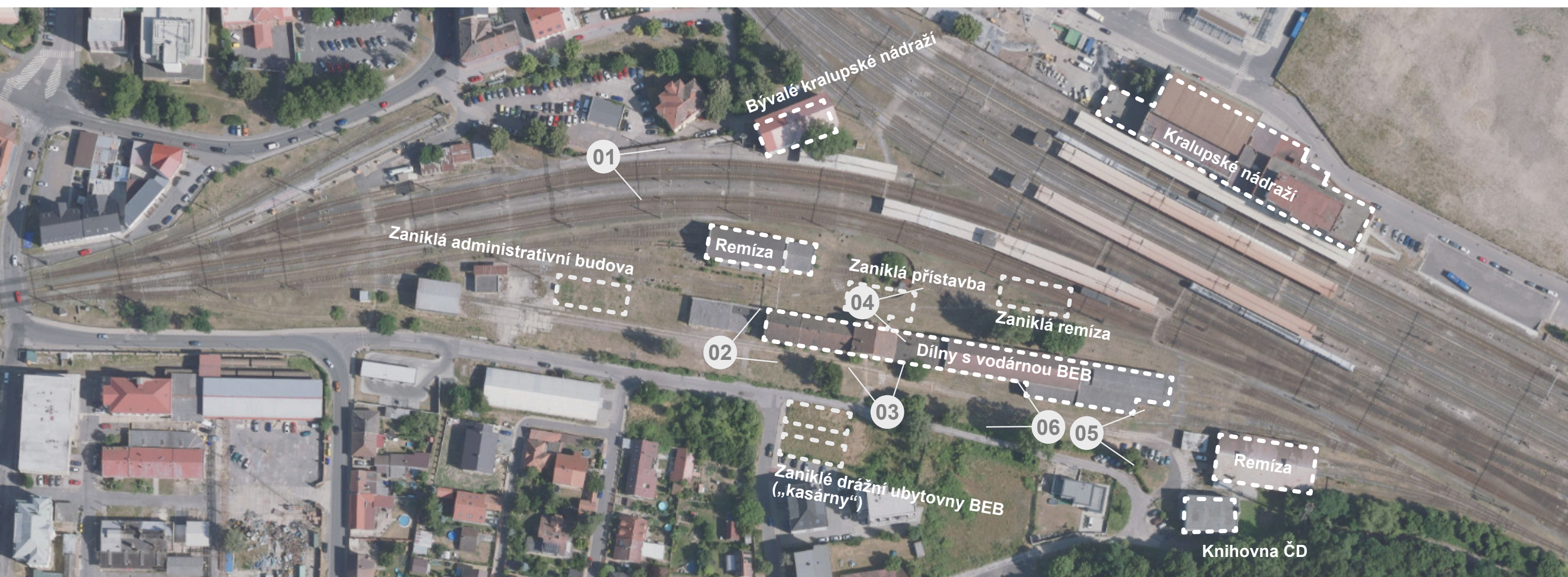
02



04



06





01

Přírodní památka – Minická
skála (Havlíčkova skála)



foto: město Kralupy nad Vltavou

02

Přírodní památka – Hostibejk –
téměř 50 m vysoký pískovcový
masiv v centru města



foto: město Kralupy nad Vltavou

03

Přírodní památka – Sprašová
rokle u Zeměch – průrva v zemi
vysoká 16 m



foto: město Kralupy nad Vltavou

04

Údolí Rusavky – Zalesněné údolí
Holubického potoka s přirozeným
rozvojem živočichů a rostlin



foto: město Kralupy nad Vltavou

05

VKP – Přírodní park Minické
stráně



foto: město Kralupy nad Vltavou

06

VKP – Lutovnick (nejvyšší bod
Kralup 274 m. n. m.)

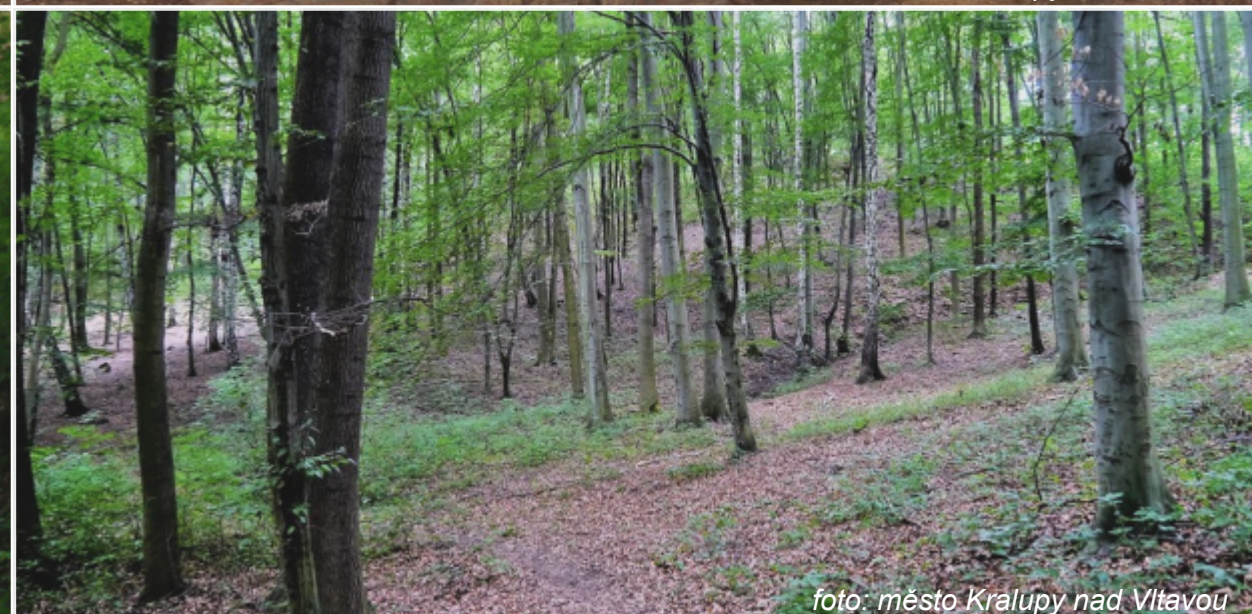


foto: město Kralupy nad Vltavou

07

VKP – Okolí Vltavy a vltavské
tůně

foto: Maxim Stanko

08

VKP – Zeměšské rybníky
(konají se zde rybářské závody)

foto: město Kralupy nad Vltavou

09

VKP – Orlík (rybník v části
Minic)

foto: město Kralupy nad Vltavou

10

Památný strom – U pěti bratří
obvod 290 – 520 cm,
výška 18 – 27 m

foto: Jirka Kliner

11

Památný strom – Dub u Zeměch
obvod 417 cm,
výška 30,5 m

foto: Luboš Monet

12

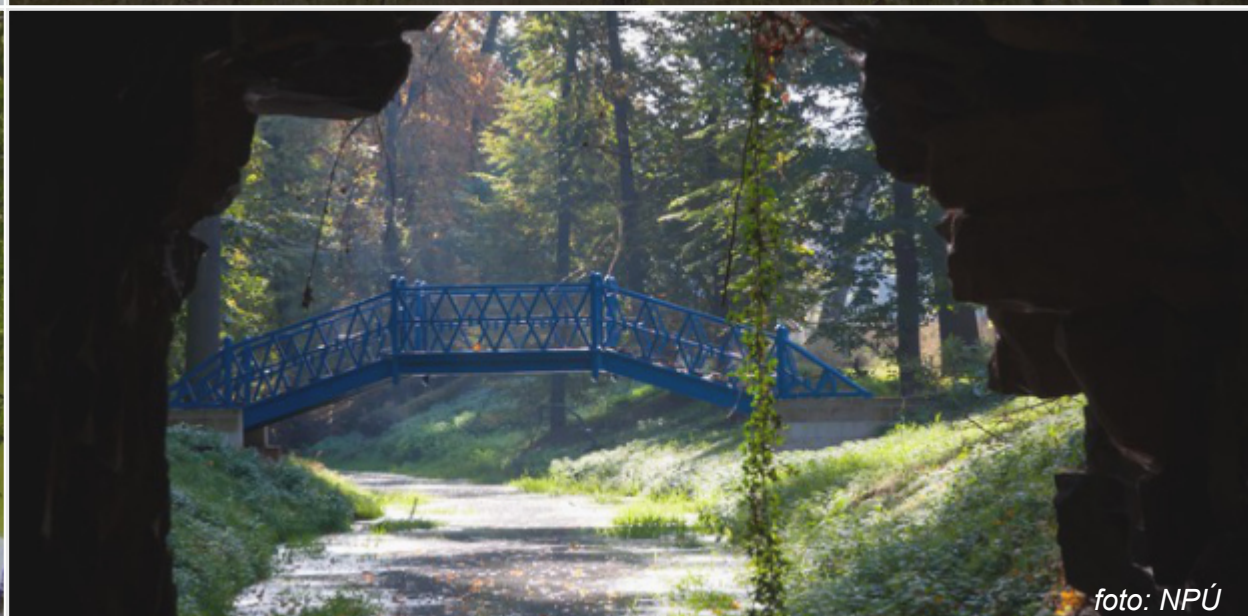
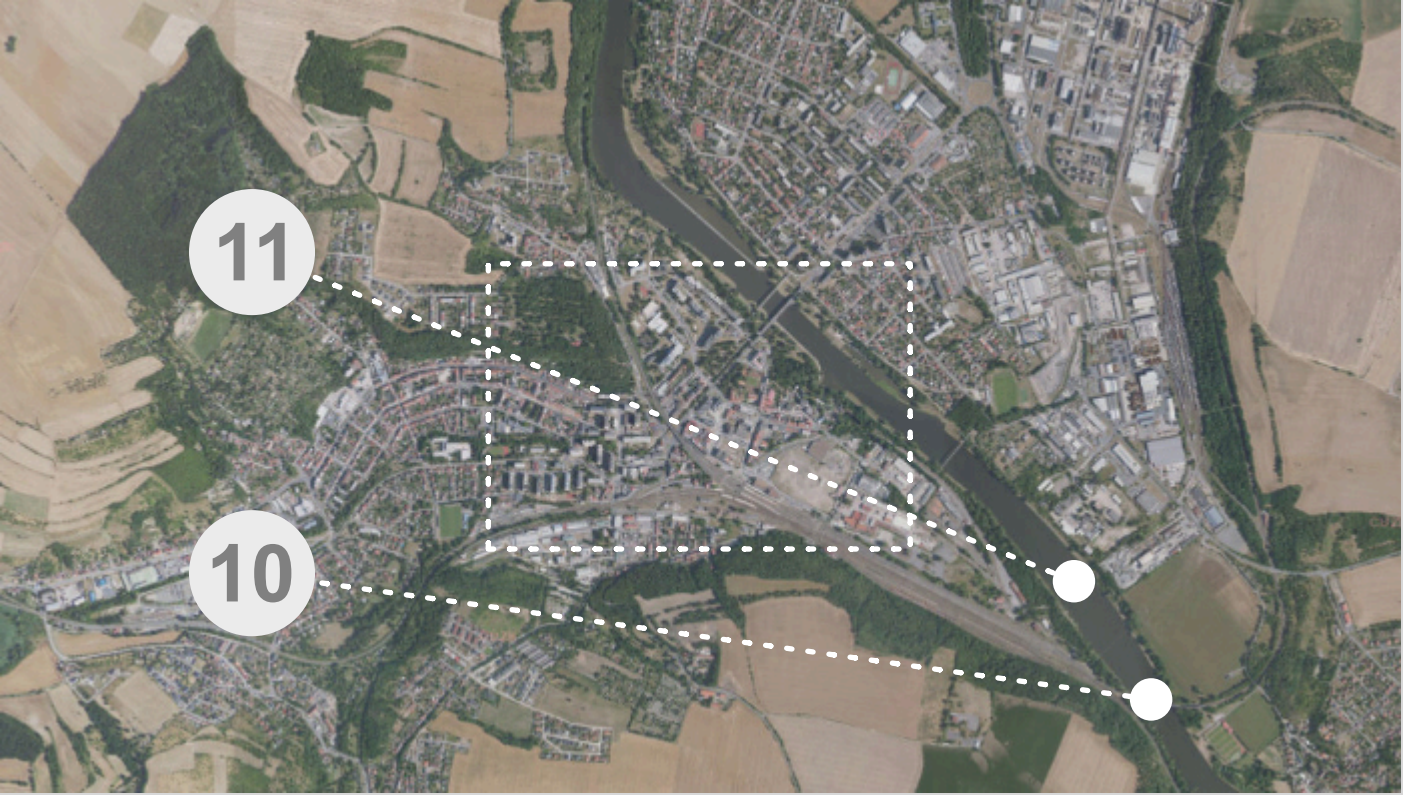
Zámecký park Veltrusy
(Daňčí obora, památné stromy,
barokní kompozice parku)

foto: NPÚ



01

Kostel Nanebevzetí Panny
Marie a sv. Václava
(neogotika, 1894-1895)



foto: Michal T.

02

Most T. G. Masaryka - první
(železobeton, 1926-1928)



foto: město Kralupy nad Vltavou

03

Bývalá synagoga č.p. 88
(postavena v r. 1873, sloužila
svému účelu až do r. 1942)



foto: Lukáš Pokorný

04

Městský dům č.p. 460 v rámci
skupiny secesních a
neobarokních domů



foto: Lukáš Pokorný

05

Dům č.p. 551



foto: Lukáš Pokorný

06

Budova spořitelny



foto: Lukáš Pokorný

07

Bývalý pivovar



foto: Lukáš Pokorný

08

Kralupské železniční nádraží



foto: Lukáš Pokorný

09

Pozorovatelna civilní obrany na Hostibejku (německé stanoviště protiletectvé obrany)



foto: město Kralupy nad Vltavou

10

Železniční most do Chvatěrub (z roku 1885)



foto: Karel Burián

11

Piliře zrušeného železničního mostu z roku 1865



foto: Karel Burián

12

Bývalé kralupské nádraží (otevřeno 1856 společností BEB)



foto: Lukáš Pokorný



Legenda

- Nádraží (vlak/autobus)
- Knihovna
- Škola
- Sport
- Nemocnice/poliklinika
- Obchodní dům/pasáž
- Obecní úřad/úřad práce
- Kostel
- Výzkum
- Pošta
- Auto-myčka
- Živý parter

Hromadná

Vlaky:

Spojení do Prahy trvá zhruba 25-35 minut se spoji každou půl hodinu. To dělá Kralupy lehce dosažitelné hlavnímu městu.

Kralupy nad Vltavou jsou významným železničním uzlem, který leží na těchto tratích:

- 090 (Praha) - Kralupy nad Vltavou - Děčín
- 091 Praha - Kralupy nad Vltavou
- 092 Kralupy nad Vltavou - Neratovice
- 093 Kralupy nad Vltavou - Kladno
- 110 Kralupy nad Vltavou - Louny
- 111 Kralupy nad Vltavou - Velvary

Legenda:

— železniční trať, vlečka

Autobusy:

Spojení do Prahy trvá zhruba 45 minut. Vedle železničního nádraží se nachází také autobusové nádraží. To dělá z Kralup silný přestupně dopravní uzel.

Do Kralup nad Vltavou návštěvníky dopraví tyto autobusové linky:

- 316 Praha, Bořislavka - Kralupy nad Vltavou, žel. st.
- 370 Praha, Kobylisy - Kralupy nad Vltavou, žel. st.
- 372 Praha, Kobylisy - Kralupy nad Vltavou, žel. st.
- 457 Kralupy n. Vltavou, Velvarská - Kralupy nad Vltavou
- 466 Mělník - Spomyšl - Kralupy nad Vltavou,, žel. st.
- 470 Mělník - Chlumín - Kralupy nad Vltavou, žel. st.
- 473 Neratovice - Zálezlice - Kralupy nad Vltavou, žel. st.
- 617 Slaný - Velvary - Kralupy nad Vltavou, žel. st.
- 620 Kladno - Kralupy nad Vltavou, žel. st.
- 646 Holubice - Kralupy nad Vltavou - Roudnice nad Labem
- 663 Kralupy nad Vltavou, žel. st. - Odolena Voda - Újezdec

Individuální

Kralupy nad Vltavou leží asi 6 km od dálnice D8. Nejbližší sjezd je Exit 9 Úžice.

Legenda dle územního plánu:

stav	návrh	
		SILNICE II. TŘÍDY
		SILNICE III. TŘÍDY
		KOMUNIKACE MÍSTNÍHO VÝZNAMU - HLAVNÍ
		ÚZEMNÍ REZERVY PRO HLAVNÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE
		VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ, CESTY V KRAJINĚ

Lodní

Kromě silniční a železniční sítě, má město Kralupy i spojení vodní po řece. Vltava je další důležitou dopravní tepnou, slouží však i pro rekreaci. Na levém břehu těsně za Masarykovým mostem se nachází přístaviště. Kromě toho lze využít i služeb soukromých loděnic, jako je Klub vodních sportů loděnice Kotva a loděnice Andrea.

Pěší

Významnou spojnici Praha – Kralupy nad Vltavou je červená turistická trasa 0005 končící v pražské ZOO. Tato trasa se místy kryje s cyklotrasou č. 7. Místní Dvořákova stezka spojuje Kralupy a Nelahozeves podél levého břehu Vltavy. Další neméně významnou cestou je naučná stezka přes Hostibejk.

-  Cykloturistický rozcestník Kralupy – u lávky
-  Turistická trasa 0005 Praha (Troja) – Kralupy nad Vltavou
Dvořákova stezka 0018 Kralupy – Nelahozeves (E10, Poutní cesta Říp – Blaník)
-  Turistická trasa 1076
-  Turistická trasa 3010



Cyklo

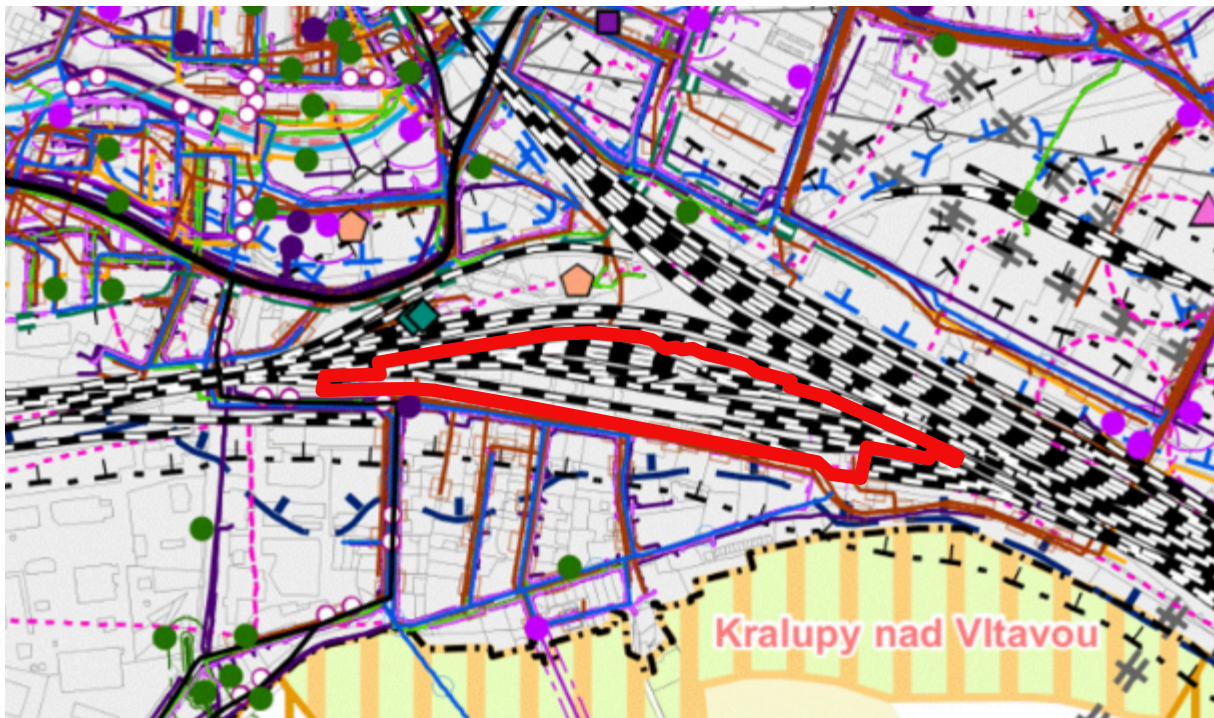
Kralupy protíná Vltavská cyklotrasa č. 7, která začíná na severu Prahy a navazuje na vltavskou pražskou trasu A2. Z Kralup dále vede na zámek Veltrusy až do Mělníka, kde pokračuje jako Labská cyklotrasa č. 2. Trasa je dlouhá 45 km a vede převážně podél řeky. V sezoně je velmi využívána cyklisty. Během celého roku pak především k procházkám.

Dále se v Kralupech nachází cyklotrasa 202, která vede přes Slaný do Loun. Délka trasy je 58 km. Poslední cyklotrasou je 0082, která vede přes Tursko do Únětic. Její délka je 14 km.

Poslední variantou je nově vybudovaná cyklostezka Kralupy - Otovice - Zákolany.

-  Cykloturistický rozcestník Kralupy – u lávky
-  Cyklistická trasa



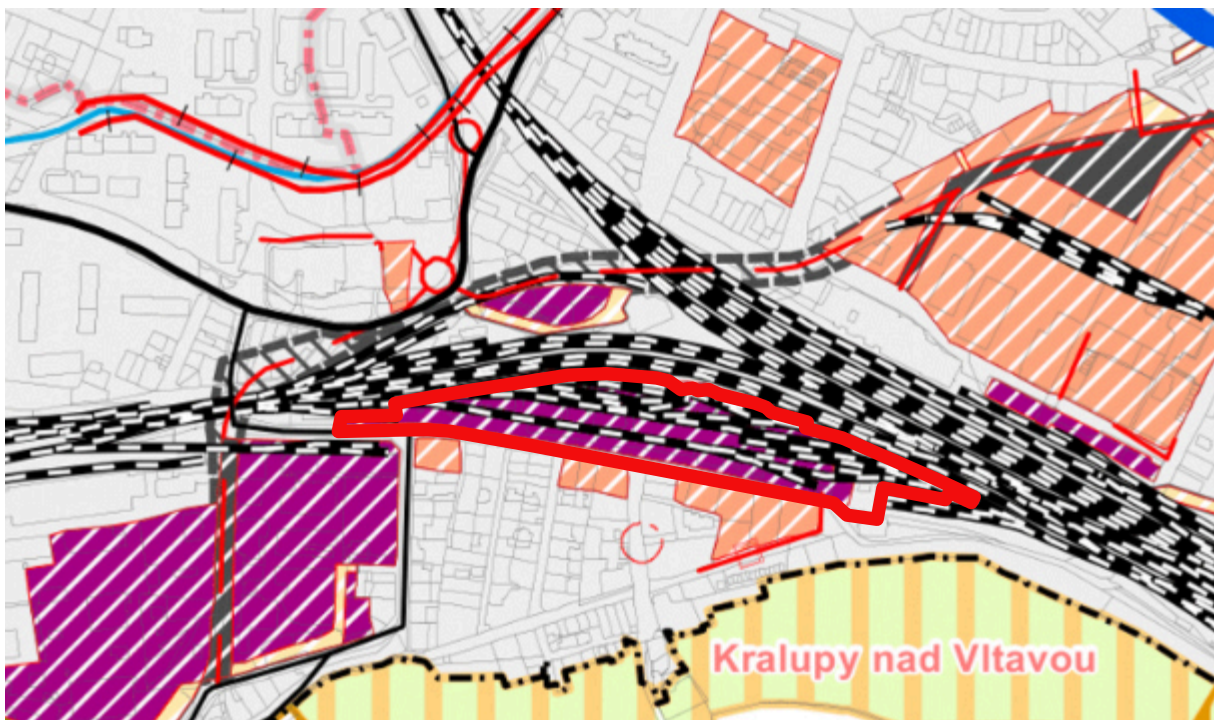


Doprava železniční
— železniční trať, vlečka
— ochranné pásmo železniční trati, vlečky

Protipovodňová ochrana
— území zvláštní povodně pod vodním dílem

Výkres linií využití v území ORP Kralupy nad Vltavou

Největším limitem je v řešeném území dopravní železniční tepna sousedící se severní stranou. Nevyužívaná úzkokolejná trať, která prochází územím, může být využita v rámci řešení zpevněných ploch.

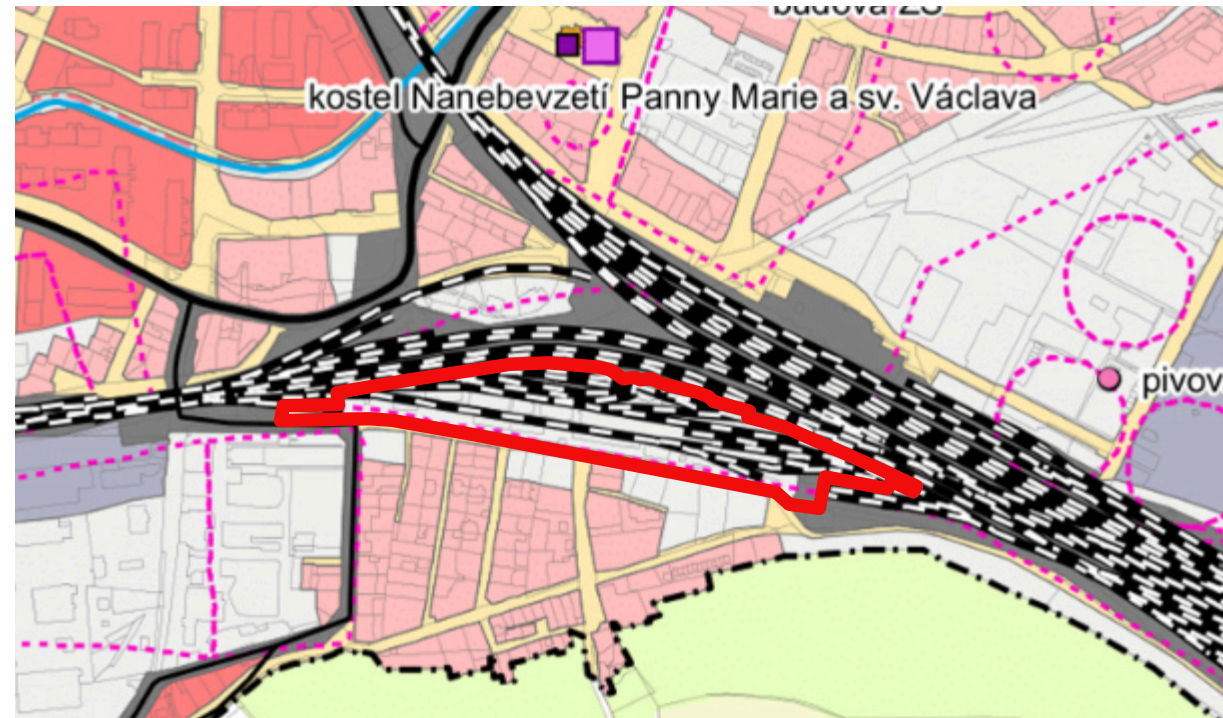


Plochy s rozdílným způsobem využití
— plochy specifického využití

Kanalizace
— kanalizační stoka

Výkres záměrů na provedení změn v území ORP Kralupy nad Vltavou

Území je navrženo jako plocha pro specifické využití. Areál je také určen k územní studii. Celkový přístup při návrhu bude velmi specifický může skýtat také soubor více funkcí, které jsou specifikovány v územním plánu.

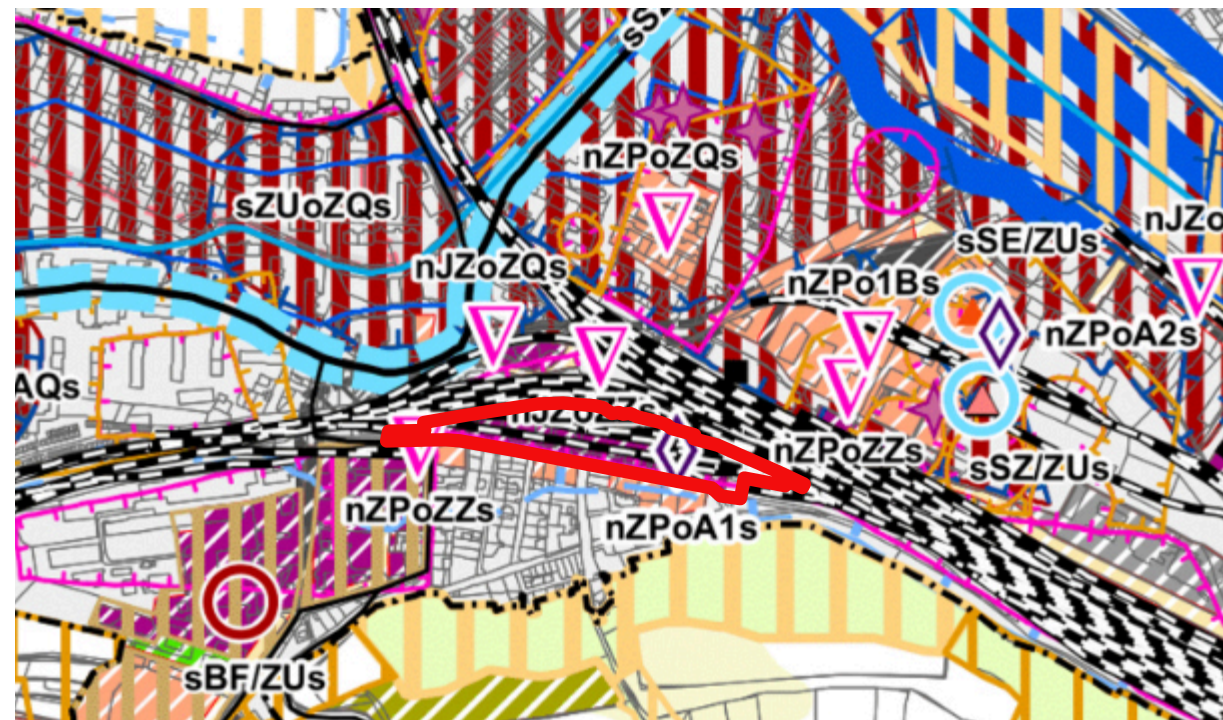


Civilizační hodnoty
— plochy dopravní infrastruktury

Kulturní hodnoty
— archeologická naleziště I. a II. typu

Výkres hodnot území ORP Kralupy nad Vltavou

Území se nachází v rámci archeologického naleziště, tak jako mnoho míst v Kralupech nebo například v blízkém Debrnu, kde bylo nalezeno středověké pohřebiště.

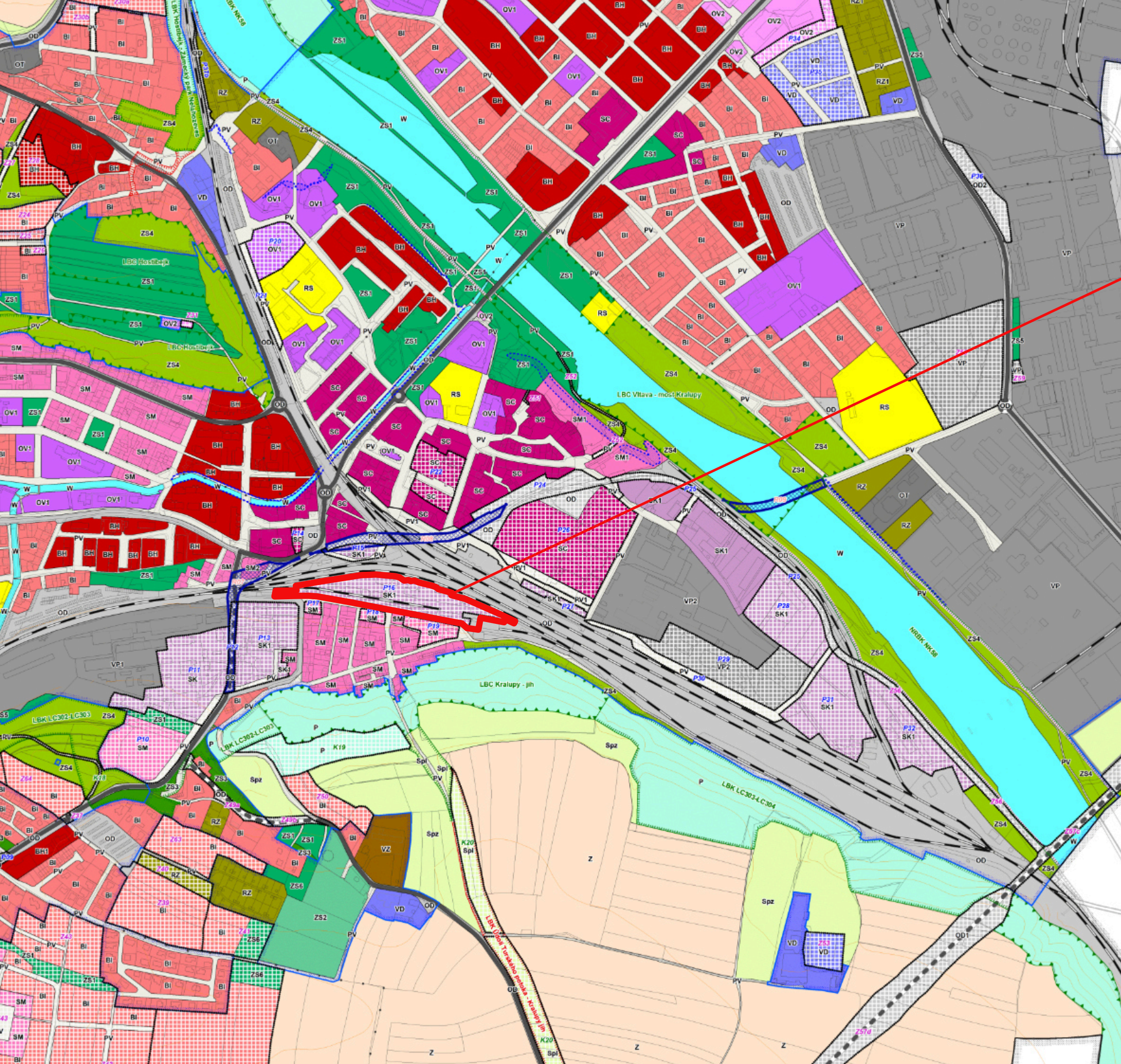


Limity rozvoje území a hodnoty v území
— území zvláštní povodně pod vodním dílem

Střety
— střety hodnot v území se záměry na provedení změn v území nebo s limity využití území

Výkres problémů k řešení v ÚPD ORP Kralupy nad Vltavou

Zkratka nJZoZZs - návrh, jiný záměr, zasahuje do, území zvláštní povodně pod vodním dílem, stav



PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ		
stabilizované plochy	plochy změn	územní rezervy
BH		
BH1		
BI	BI	R02
BI1	BI1	
SC	SC	
SM	SM	
SM1		
SM2		
SV	SV	
SK	SK	
SK1	SK1	
	SK2	
OV1	OV1	
OV2	OV2	
OT		
OD	OD	R03
	OD1	
	OD2	
RZ	RZ	R01
RZ1		
RS		
VP	VP	R06
VP1	VP1	
VP2	VP2	
VD	VD	
VZ		
PV	PV	
PV1	PV1	
ZS1	ZS1	
ZS2		
ZS3	ZS3	
ZS3x	ZS3x	
ZS4		
ZS5		
ZS6	ZS6	
W		
Z		
P	P	
Sx	Sx	

BYDLENÍ
hromadné

BYDLENÍ
hromadné specifické

BYDLENÍ
individuální

BYDLENÍ
individuální specifické

SMÍŠENÉ OBYTNÉ
centrální

SMÍŠENÉ OBYTNÉ
městského typu

SMÍŠENÉ OBYTNÉ
městského typu specifické 1

SMÍŠENÉ OBYTNÉ
městského typu specifické 2

SMÍŠENÉ OBYTNÉ
venkovského typu

SMÍŠENÉ
komerční

SMÍŠENÉ
komerční specifické 1

SMÍŠENÉ
komerční specifické 2

OBČANSKÉ VYBAVENÍ
škola, zdravotnictví, veřejná správa

OBČANSKÉ VYBAVENÍ
obchod, administrativa

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
specifická 1

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
specifická 2

REKREACE
zahradkové osady

REKREACE
zahradkové osady specifické

REKREACE
sportovní

VÝROBA A SKLADOVÁNÍ
průmysl, sklady

VÝROBA A SKLADOVÁNÍ
průmysl, sklady specifické 1

VÝROBA A SKLADOVÁNÍ
průmysl, sklady specifické 2

VÝROBA A SKLADOVÁNÍ
drobná výroba, služby

VÝROBA A SKLADOVÁNÍ
zemědělská výroba specifická

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
specifická

ZELENÍ SÍDELNÍ
veřejná, parky

ZELENÍ SÍDELNÍ
hřbitovy

ZELENÍ SÍDELNÍ
vyhrazená

ZELENÍ SÍDELNÍ
vyhrazená specifická

ZELENÍ SÍDELNÍ
přírodního charakteru

ZELENÍ SÍDELNÍ
specifická

ZELENÍ SÍDELNÍ
ekologické pásma hřbitovů

VODNÍ PLOCHY

PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ

PLOCHY PŘÍRODNÍ

PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZÍ

Význam indexů zastupovaných funkcí:
z = zemědělská produkce
l = lesní produkce
p = přírodní
v = vodohospodářská
r = rekreace
u = výhledové urbanizační území
k = kulturně historická
1 = specifická - zastavení staveniště



SK1 - SMÍŠENÉ – KOMERČNÍ SPECIFICKÉ 1

(plochy při ul. Libušině, bývalé drážní pozemky, východní část bývalého Balaku)

Hlavní využití:

- služby (včetně výrobních),
- malovýroba a řemeslná výroba,
- maloobchodní zařízení,
- zařízení pro administrativu.

Podmínky:

- využití nesmí snižovat kvalitu prostředí a nesmí narušovat užívání staveb a zařízení ve svém okolí,
- součástí plochy musí být izolační zeleň na hranicích areálu, je-li nutné omezit pohledovou exponovanost plochy nebo její vliv na sousední plochy a dovolí-li to prostorové podmínky,
- v rámci plochy musí být vyřešeno parkování vozidel pro uživatele a zákazníky,
- pro každou nově vzniklou bytovou jednotku v nové i stávající zástavbě je třeba zajistit minimálně jedno parkovací stání.

Přípustné využití:

- veřejná prostranství včetně místních obslužných komunikací, pěších a cyklistických cest a plochy okrasné a rekreační zeleně s prvky drobné architektury a mobiliářem pro relaxaci,
- bydlení ve stávajících stavbách pro bydlení,
- nezbytná technická infrastruktura,
- stavby a zařízení protipovodňové ochrany.

Podmíněně přípustné využití:

- vývojová pracoviště, školící střediska,
- stravovací zařízení,
- sportovní a relaxační zařízení,
- parkoviště a dopravní zařízení pro potřeby plochy, včetně čerpacích stanic pohonných hmot,
- služební byty,
- bydlení ve stavbách pro bydlení – pouze v ploše přiléhající ze severní strany k ul. Poděbradově (P16),
- skladování – pouze v ploše vymezené ulicemi Poděbradova,
- liniová a plošná zařízení železniční dopravy,
- sklady a dílny pro servisní činnost spojenou s železniční dopravou,
- další využití, pokud vyhoví níže uvedeným podmínkám a zároveň nebude narušováno užíváním ani provozem existujících staveb a zařízení ve svém okolí.

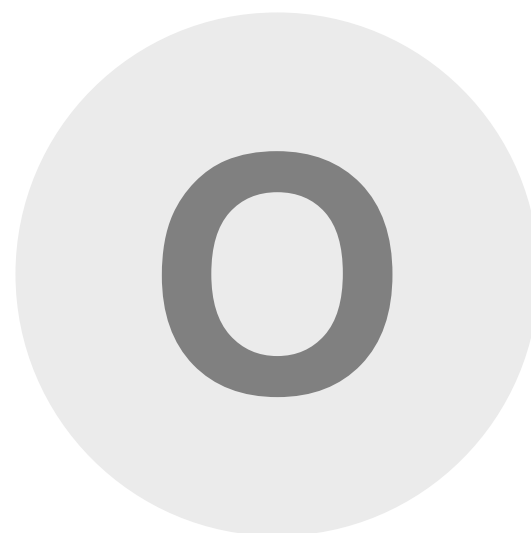
Podmínky:

- využití nesmí snižovat kvalitu prostředí a nesmí narušovat užívání staveb a zařízení ve svém okolí,
- v rámci plochy musí být vyřešeno parkování vozidel pro uživatele a zákazníky,
- umístění bytů mimo stavby pro bydlení je přípustné pouze při splnění hygienických norem pro bydlení,
- max. 1 služební byt do velikosti 80 m² pro areál,
- rozsah a umístění staveb pro bydlení v ploše přiléhající ze severní strany k ulici Poděbradově (P16), v ploše přiléhající od východu ke křižovatce ulic Ke Kocandě a Libušina a v ploše vymezené ulicemi Poděbradova, Ke Hřbitovu a Minická (P13) prověří územní studie,
- liniová a plošná zařízení železniční dopravy jsou přípustná na plochách v majetku všech železničních dopravců a na ploše SŽDC s.o.

Nepřípustné využití:

- všechny stavby, zařízení a činnosti, které hlukem, prachem, exhalacemi nebo organolepticky narušují nad přípustnou míru přímo či druhotně pozemky sloužící bydlení nebo občanského vybavení,
- logistická centra.

Úplné znění územního plánu Kralupy nad Vltavou z května 2024, Autor UP-24, Ing. arch. Vlasta Poláčková



SILNÉ STRÁNKY

Dopravní dostupnost
Silný dopravní uzel
Památková ochrana
Provázanost s historií města
Dochovaná pozůstalost BEB

SLABÉ STRÁNKY

Odříznutost železnicí
Části objektu bez využívání chátrají
Železniční trať v těsné blízkosti

PŘÍLEŽITOSTI

Specifická funkce areálu dle rozvoje
Kulturní rozvoj
Cykloturistika
Využití dostupnosti skrze podchod
Živý parter pro novou zástavbu

HROZBY

Nedostatek finančních prostředků
Zchátrání objektu a jeho postupný
úpadek pravosti při dílčích opravách

Vyhodnocení analýzy

Areál dílen je místem, které má velikou přednost především ve své dopravní dostupnosti. Na místo se lze dostat prakticky při výstupu z vlaku. S tím se pojí i kralupský železniční uzel, ze kterého je možné se dostat do Prahy, Kladna, Ústí nad Labem nebo Drážďan. Další silnou hromadnou dopravou je autobusová. Skrze město vede také mnoho turistických a cykloturistických tras a stezek. Město svým nynějším stavebním rozvojem poskytne budoucí klientelu. Velká výstavba bytů se týká také okolí nádraží a areálu dílen. Vhodný výběr stavebního programu pro řešený areál může nalákat budoucí obyvatele do těchto prostor.

Slabou stránkou místa je jeho přímá vazba na železniční trať, což dělá situaci komplikovanější. Ani její přímé napojení z nádraží není běžně dostupné. To by mohla vyřešit budoucí plánovaná provázanost ve formě podchodu z nástupiště k jižní zástavbě.

Diplomový projekt nabízí mnoho námětů, jak přistupovat k řešení. Mezi ně patří rozvoj cykloturistiky vybudováním záchytného bodu se servisem a půjčovnou kol. Dále můžou části areálu fungovat jako kulturní zázemí s víceúčelovým sálem pro akce a koncerty. Tato halová část by při nekonání akcí mohla zůstat depozitářem Muzea Českých drah. Přidružit by se mohl i menší výstavní sál s historií kralupské železnice a městským vývojem díky společnosti BEB. Budoucí bytové zástavbě by mohla část areálu sloužit ke společnému střetávání třeba skrze pohostinství.

01



Rekonstrukce Bubenečského nádraží

Autor: Ing. Arch. Ondřej Tuček
Místo: Praha 6
Datum realizace: 06/2023-06/2024

02



Rekonstrukce uhelného mlýna a kotelny

Autor: Atelier Hoffman
Místo: Libčice nad Vltavou
Datum realizace: 2015-17

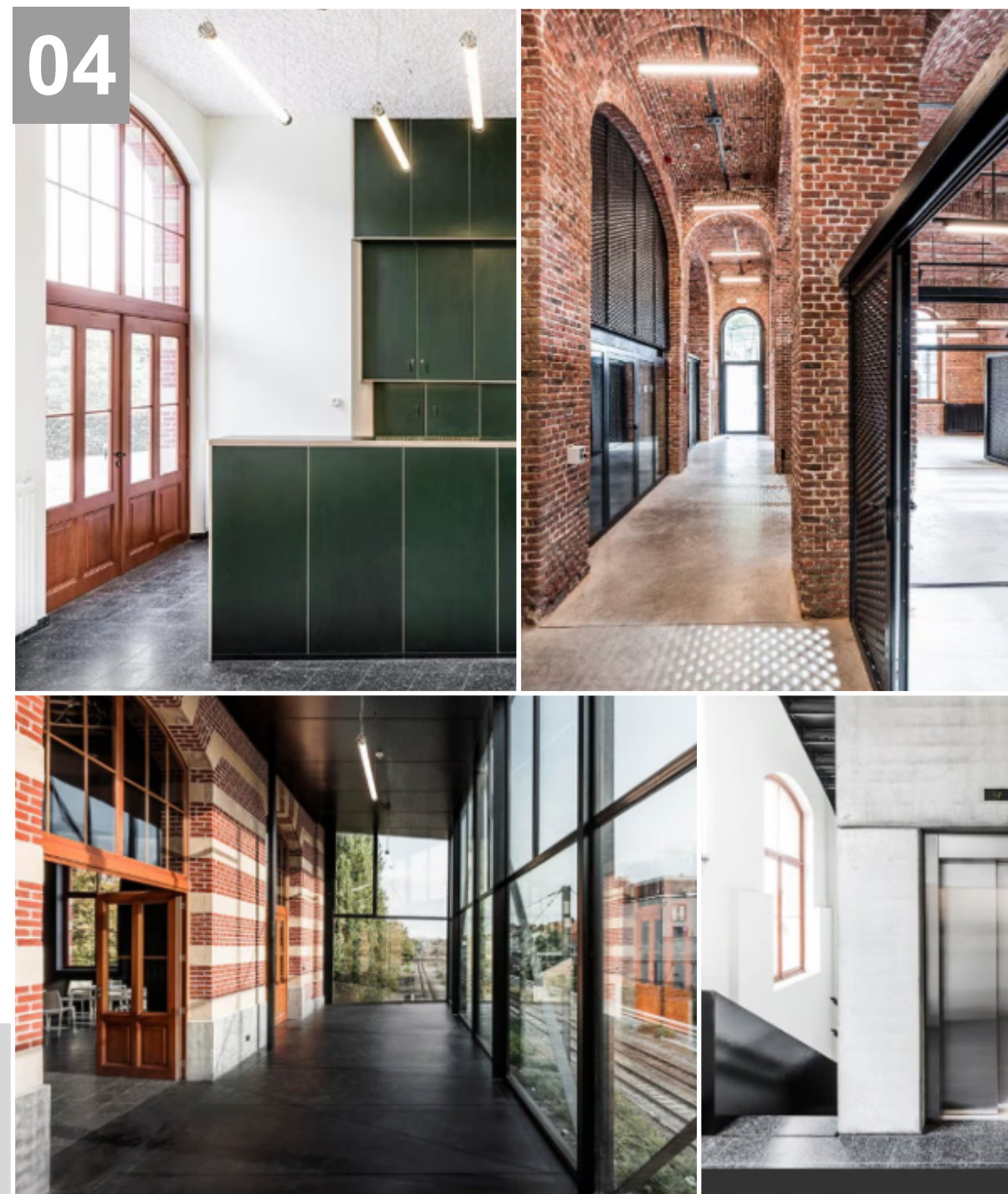
03



Konverze železničního depa na komunitní centrum

Autor: studio Brückner
Místo: Stuttgart
Datum realizace: 2020

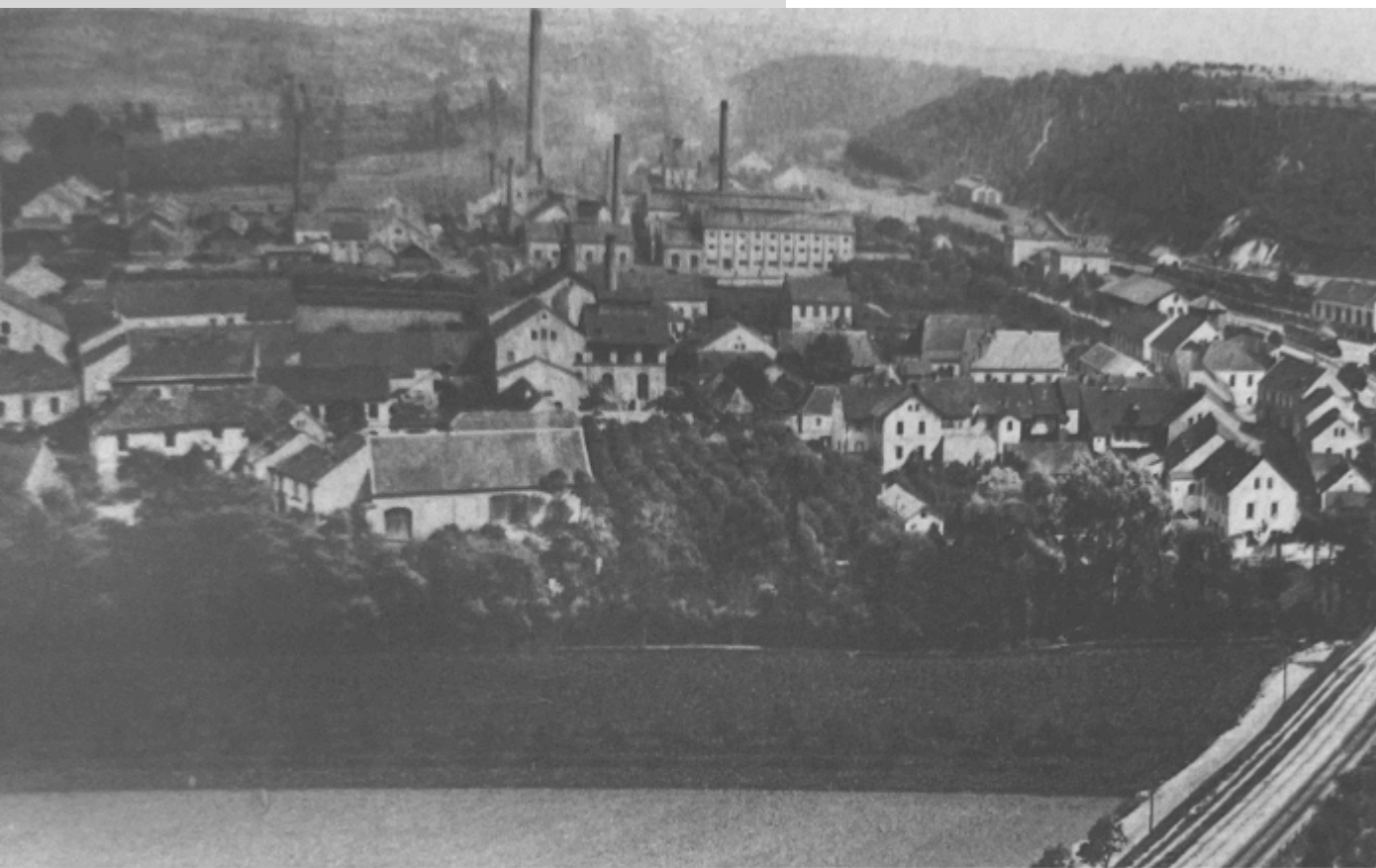
04



Konverze nevyužívané železniční stanice

Autor: Giulia Zappa
Místo: Laken, Bruxelles
Datum realizace: 2020

historie
02.b



první nejstarší fotografie Kralup z roku 1875 (Zmizelá tvář Kralupy)



fotografie z roku 1926 kamenného viaduktu z roku 1845-50 (Zmizelá tvář Kralupy)

Stručný přehled dějin, který zahrnuje vznik a rozvoj dráhy v místě Kralup, je velmi komplexní disciplína. Začneme nejprve u Kralup jako takových před průmyslovým rozmachem. Obec byla až do poloviny 19. století pouze malá vesnice na levém břehu Vltavy, která čítala zhruba 180 obyvatel. V roce 1846 bylo v obci napočítáno 23 stavení.

V zemi docházelo dřevo, a tak se stalo uhlí hlavní surovinou pro technologický rozvoj a průmysl. Pro dovoz se uvolnilo uhlí z Podmokel (nyní Děčín). Dnem 8.12. 1841 bylo vydáno císařské rozhodnutí o převzetí stavby železnic v Rakousko-Uhersku do rukou státu. Ještě téhož roku vzniklo ředitelství státních drah. Tato instituce měla za úkol trasování, projektování a budování železničních tratí. Také výkup pozemků pro stavbu, starost o dostupnost dodávek surovin a řízení při realizaci výstavby.¹ Vrchním inženýři byli v té době Jan Parner a Karl Keissler. Stavbu Generálního ředitelství zadávalo firmě bratří Kleinů, bratří Fleischmannů a firmě Vojtěcha Lanny.²

Severní státní dráha

Mezi lety 1843-51 vznikala první dráha, která měla protínat Kralupy tzv. Severní státní dráha (firemní označení NStEB). Tato dráha tvořila úseky Brno – Praha – Podmokly – saská hranice a Olomouc – Česká Třebová. Délka tratě dosahovala délky 481 km.³ Trati se také říkalo podmokelská, protože její hlavní účel byl dovoz uhlí z této oblasti. Dráhu stavěli bratři Kleinové s Vojtěchem Lannou. Stavbu řídil hlavní inženýr Kajetán Köb a Johann Werner. Od roku 1843 se stavěly provizorní budovy pro následnou realizaci tratě, které sloužily k uskladňování materiálu, řízení stavby a ubytování dělníků. V letech 1845-50 se postavil první kralupský viadukt, který měl překonat výškový rozdíl v Kralupech a přemostit Zákolanský potok. Oblouky byly široké pro jedno koňské spřežení. V roce 1847 při tunelování do pískovcového útvaru, který stál v cestě podmokelské trati, využili odtěžený kámen do stavby náspu. Náspy se stavěly od roku 1846, na nichž trať měla ležet. Mezi lety 1847-50 postavila NStEB v Kralupech první nádraží. Jednalo se o malou nádražní budovu 5. třídy pod Hostibejkem s čekárnou, pokladnou s kanceláří a bytem výpravčího.⁴ Nejsou dochované fotografie, ale jsou známe rozměry budovy. Jednalo se o přízemní budovu o půdorysném rozměru 21 x 9,5 m. Nádraží bylo menší než ve vedlejších Libčicích nebo Veltrusech. Provoz přes Kralupy byl zahájen 1. 6. 1850 pouze do Lovosic. Celá v provozu byla až 8. 4. 1851. Tato dráha však Kralupům žádný průmyslový růst neposkytla. Nabídla pouze pracovní příležitosti během realizace samotné dráhy. Trať odřízla malou obec od polností na západě. Aby se tedy sedláci mohli dostat ke svým polnostem, museli jednokolejnou trať přecházet. Kralupy byly odříznuté i z protější světové strany. Z Východu se totiž táhla Vltava.

¹ Tyto úkoly plnily od roku 1848-49 ministerstva, od roku 1849-52 potom oddělení Generálního stavebního ředitelství a od 1852 do roku 1859 Ústřední ředitelství železničních staveb. Projektování a provádění pozemních staveb v oblasti drážní dopravy měly na starosti mezi lety 1843-59 Civilní stavební správa

² českobudějovická lodmistr a společník Kladenského uhelného těžařstva

³ Úsek Praha – Lovosice byl zahájen 1. 6. 1850, odtud do Ústí nad Labem 1. 10. 1850, dále do Podmokel 21. 12. 1850 a první saská lokomotiva vyjela do Podmokel 4. 2. 1851. Celá trať až na hranici byla tedy v provozu od 8. 4. 1851

⁴ první kralupský výpravčí byl v roce 1851 Ignác Šloser



druhé kralupské nádraží BEB z roku 1856 (Vznik Buštěhradské uhelné dráhy)



vlevo: na lánské koněspřežce (Vznik Buštěhradské uhelné dráhy)
nahore: správní rada, vydání akcií (150 let parostrojní železnice na Kladně)
dole: jízdní řád po otevření celého úseku Kladno - Kralupy (150 let parostrojní železnice na Kladně)

O 2-3			22. Kladno-Kralupy.		Buštěhr.		O 2-3		
301	303	305	dráha.		302	304	306		
4:21	1:32	4:49	km.	o. Kladno X 20 168	p.	8:34	4:43	10:17	
5:00	1:41	4:58	5	Nové Kladno	Δ	9:25	4:35	10:08	
5:08	1:50	5:07	10	Dubí		9:15	4:25	9:58	
5:14	1:55	5:12	12	Buštěhrad 173		9:10	4:21	9:53	
5:21	2:02	5:19	15	Brandýsek 173		9:03	4:14	9:46	
5:33	2:14	5:31	21	Zakolany		8:49	4:01	9:32	
5:38	2:19	5:36	23	Vorovice	Δ	8:44	3:56	9:27	
5:48	2:30	5:46	28	p. Kralupy X 1. 3. 4. 30	o.	8:32	3:45	9:18	
6:25	4:02	6:24	—	Praha (Státní h.)	o.	7:31	3:06	8:41	
11:05	—	6:23	—	Turnov	o.	4:24	9:22	8:19	

Intermezzo

Provoz železnic byl velice nákladný. Následná hospodářská krize donutila monarchii prodat železnice soukromníkům. V roce 1854 prodalo Rakousko-Uhersko východní a severozápadní část železnic finančnímu konsorciu, které založilo v roce 1855 Rakouskou společnost státní dráhy (Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft StEG). Tato společnost provozovala právě i podmokelskou trať.

Mezitím se do děje dostává habsburský kníže Karel Egon II. z Fürstenbergu (1796–1854). Ten financoval stavbu pražsko-lánské koněspřežky. Její úseky byly Praha – Kladno – Stochov – Lány. Byla to první železnice z Prahy a v provozu byla od roku 1830. Provozovat tuto dráhu bylo pro knížete důležité také z hlediska převozu surovin z jeho panství. Jednalo se především o zásoby dřeva a ložisek železné rudy. Fürstenberg dostal také povolení pro odbočení trati k buštěhradským dolům. Usiloval také o úpravu trati pro parní provoz a napojení na Bubeneč (Negrelliho viadukt), ale souhlas od vídeňských úřadů se pozastavil z důvodu tamní napjaté atmosféry.

Buštěhradská dráha

Kladno a jeho okolí mělo před začátkem 19. století největší předpoklad pro průmyslový rozvoj. Zaručovala to poloha, která nabízela blízkost trhu, zásoby nerostných surovin jako bylo uhlí, železná ruda, keramická hlína, vápenec a dřevo. Kladno a okolí bylo také na rovinném terénu a blízko řeky Vltavy. Zalidnění skýtalo možnost pracovních sil a půda dobrá pro zemědělství nabízela zásoby produktů z místních zdrojů. S rozvojem Kladenska souvisí také industrializace středních Čech. S rozsáhlou industrializací začalo docházet dřevo a prudce narostla poptávka po uhlí. Počátkem 19. století se stala kladenská uhelná pánev nejvýznamnějším revírem u nás. Za rozvoj se zasloužila císařsko-královská kutební a vrtební komise. Ta měla lokalizovat, vyměřovat rozsah pánví a množství zásob uhlí. Největší objev se stal v roce 1847 objevem hlavní sloje Janem Váňou, který kutal pro pražského těžaře Václava Novotného. Ten však nestačil tak velkému růstu a na pomoc se zpracováním všech úkolů požádal Vojtěcha Lannu. Spolu tak vstoupili do spolku. V roce 1848 se do spolku připojují také bratři Kleinové a společně zakládají Kladenské uhelné těžařstvo.

V tuto chvíli se přesouváme zpět k Fürstenbergovi, který usiluje o modernizaci koněspřežky na parní pohon, aby mohl dovážet uhlí do Prahy. Proti tomuto souhlasu bylo Kladenské uhelné těžařstvo, které požadovalo, aby se vybudovala zcela nová trať s přístupem k Vltavě namísto pouhé modernizace stávající trati.¹ Ta byla na mnoha místech vedena nešťastně a její neudržitelný stav byl dlouhodobě nefinancovatelný. Po soudních peripetiích a nákladnosti s budováním nové dráhy, požádal nakonec o pomoc Těžařstvo. V roce 1852 udělil císař František Josef I. Fürstenbergovi předběžné povolení pro akciovou společnost a novou parostrojní dráhu z Kralup do Kladna (od 1892 Staré Kladno)

¹ Je možné, že se pro napojení na Vltavu zasazoval především Vojtěch Lanna se svým lodním průmyslem. Bylo by pro něj přeci jen výhodné, aby se vytěžené uhlí převáželo právě jeho vlečnými čluny



portrét bratrů Kleinových, spoluzakladatelé BEB a budovatelé železnic v Čechách
(archiv SBD)



fotografie dílen BEB s výtopnou z roku 1856 (Vznik Buštěhradské uhelné dráhy)

a prodloužit koněspřežku z Vejhybky (od 1892 Kladno) do buštěhradských uhelných dolů.

V roce 1853 vznikla akciová společnost Buštěhradské dráhy (Buschtěhrader Eisenbahn s firemním značením BE, od roku 1870 BEB). O stavbu tratě v úseku Kladno – Kralupy se postarali bratři Kleinové a Vojtěch Lanna. Spojku z Kladna do Kladno-Dubí stavěli podnikatelé Hrabě a Hrubý. Projekt a řízení stavby byl svěřen Josefu Kressovi. Kleinové rozdělili trasu do tří etap. Z Kladna přes Buštěhrad (dnes Kladno-Vrapice) do Brandýsku odtud do Zákolan a následně přes Otovovice do Kralup. Při stavbě využívali pracovní síly z okolí. Platili však velice mizerně, a dokonce často neobstarávali ani spaní nebo jídlo pro dělníky. Provoz začal v roce 1855.¹ V roce 1863 získala BEB druhou koncesi na České severozápadní dráhy (Praha – Chomutov) a v roce 1871-73 koncesi pro tratě Chomutov – Prunéřov, Křímov – Reitzenhain a Sokolov – Kraslice – Klingenthal. Poslední koncese byla pro trať Krupá – Kolečov.

Osudový milník v průmyslovém rozmachu Kralup nastal v období realizace tratě BEB. Jelikož v Kralupech nestála v té době žádná velká budova, staly se objekty v pořadí druhé dráhy prvními dominantami v obci. Veškeré pozemní dopravní budovy se stavěly podle Josefa Chvály. V roce 1855 byl do Kralup pro BEB umístěn objekt dílen se zázemím, kovárnou a výtopnou. O rok později vzniklo druhé kralupské nádraží, které vybudovalo BEB (konkrétně firma Lanny), ale sloužilo i pro StEG. Půdorysné rozměry budovy jsou 34 x 14 m. V přízemí byla odbavovací halas pokladnami, čekárna a dopravní kancelář. V patře bydleli zaměstnanci dráhy. Příchod k nádraží byl přímo z návsi (dnes Palackého náměstí) a cestující museli přecházet jednokolejnou podmokelskou trať. Slavnostní zahájení provozu se konalo 23.2.1856. V 9 hodin vyjela z pražského Státního nádraží vyzdobená lokomotiva s názvem Karel Egon. V Kralupech na novém nádraží dorazila za doprovodu oslav a projevů významných činitelů. Navíc bylo v roce 1856 postaveno 9 obytných domů pro zaměstnance a k Vltavě byla přistavěna vlečka s nákladním. Prvním průmyslovým podnikem byla ještě v tomto roce loděnice pro výrobu vlečných člunů pro převoz kladenského uhlí. Nenechal ji postavit nikdo jiný než Vojtěch Lanna.² V roce 1858 bylo postaveno ještě zařízení na sklápění uhlí do lodí. V Kralupech se začalo mnohem více stavět, především průmyslové objekty. Dráha přivedla do Kralup nové možnosti. To však ještě stále nebyl konec velkého rozmachu obce.

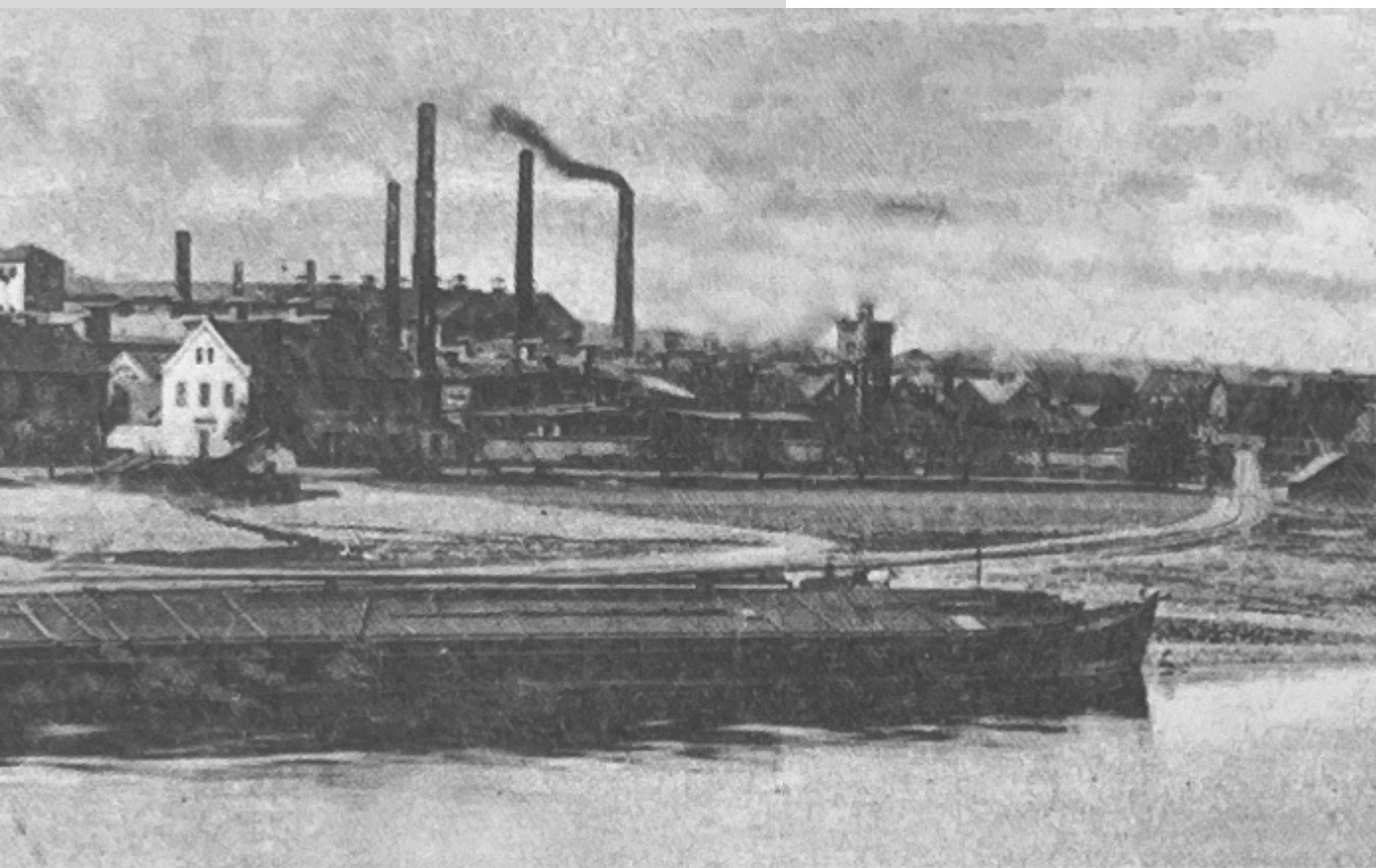
Období tří společností

Poprvé se v Kralupech překlenula Vltava pomocí mostu ze Schifkornova nosníku³ s kamennými pilíři. Ten byl postaven roku 1865 a sloužil pouze jako

¹ v úseku Kladno-Kladno-Dubí začal nákladní provoz 5.11.1855, od 23.2.1856 pak celkový provoz a od 2.10.1950 jako vlečka. V úseku Kladno-Dubí – Kralupy začal nákladní provoz 16.11.1855 a od 23.2.1856 pak celkový provoz. V úseku Kladno – Vejhybka začal provoz 7.1.1858, byl však zastaven na úseku Kladensko-nučické dráhy (KND) v roce 1874. V úseku Praha-Dejvice – Vejhybka začal provoz 4.11.1863. V úseku Vejhybka – Stochov začal provoz 22.4.1869. V úseku Vejhybka – Kladno-Dubí začal provoz 25.2.1872

² zanikla zřejmě roku 1962 při povodni stejně jako druhá loděnice na výrobu kolesových parníků. Ani jedna z loděnic se již neobnovila

³ byla to kovová příhradová konstrukce, která kombinovala litinu a kujné železo. Most tohoto systému měl 7 polí po 26 m. Konstrukce však v 90 letech 19. století přestala vyhovovat a byla nahrazována jinými příhradovými nosníky. Ty byly však ukládány na původní kamenné pilíře



kralupské přístaviště, pohlednice z roku 1900, na obrázku je na pravé straně vidět vlečka BEB, která vozila uhlí k Vítavě (Zmizelá tvář Kralupy)



zaměstnanci TKPE před výtopnou z roku 1900 (Zmizelá tvář Kralupy)

železniční, a tak obyvatelé Kralup museli nadále využívat převozníky, aby se dostali na pravý břeh řeky. Nebylo náhodou, že tento most vzniká. Byl totiž součástí nově vznikající turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (firemní značka TKPE), tedy již třetího spoje pro Kralupy směrem na Neratovice. V tomto roce přestává fungovat druhé nádraží v Kralupech a o 200 m na východ vzniká nové v pořadí třetí kralupské nádraží společné pro všechny tři dráhy (StEG, BEB a TKPE). Jednalo se o 80 m dlouhou budovu, po obou koncích s patrovými pavilony a ve středové části byl vstup s odbavovací halou a vstup na peron. Nástupiště bylo kryto střešou podpírající litinové sloupky postavené podle vzoru Podmokelského nádraží. Na jedné straně traktu byly služební místnosti a dopravní kancelář. Na druhé straně od vchodu byla čekárna, toalety a restaurace. Poslední dvě zmíněno funkce byly pro 2. a 3. třídu. Nádraží postavila TKPE a náklady měly být rozděleny mezi všechny dráhy. Lanna a J. Šebek podle projektu Karla Schmanna v pozdně klasicistním slohu. Podmokelská trať byla nejvytíženější v zemi. Proto v roce 1869 došlo ze strany StEG ke zdvojování kolejí v úseku Praha – Kralupy a stavbou nových objektů po dráze. V roce 1872-77 se dílny BEB zvětšily směrem od obou štítů. Stavělo se podle projektu Saturnina Hellera. V tomto období jsou Kralupy zasypány průmyslovými areály, jako byly cukrovary, závod Maggi nebo továrna na minerální oleje. V roce 1882 splynula TKPE se StEG. Roku 1885 byl most na Turnov nahrazen novou příhradovou konstrukcí, která slouží dodnes. Nový nosník byl osazen na původní kamenné pilíře, které počítaly se zdvojením kolejí, k tomuto rozšíření však nikdy nedošlo. Do konce století se pak nic významného v souvislosti s dráhou v Kralupech nedělo.

Doba změn

Na počátku století procházely dráhy vlastnickými změnami. V roce 1909 převzalo trať StEG Ředitelství pro trať společnosti státní dráhy. O rok dříve už přišlo zestátnění TKPE. Během tohoto období došlo roku 1910 ke stavebním úpravám dílen BEB, budova se zvětšila směrem k Praze. Stavělo se podle projektu Antonína Königa, avšak také v duchu Josefa Chvály. Po této stavební události však pokračuje privatizace a zestátněna byla roku 1918 StEG, která byla od té doby v majetku Československé státní dráhy. V roce 1923 byla zestátněna i poslední BEB. Československo tímto přebírá kompletní dědictví drah vybudované za Rakousko-Uherska v oblasti Kralupska. Téhož roku se dílny BEB rozrostly o správkárnu lokomotiv směrem k Praze.

Další změny se nesly spíše v duchu stavebních úprav. Někdy menších, jindy radikálních. Brzy nato přestala vyhovovat velikost oblouků kamenného viaduktu a mezi lety 1926-27 začalo jejich bourání a nahrazování novými železobetonovými konstrukcemi se světlou šířkou 9-10 m. Šířka mostovky měla reflektovat zdvojení podmokelské trati. Přestavbu realizovala kralupská firma Ing. Skořepý a Aloise Nového. Dílny bývalé BEB byly v roce 1945 rozšířeny o lokomotivní depo s kotelnou. Ještě téhož roku byla při bombardování spojeneckými vojsky vážně poničena budova třetího kralupského nádraží. Období po válce a změna politického systému přinesla dráze své zásahy. Jedním z nejradikálnějších byla modernizace a rozšíření železničního uzlu, tak aby mohly vlaky ve vyšší rychlosti překonat zatáčku v Lobči. V roce 1974 tak došlo ke zboření řady domů ulici Husova a Jungmannova. Ani předešlá úprava viaduktu nestačila



první železniční most v Kralupech, fotografie z roku 1930, pilíře mostu jsou z roku 1865, konstrukce mostu je z roku 1885 a nahradila původní konstrukci (Zmizelá tvář Kralupy)

v modernizaci drážní a automobilové dopravy. Mezi lety 1981-83 došlo ke zbourání předchozích železobetonových mostů a vybudování nové železobetonové estakády o délce 90 m. Dalším radikálním zásahem byla demolice třetího kralupského nádraží, které se ani přes dílčí opravy po bombardování nepovedlo zachránit. A tak v roce 1982 padla k zemi budova, která spojovala tři dráhy. Místo ní se postavilo provizorní nádraží, které mělo formu stavebních buněk. Projekt na nové nádraží od Vlasty Douši¹ vznikl mezi lety 1978-82. Dá se tedy uvažovat, že režim počítal se stržením třetího nádraží předem, tudíž na jeho záchranu nevynakládal příliš velké úsilí. Nynější kralupské panelové nádraží bylo postaveno mezi lety 1983-86, kdy bylo slavnostně otevřeno.

¹ architekt ze Státního ústavu dopravního projektování (SÚDOP) na pracovišti v Brně, jeho dalšími stavbami jsou: Karlovy Vary dolní nádraží, modernizace starého letiště Ruzyně, ubytovna v Kralupech nad Vltavou, hlavní nádraží v Ostravě

Prameny:

časopisy a novinové články:

Ivan Minář, Památky středních Čech 2022, Dědictví Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou, doi.org/10.56112/psc.2022.1.03

Vratislav Šimůnek, Soubor historických studií Dráhy dolního Povltaví č. 6, Vnik Buštěhradské uhelné dráhy, Ústí nad Labem 1986

knihy:

Mojmír Krejčířík, Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj), 2. díl, Litoměřice 2003, ISBN: 80-86765-02-4, s. 5, 159-161, 202-204

Josef Stupka, Zmizelá tvář Kralup, Mladá fronta 2006, ISBN: 80-204-1559-9, s. 103-104, 109-116, 122-123, 195, 219 a 251

Josef Stupka, Velká kronika kralupská (l.p. 1253 – l.p. 2010), Praha 2011, ISBN: 9788090492325, s. 29-30, 52, 55-56, 60 a 175

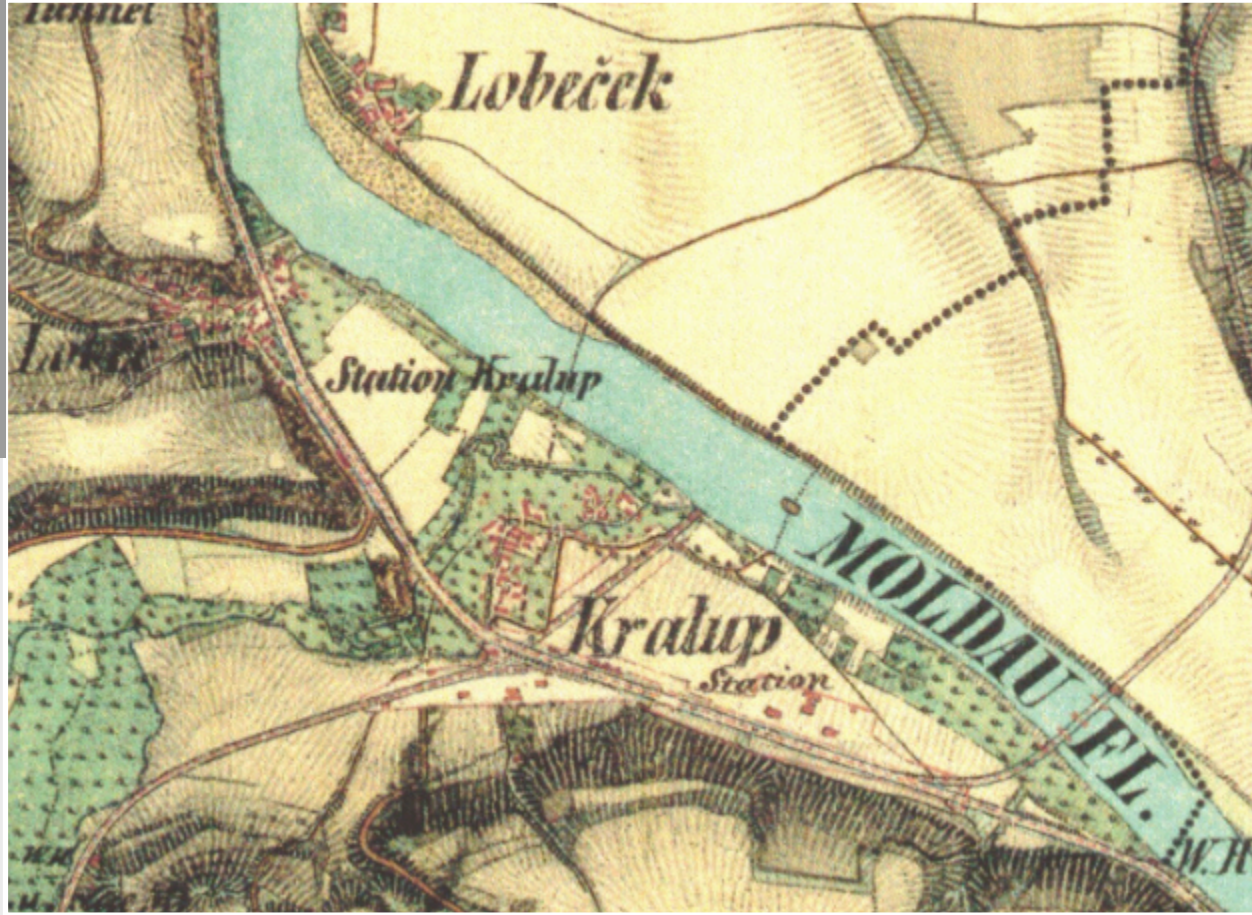
Josef Stupka, Kralupy nad Vltavou, Paseka 2008, ISBN: 978-80-7185-922-2

Milan Hlavačka, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha 1990, ISBN: 80-200-0221-9, s. 34

Michal Šorel a kol, 150 let parostrojní železnice na Kladně, Praha 2005, ISBN: 80-903346-3-6, s. 25-49

II. vojenské (Františkovy)
mapování

1836–52



I. vojenské (Josefovské)
mapování

1764–83



Mapa trati Státní severní
dráhy

1870



Panorama Prahy-Drážďan
pro železniční
a paroplavební turisty

1858



Železniční a silniční mapa
Království Českého,
Wagner, Jan Eduard

1888



III. vojenské mapování

1877–80



Podrobné mapy Země
Koruny české

1911

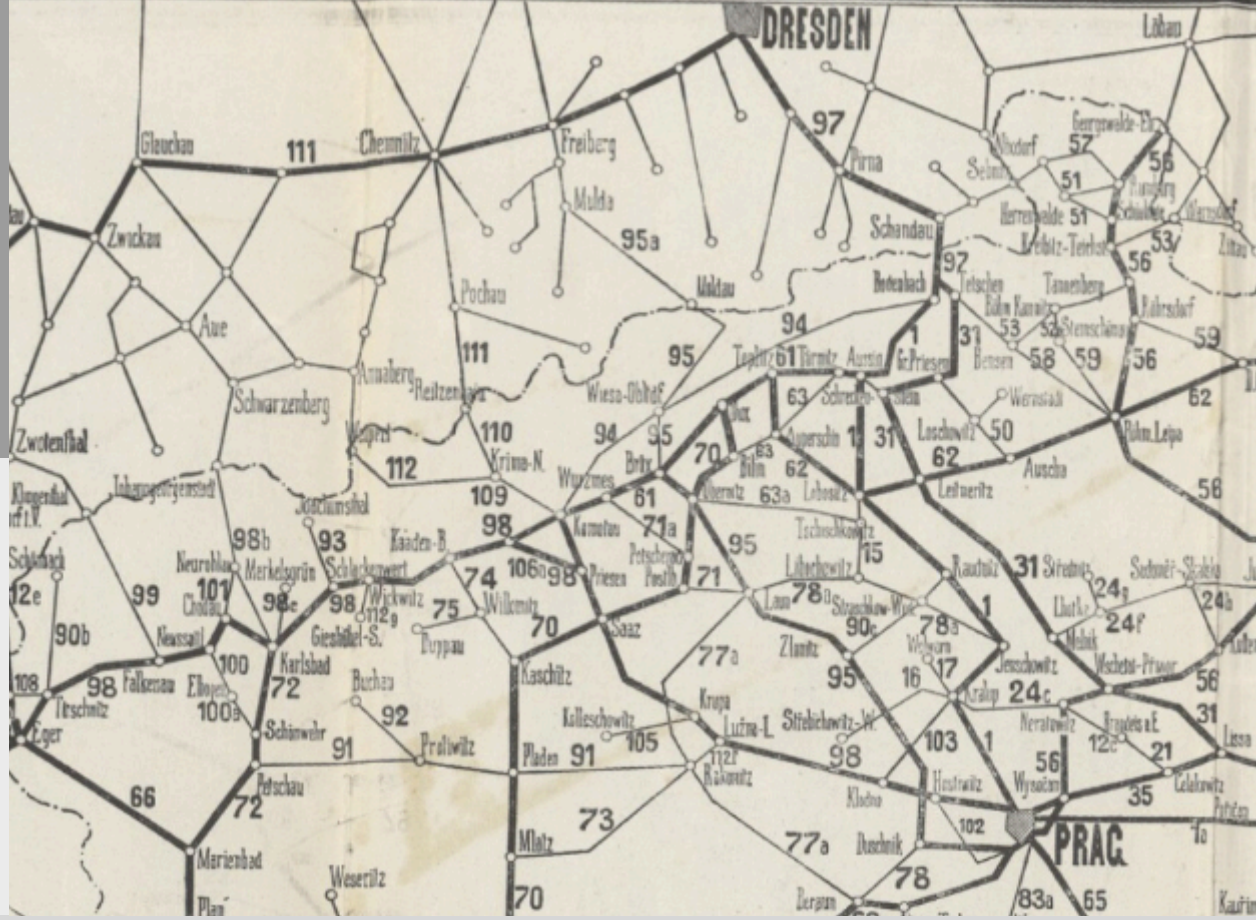


Mapa tratí Buštěhradské
dráhy

1898

Eisenbahn-Routen-Karte.
Boehmen-Maehren.
Schlesien

1911–18



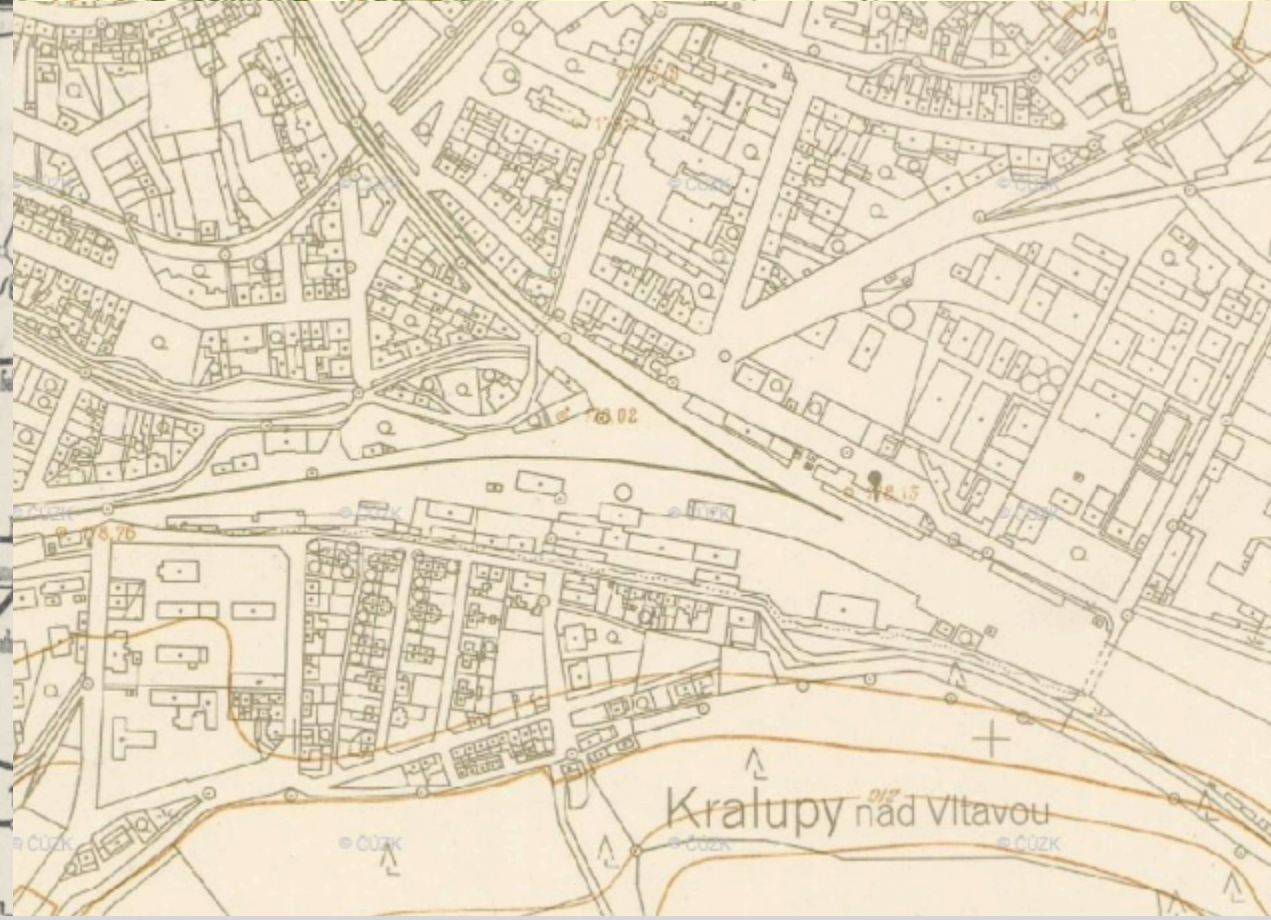
Indikační skica z přelomu
19. a 20. století

1911



Mapa – výřez Kralupy

1953



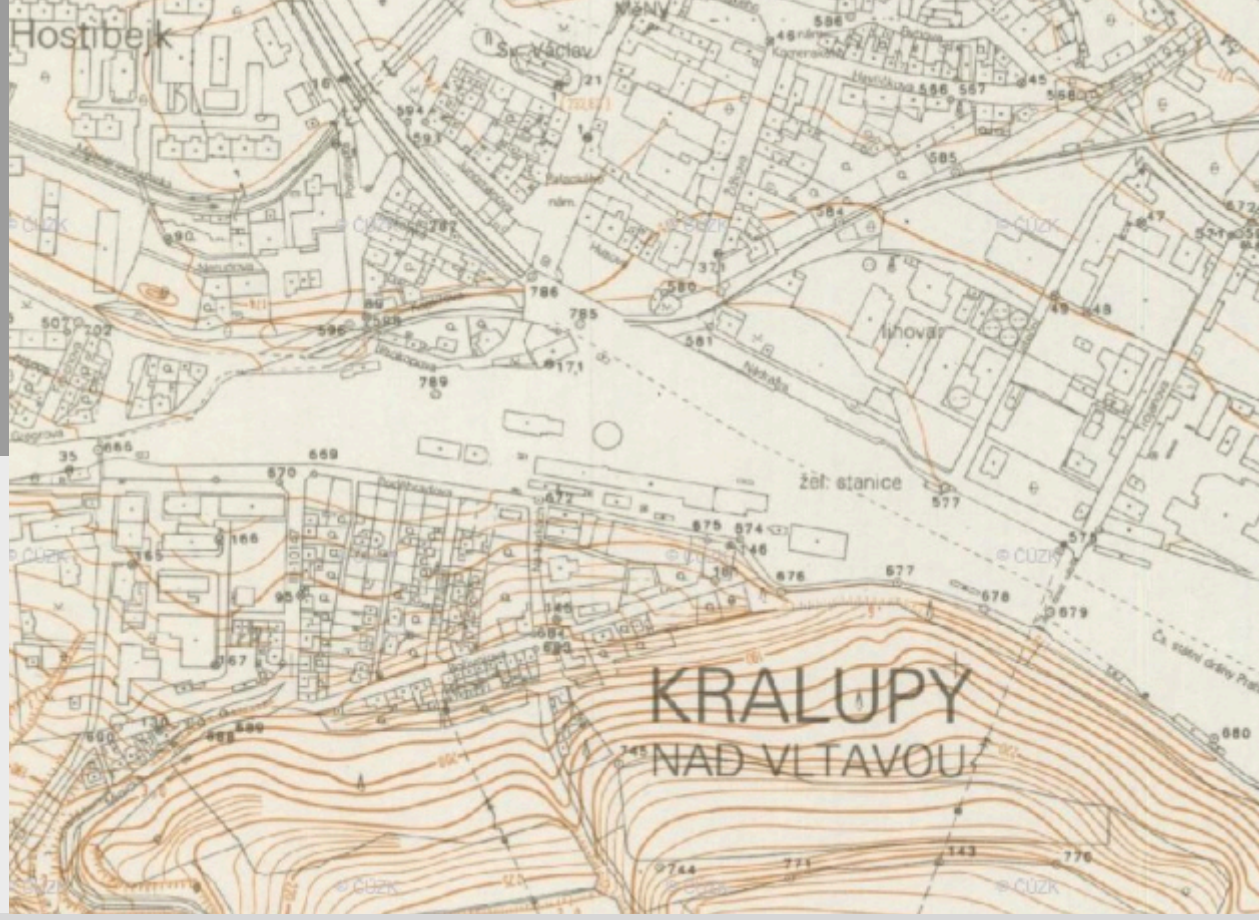
III. vojenské mapování

1933



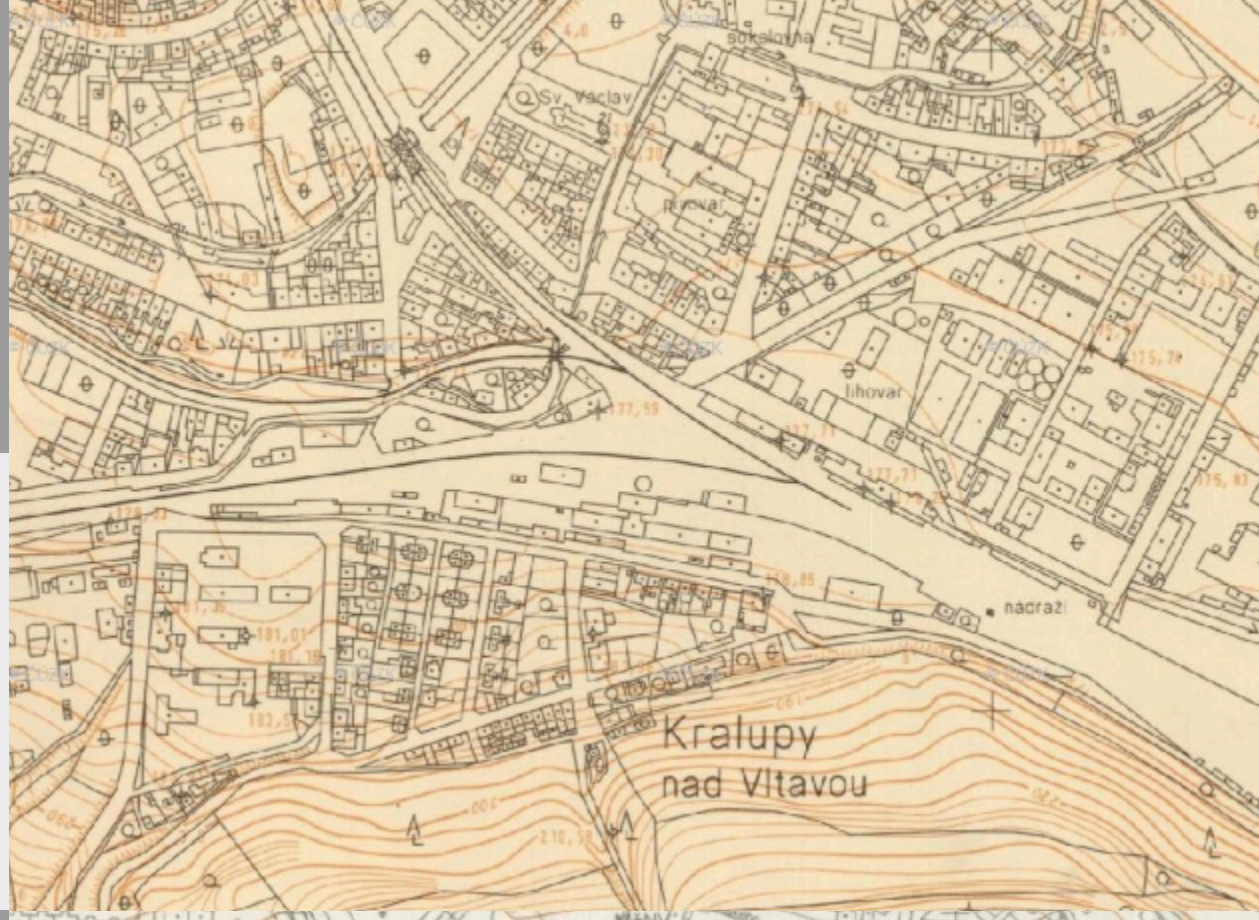
Mapa – výřez Kralup

1988



Mapa – výřez Kralup

1974



Současná ortofoto mapa

2021



Letecký snímek
z 50. let 20. století

1950



stavba prvního kamenného viaduktu s devíti oblouky	1845-50
Severní státní dráha (StEB), provoz v úseku Praha – Lovosice	1850
první úsek Kladno (Staré Kladno) a Kralupy, Nejstarší část dílen (Chvála, 67 m), provizorní hrázdná staniční budova pro BEB	1855
postaveno zařízení na sklápění uhlí	1858
StEG v úseku Praha – Kralupy rozšířena na dvojkolejnou	1869
splynutí turnovsko-kralupsko-pražská drahá se severní státní	1882
srážka vlaků na StEG	1897
část dílen (König), srážka vlaku na podmokelské trati a křížení s buštěhradskou směrem k přístavu	1910
část dílen (správkárna lokomotiv), zestátnění BEB	1923
rozšíření podmokelské trati, vlečka napojena na kolej cukrovaru u Hostibejku	1927
modernizace a rozšíření železničního uzlu, zboření řady domů v ulici Husovy a Jungmannovy ulice	1974
zbourání třetího kralupského nádraží, provizorní montované nádraží	1982

1847-50	první kralupské nádraží u Hostibejku
1851	provoz severní státní pokračoval do Podmokel (Děčína) až do Saska
1856	otevřeno druhé nádraží v Kralupech, vlečka k Vltavě s nákladištěm
1865	konec provozu druhého kralupského nádraží, třetí kralupské nádraží, turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE) provoz, překlenutí Vltavy pomocí železničního mostu Schiffkornovy konstrukce pro TKPE
1872-77	část dílen (Heller v duchu Chvály)
1885	Železniční most pro TKPE nahrazen novým
1908	zestátnění TKPE
1920	havárie vlaku u druhého kralupského nádraží
1926-27	bourání kamenných oblouků viaduktu a nahrazování novými železobetonovými podchody s šířkou pro dvě koleje
1945	část dílen (lokomotivní depo s kotelnou), vážné poničení třetího kralupského nádraží při bombardování
1981-83	zbourání železobetonových podchodů a vybudování nové železobetonové estakády o délce 90 m
1986	současné kralupské nádraží

dílňy a areál
02.c



dílňy a areál
objekty

Dílny Buštěhradské dráhy

Lokalita: Střední Čechy, údolí řeky Vltavy

Obec: Kralupy nad Vltavou

Okres: Mělník

ORP: Kralupy nad Vltavou

Katastrální území: Kralupy nad Vltavou

Kraj: Středočeský kraj

Číslo popisné (č.p.) nebo číslo evidenční (č.e.): není

Parcelní číslo (p.č.): st. 86

Funkce objektu:

GPS (WGS 84): 50.2379939N, 14.3117103E

Popis: Historický objekt je postaven ze smíšeného kamenocihelného zdiva. V nejstarší části je podíl kamene ve zdivu vyšší, správkárna má zdi téměř čistě cihlové. Celá budova je přízemní, halová, konstrukčně členěná jako podélný dvoutrakt se středovými sloupy. Převýšený objekt vodárny, tvořící střed nejstarší části, je patrový. Stavbu kryjí nízké sedlové střechy s hřebenem v podélném směru a nad vodárnou v příčném směru. Fasády pravidelně člení vysoká půlkruhově završená okna v lisenových rámech. Podélné průčelí patrové (kdysi střední) části je čtyřosé, její postranní křídla jsou šestiosá, západní přístavek je trojosý a převýšená východní přístavba správkárny je jedenáctiosá.

Architektonické členění fasád se dochovalo především na jižní straně objektu. Na severním průčelí obráceném k trati byla většina oken snížena a půlkruhové záklenky jsou zabeďnuty. Dispozice západní administrativní části byla novodobě změněna dnes zčásti zbořenými příčkami. Dílny jsou halové, prosvětlené okny z obou stran. Vodárenská část je podélně dvoutraktová a v jejím přízemí je příčný průchod. Historické stropy v administrativní i vodárenské části a ve východním dílenském křídle jsou ploché rákosové. V západní části dílen je mladší železobetonový strop se středním podélným průvlakem a příčnými žebry. Vstup do patra vodárny vede po točitém kamenném schodišti elipsového půdorysu, umístěném v jihozápadním rohu patrové části vedle příčného průchodu. Pod objektem nebyly nalezeny větší sklepy (pouze nízká chodba pod průchodem a hluboká montážní šachta na východním konci historické správkárny). K severní fasádě vodárenské nástavby přiléhá velký zděný komín čtvercového půdorysu, šest menších tahových komínů je v bývalých dílnách. Krov nad vodárnou je mladší kleštinový, navazující křídla mají historický krov Ránkovy soustavy, s datací 1864. Západní přístavba má krov kleštinový, krov nad východní správkárnou je zřejmě stejné konstrukce (nyní zakryt podhledem). Střechy kryjí drážkové tašky.

Mladší východní přístavbu depa tvoří dvě konstrukčně podobné části. Starší z nich je přístavek kryjící třetí kolej podél jižní strany správkárny (zde je v interiéru zachována původní štukově zdobená fasáda). Halový přístavek, tvořený pouze stěnou a vraty, má ocelovou rámovou konstrukci s cihlovými výplněmi a pultovou střechu krytou plechem. Východní depo má hrázděnou trémovou konstrukci s výplněmi z režných cihel a obdélnými okny v jednoduchých dřevěných rámech. Horní část stěn a štít jsou svisle bedněné. Interiér haly depa je jednoduchý, nečleněný. Do prostoru otevřený krov má dřevěnou příhradovou konstrukci. Střecha je plechová.

- Citace z katalogu památek NPÚ, autor Ivan Minář

Památková ochrana: památkově chráněno od 19. 7. 2023, kulturní památka rejst. č. ÚSKP 107068 - dílny Buštěhradské dráhy



01

Pohled na patrovou část dílen s vodárnou. Vodní nádrže byly umístěny v patře a v podkrovní



02

Vstup do současně využívané části dílen. Halové přístavby slouží jako depozitář muzea ČD



03

Severní fasáda vodárenské části s komínem



04

Severní fasáda vodárenské části s komínem



05

Pohled na západní štít dílen



06

Pohled na západní štít dílen



07

Štít nejmladší části dílen, kudy
vjíždí vozy do depoziáře



08

Pohled do krovu nejstarší části
dílen



09

Bývalá kancelář dílen s později
vzniklým průchodem do
strojovny



10

Průhled do hybridního krovu s
kleštinami, sloupkem uprostřed
a roštem napojeným na stop



11

Pomalý rozpad dřevěného
trámového stropu s prkenným
podbitím a rákosovou omítkou



12

Stěna, která vymezuje nejstarší
fázi Chvály a mladší fázi Hellera.
Rozdílná úroveň podlah



13

Poničené točité schodiště
z pískovcových stupňů



14

Pozdější zakrytí krovu nad
Königovou částí haly. Konstrukce
krovu tedy není možné vidět



15

Příhradová konstrukce vazníků
haly po roce 1945. Nejmladší
část dílen



16

Pozůstatek sloupků pro dobovou
železniční techniku



17

Zastřešení správkárny po roce
1923



18

Východní část dílen od Chvály.
Strop podepírá dvojice sloupů s
dřevěným průvlakem





- Popis funkčních částí objektu se schematickým vyznačením stavebních etap ve výřezu katastrální mapy (zakreslil I. Minář, 2022)

Historický vývoj:

Budova dílen sloužila svému účelu nepřetržitě téměř 140 let a po celou dobu byl objekt průběžně upravován, přestavován a modernizován dle požadavků aktuální drážní techniky. Architektonicky sestává ze dvou hlavních částí: zděné historické budovy o délce 144 m, pojaté v jednotném stylu BEB, a mladší hrázdné přístavby na východním konci o délce 43 m, postavené již Československými drahami. Nejstarší jádro objektu o délce zhruba 70 m, v jehož středu je vodárenská nástavba, bylo postaveno v roce 1855, zřejmě podle projektu Josefa Chvály (stejně jako protější výpravní budova čp. 34). Součástí stavby tehdy byla i kratší dvoulodní výtopna, stojící podél severního průčelí (dnešní parcela č. 489/62). Mezi lety 1872-1877 byly dílny podélně rozšířeny o symetrické přístavky na obou koncích, jak je zachyceno na plánech z roku 1907. Někdy po roce 1910 došlo k úpravě východního přístavku dílen, na jehož místě byla přistavena architektonicky shodná správkárna lokomotiv o délce 62 m, zvýšená oproti původní budově o nástavbu pro jeřábovou dráhu. Po zestátnění drah v roce 1923 byla stržena někdejší severní výtopna, sloužící tehdy jako montovna, a při jihovýchodním nároží vyrostl přístavek kryjící třetí kolej správkárny. V této podobě zastihlo objekt tragické bombardování na jaře 1945, jehož terčem se vedle nedaleké „Petrolejký“ stalo i nádraží. Podle historických snímků nebyly dílny přímo zasaženy, ale došlo k poškození střešní krytiny a okenních výplní. Krátce poté byla postavena na východní straně hrázdná přístavba lokomotivního depa. Nejmladšími úpravami objektu ve druhé polovině 20. století pak bylo zřízení bytů drážních zaměstnanců v západním křídle, stavba novodobé kotelny v úrovni třetí koleje hrázdného depa a utilitární výměny výplní či zazdívků oken.

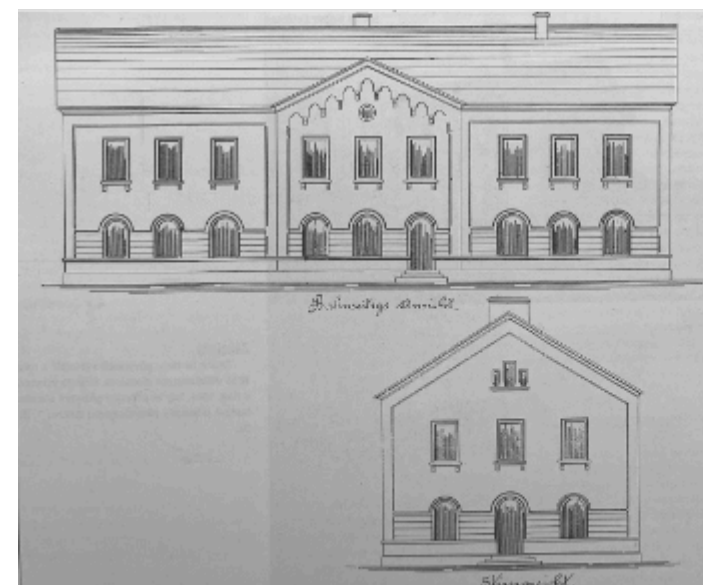
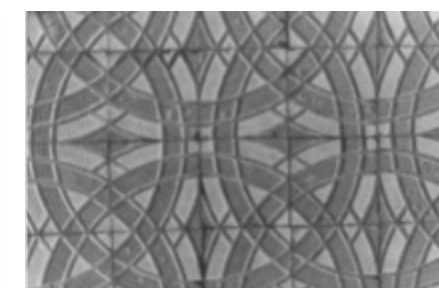
- Citace z katalogu památek NPÚ, autor Ivan Minář

Architektura BEB:

Architektura budov zůstala stejná po dobu existence společnosti. Jednalo se o typové výpravní budovy 60. a 70. let 16. století. Výpravní budovy měly pozdně klasicistní průčelí s arkádovými motivy včetně velkého množství archivolt, kruhově zaklenutých okenních a dveřních otvorů a náběžníkové římsy. Tyto charakteristické prvky byly doplněny o pásovou rustiku a nárožní bosáž. Efekt na fasádě vznikl také spojením patrové a parapetní římsy. Okna pater byly profilovány šambránami, které byly zakončené rovnými nadokenními římsami. Venkovní část krovu na štítu byla zdobena řezbářsky. Sedlové střechy byly pokryté břidlicí. Ojediněle bylo na výpravní budovy zvoleno hrázdné zdivo. Hrázděné zdivo patřilo spíše k levnější variantě, a tak jej projekční kancelář volila na provizorní objekty.

Za autorským stylem stojí Josef Chvála, kterého do společnosti na místo ředitele a inženýra pozemních staveb Josef Kress. Tato typová architektura se vztahovala především na výpravní budovy.

- Citace z knihy: Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj), 2. Díl, Mojmír Krejčíř



Nahoře: Vzorek keramické dlažby na nástupišti v Kynšperku nad Ohří (1997) vyrobenou v Rakovnických keramických závodech, foto Christian Ammann

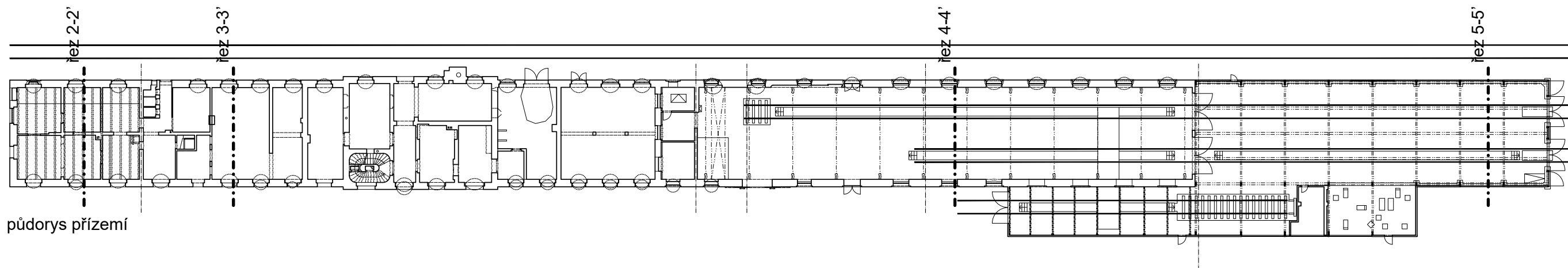
Vlevo nahoře: Charakteristické prvky architektury BEB

Vlevo: původní plány výpravní budovy BEB v Kralupech nad Vltavou

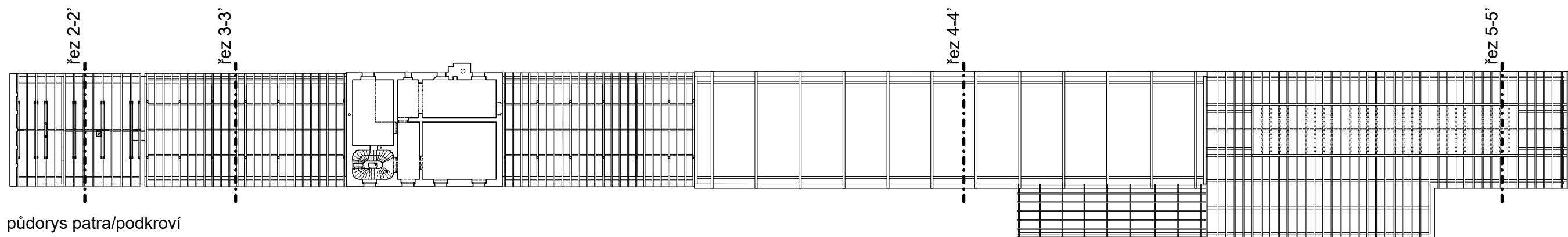
I když objekt dílen není významně na stejné úrovni jako výpravní budovy, můžeme i zde najít architektonické podobnosti a charakteristický styl Josefa Chvály. Jižní fasáda sousedila s hlavní cestou z Prahy do Kralup. Jednalo se o reprezentativnější stranu budovy na rozdíl od užité severní strany, kde se vozy vlaků spravovaly a parkovaly. Na objektu můžeme sledovat ze zmíněných architektonických prvků kruhově zaklenuté okenní a dveřní otvory s náběžníkovou římsou, která se dochovala v zakryté části haly. Nejstarší část s vodárnou nese známky po motivu pozdně klasicistního průčelí s arkádovou štukovou výzdobou s archivoltami.



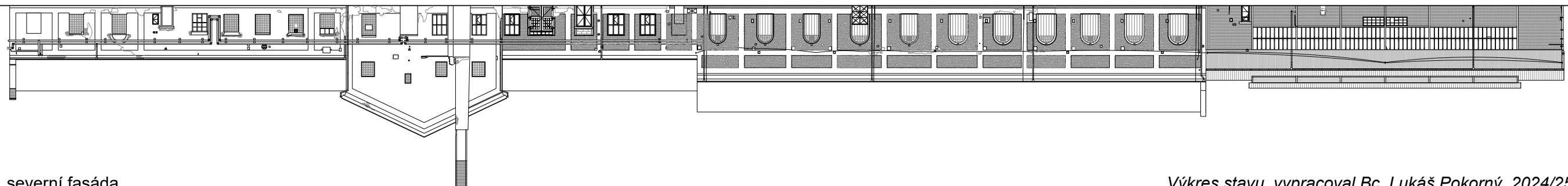
jižní fasáda



půdorys přízemí

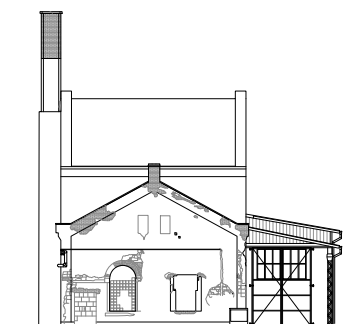


půdorys patra/podkroví

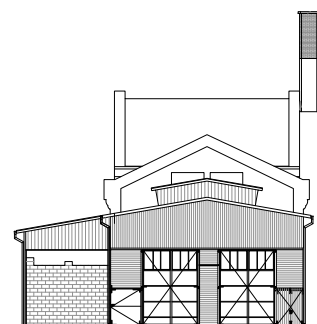


severní fasáda

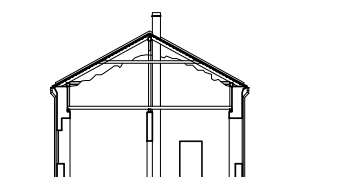
Výkres stavu, vypracoval Bc. Lukáš Pokorný, 2024/25



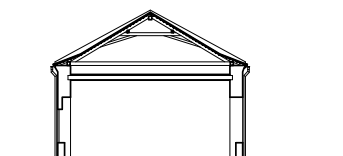
západní fasáda



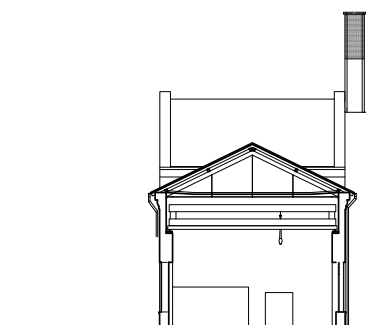
východní fasáda



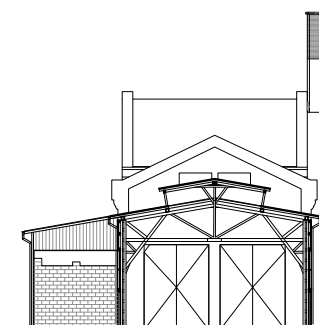
řez 2-2'



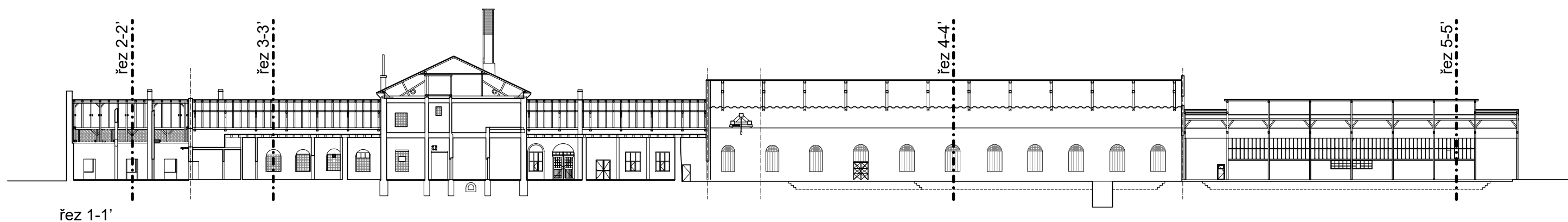
řez 3-3'



řez 4-4'

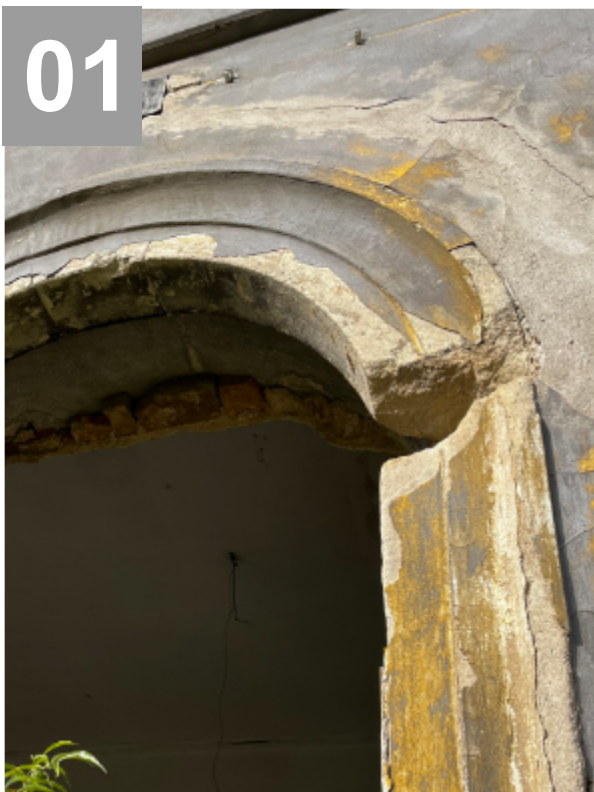


řez 5-5'



řez 1-1'

01



Kamenné ostění

Toto kamenné ostění s obloukem se nachází na jižní fasádě nejstarší etapě podle projektu Chvály. Kamenný portál je podle fotografické dokumentace patrný pouze jeden. Zřejmě se jednalo o dveřní otvor.

Jsou zde vidět stopy po dřevěné římse mezi dveřmi a nadsvětlíkem.

02



Cihelné ostění

Tato cihelná ostění s obloukem se nacházejí na jižní fasádě nejstarší etapy podle projektu Chvály nebo mladších přístaveb nesené ve stejném duchu. Na severní fasádě je můžeme nalézt patrné pouze v interiérech. Výjimkou je na severní fasádě halový objekt, kde jsou oblouky vidět venku, avšak s následnou stavební úpravou (zřejmě z počátku 20. století). Všechny oblouky nesou následnou stavební úpravu. Cihelná profilovaná ostění sloužila jako okenní otvory.

Jsou zde vidět stopy po dřevěné meziokenní římse.

03



Původní architektura fasády

V halové čisti podle projektu Königa je zachovalé původní fasádní členění. Je zde vidět štuková výzdoba v podobě náběžníkové římsy. Dále členění a materiállovost v oblasti soklu. Omítky jsou opatřeny zřejmě pozdější malbou. Díky této konzervaci v zakryté části haly, kde fasáda nečelila povětrnostním vlivům a následným opravám bude možné zrekonstruovat zbytek fasády.

04



Vrstevnatost omítky

V nejzápadnější a nejzchátralejší části objektu je možné vyzorovat vrstevnatost omítek a maleb. V této části je také otisk dřevěného schodiště, který je patrný na zlomu dvou etap pod mladší malbou.

05



Dřevěné dveřní zárubně

Jediný vzorek původních vnitřních dřevěných dveřních zárubní v objektu. Nachází se v nejstarší části objektu v místě bývalé kanceláře středové vodárenské části.

06



Vrata do dílny

Zřejmě původní dřevěná vrata se závěsy křížového typu, polo-zasklenými křídly z maloformátového skla a nadsvětlíkem. Kování kliky je neúplné.

07



Nález dveří v objektu

Možné typové dveřní křídlo. Zbytek kování kliky naznačuje, že může jít o dveře z 2. poloviny 19. století nebo počátek 20. století.

08



Vnitřní dveřní otvor

Je patrné, že otvory cihelných stěn uvnitř objektu byly s klenebním pasem se segmentovým obloukem. Takto zajištěné otvory je možné vidět v nejzápadnější části dílen.



Dřevěné zárubně vstupních dveří

Jediný vzorek původních vstupních dřevěných dveřních zárubní v objektu s rovným nadpražím. Nachází se v nejstarší části objektu na severní části fasády.



Litínový sloup

Ve správkárně, která vznikla po roce 1923 je mezi řadou sloupů jeden litinový. Může jít o znovu použitý stavební prvek z jiného objektu. Nebo o původní sloupek, který zastřešoval předsazenou jižní část dílen. V moment budování správkárny obehnanou cihelnou zdí mohl druhotně posloužit stavbě.



Kamenná dlažba

Zbytky původních kamenných dlažeb v objektu. Vrchní obrázek ukazuje zbytky dlažby s pozdějším vybetonováním v průchodu středové vodárny. Spodní obrázek reprezentuje místnost s ucelenou dlažbou. Místnost sloužila jako kotelna.



Dřevěné okno

Dvojité dřevěné okno zřejmě z druhé poloviny 19. století. Kování zajišťující zavření křídel je provedeno pomocí zalomených klíček se zarážkou.

návrhová část

02





autorská zpráva

urbanistické řešení

Projekt řeší soubor stávajících staveb s novostavbami na pozemcích s p.č. 489/69, 489/79 a 1726 a st. 82, 86, 105, 1536 a 1537 na katastrálním území Kralupy nad Vltavou. Ze severu je oddělen areál železniční tratí od centra Kralup. Na jižní straně vzniká nová bytová zástavba.

Projekt v řešeném areálu ponechává stávající hmotu remízy a kulturní památku dílen, které stavebně upravuje. Projekt také počítá s ponecháním východní stávající hmoty knihovny ČD a jejího začlenění do souboru staveb.

Nově navrženou hmotou je objekt restaurace se sálem, který je propojený se stávající dílnou krčkem. Objem vychází rozměrově z původního zaniklého objektu správkárny, který stál na tomto místě. Další nově vzniklou budovou je halová konstrukce depozitáře. Leží v západní části areálu, aby byl jednoduše napojen na železniční trať. Nové objekty doplňuje také nově navržený podchod z nádraží do areálu, aby byla překonána bariéra ve formě tratě. Podchod nejenom nasměruje návštěvníky do areálu, ale také zjednoduší cestu rezidentům nově vzniklé jižní zástavby. Vyústění podchodu navazuje na kryté stání pro kola, ze kterého je protažena cyklostezka ke stávající cyklotrase. Podél cyklotrasy je vybudována promenáda, která dotváří veřejné prostranství mezi budovou a silnicí. V areálu pak vzniká díky skladbě budov několik shromažďovacích prostorů, kde se lze trávit volný čas nebo se zde mohou konat společenské a kulturní akce. Využitím jedné koleje v úrovni dlažby se docílí možnosti vytvářet ojedinele venkovní expozici velkolepých železničních strojů. Tato kolej vede na původní menší točnu, která je v povrchu dlažby symbolicky propsána. Posledním nově vytvořeným prostorem je skatepark v severní části areálu. Celý areál kvůli bezpečnosti odděluje od tratě plot.

architektonické řešení

Architektura stávajících budov je obnovena, tak aby byla připomenuta sláva doby vzniku BEB. Na základě analytické části bylo možné vytvořit původní vzhled fasád. Stávající budovy nijak neexpandují a spíše se zbavují přílepků z pozdějších dob, tak aby vynikla původní architektura Josefa Chvály.

Novostavba restaurace vychází z původní zbořené haly správkárny, která na tomto místě stála. Budova depozitáře drží původní linii zaniklé administrativní budovy. Společně novostavby vytvářejí opět prostor, který je členěný a uchopitelný měřítku člověka. Vybízí k procházení skrz nebo konání akcí. Vzhled pláště budov je totožný. Cílem bylo sjednotit nově vložené hmoty, které však budou kontextem zapadat do industriálního prostředí. S tím souvisí i veškeré prvky a výrobky v interiéru nebo exteriéru, které jsou koncipované jednotně.

provozní řešení

Polyfunkční areál nabízí mnoho funkcí. Měl by se stát soběstačným a dopomocť potřebám města a rezidentů.

Ve stávajícím objektu dílny se využije halová část jako víceúčelový sál s vlastními sklady a hygienickým zázemím pro akce, koncerty a veletrhy. Zbylá část objektu dílen rozdělí své prostory jako pronajimatelné prostory, zázemí pro kancelář ČD, ateliéry a muzeum BEB.

Ze stávající halové stavby remízy se stává sdílená truhlářská dílna s běžnými ponky, ale také profesionálními stroji jako fréza, pila nebo olepovačka hran.

Poslední stávající budova si ponechává svou funkci knihovny ČD a doplňuje areál o své služby.

Nově budované objekty rozšíří areál o funkce jako restaurace, pronajimatelný sál a depozitář muzea ČD s možnou expozicí.

konstrukční řešení

Stávající budovy jsou ze smíšeného nebo hrázdného zdiva. Stropy jsou trámové dřevěné a budou muset být obnoveny, jelikož degradace materiálu způsobila jejich propadnutí. Krovové konstrukce budou staticky prozkoumány a lokálně opraveny.

Budova 02 bude technologicky z monolitického betonu a příčného stěnového systému. Má 2 nadzemní a jedno částečné podzemní podlaží. Střecha je šikmá sedlová z dřevěných lepených vazníků s táhly. Na obvodové stěny je kotvena předsazená plechová fasáda. Budova 03 bude montovaná halová konstrukce z oceli o dvou lodích. Střechu tvoří dvojice šikmých sedlových tvarů se světlíky. Na obvodové stěny je též kotvena předsazená fasáda.

Přístřešek pro kola je ocelová konstrukce.

Podchod je z monolitického betonu.

materiálové řešení

Stávající budovy mají obnovené štukové prvky fasád. Omítka je probarvovaná vápenná. Střešní krytina je z plechových šablon. Hrázděné části budou opraveny.

Fasády nových budov budou z plechových panelů. Středová část s předsazenou fasádou bude z děrovaných plechových panelů. Střešní krtina bude z falcovaného plechu stejné barvy jako stěny.

Venkovní nášlapné povrchy pro chodce budou ze žulových skládaných

kostek o rozdílných velikostech. Komunikace pro auta z asfaltu. Komunikace pro cyklisty bude z probarvovaného asfaltu. Obruby, stupně schodů a zábradlí z betonu. Povrch a prvky skateparku budou taktéž z betonu. Veškeré ostatní výrobky, vývěsky, informační tabule a zábradlí budou v oceli stejné barvy.

technické řešení

Tato řešení zahrnují koncepci architektonických prvků a detailů jako například, koleje v úrovni dlažby, pódium a další. Tato řešení jsou v části detaily a prvky.

balance

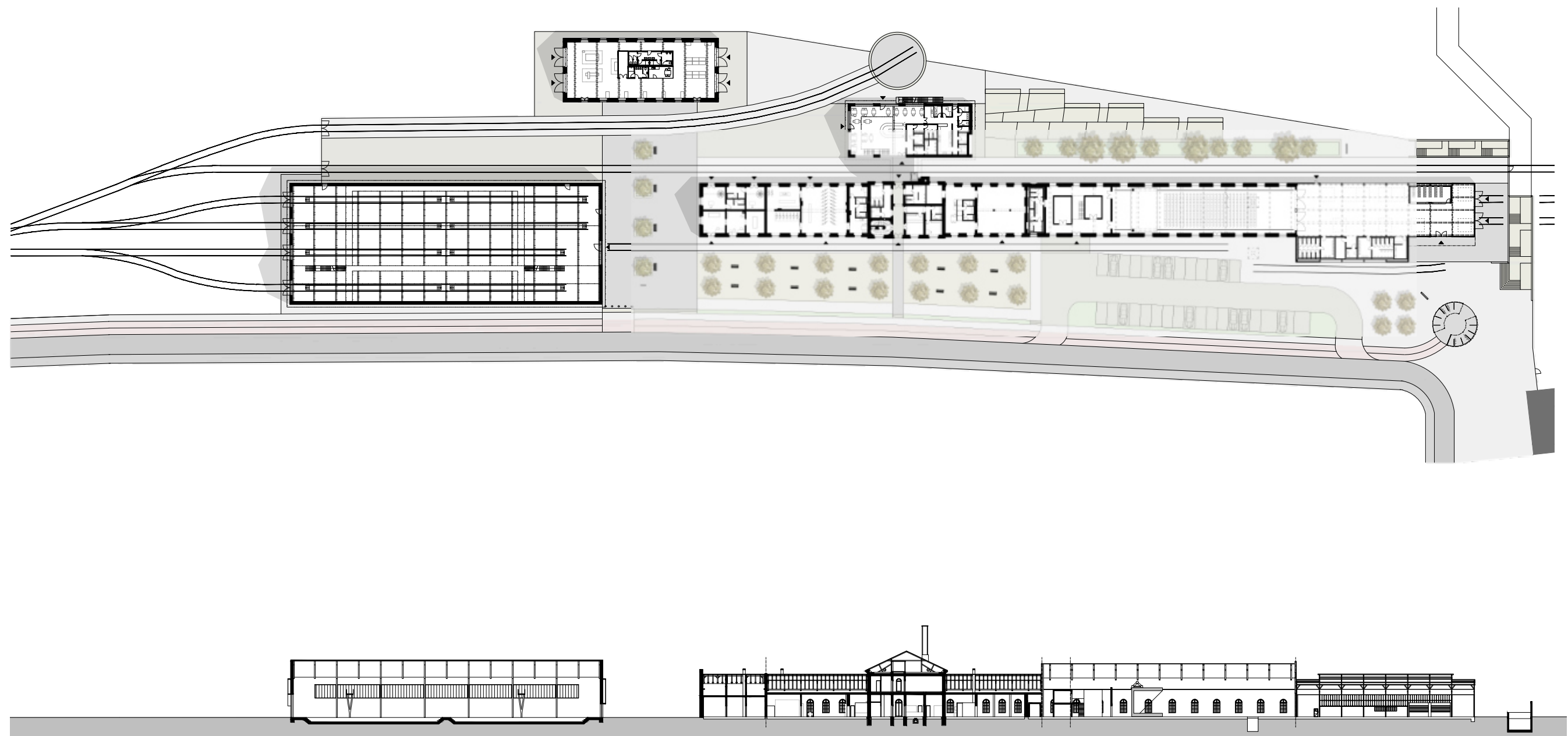
Plocha pozemku:	345 817 m2
<u>Zastavěná plocha</u>	
- Stav:	3 885 m2
- Návrh:	5 372 m2
<u>Obestavěný prostor:</u>	
<u>HPP</u>	
- Prostory pro ČD:	49 m2
- Depozitář:	1 834 m2
- Muzeum:	69 m2
- Komerční prostory:	479 m2
- Víceúčelový sál:	1 212 m2
- hl. prostor	895 m2
- sklad, hygiena	317 m2
- Ateliéry:	371 m2
- hl. prostor	247 m2
- chodba, hygiena	124 m2
- Restaurace:	323 m2
- hl. prostor	197 m2
- zázemí, hygiena	126 m2
- Truhlářská dílna:	414 m2
- Celkově:	4 751 m2
<u>Kapacity</u>	
- Víceúčelový sál:	400 os. na sezení 1 200 os. na stání
- Restaurace:	50 os.
- Depozitář:	4x koleje po 50 m (50 m = 1 souprava)





výkresy

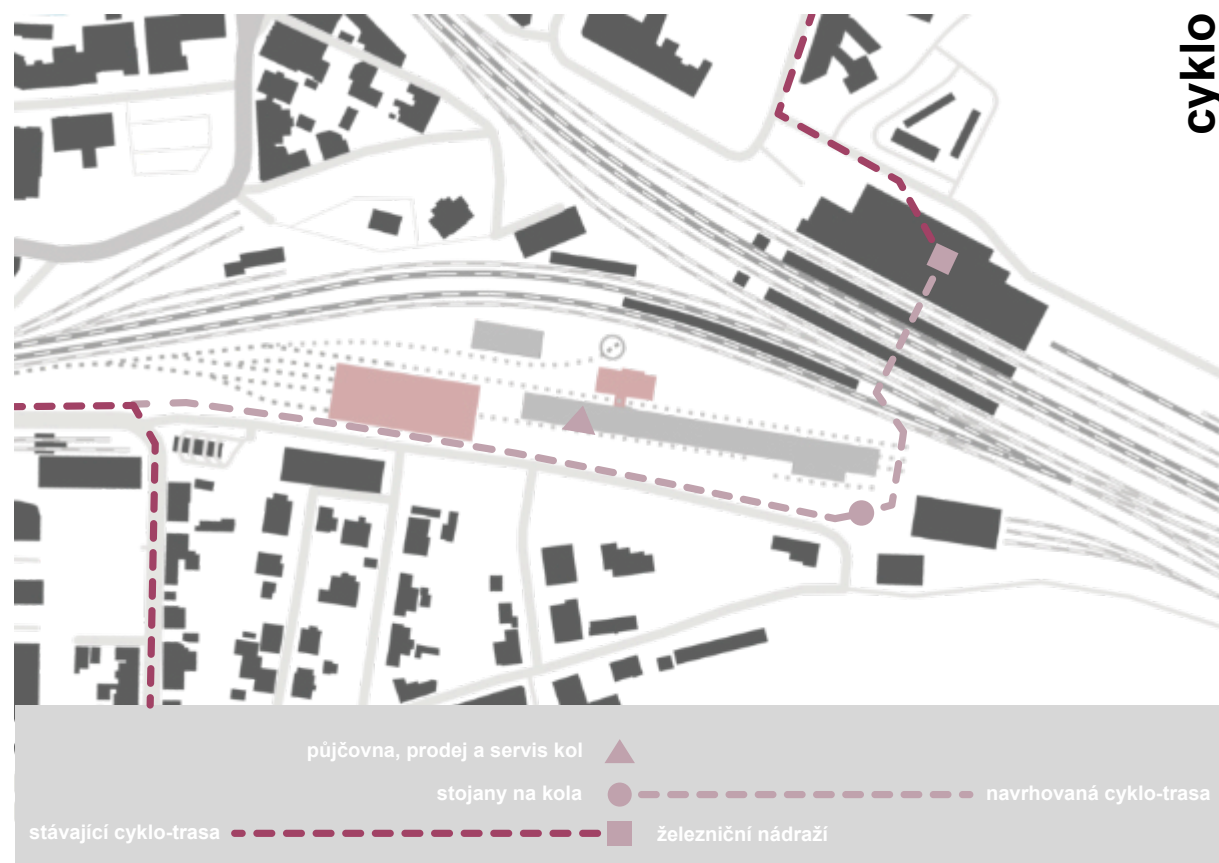
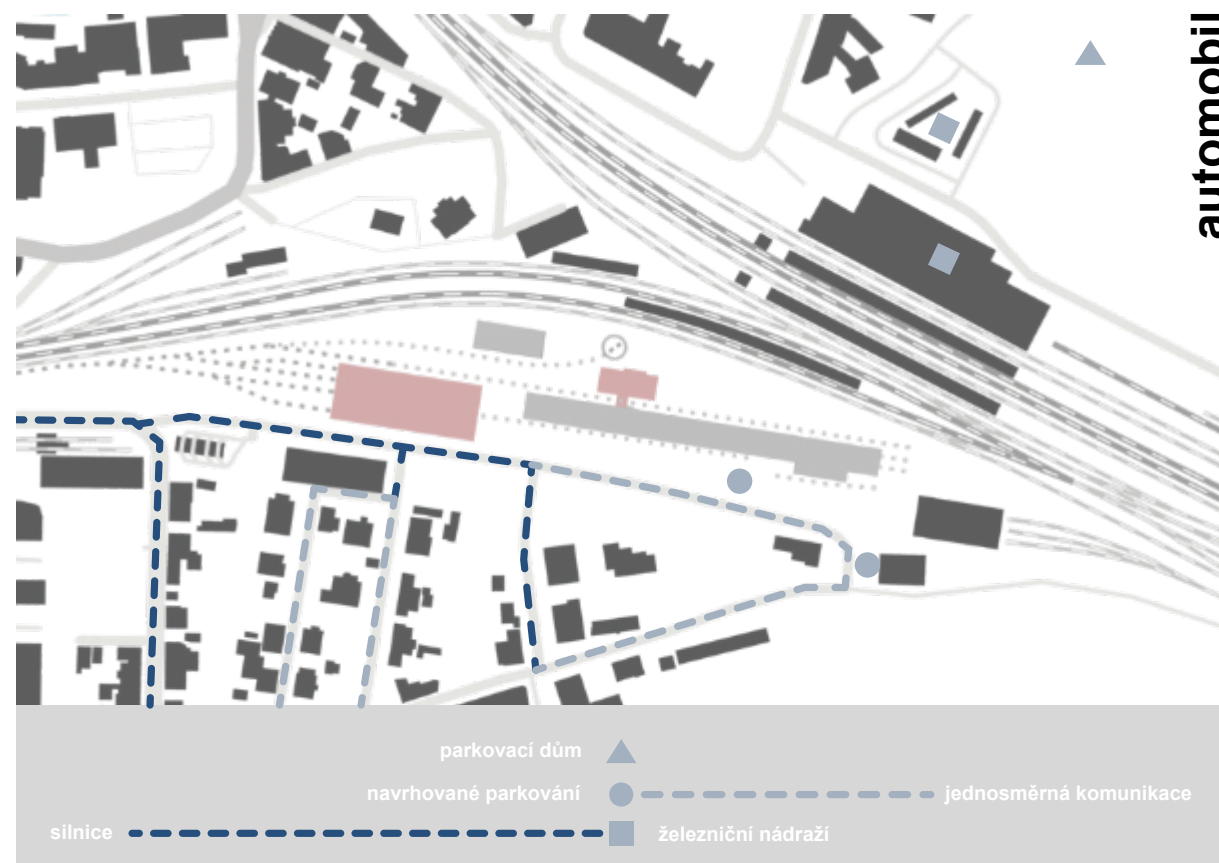
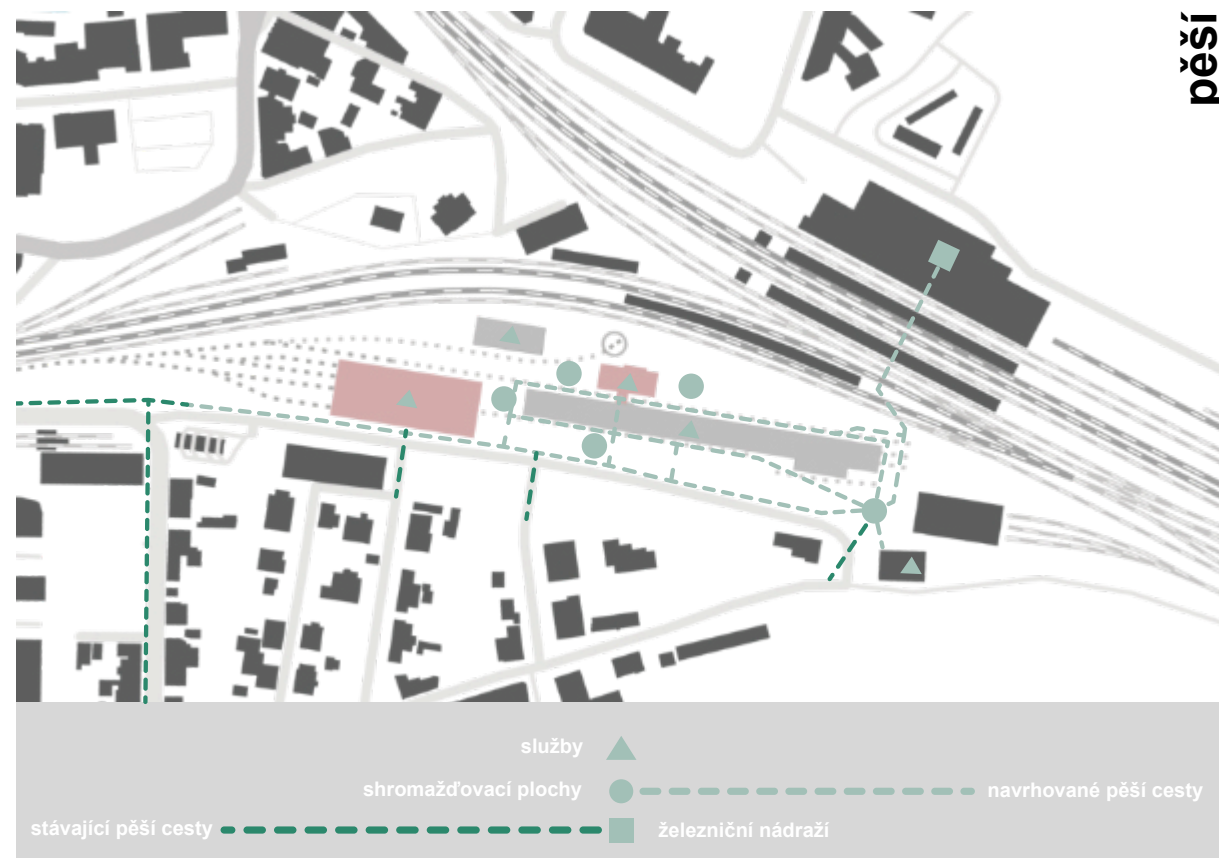
masterplan



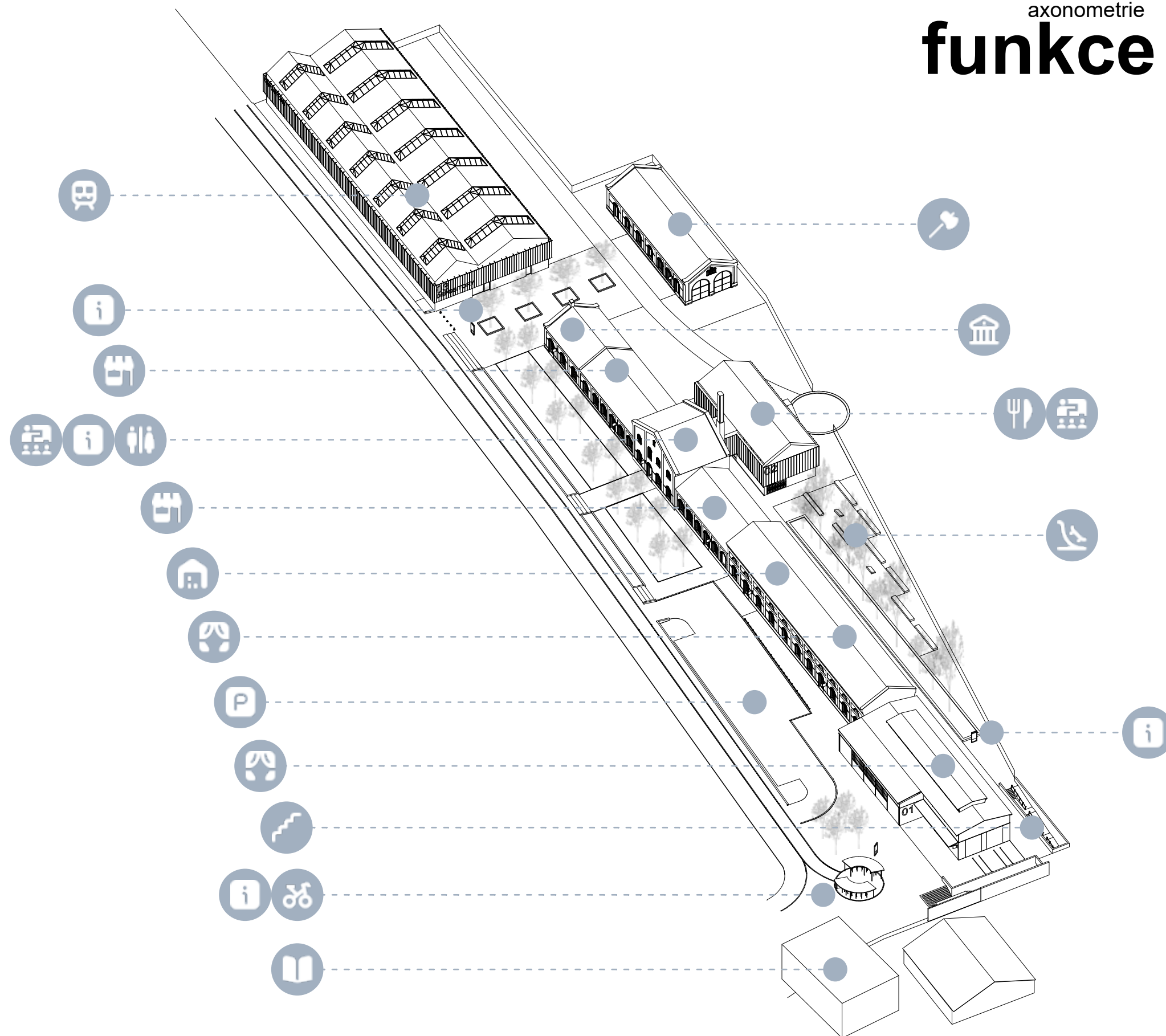
M 1:1000

doprava a pohyb

schéma



-  **Depozitář muzea ČD**
Uskladnění a expozice
-  **Toalety**
Veřejné záchody
-  **Skatepark**
S prvky a povrchy
-  **Knihovna ČD**
Ojedinelý knihovní fond
-  **Informace**
Info–tabule a pokladna
-  **Obchodní jednotka**
Pronajímatelný prostor
-  **Sdílená truhlárna**
Coworkingové místo
-  **Expozice**
Výstava z dob BEB
-  **Restaurace**
Prostor pro 50–60 osob
-  **Cyklo–hub**
Přístřešek pro kola
-  **Víceúčelový sál**
Akce, koncerty a veletrhy
-  **Backstage**
Sklady a zázemí
-  **Parkování**
Stání pro auta
-  **Podchod**
Vstup na nádraží
-  **Ateliér**
Pronajímatelný prostor



uspořádání^{axonomie}

depozitář muzea ČD

budova 03

sdílená truhlářská dílna

budova 04

promenáda

pohostinství, pronajímatelné ateliéry a sál

budova 02

skatepark

muzeum, víceúčelové sály, pronajímatelné prostory a ateliéry

budova 01

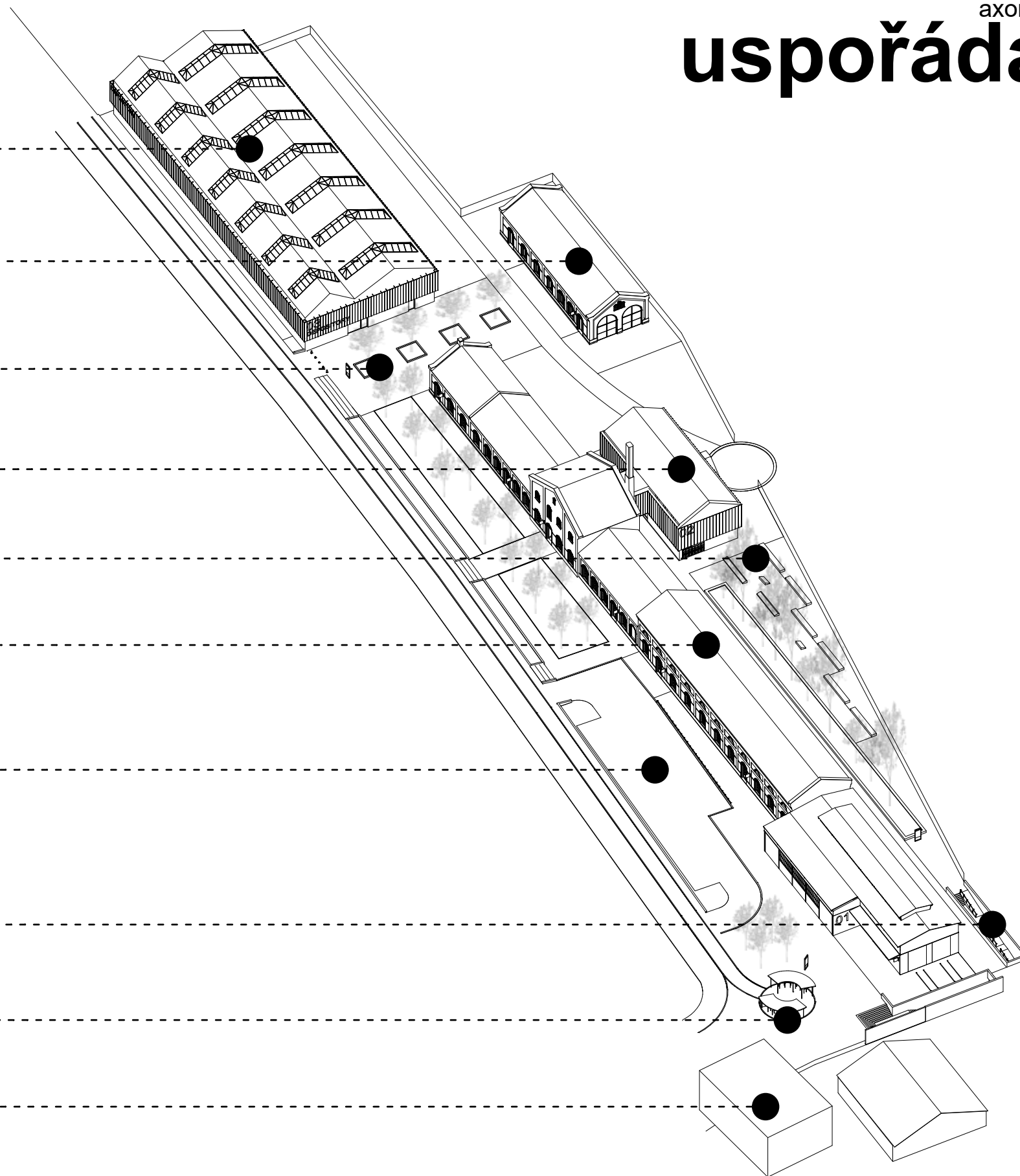
parking pro návštěvníky a zaměstnance

podchod k nástupištím a na nádraží

zastřešení se stáním pro kola

stávající budova knihovny ČD

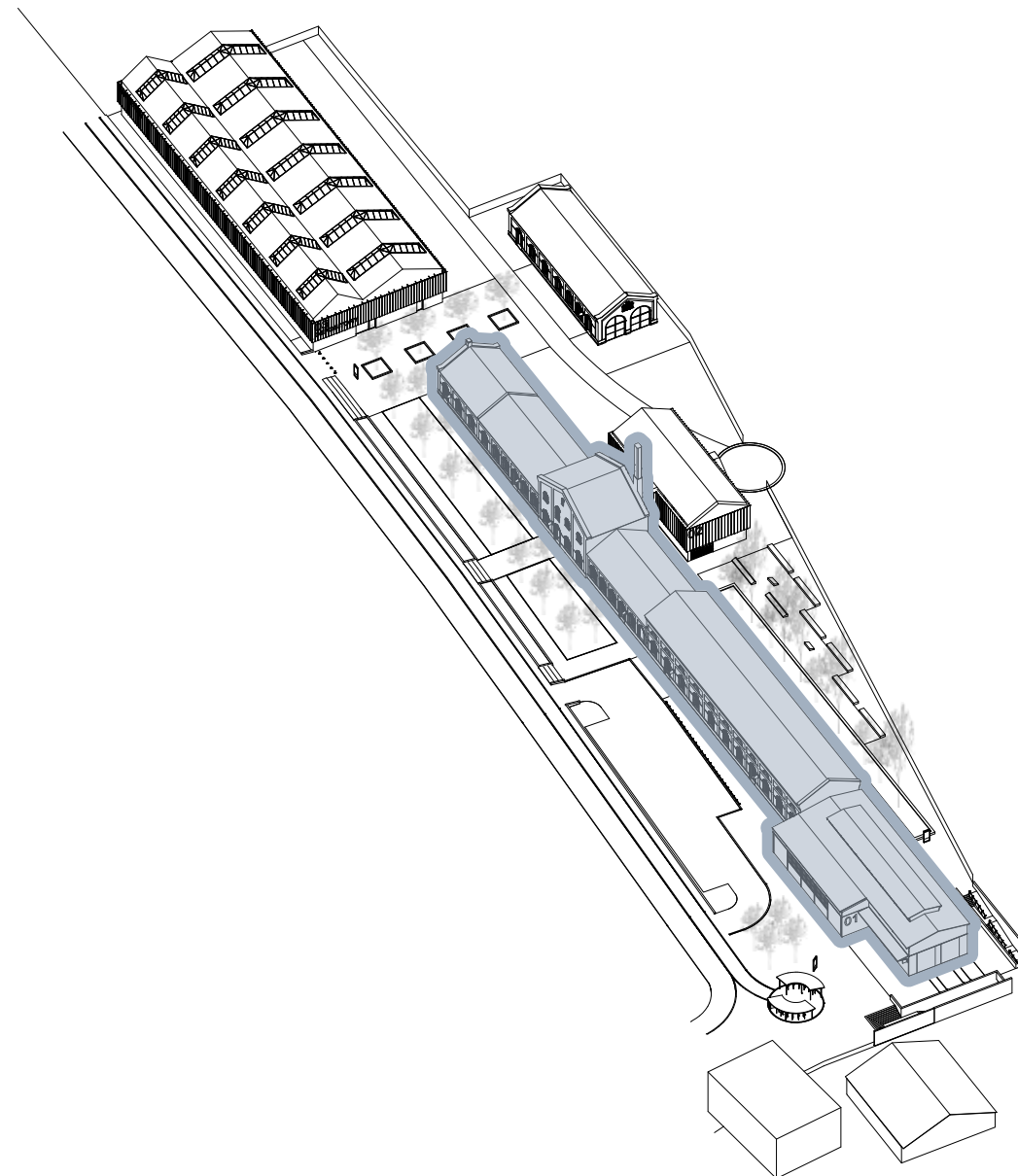
budova 05



muzeum, víceúčelové sály, pronajímatelné prostory a ateliéry

budova 01

Stávající obnovovaná kulturní památka. Tento dlouhý srostlý celek poskytuje ve dvou nejmladších částí halový prostor, který bude nově sloužit jako víceúčelový sál pro pořádání koncertů, přednášek, veletrhů a jiných akcí. Dominantu sálu tvoří posuvné pódium, které je vytvořeno z původního halového jeřábu. Hygiena, zázemí a sklady jsou řešeny formou vestavěných modulárních buněk. Nejstarší části slouží převážně jako pronajímatelné komerční prostory. Jeden z nich konkrétně slouží prodeji, půjčovně a servisu kol. Další části budovy patří pronajímatelným ateliérům, ať už ke kulturním, vzdělávacím nebo komerčním účelům. Zbývá část sloužící Českým drahám. Nachází se zde kancelář s informacemi a recepcí pro správu pronajímatelných jednotek, veřejné záchody a muzeum dobové kanceláře Buštěhradské dráhy.





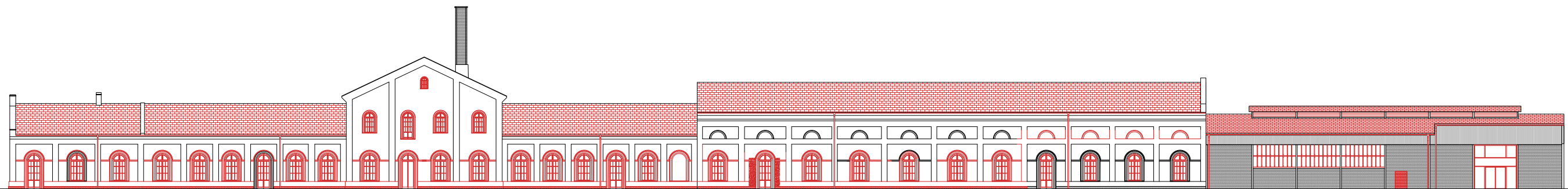
vstupní předprostor víceúčelového sálu



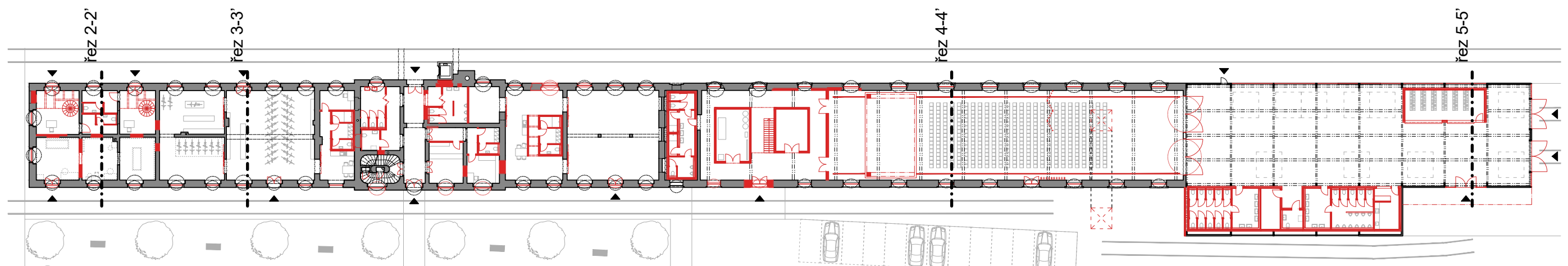
Nahoře: muzeum dobové dopravní kanceláře BEB
Dole: jihozápadní nároží nejstarší části budovy



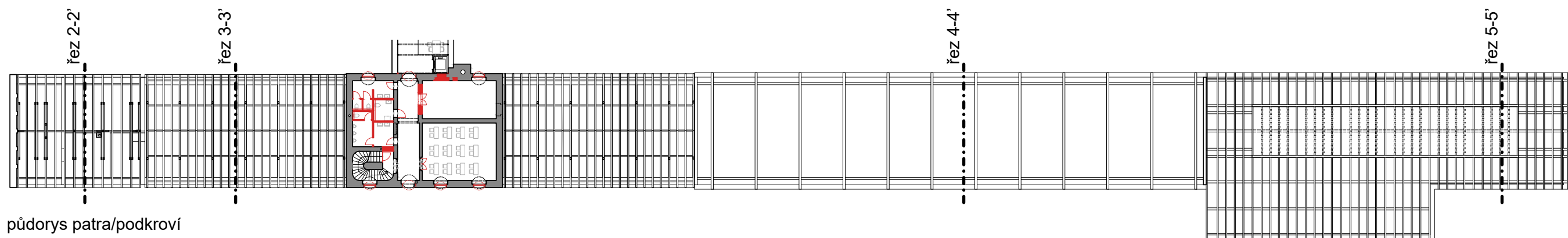
Nahoře: víceúčelový sál s pódium
Dole: víceúčelový sál se vstupním foyer, šatnou a hygienickým zázemím



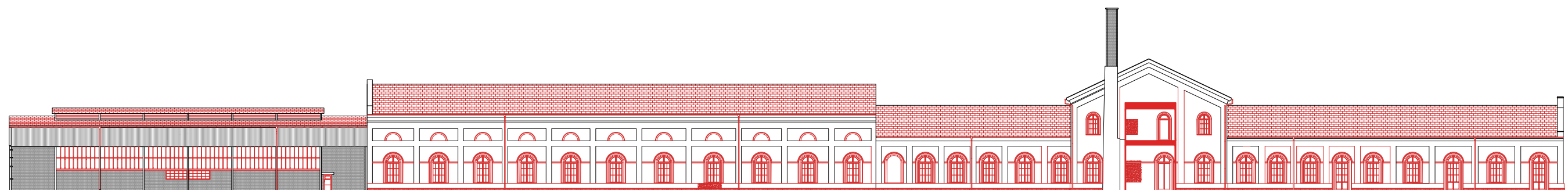
jižní fasáda



půdorys přízemí

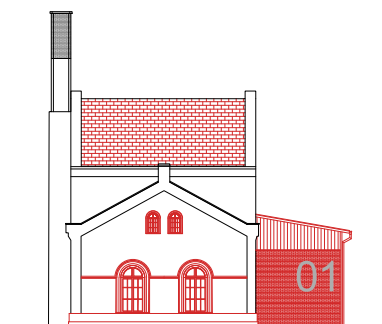


půdorys patra/podkroví

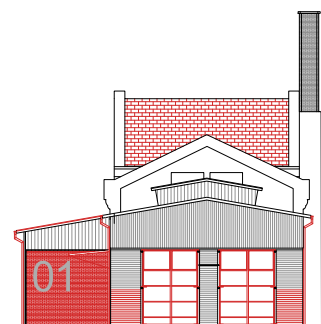


severní fasáda

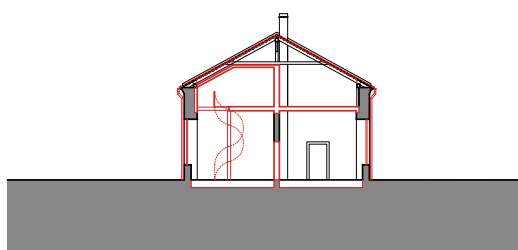
M 1:500



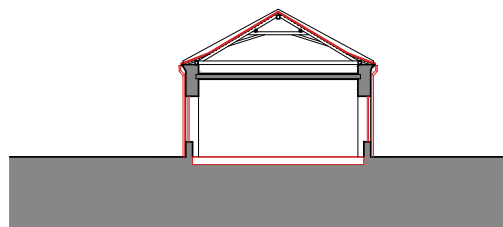
západní fasáda



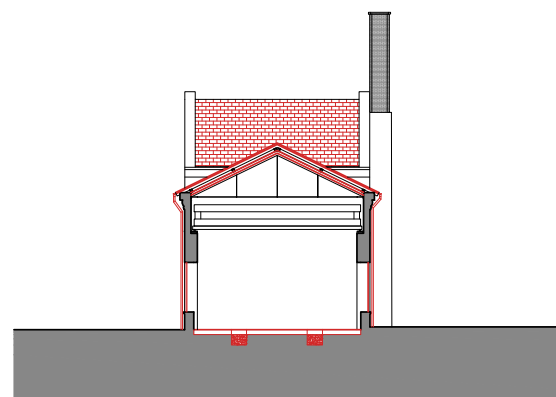
východní fasáda



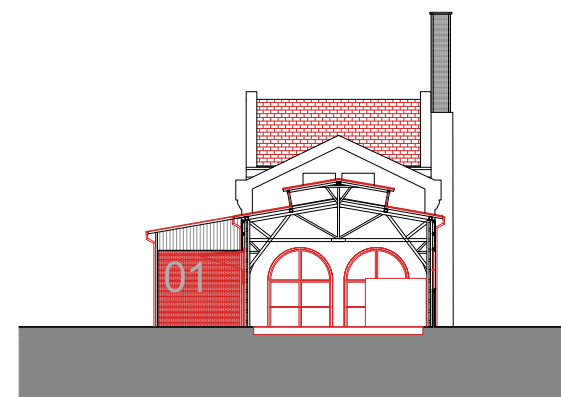
řez 2-2'



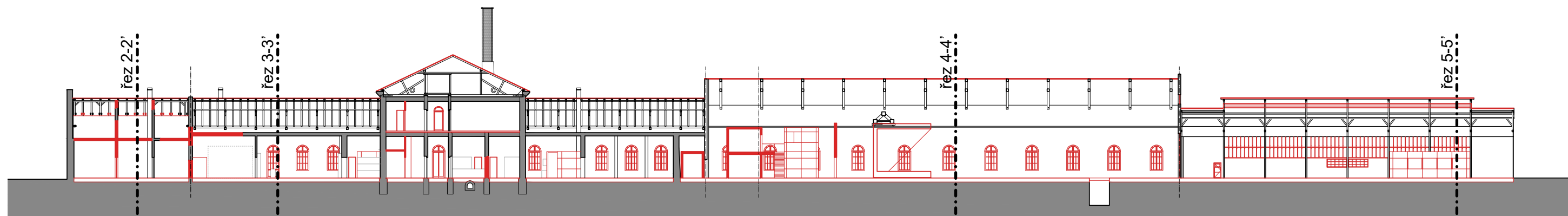
řez 3-3'



řez 4-4'



řez 5-5'

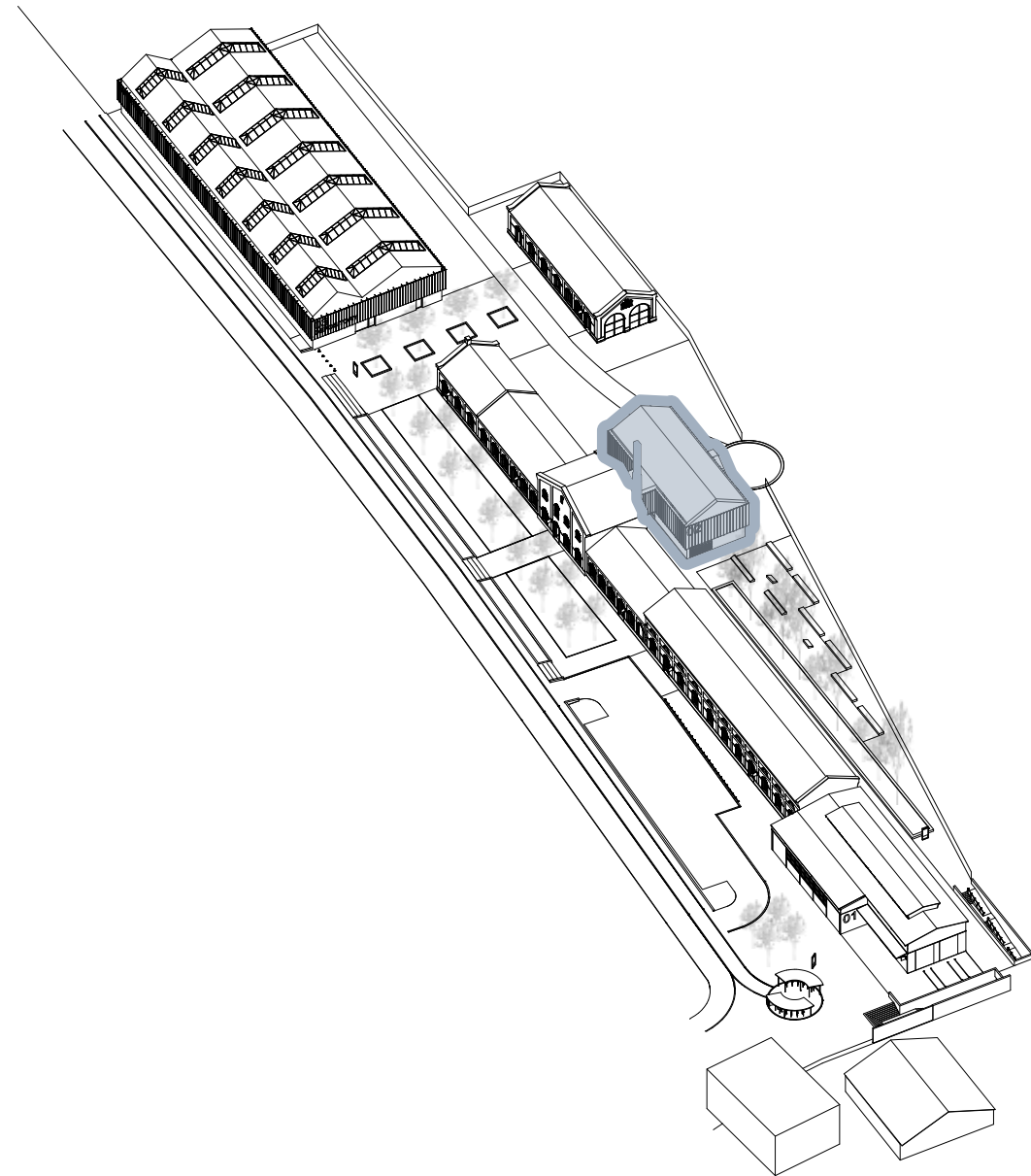


řez 1-1'

pohostinství, pronajímatelné ateliéry a sál

budova 02

Novostavba o dvou nadzemních a jednom částečném podzemním podlaží. Hmota vychází z původní halové budovy správkárny, která zde dříve stála. Objekt je dělen na přízemní část s restaurací, zázemím a galerijním ochozem, patrovou část se sálem a čajovou kuchyňkou a podzemní část s technickou místností a skladem. Budova se napojuje na stávající budovu 01 pomocí krčku. Tak dochází k propojení ateliérů s hygienickým zázemím a sálou s čajovou kuchyňkou pro pronajímatelné účely. Restaurace má návštěvnickou část vysokou přes dvě podlaží. V areálu je myšleno také na samoobslužný výdejní box, který je zabudován do slepé fasády budovy.

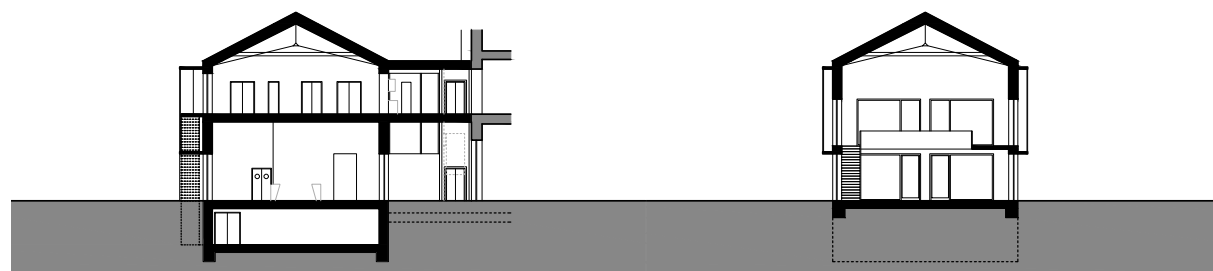




východní část budovy s pohledem na průchod pod spojovacím krčkem a samoobslužný výdejní box



*Nahoře: pohled na severozápadní část budovy
Dole: západní část budovy s pohledem na průchod pod spojovacím krčkem a pronajímatelné jednotky*



řez 1-1'

řez 2-2'



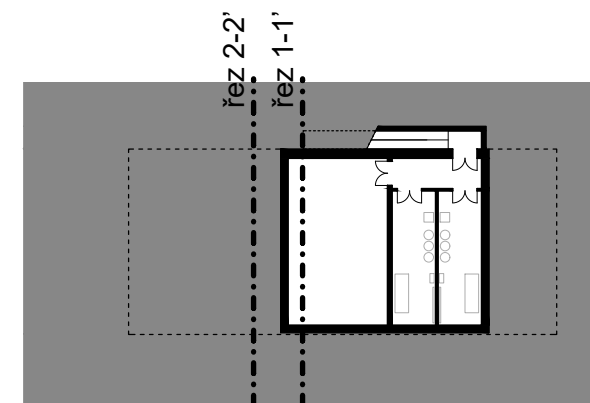
jižní fasáda

západní fasáda

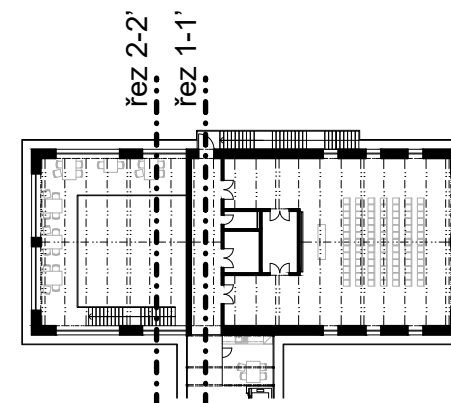


východní fasáda

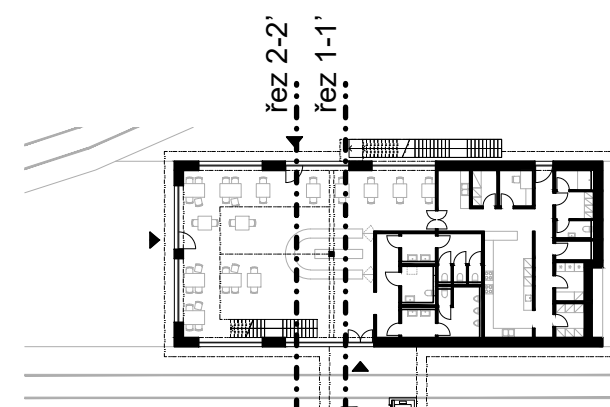
severní fasáda



půdorys suterénu



půdorys patra



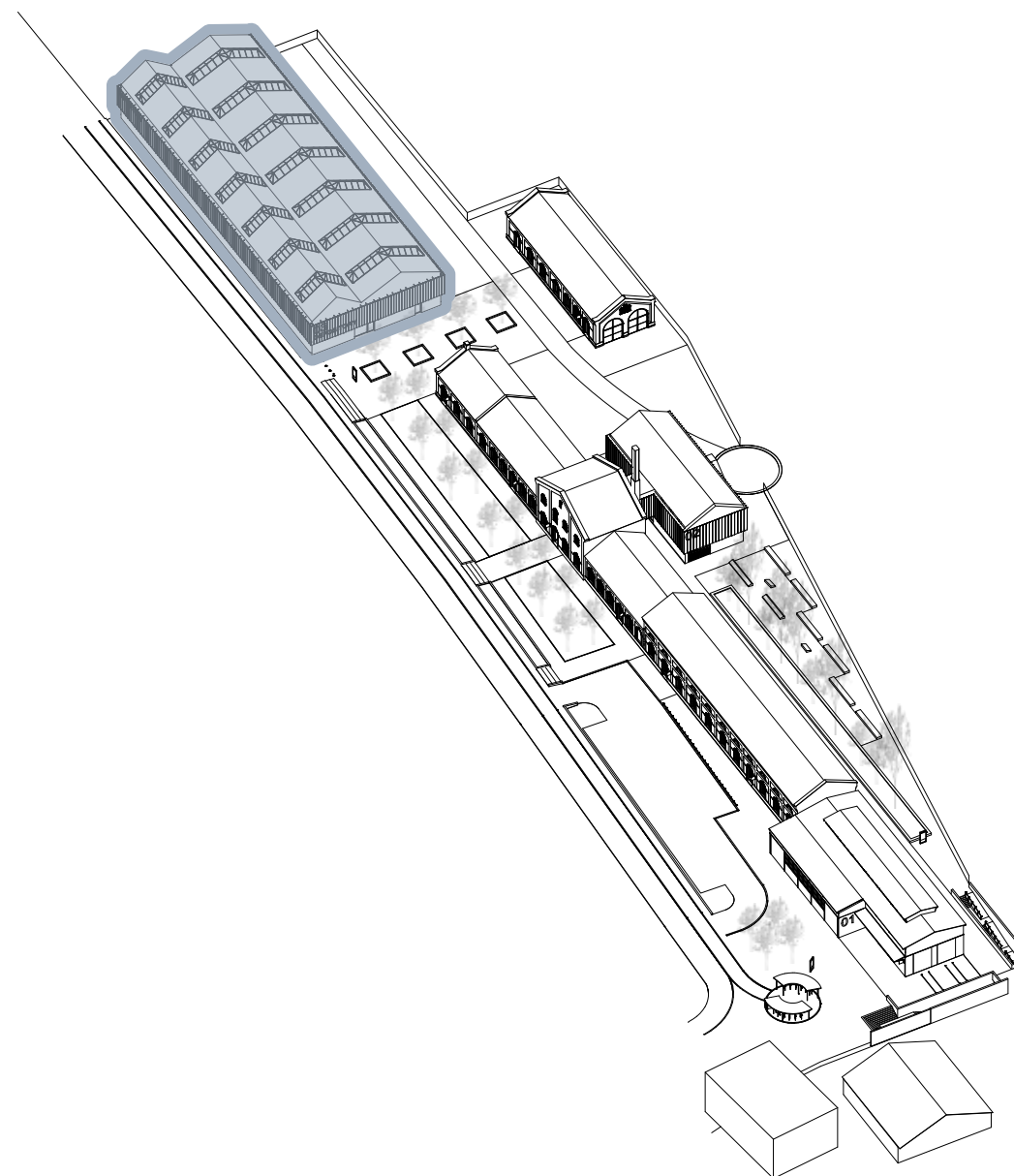
půdorys přízemí

M 1:500

depozitář muzea ČD

budova 03

Novostavba halové budovy, která slouží jako depozitář pro muzeum Českých drah. Jde především o lepší náhradu stávajícímu místo pro parkování vlaků, které nemá velkou kapacitu. Nově vybudovaná hala pojme až čtyři soupravy každá o délce 50 m. Koleje mají rozteč mezi sebou osm a šest metrů, aby se mohlo případně v budově i provázet. K prohlídce a servisu slouží také můstek se schodištěm a servisní žlaby.

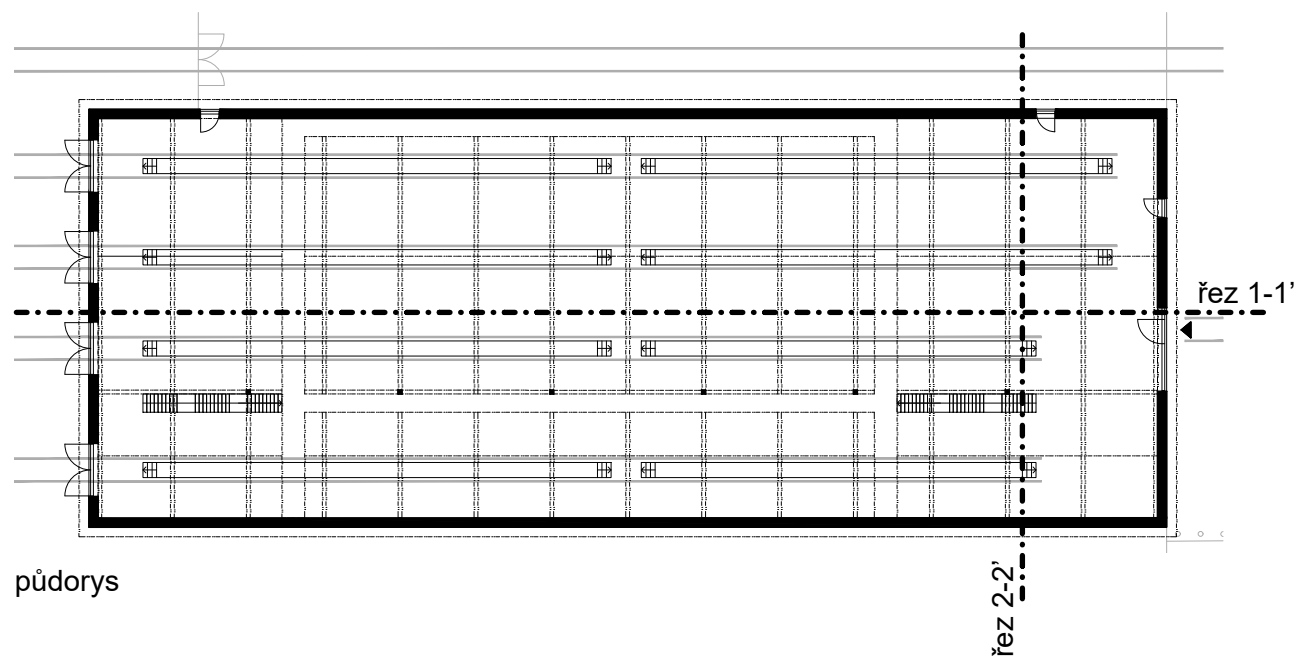




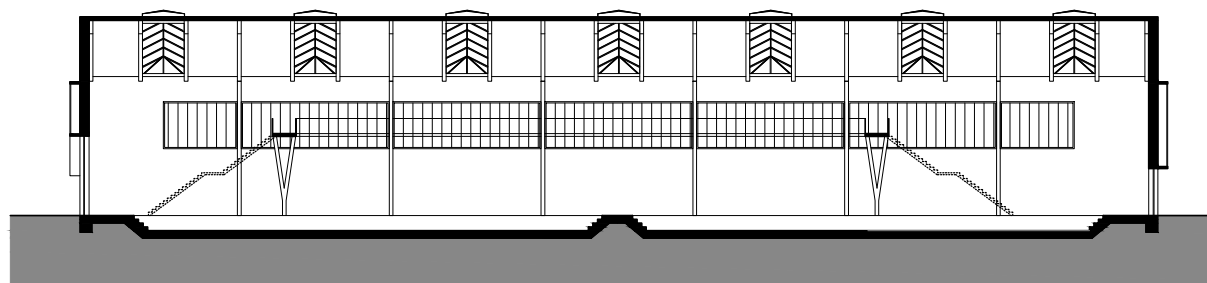
depozitář se zaparkovanými vlakovými soupravami



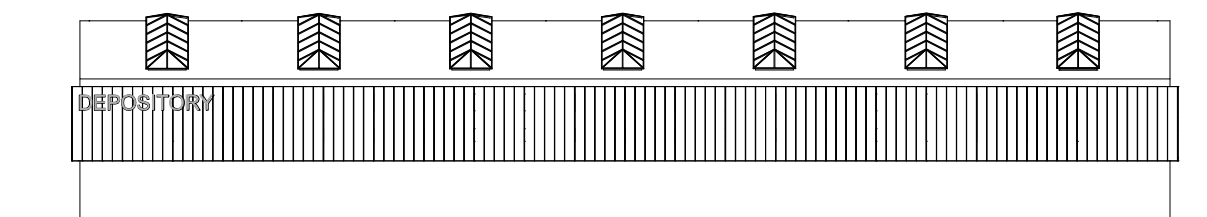
ojedinelá venkovní expozice



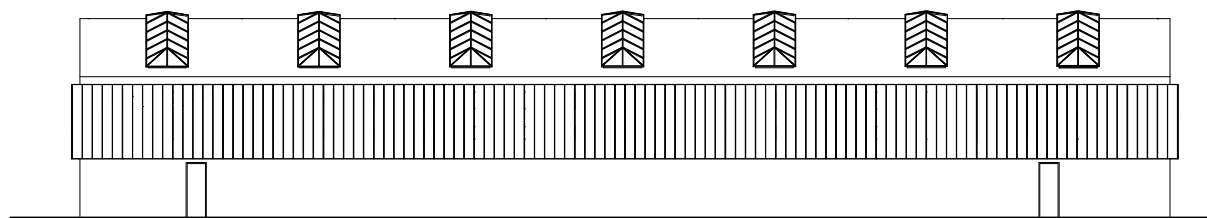
půdorys



řez 1-1'

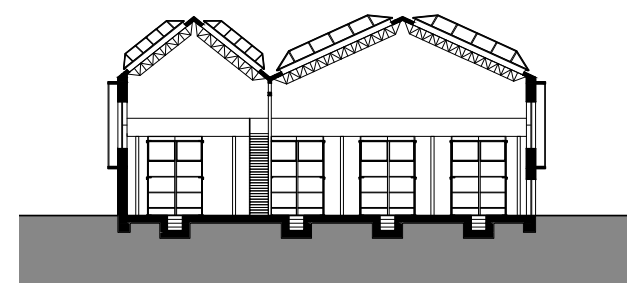


jižní fasáda

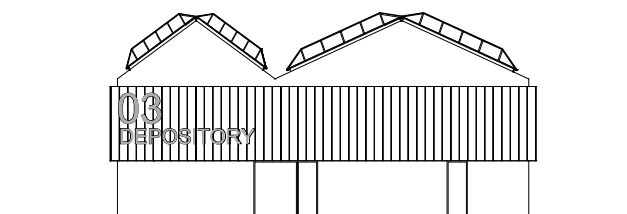


severní fasáda

M 1:500



řez 2-2'



východní fasáda

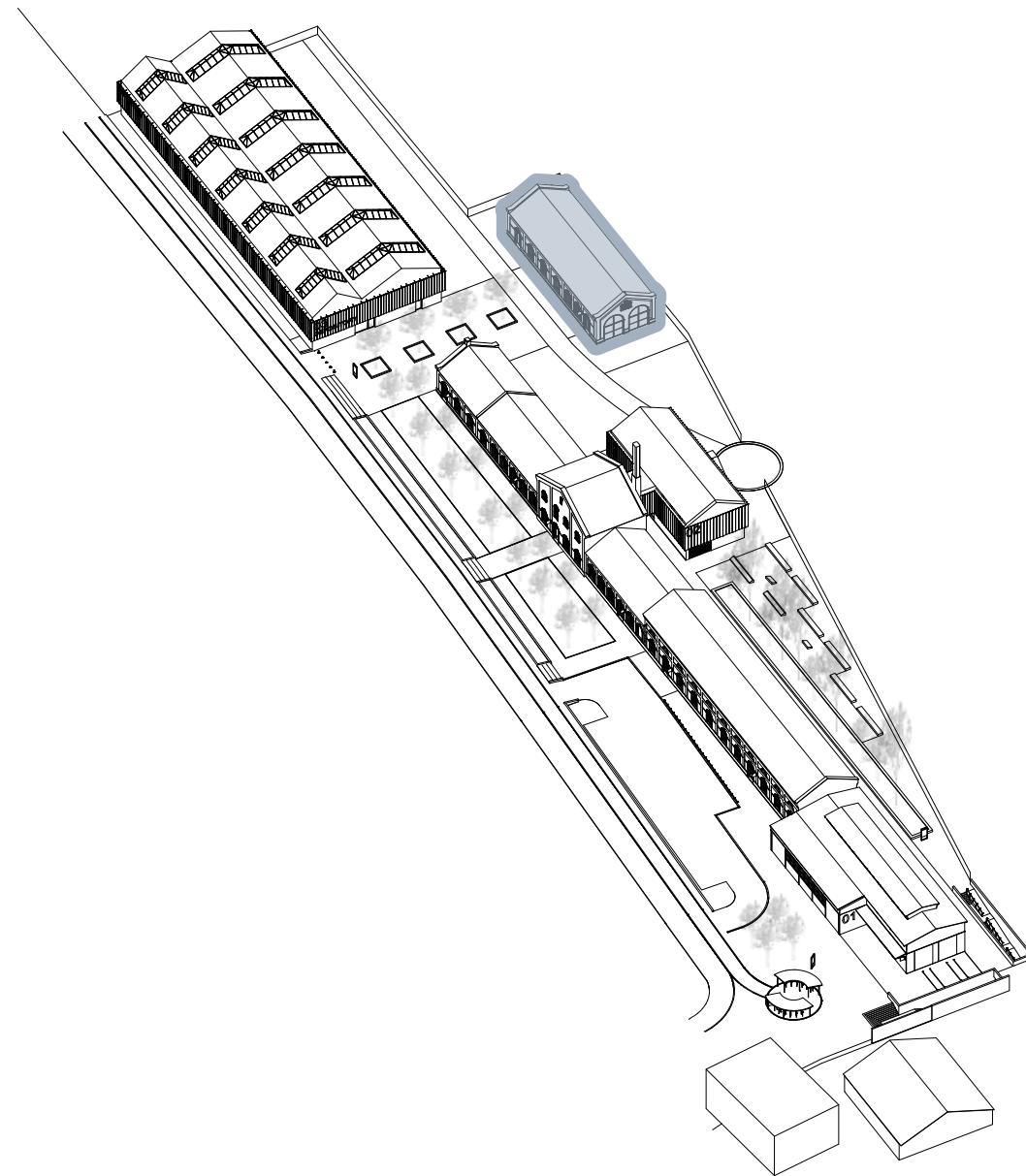


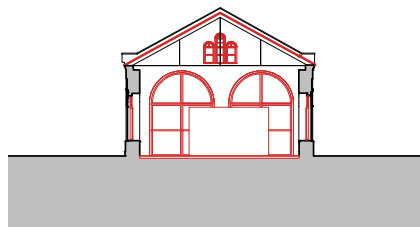
západní fasáda

sdílená truhlářská dílna

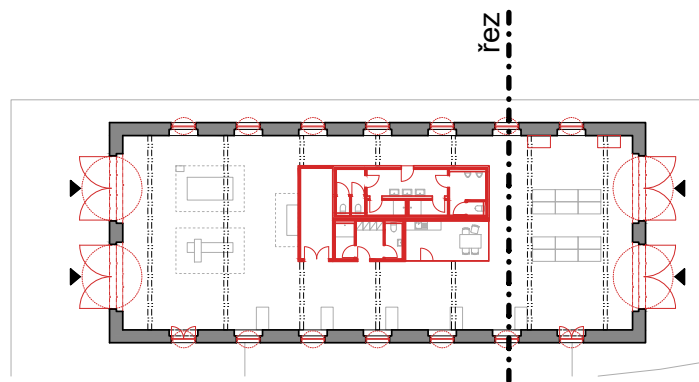
budova 04

Stávající budova remízy, která k sobě vázala přístavbu. Současný renovovaný vzhled bude obnoven do původní podoby. Spolu s budovou 01 budou tvořit základní kameny autenticity dobového drážního areálu. Budovu však čeká nová náplň v podobě sdílené truhlářské dílny. Halový prostor má uprostřed vestavěné modulové buňky s hygienou zázemím a technickou místností. Hala bude okolo buněk volná, aby docházelo k dobré manipulaci s materiálem a jeho skladováním. Prostor počítá s běžnými ponky, ale také s profesionálními stroji jako je fréza, pila nebo olepovačka hran.

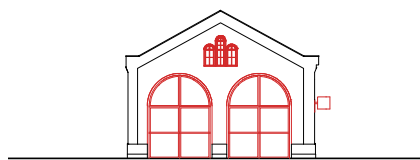




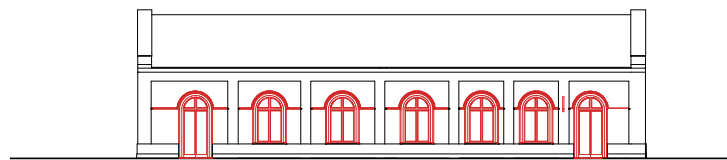
řez



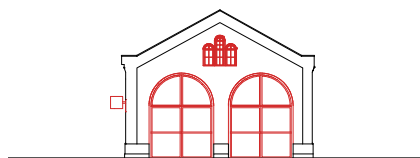
půdorys



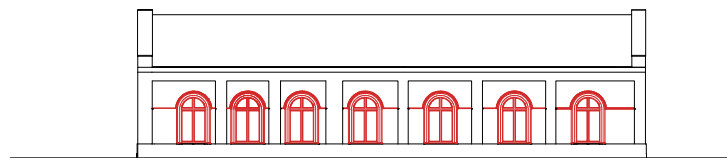
západní fasáda



jižní fasáda



východní fasáda



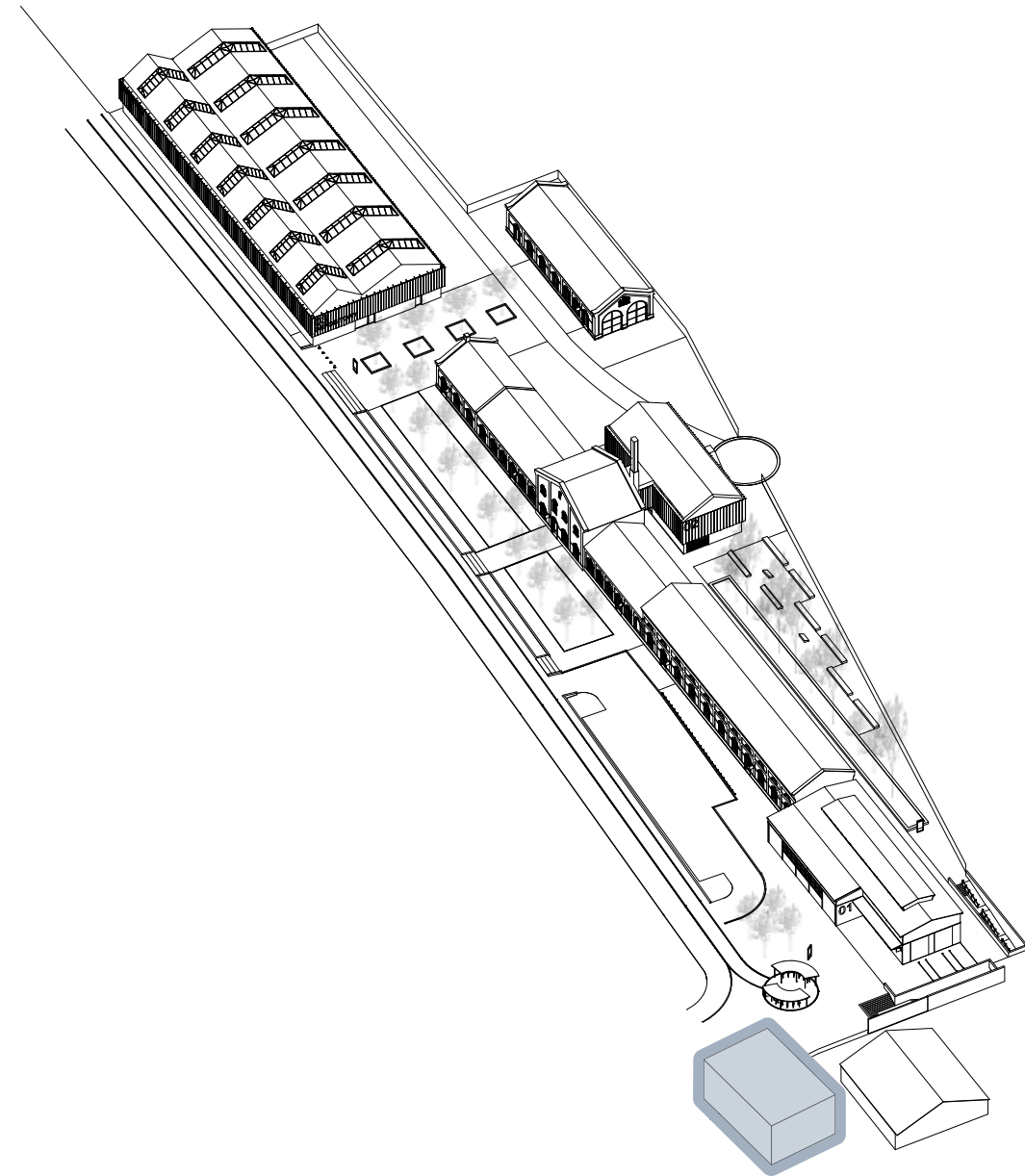
severní fasáda

M 1:500

stávající budova knihovny ČD

budova 05

Stávající budova knihovny Českých drah bude zachována i se svou funkcí. Přispívá tak areálu svou službou. Změna se týká pouze fasády, která by měla projít sjednocovací úpravou. Nová plechová fasáda bude zapadat do souboru nově navržených budov. K tomu se pojí i popis budov. Na fasádu se promítne kromě loga Českých drah i číslice 05 s označením budovy pro orientaci v informačním systému.



veřejné prostranství

cyklo hub

Areál by měl poskytovat služby také cyklistům. Z nádraží je možné se nově prodlouženým podchodem dostat na jižní stranu. Při výlezu z podchodu se nachází kryté stání pro kola, odkud vede nové napojení na stávající cyklotrasu. Areál počítá také s komerčním místem v budově 01 pro prodej a servis kol. V rámci této komerce je místnost pro skladování kol k zapůjčení. Reálné využití by se mohlo uskutečnit v podobě ČD Bike. Tato služba již existuje a nyní by mohla své místo rozšířit o Kralupy nad Vltavou.



veřejné prostranství

promenáda

Veřejný prostor je koncipován jako skupina náměstí, která jsou navzájem propojené. Toho bylo docíleno skladbou nově vzniklých hmot. Tato veřejná prostranství mají možnost tvořit průchozí promenádu nebo se zde mohou konat kulturní a společenské akce. Povrch tvoří především skladba dlažby a betonových obrub. Ty doplňuje mobiliář, informační systém a zeleň. V areálu byla záměrně ponechána část původních kolejí, tak aby připomínaly historický účel místa. Zároveň však mají i funkci vodící. Díky nim se areálem lze snadněji vyznat.



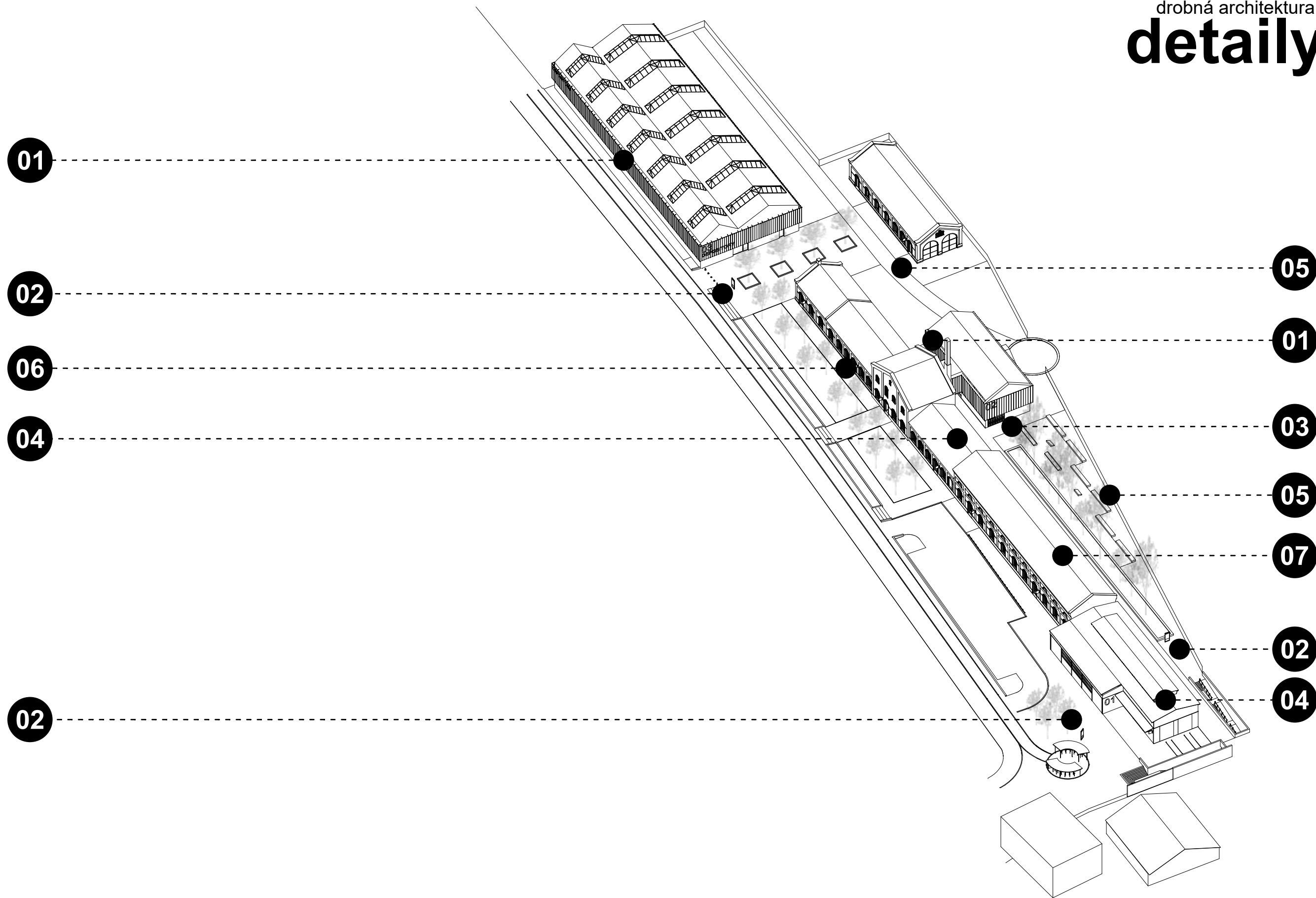
veřejné prostranství

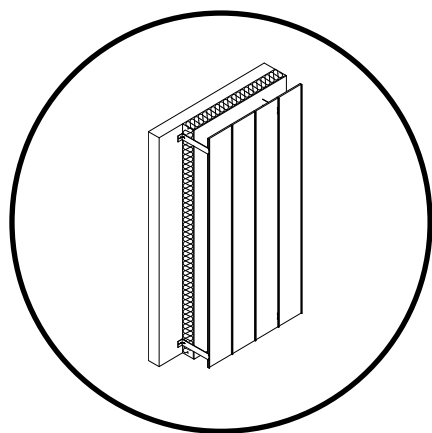
skatepark

V areálu je myšleno také na místo se sportovním účelem. Nově vzniklý skatepark se nachází na severovýchodní straně areálu. Je umístěn tak, aby nerušil případné dění na jiných shromažďovacích místech. Zároveň přes něj lze nerušeně projít podél budovy 01. Překážky v parku jsou zvoleny decentně, tak aby bylo možné prostor využívat i jiným způsobem.



drobná architektura
details

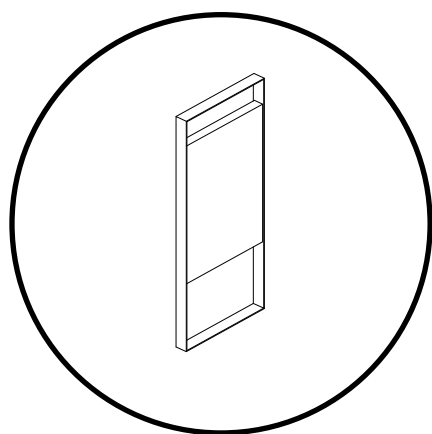




01

Fasádní plášť

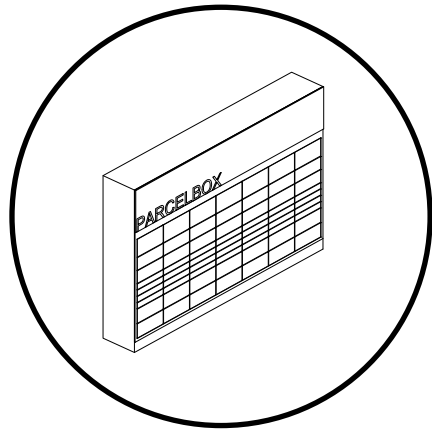
Předsazená fasáda z děrovaných ocelových panelů pro členění hmot novostaveb na tři vertikální části. Parter je vnořen a propisuje do sebe vstupy, okna restaurace a parcelbox. Středová část, kterou tvoří předsazený plášť vystupuje z hmoty a vytváří jednotný pás, za kterým je rozmístěno zasklení jednotlivých prostor. Střešní plášť je v hloubce hmoty parteru.



02

Informační tabule

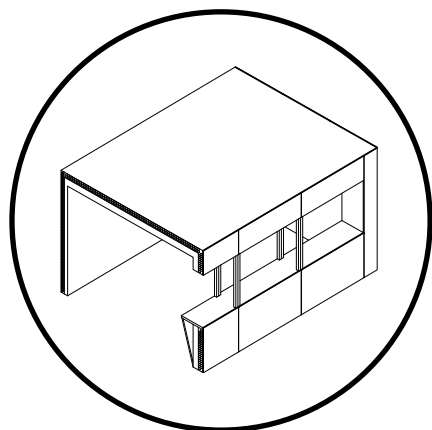
Jeden z prvků informačního systému areálu pro lepší orientaci spolu s číslicemi na budovách a vývěskami. Zámečnický výrobek bude zobrazovat mapu areálu čísla a ikonami, které budou odkazovat na jednotlivá místa.



03

Parcelbox

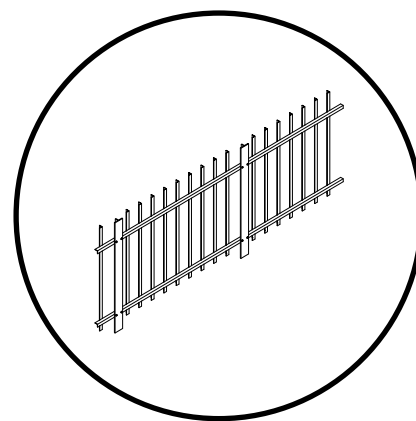
Nový vstup se snaží přizpůsobit době a zapojit běžné služby do architektury. V areálu je myšleno i na samoobslužné výdejní boxy. Tento prvek je začleněn do fasády budovy.



04

Buňky

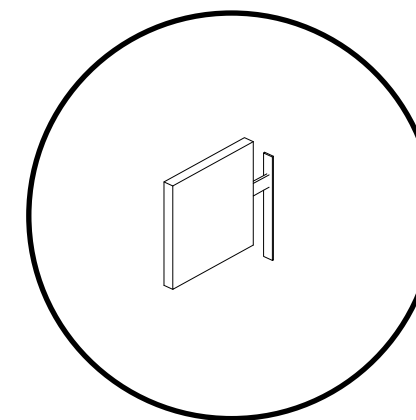
Modulární zateplené buňky. Vkládají se volně do prostoru a zařizují velké prostory. Jedná se o šatny, pokladny, toalety, občerstvení, hygienické zázemí, zázemí pro účinkující, sklady a technické místnosti.



05

Oplocení

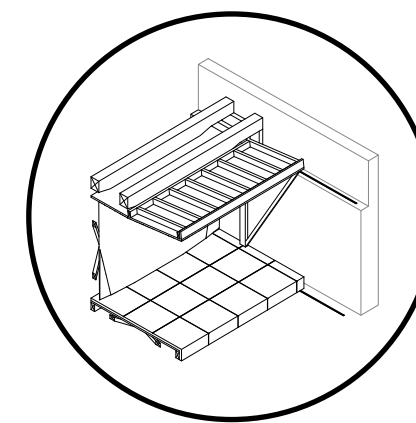
Tvarově a materiálově autentická soudobá alternativa dobového plotu. Jednotlivá pole jsou svařence L profilů ze zkorodované oceli.



06

Reklamní vývěska

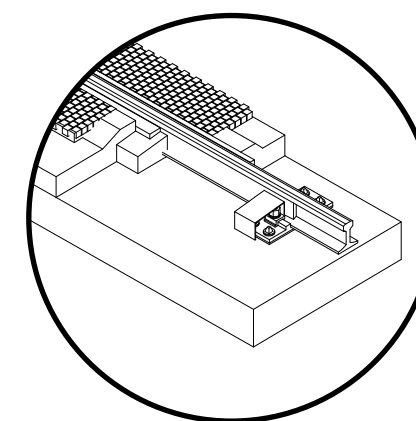
Další prvek informačního systému, který jednotně zobrazuje firemní loga podniků a ikon služeb areálu. Zámečnický výrobek odkazuje na zbylý materiálově a tvarově architektonický vstup.



07

Pódium

Jedinečný přístup ve využití stávajícího halového jeřábu pro účely posunu pódia. Nově vložené pódium tvoří prvek, kterým se zvětšuje a zmenšuje hala podle potřeby akce. Tomu pomáhá využívání halového jeřábu a vložených spodních kolejnic.



08

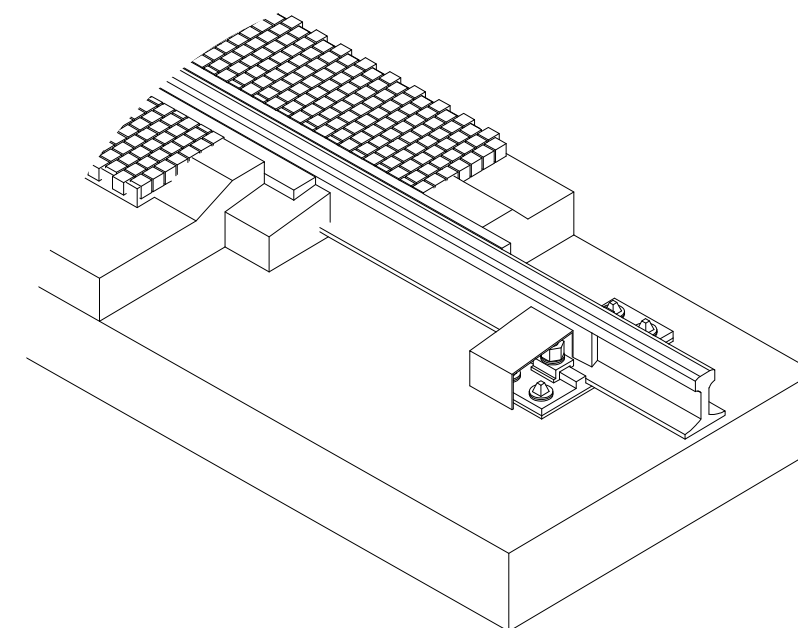
Detail kolejnic

V místech, kde budou stávající kolejnice tvořit náznakovou architekturu dobového areálu budou ocelové prvky pouze překryty souvrstvím dlažby. V místě venkovní expozice však bude muset být skladba v blízkosti kolejnic upravena. Kolejnice musí umožnit průjezd areálem, ale zároveň musejí být zapuštěny do úrovně dlažby.

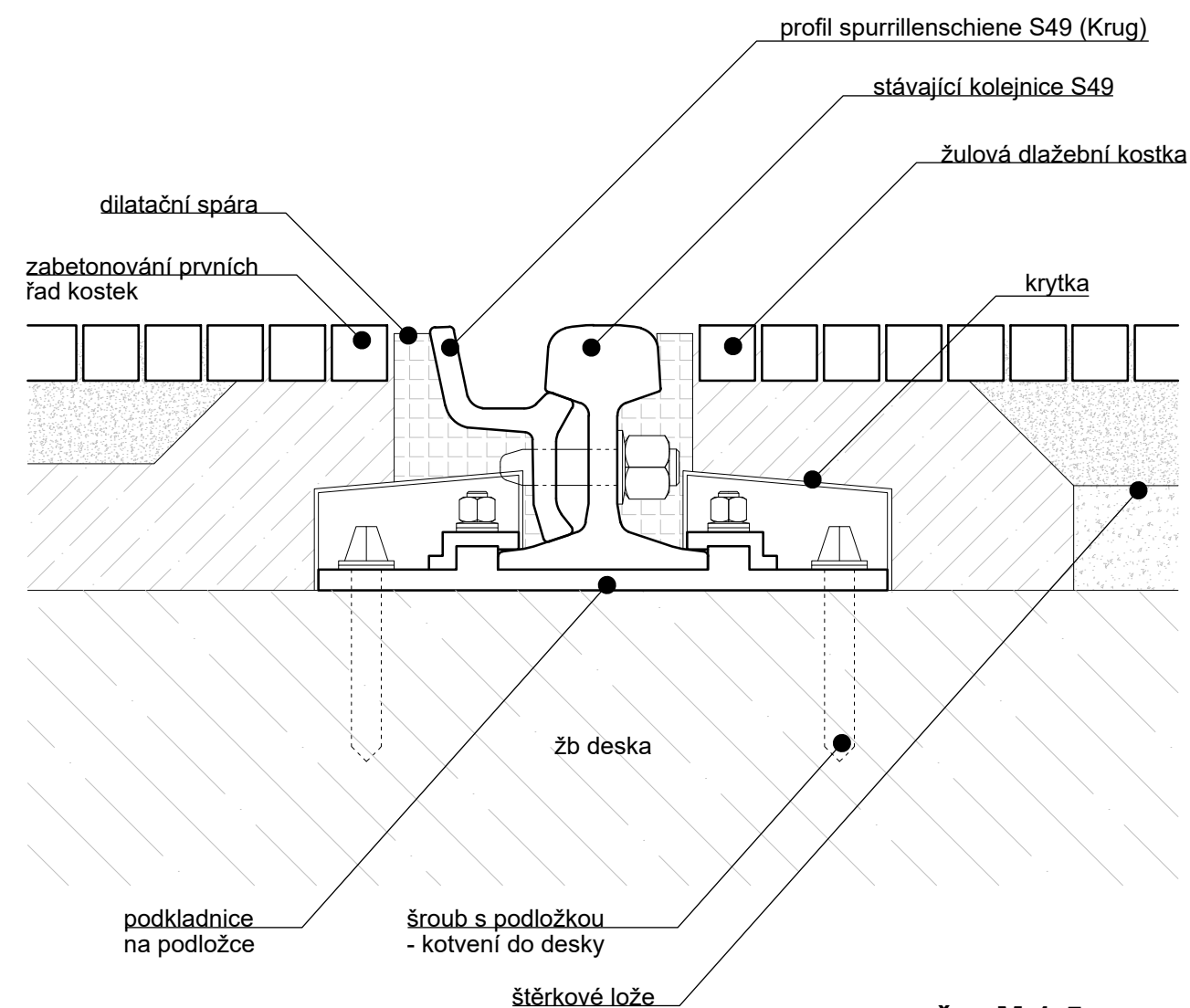
architektonické prvky

detail kolejnice

Aby bylo možné využít původní kolejnice a udělat z nich stále funkční prvky dopravy se zarovnáním s povrchem dlažby, musel být vymyšlen principiální detail. Původní kolejnice budou demontovány. Místo původních dřevěných pražců se v trase koleje vybuduje základová deska. Na ni se přikotví podkladnice, které leží na podložce. Ty umožňují skrze pružné spojení přidělat původní kolejnice. K těmto kolejnicím se připevní profil Krug, který zajistí potřebný žlab pro pohyb vozidla a zároveň umožní být kolejnici v úrovni dlažby. Po stranách se kolejnice s profilem oddilatuje od dlažby. Dále se vybuduje a přisadí skladba žulové dlažby.



axonometrie



řez M 1:5

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

1/PŘIHLÁŠKA na diplomovou práci

Jméno a příjmení: Lukáš Pokorný

Datum narození: 8.9.1998

Akademický rok / semestr: 2025/LS

Ústav číslo / název: 15114/Ústav památkové péče

Vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. akad. arch. Václav Gírsa

Téma diplomové práce – český název: Konverze dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou

Téma diplomové práce – anglický název: Conversion of the Buštěhrad railway workshops in Kralupy nad Vltavou

Podpis vedoucího diplomové práce:



Prohlášení studenta:

Prohlašuji, že jsem splnil/a podmínky pro zahájení diplomové práce, které stanovují „Studijní plán“ a směrnice děkana „Státní závěrečné zkoušky na FA“.

V Praze dne

podpis studenta



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Bc. Lukáš Pokorný

datum narození: 8. 9. 1998

akademický rok / semestr: 2025 LS

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15114 Ústav památkové péče

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. akad. arch. Václav Gírsa

téma diplomové práce: Konverze dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Řešené místo se nachází v obci s rozšířenou působností s názvem Kralupy nad Vltavou. Kralupy se nacházejí v okrese Mělník ve Středočeském kraji. Jsou vzdálené severně od Prahy přibližně 25 km.

Obec leží po obou stranách řeky Vltavy v místě, kde se proměňuje geomorfologický celek skalnaté Pražské plošiny na Polabskou nížinu (Polabí). Městské centrum se nachází na levém břehu řeky a protéká jím Zákolanský potok. Centrum je také důležitým železničním uzlem.

Samotný areál s objektem dílen se nachází v jižní části města, jižně od kralupského nádraží. V tomto místě ze západu se Buštěhradská dráha (BEB) připojovala k trati Státní severní dráhy (StEG). Objekt dílen pomyslně ukončuje zástavbu jižní části centra. Dál na jih pak terén stoupá do oblasti Podháj s Pramene Křižovnická studánka.

Cílem tohoto projektu je konverze budov a revitalizace území.

2/ zadání a konkrétně specifikovaný stavební program

Mezi hlavní náměty konverze patří tvorba rozvoje cykloturistiky vybudováním záchytného bodu se servisem a půjčovnou kol. Dále můžou části areálu fungovat jako kulturní zázemí s víceúčelovým sálem pro akce a koncerty. Tato halová část by při nekonání akcí mohla zůstat depozitářem Muzea Českých drah. Přidružit by se mohl i menší výstavní sál s historií kralupské železnice a městským vývojem díky společnosti BEB. Budoucí bytové zástavbě by mohla část areálu sloužit ke společnému střetávání třeba skrze pohostinství.

Stavební program:

- Servis, prodej a půjčovna kol
- Víceúčelový sál
- Galerie
- Stravovací zařízení se zázemím
- Depozitář muzea ČD

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Výkres širších urbanistických vztahů (1:1 000 – 1:10 000), urbanistická koncepce, návrhová situace (1:250–1:500), půdorysy, řezy, pohledy (1:50 – 1:250), půdorysy s vyznačením stavebních úprav, vybraný architektonický detail (1:10 – 1:50). Diplomová práce bude obsahovat vizualizace (exteriéru a interiéru, cca 6 záběrů), průvodní zprávu v obvyklém členění a rozsahu (zadání, širší vztahy, stavební program, kapacity a provozy, architektonické a konstrukční řešení).

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model (1:100–1:500)

Veškeré části diplomního projektu budou odevzdány dle dané vyhlášky, tj. portfolio ve formátu A4 dva výtisky, CD s projektem, prohlášení diplomanta, zadání, plachty ve formátu A1 na výstavu diplomových prací.

Datum a podpis studenta

10. 2. 2025

Datum a podpis vedoucího DP

10. 2. 25

Datum a podpis děkana FA ČVUT

17. 2. 2025

registrováno studijním oddělením dne

11. 2. 2025

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: AR 2024/2025, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) KONVERZE DÍLEN BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY V KRALUPECH NAD VLTAVOU (AJ) CONVERSION OF THE BUŠTĚHRAD RAILWAY WORKSHOPS IN KRALUPY NAD VLTAVOU JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA	
Vedoucí práce:	prof. Ing. arch. akad. arch. Václav Gírsa Ústav: 15114, Ústav památkové péče
Oponent práce:	Ing. arch. Karel Kuča
Klíčová slova (česká):	Buštěhradská dráha, konverze, Kralupy nad Vltavou, revitalizace
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá návrhem konverze areálu bývalých dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou. Cílem je vytvořit nový městský celek, který propojuje respekt k industriálnímu dědictví s potřebami současného městského života. Práce obsahuje detailní analytickou část věnovanou historii, urbanistickému kontextu a stavu objektů, na kterou navazuje část s architektonickým a urbanistickým řešením. Výsledkem je návrh, jenž transformuje zanedbané území v kulturně-sociálně a ekonomicky životaschopné centrum s respektem k hodnotám místa.
Anotace (anglická):	The thesis focuses on the design for the conversion of the former Buštěhrad Railway workshops site in Kralupy nad Vltavou. The aim is to create a new urban area that harmoniously blends respect for industrial heritage with the needs of contemporary urban life. The work includes a detailed analytical section dedicated to the site's history, urban context, and the condition of existing structures, followed by a section presenting architectural and urban design solutions. The result is a proposal that transforms a neglected area into a culturally, socially, and economically vibrant center, while honoring the site's intrinsic values.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 17.5.2025

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio.

Výpočet parkovacích stání podle vyhlášky č. 146/2024 Sb. o požadavcích na výstavbu - (Zkušební verze)

Základní údaje

Vypracoval
Bc. Lukáš Pokorný
Stavba
Konverze dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech
Katastrální území
Vyberte katastrální území ze seznamu
Obec
Kralupy nad Vltavou

Výpočet počtu parkovacích stání

Účel stavby	
- drobná provozovna a služby, obchod a služby velkoplošné (supermarkety, obchodní domy, obchodní centra, hypermarkety)	▼
Procentuální korekce	100
Účelová jednotka: Prodejní plocha nebo plocha pro službu m2 Počet účelových jednotek na 1 stání: 50 Počet účelových jednotek v objektu	268
Účel stavby	
- restaurace	▼
Procentuální korekce	100
Účelová jednotka: Plocha pro hosty m² Počet účelových jednotek na 1 stání: 9 Počet účelových jednotek v objektu	247
Účel stavby	
- administrativa s malou návštěvností, sídla firem	▼
Procentuální korekce	100
Účelová jednotka: Kancelářská plocha m² Počet účelových jednotek na 1 stání: 40 Počet účelových jednotek v objektu	289
Účel stavby	
- výstaviště	▼

Procentuální korekce	100
Účelová jednotka: Výstavní plocha m² Počet účelových jednotek na 1 stání: 100 Počet účelových jednotek v objektu	895
Účel stavby	
- galerie, muzeum	▼
Procentuální korekce	100
Účelová jednotka: Plocha pro veřejnost m² Počet účelových jednotek na 1 stání: 50 Počet účelových jednotek v objektu	69
Účel stavby	
- výrobní podnik a sklad	▼
Procentuální korekce	100
Účelová jednotka: Zaměstnanec Počet účelových jednotek na 1 stání: 4 Počet účelových jednotek v objektu	4
Výsledný celkový počet stání (zaokrouhleno na celá čísla dle vyhlášky)	
Krátkodobé	34
Dlouhodobé	17

literatura

časopisy a novinové články:

Ivan Minář, Památky středních Čech 2022, Dědictví Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou, doi.org/10.56112/psc.2022.1.03

Vratislav Šimůnek, Soubor historických studií Dráhy dolního Povltaví č. 6, Vnik Buštěhradské uhelné dráhy, Ústí nad Labem 1986

knihy:

Mojmír Krejčířík, Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj), 2. díl, Litoměřice 2003, ISBN: 80-86765-02-4, s. 5, 159-161, 202-204

Josef Stupka, Zmizelá tvář Kralup, Mladá fronta 2006, ISBN: 80-204-1559-9, s. 103-104, 109-116, 122-123, 195, 219 a 251

Josef Stupka, Velká kronika kralupská (I.p. 1253 – I.p. 2010), Praha 2011, ISBN: 9788090492325, s. 29-30, 52, 55-56, 60 a 175

Josef Stupka, Kralupy nad Vltavou, Paseka 2008, ISBN: 978-80-7185-922-2

Milan Hlavačka, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha 1990, ISBN: 80-200-0221-9, s. 34

Michal Šorel a kol, 150 let parostrojní železnice na Kladně, Praha 2005, ISBN: 80-903346-3-6, s. 25-49

mapové podklady

Platný územní plán obce

Územně analytické podklady

Historické mapy, oldmapsonline.org

Historické mapy, oldmaps.geolab.cz

Mapový postál, geoportal.cuzk.gov.cz

Mapový portál, Mapy.cz

Mapový portál, kralupy.obce.gepro.cz

webové zdroje

Památkový katalog, NPÚ, dílny Buštěhradské dráhy - kulturní památka, dostupné na <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/dilny-bustehradske-drahy-24496094>

Památkový katalog, NPÚ, dílny Buštěhradské dráhy remíza; lokomotivní depo Kralupy; nádraží BEB; dílny s vodárnou, dostupné na <https://pamatkovykatalog.cz/dilny-bustehradske-drahy-24002361>

Památkový katalog, NPÚ, lokomotivní správkárna, dostupné na <https://pamatkovykatalog.cz/lokomotivni-spravkarna-24002350>

Profily spurrillenschiene form S49 Krug, Pražská strojírna a.s., dostupné na: <https://pstroj.cz/vyroby-a-sluzby/tratova-zarizeni/profily-spurrillenschiene-form-s49-krug/>

Oficiální web města, mestokralupy.cz

Rekonstrukce Bubenčského nádraží, oficiální stránky Konsit, dostupné na <https://www.konsit.cz/reference-detail/454/>

Konverze uhelného mlýna na multifunkční objekt, oficiální stránky archiweb, dostupné na <https://www.archiweb.cz/b/konverze-uhelneho-mlyna-na-multifunkcni-objekt>

In Belgium, the conversion of a disused railway station, oficiální stránky domusweb, dostupné na <https://www.domusweb.it/en/architecture/gallery/2021/02/16/in-belgium-the-conversion-of-a-disused-railway-station.html>

V bývalém železničním depu se tančí tango. Ve Stuttgartu našli nové využití pro vlakové opravy, oficiální stránky earch.cz, autor článku Sára Kročková, datum zveřejnění 29. 2. 2024, dostupné na <https://www.earch.cz/architektura/clanek/v-byvalem-zeleznicnim-depu-se-tanci-tango-ve-stuttgartu-nasli-nove-vyuziti-pro-vlakove-opravny>

závěr
04



Konverze dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech

Fakulta architektury
České vysoké učení v Praze
151 14 Ústav památkové péče

Datum zpracování:
Semestr 2024/25

Autor práce:
Bc. Lukáš Pokorný

Vedoucí práce:
prof. Ing. arch. Akad. arch. Václav Girsá

závěr

Cílem této diplomové práce bylo navrhnout konverzi areálu bývalých dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech tak, aby bylo možné tento významný industriální objekt revitalizovat k jeho historickému významu a zároveň jej smysluplně začlenit do současného života města. Návrh se opírá o důkladnou analýzu historických, urbanistických i technických aspektů areálu a hledá rovnováhu mezi zachováním autenticity a potřebami moderního využití.

Výsledné řešení usiluje o vytvoření kulturně-společenského centra s přesahem do oblasti vzdělávání, komunitního života a muzejnictví. Zvláštní důraz byl kladen na provázání areálu s okolní infrastrukturou, veřejným prostorem a městským životem. Přesahy projektu ukazují možnosti, jak s podobnými brownfieldy pracovat v kontextu památkové péče, udržitelnosti a identity místa.

Záměr není pouhou rekonstrukcí technické památky, ale především hledáním nového smyslu pro prostor, který byl desítky let opuštěn, a přesto má nadále co nabídnout. Věřím, že navržená studie může sloužit jako inspirace pro budoucí stavební záměry v areálu nebo pro obdobné konverze nejenom v České republice.

