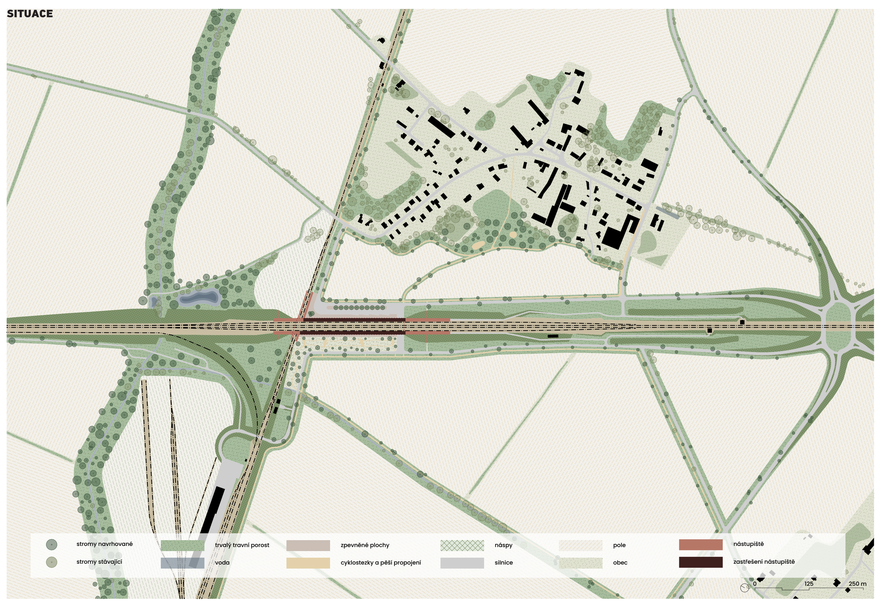
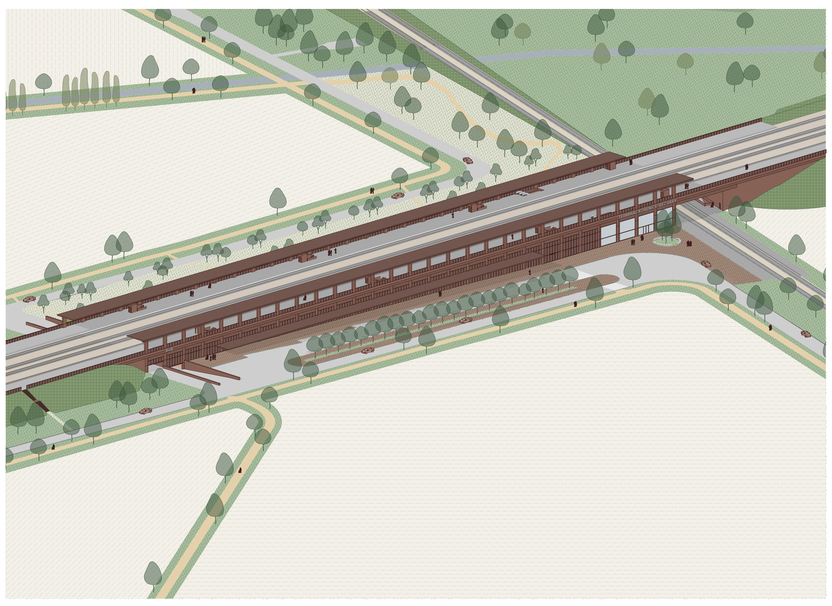
TERMINAL VRT KORENICE-BEČVÁRY

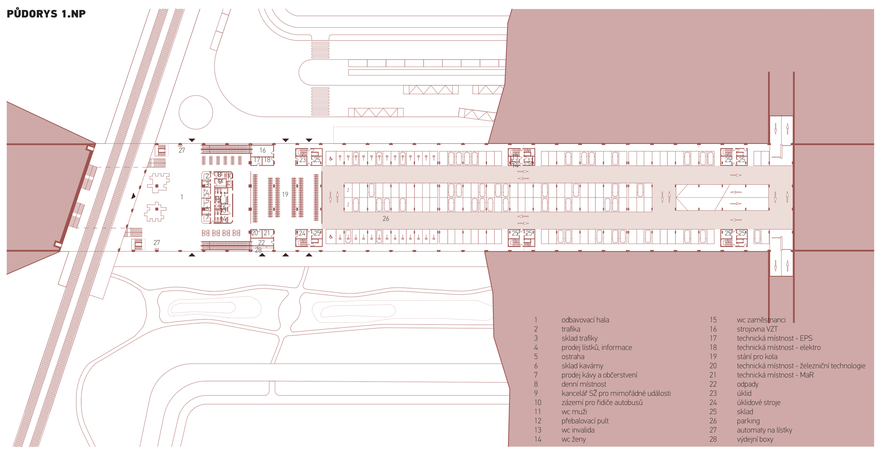
autor: Veronika Kudrnová **ateliér Hlaváček – Čeněk – Tichá** **15128 ústav navrhování II** **LS 2025**

SITUACE



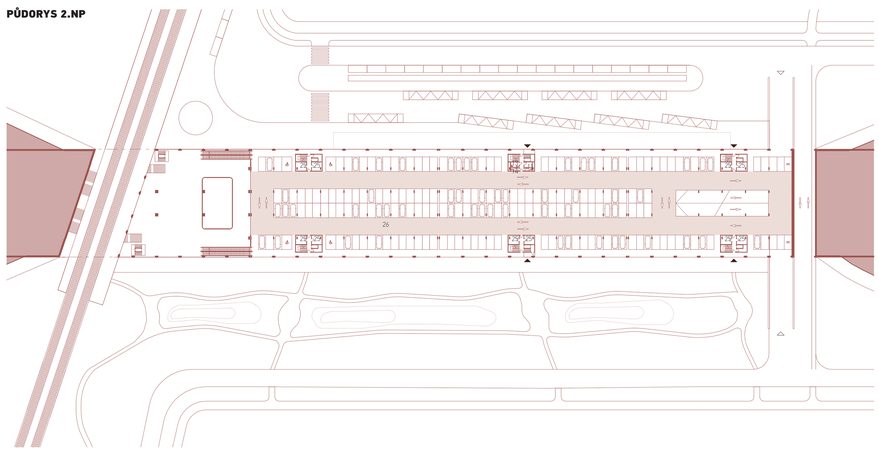


PŮDORYS 1.NP

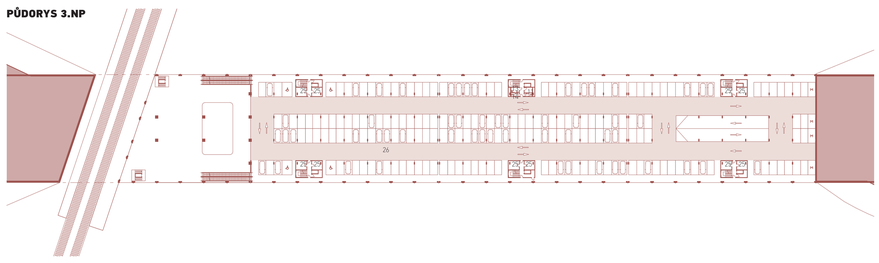


1	odbavovací hala	15	wc zaměstnanci
2	trafika	16	strojovna VZT
3	sklad trafiky	17	technická místnost - EPS
4	prodej lístků, informace	18	technická místnost - elektro
5	ostraha	19	stání pro kola
6	sklad kavárny	20	technická místnost - železniční technologie
7	prodej kávy a občerstvení	21	technická místnost - MaR
8	denní místnost	22	odpady
9	kancelář SŽ pro mimořádné události	23	úklid
10	zázemí pro řidiče autobusů	24	úklidové stroje
11	wc muži	25	sklad
12	přebalovací pult	26	parking
13	wc invalida	27	automaty na lístky
14	wc ženy	28	výdejní boxy

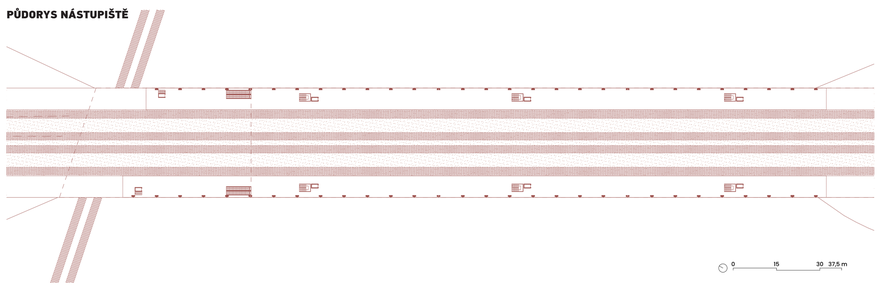
PŮDORYS 2.NP



PŮDORYS 3.NP



PŮDORYS NÁSTUPIŠTĚ



KONCEPT

Největším problémem dané lokality je její nízká prostupnost. Tento nedostatek je typický zejména pro zemědělské oblasti, kde jsou pěší trasy mezi obcemi často přerušeny rozsáhlými, nečleněnými poli a silničními tahy. V okolí Pučer situace není jiná – chybějí zde cyklotrasy i pěší cesty, což výrazně omezuje možnosti pohybu krajinou. K ještě horší dostupnosti přispívá plánovaná vysokorychlostní trať (VRT), která má být vedena po vysokém násypu a nepřináší žádné zlepšení prostupnosti. Zároveň se jedná o území s kvalitní zemědělskou půdou, a proto je důležité minimalizovat její zábor.
Navrhované řešení na tento stav reaguje tak, že přímo do tělesa násypu vkládá multifunkční objekt zahrnující terminál a parkoviště P+R. Díky tomuto řešení nedochází k většímu záboru půdy, než by zabral samotný násep, a zároveň vzniká prostorově úsporný objekt, který respektuje charakter krajiny. Objekt obsahuje průchod pro pěší, cyklisty i automobily, čímž výrazně zlepšuje prostupnost území a eliminuje hlavní problém oblasti. Přístup k objektu je zajištěn z obou stran – západní komunikace je určena pro většinu automobilové dopravy, přiváděné od nově navrženého kruhového objezdu, čímž se výrazně snižuje zatížení východní komunikace, která slouží také pro autobusovou dopravu. Toto uspořádání omezuje křížení různých druhů dopravy a snižuje pravděpodobnost vzniku kolizních nebo zdržujících situací.
Díky umístění terminálu přímo pod tratí jsou přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy velmi krátké a efektivní. Cestující se z parkoviště dostanou k nástupišti pomocí komunikačních jader uvnitř objektu. Nástupiště vysokorychlostní železnice je navrženo nad nástupištěm konvenční trati, čímž vzniká maximálně zkrácená přestupní vazba. Odbavovací hala je umístěna přímo u konvenční trati, s bezprostředním přístupem na nástupiště a výhledem na projíždějící vlaky, což zvyšuje komfort při čekání. Druhé nástupiště konvenční trati je přístupné podchodem s výtahy, který zajišťuje bezbariérový pohyb.
Okolní prostory mají odlišný charakter podle své funkce – východní část je zpevněná a slouží jako autobusové nádraží, zatímco západní je navržena jako přírodní park s rekreační funkcí, který poskytuje kvalitní veřejný prostor obyvatelům z okolních obcí. Co se týče vybavenosti samotného terminálu, návrh počítá pouze s trafikovým stánkem a kavárnou s menším občerstvením. Počet a rozsah komerčních prostor byl záměrně omezen tak, aby odpovídal kapacitním potřebám terminálu a zároveň nekonkuroval podnikům v okolních obcích, kterým by mohl odvádět klientelu.

DISPOZIČNÍ USPOŘÁDÁNÍ

Návrh zahrnuje dvě hlavní části – terminál a parkovací dům, které jsou vzájemně propojeny.
V přízemí se nachází odbavovací hala, která má přímé napojení na nástupiště konvenční železniční trati. V hale jsou umístěny prodejní místa jízdenek, informační centrum, prostor pro bezpečnostní službu, a zázemí pro zaměstnance i cestující. Součástí je rovněž menší zázemí určené řidičům autobusů.
Nachází se zde také strojovna vzduchotechniky, místnost pro měření a regulaci a elektronickou požární signalizaci a rovněž prostory vyhrazené pro železniční technologie.
Odbavovací hala zároveň poskytuje přímý přístup do krytého parkoviště pro jízdní kola, které plynule navazuje na větší objekt parkovacího domu typu P+R. Ten slouží k pohodlnému přestupu mezi individuální automobilovou dopravou a veřejnou dopravou. V parkovacím domě se nachází několik komunikačních jader, která vedou přímo na nástupiště VRT. K nim jsou přidružené sklady, případně hygienické zázemí pro cestující.
Celkově je návrh řešen s důrazem na efektivní provoz, pohodlí uživatelů a logickou návaznost jednotlivých funkcí.

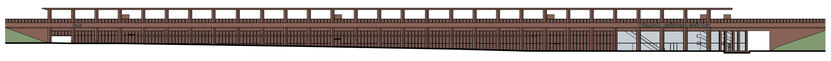
DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Jedním z hlavních kroků je vytvoření nové sítě chybějících cyklostezek a pěších propojení, které navazují na stávající infrastrukturu v širším okolí, například směrem ke vzdálenějším obcím a lokalitám, kde již tyto trasy existují. Díky těmto novým napojením se zvyšuje celková prostupnost území, což přispívá k lepší dostupnosti krajiny pro volnočasové aktivity obyvatel, jako je pěší turistika, rekreační sport nebo běžná každodenní mobilita. Samotný objekt terminálu navíc integruje dvě samostatná propojení pro pěší a cyklisty, která umožňují přímé průchody skrze stavbu a zároveň podporují její otevřený charakter vůči okolnímu prostředí.
Z pohledu automobilové dopravy je terminál napojen na dvě nově navržené silniční komunikace – z východní a západní strany. Východní silnice zároveň slouží jako jakýsi obchvat obce Pučery a umožňuje přístup k terminálu zejména cestujícím přijíždějícím od Manče a Kořenic. Pro ostatní dopravní proudy je určena západní přejezdová komunikace, která vede z nově vybudovaného kruhového objezdu. Toto rozdělení příjezdových tras má za cíl snížit dopravní zatížení na východní straně, kde se zároveň nachází autobusové nádraží. Díky tomu se minimalizuje riziko křížení různých druhů dopravy, zejména automobilové a autobusové, a zajišťuje se plynulejší provoz bez zbytečných zdržení.
Samotná budova terminálu navíc vytváří přímý průjezd, který umožňuje pohodlný přejezd mezi východní a západní stranou objektu. Díky tomu není nutné celou lokalitu objíždět, což výrazně zvyšuje dopravní komfort pro uživatele a snižuje celkovou dopravní zátěž v území.
Na východní straně se nachází autobusové nádraží, které je navrženo s důrazem na prostorovou úspornost a efektivní provoz. Obsahuje čtyři odjezdová stání, čtyři odstavná stání a jedno stání výstupní. Zvolená typologie se šikmými odjezdovými stáními umožňuje pohodlný nástup cestujících a zároveň minimalizuje prostorové nároky autobusového provozu.
Pro parkování vozidel v režimu P+R (Park and Ride) je navržen přípodlažní parkovací dům s kapacitou 586 parkovacích míst. Součástí parkovacího domu jsou samostejmné i vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, stejně jako místa určená pro elektromobily, která budou vybavena dobíjecími stanicemi. Před samotnou budovou terminálu se nachází krátkodobé parkování typu K+R (Kiss and Ride), které je určeno pro rychlé vyzvednutí nebo vysazení cestujících, a navíc zde najdeme i vyhrazená stání pro taxislužbu.

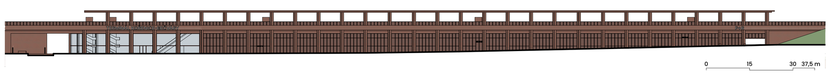
KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Aktuální situaci s prostupností zlepšuje návrh nové cestní sítě, která se logicky napojuje na stávající infrastrukturu cyklostezek a značených turistických tras v širším okolí. Tím vznikají nové možnosti pro rekreaci, sport i každodenní pohyb obyvatel okolních vesnic. Jedna z navržených cest prochází také po okraji obce, kde doplňuje rekreační zónu a zajišťuje lepší napojení na volnou krajinu.
Podél těchto tras je navrženo linové ozelenění – výsadba stromů a pásů travin a bylin, které zlepšují mikroklimu, zvyšují biologickou rozmanitost a přispívají k estetické hodnotě území. Větší druhová rozmanitost zeleně přispívá k vyšší ekologické stabilitě prostředí.
V lokalitě se nachází drobný vodní tok, který je zahrnut do nově navrženého biokoridoru. V jeho okolí navrhuji pás trvalého travního porostu doplněný keři a stromy. Toto přírodní opatření podporuje ekologickou prostupnost krajiny a umožňuje migraci živočichů. Navržený charakter odpovídá i historickému využití území, jak jej dokládají staré mapy.
Retenční nádrž je řešena jako přírodní jezírko s měkkými břehy, které slouží nejen k zadržování vody, ale i jako krajinotvorný a rekreační prvek.
Svahy železničního násypu jsou stabilizovány výsadbou keřů. V blízkosti terminálu dominuje svída krvavá, jejíž červené zbarvení vizuálně koresponduje s architekturou terminálu. S narůstající vzdáleností se druhová skladba mění, čímž vzniká přirozený barevný přechod z červené do zelené, který harmonicky propojuje stavbu s okolní krajinou.
Budova terminálu utváří dva rozdílné předprostory. Jeden slouží autobusovému nádraží a má pevnější, urbanizovaný charakter. Druhý prostor je řešen jako přírodní park s pobytovou hodnotou – obsahuje čtyři zóny s posezením a herními prvky pro děti. V parku jsou navrženy průlehy pro zasakování dešťové vody ze zpevněných ploch i samotného objektu, čímž se podporuje udržitelné hospodaření s vodou.

POHLED VÝCHODNÍ



POHLED ZÁPADNÍ



ŘEZ PODÉLNÝ

KONCEPČNÍ SCHÉMA

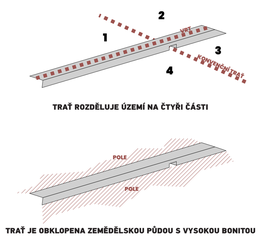
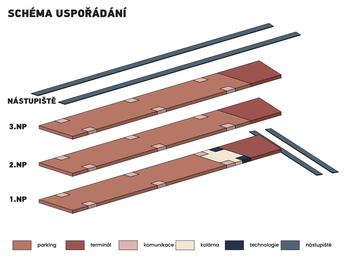



SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ