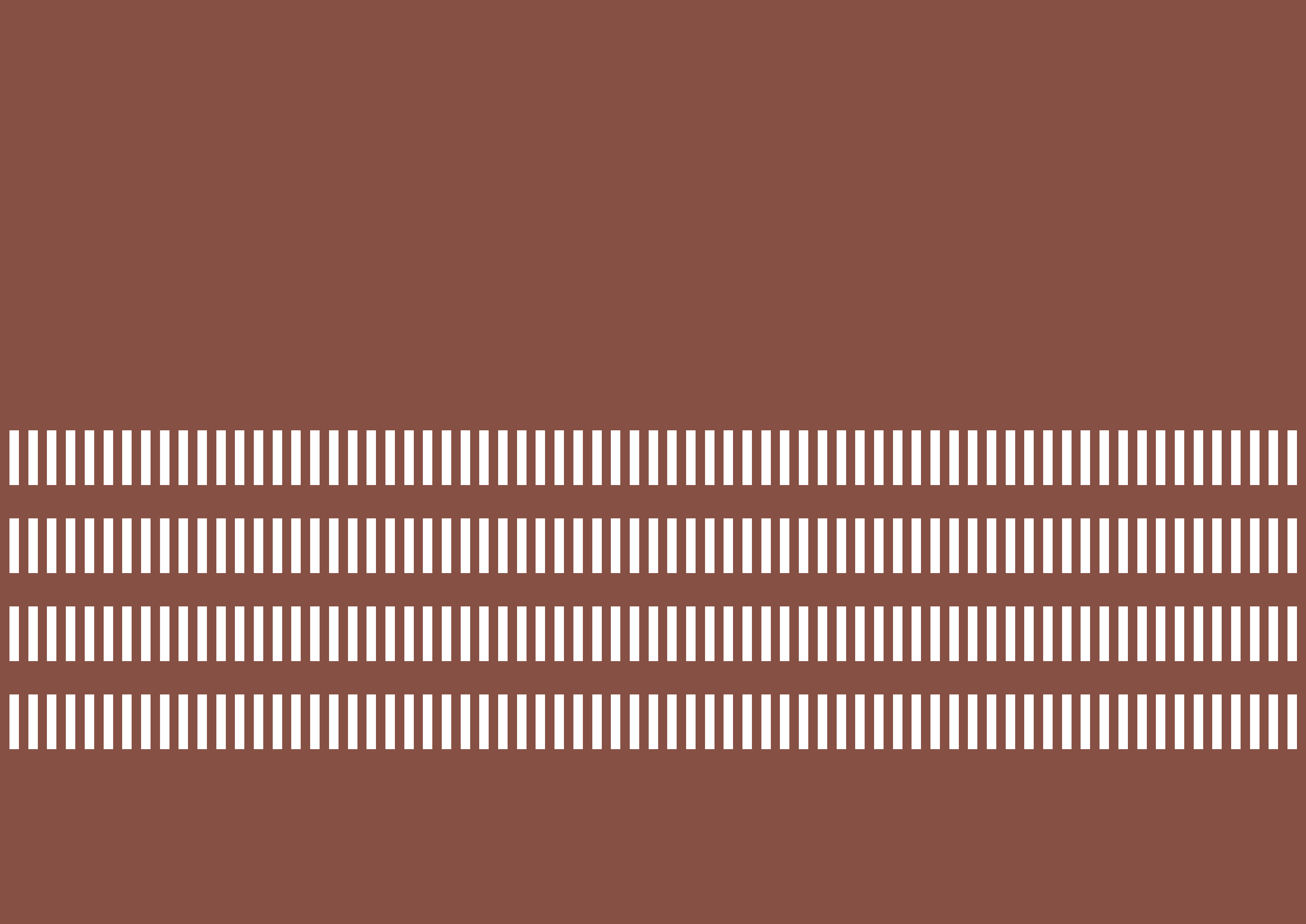


TERMINÁL VRT KOŘENICE-BEČVÁRY

Veronika Kudrnová



České vysoké učení technické v Praze

fakulta architektury

architektura a urbanismus

ateliér Hlaváček - Čeněk - Tichá

DIPLOMOVÁ PRÁCE

LS 2025

Bc. Veronika Kudrnová

ANALYTICKÁ ČÁST

O VRT	12
CO JE TO VRT	12
HLAVNÍ PŘÍNOSY VRT	13
POŽADAVKY NA TERMINÁLY	14
ROZDÍLY MEZI VRT A KONVENČNÍMI ŽELEZNICEMI	15
TECHNOLOGIE	16
VLAKY V ČR S MOŽNÝM VYUŽITÍM PRO VRT	17
TYPY VLAKŮ V ZAHRANIČÍ	18
PLÁNOVANÁ VRT V ČR	20
PŘIPRAVOVANÉ ÚSEKY	22
VYSOUTĚŽENÉ TERMINÁLY V ČR	24
REFERENCE VRT	32
REFERENCE P+R	42
BEČVÁRY-KOŘENICE	50
LOKALITA	50
POŽADAVKY	60
DOPRAVA	62
KRAJINA	70

NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPT	80
DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	90
DISPOZIČNÍ USPOŘÁDÁNÍ	96
KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ	116
INTERIÉR	120
ŘEŠENÍ FASÁDY	126
BILANCE	128
KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	130

DOKLADOVÁ ČÁST

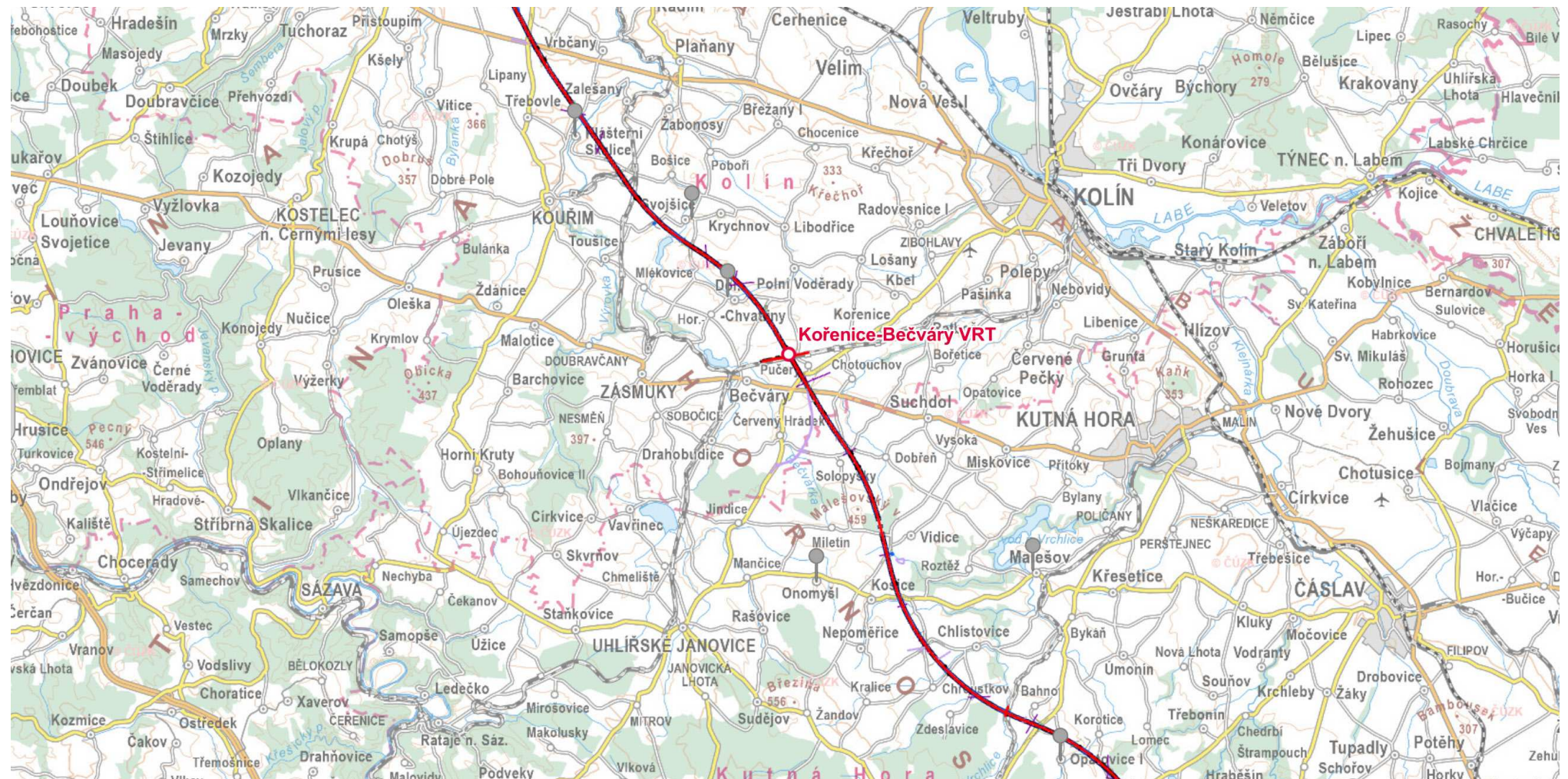
REFERENCE	144
SEZNAM OBRÁZKŮ	146

ZADÁNÍ

Cílem diplomové práce je návrh dopravního terminálu u obce Pučery na Kolínsku, v místě plánované vysokorychlostní tratě VRT Střední Čechy. Terminál má sloužit jako důležitý přestupní uzel mezi vysokorychlostní železnici, konvenční tratí a regionální autobusovou dopravou. Zároveň bude plnit funkci P+R bodu pro obyvatele širšího okolí Středočeského kraje.

Návrh vychází z plánované trasy vysokorychlostní tratě, připravované Správou železnic, jejíž vedení v daném území počítá s výrazným náspem, jenž vytváří výraznou bariéru v krajině.

Součástí návrhu je řešení přilehlé dopravní infrastruktury (parkoviště, autobusová stání, stanoviště taxi, úschovna kol), návrh přestupních vazeb a koncepce napojení na okolní sídla a krajinu včetně pěších a cyklistických tras. Ideová část se zaměří na zlepšení prostupnosti území a ekologickou integraci stavby do krajinného prostředí.



ANALYTICKÁ ČÁST

O VRT

CO JE TO VRT

Vysokorychlostní tratě (VRT), po kterých vlaky jezdí rychlostí přes 200 km/h, dnes fungují ve více než dvaceti zemích světa, především v Evropě a Asii. První komerční VRT byla uvedena do provozu v roce 1964 v Japonsku, kde spojila města Ósaka a Tokio. Legendární vlaky Šinkansen přinesly do železniční dopravy řadu technických inovací, mimo jiné aerodynamické tvary souprav a použití předpjatých betonových konstrukcí pro zvýšení stability a komfortu jízdy. Úspěch japonského modelu inspiroval další země, a tak se technologie vysokorychlostní železnice začala rychle rozšiřovat. V roce 1978 vznikla trať mezi Florencií a Římem, v roce 1981 následovala slavná francouzská linka Paříž–Lyon, která se stala vzorem pro další evropské projekty.

Zásadním hráčem v této oblasti se v posledních dvou dekadách stala Čína, která s výstavbou začala až počátkem 21. století, ale díky obrovským investicím a rychlému tempu výstavby dnes disponuje největší sítí VRT na světě. Oproti tomu Spojené státy zaostávají, neboť svůj dopravní rozvoj dlouhodobě orientovaly spíše na automobilovou a dálniční infrastrukturu.

Vysokorychlostní železnice nabízí rychlou, bezpečnou a pohodlnou alternativu k silniční i letecké dopravě, zejména na střední vzdálenosti. Vlaky sice nedosahují takových rychlostí jako letadla, ale díky nádražím umístěným přímo v centrech měst, kratší době odbavení a lepší dostupnosti výrazně snižují celkový čas cestování a zvyšují uživatelský komfort.

Obecně se vysokorychlostní tratě definují jako železniční koridory určené pro vyšší provozní rychlosti než u tratí konvenčních. U modernizovaných tratí činí minimální rychlost 200 km/h, zatímco u nově budovaných koridorů je standardní rychlost alespoň 250 km/h. Takové tratě výrazně zkracují dobu cestování, zvyšují mobilitu obyvatel i pracovní síly a podporují ekonomický rozvoj.

Vliv vysokorychlostní železnice je patrný nejen v dopravě, ale také v urbanismu a regionálním plánování. Města s VRT stanicí zaznamenávají růst atraktivity, rozvoj služeb i příliv investic. Díky zlepšené

dostupnosti se lidé mohou rozhodnout bydlet v menších městech a denně dojíždět za prací do větších center, což snižuje tlak na bydlení v metropolích a napomáhá rovnoměrnějšímu rozvoji regionů. Významnou roli hraje i samotné umístění stanic – pokud jsou integrovány do centra města, zvyšují ekonomickou aktivitu a snižují nutnost automobilového dojíždění. Periferně položené stanice sice rozšiřují dostupnost, ale mohou zároveň zvyšovat závislost na doplňkové dopravě a prodlužovat celkovou dobu cesty.

Dopady VRT se však liší podle velikosti a geografické polohy měst. Menší nebo vnitrozemská města často zaznamenávají silnější impuls k rozvoji, zatímco ve velkých nebo již etablovaných pobřežních aglomeracích bývá efekt zavedení VRT méně výrazný. Klíčovou roli zde hraje i schopnost jednotlivých měst a regionů využít novou infrastrukturu ve svůj prospěch a navázat na ni vhodnými strategiemi rozvoje.

HLAVNÍ PŘÍNOSY VRT

ÚSPORA ČASU

Díky rychlosti až 320 km/h se výrazně zkrátí dojezdové časy, což usnadní cestování po Česku i do dalších evropských destinací. Města jako Praha, Brno a Ostrava budou snadno dostupná během jedné hodiny jízdy z většiny míst v ČR.

VYŠŠÍ KAPACITA TRATÍ

Síť vysokorychlostních tratí propojí celou republiku, čímž odlehčí stávajícím železničním trasám a umožní častější a spolehlivější spoje. Na stávajících trasách poté mohou jezdit častěji regionální vlaky.

PODPORA REGIONŮ

Vysokorychlostní železnice usnadní dojíždění za prací a nabídne nové ekonomické příležitosti v regionech, což zlepší životní podmínky pro jejich obyvatele. Alespoň 75 % obyvatel bude mít přístup k vysokorychlostní železnici do 20 minut, což nabízí alternativu při dojíždění za prací do velkých měst.

UDRŽITELNÉ CESTOVÁNÍ

Vysokorychlostní tratě, které jsou běžnou součástí dopravy v mnoha evropských zemích, dosahují rychlostí přes 300 km/h a na střední vzdálenosti konkurují letadlům. V Česku budou vlaky jezdit až 320 km/h, což povede k úspoře energie a snížení emisí CO₂ až sedmkrát ve srovnání s automobilovou dopravou. Součástí infrastruktury budou i další způsoby dopravy, jako jsou běžné vlaky, autobusy či městská doprava. Dále se počítá s možností, že cestující přijedou na terminál VRT autem nebo na kole.

POŽADAVKY NA TERMINÁLY

ROZDÍLY MEZI VRT A KONVENČNÍMI ŽELEZNICEMI

UDRŽITELNOST

Terminály vysokorychlostní železnice musí být navrženy s ohledem na ekologickou udržitelnost. Požaduje se minimalizace uhlíkové stopy, využití moderních úsporných technologií. Konstrukce budovy by měla být navržena z vhodných materiálů a zahrnovat alepoň nějaký z akpektů trvanlivosti, adaptability a podobně. Nedílnou součástí je využití obnovitelných zdrojů energie.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Terminály VRT musí být strategicky umístěny s ohledem na rychlou a efektivní obsluhu regionů. Důležité jsou krátké přestupní vazby mezi jednotlivými typy dopravy. Zajištění přímého napojení na městskou, případně regionální, dopravu je zásadní.

PROVOZNÍ ŘEŠENÍ

Musí být umožněno efektivní odbavení cestujících, je vhodné implementovat intuitivní orientační systém, aby se pohyb cestujících zjednodušil a byl plynulejší. Stanice musí být bezbariérová pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

PARKOVÁNÍ

Terminály musejí zajistit dostatečnou kapacitu parkovacích ploch. Jedná se o dlouhodobé parkování P+R, krátkodobé K+R a vyhrazená stání pro elektromobily s možností dobíjení. Parkování by mělo být navrženo tak, aby minimalizovalo pěší vzdálenost k terminálu. Je možné parkovat i v parkovacím domě, díky kterému se minimalizuje zábor krajiny.

RYCHLOST

Jedním z rozdílů mezi konvenční železnicí a VRT je rychlost, kterou zde vlaky dosahují. Zatímco na běžných železničních tratích se vlaky obvykle pohybují rychlostí kolem 160 km/h, u vysokorychlostních tratí se běžně setkáváme s rychlostmi přesahujícími 250 km/h, běžně 350 km/h. Tento rozdíl v rychlosti je dán nejen konstrukcí vlaků, ale především speciálně navrženou infrastrukturou, která umožňuje bezpečný a plynulý provoz při tak vysokých rychlostech.

KRAJINA

U konvenčních železnic jsou tratě často historicky dané. Z důvodu potřeby vlaku jet tvz. po vrstevnici mají tratě spoustu oblouků, což vede k pomalejší rychlosti. U VRT je potřeba dosahovat vysokých rychlostí, pro které je nutné, aby rádiusy oblouků byly co největší, zpravidla budou mít více než 7 kilometrů. Vysokorychlostní tratě proto často vedou v terénních zářezech nebo naopak na náspech, případně na mostech. Tratě jsou kompletně oplocené a veškeré křížení je řešeno mimoúrovňově.

TYP VLAKŮ

Vysokorychlostní tratě (VRT) v Česku budou primárně určeny pro rychlou osobní dopravu. Výjimku představuje úsek mezi Litoměřicemi, Ústím nad Labem a hranicí s Německem, kde budou tunely Středohorský a Krušnohorský využívány také nákladními vlaky. Přestože běžná nákladní doprava na většině tratí povolena nebude, speciální vysokorychlostní nákladní soupravy Cargo Sprinter zde mít přístup budou. Tyto vlaky jsou určeny k přepravě lehkého zboží, například poštovních zásilek nebo paletovaného nákladu, a umožní rychlou logistiku na dlouhé vzdálenosti.

KAPACITA

Konvenční železnice mají nižší přepravní kapacitu než VRT, ale jejich velká výhoda je hustá síť zastávek a větší flexibilita v obsluze regionů. Oproti tomu vysokorychlostní tratě jsou uzpůsobeny přepravě velkého počtu lidí na mnohem delší vzdálenosti. Díky kratší cestovní době a spolehlivosti se stávají konkurencí pro leteckou dopravu.

TECHNOLOGIE

Vysokorychlostní železnice ve většině případů využívají osvědčený princip ocelových kol na ocelových kolejnicích, stejně jako běžné železniční soupravy. Tato technologie nabízí optimální rovnováhu mezi rychlostí, efektivitou a provozní spolehlivostí. V historii vývoje vysokorychlostní dopravy však došlo i k experimentům s alternativními pohony. Například v Severní Americe během 70. a 80. let probíhaly testy tzv. turbovlaků, které byly poháněny plynovými turbínami – obdobou motorů používaných v proudových letadlech. I když tyto vlaky nabízely určitou technologickou atraktivitu a vyšší výkon než klasické dieselové jednotky, nakonec byly postupně opuštěny kvůli jejich vyšší spotřebě paliva a nákladnějšímu provozu. Byly nahrazeny modernějšími a energeticky efektivnějšími elektrickými jednotkami.

Příkladem úspěšného elektrického systému je japonský Šinkansen – jeden z nejkoničtějších systémů vysokorychlostní železnice na světě. Vlaky této sítě jsou napájeny z nadzemního trakčního vedení a běžně přepravují více než 1 000 cestujících při cestovní rychlosti přes 320 km/h. Díky důrazu na bezpečnost a preciznímu řízení provozu mají Šinkansen vlaky mimořádně nízkou nehodovost. Jsou vybaveny pokročilými technologiemi, včetně sofistikovaných brzdových systémů, které zabraňují deformaci vozů při nouzovém zastavení, a celý provoz je centrálně monitorován s cílem minimalizovat jakákoli rizika.

Vedle tradičních technologií se v oblasti vysokorychlostní dopravy stále častěji hovoří také o alternativních řešeních – především o systémech využívajících magnetickou levitaci, tzv. maglev vlacích. Tyto vlaky se prakticky nad kolejnicemi vznášejí několik centimetrů díky působení silného elektromagnetického pole. Absence mechanického kontaktu mezi soupravou a tratí zcela eliminuje tření, což přináší celou řadu výhod: tišší a hladší jízdu, nižší opotřebení součástí, vyšší provozní spolehlivost a schopnost dosáhnout mnohem vyšších rychlostí než tradiční železnice.

Maglev technologie však naráží i na svá omezení. Její hlavní nevýhodou je nutnost výstavby zcela nové a drahé infrastruktury, která není slučitelná se stávající železniční sítí. Významnou roli hraje také vysoká

cena komponent – silná magnetická pole potřebná pro levitaci a pohon vlaků vyžadují použití speciálních vzácných zemin, jako je skandium nebo yttrium, jejichž těžba je nákladná a geopoliticky citlivá.

Přesto se maglev technologie již dnes prakticky využívá v několika zemích. Například v roce 2021 oznámila Čína, že její nový maglev vlak, provozovaný na trati mezi mezinárodním letištěm v Šanghaji a centrem města, dosáhl rychlosti až 600 km/h. Tím se stal nejrychlejším pozemním dopravním prostředkem na světě. Kromě Číny využívají tuto technologii také Japonsko a Jižní Korea, a to především na kratších trasách. I když jsou tyto tratě zatím spíše demonstrací technologického potenciálu než plnohodnotným dopravním systémem, ukazují směr, kterým by se vývoj vysokorychlostní dopravy mohl v budoucnosti ubírat – směrem k ještě vyšším rychlostem, vyšší efektivitě a minimálnímu ekologickému dopadu.

VLAKY V ČR S MOŽNÝM VYUŽITÍM PRO VRT

ČD PENDOLINO (ČD 680)



max. rychlost:	200 km/h
kapacita:	333 os.
délka:	185 m
hmotnost:	385 t
výkon:	3 920 kW

ÖBB RAILJET + TAURUS (ÖBB 1116)



max. rychlost:	230 km/h
kapacita:	408 os.
délka:	185 + 20 m
hmotnost:	330 + 86 t
výkon:	6 400 kW

TYPY VLAKŮ V ZAHRANIČÍ

TGV RÉSEAU



kde: Francie
max. rychlost: 320 km/h
kapacita: 361 os.
délka: 200 m
hmotnost: 383 t
výkon: 8 800 kW

TGV DASYE



kde: Francie
max. rychlost: 320 km/h
kapacita: 510/634 os.
délka: 200 m
hmotnost: 399 t
výkon: 9 280 kW

ICE 1



kde: Německo
max. rychlost: 280 km/h
kapacita: 703 os.
délka: 358 m
hmotnost: 795 t
výkon: 9 600 kW

ICE 3



kde: Německo
max. rychlost: 320 km/h
kapacita: 441 os.
délka: 200 m
hmotnost: 409 t
výkon: 8 000 kW

TALGO 350 (RENFE 102)



kde: Španělsko
max. rychlost: 330 km/h
kapacita: 318 os.
délka: 200 m
hmotnost: 322 t
výkon: 8 000 kW

TALGO AVRIL (RENFE 106)



kde: Španělsko
max. rychlost: 330 km/h
kapacita: 521/581 os.
délka: 200 m
hmotnost: 325 t
výkon: 8 800 kW

AGV



kde: Itálie
max. rychlost: 360 km/h
kapacita: 245 os.
délka: 132 m
hmotnost: 272 t
výkon: 6 080 kW

JAVELIN (BR 395)



kde: VB a Německo
max. rychlost: 225 km/h
kapacita: 352 os.
délka: 121 m
hmotnost: 265 t
výkon: 3 360 kW

PLÁNOVANÁ VRT V ČR

V posledních letech učinila Česká republika znatelný pokrok v oblasti budování a rozšiřování své dálniční infrastruktury. Přesto však zůstává její hustota a rozsah stále nižší ve srovnání s některými sousedními státy, konkrétně například s Německem nebo Rakouskem, které mají rozvinutější a hustější dálniční síť. Naproti tomu železniční infrastruktura České republiky za evropskými standardy výrazně zaostává. Tato oblast dlouhodobě čelí řadě výzev a problémů, které komplikují její modernizaci a zdržují potřebný rozvoj.

Ačkoliv Česká republika zdědila rozsáhlou a hustou železniční síť již z období 19. století, většina těchto tratí v současné době nespĺňuje požadavky moderní doby, a to jak z hlediska rychlosti, tak i celkové efektivity provozu. Na některých modernizovaných úsecích sice dosahují vlaky rychlosti až 160 km/h, což odpovídá současným evropským standardům, avšak značná část železniční sítě umožňuje maximální rychlosti nižší než 100 km/h. Tento fakt zásadním způsobem snižuje konkurenceschopnost železniční dopravy ve srovnání s automobilovou a leteckou přepravou, které nabízejí rychlejší a často pohodlnější alternativy.

Hlavní železniční tratě, které spojují hlavní město Prahu s významnými evropskými metropolemi, jako jsou Vídeň, Berlín nebo Bratislava, prošly pouze částečnou modernizací. Tato zlepšení jsou sice krokem správným směrem, ale jsou prováděna pomalu a v omezeném rozsahu, což je z pohledu narůstající poptávky po rychlé a spolehlivé železniční dopravě nedostačující. Následkem této stagnace dochází k nárůstu dopravního zatížení na silnicích a dálnicích, což vede k jejich přetížení, zejména v oblastech s vysokou hustotou provozu – například v okolí Prahy nebo na vytižené trase mezi Prahou a Brnem.

V posledním desetiletí se ale ukazuje, že i relativně menší a dílčí zlepšení železniční infrastruktury mohou mít pozitivní dopad a výrazně zvýšit počet cestujících. Od roku 2010, kdy byly spuštěny nové vlakové spoje na zmodernizovaných tratích, dochází k nepřetržitému a stabilnímu růstu zájmu o cestování vlakem. Na základě těchto výsledků začala česká vláda více podporovat myšlenku takzvaného hybridního systému rychlých spojení (RS). Cílem tohoto konceptu je propojit nově budované modernizované tratě se stávající železniční sítí tak, aby vznikl

flexibilní dopravní systém.

Tento přístup má za cíl umožnit efektivní spojení mezi velkými městy a menšími regionálními centry včetně jejich přilehlého okolí, což by výrazně zvýšilo jak dostupnost, tak i komfort železniční dopravy pro širší veřejnost. Plánování sítě rychlých spojení se zatím nachází v rané fázi příprav, ale první návrhy koridorů často navazují na již modernizované části tratí. Tento systém má potenciál nabídnout rychlé spojení do hlavních městských center a zároveň využívat stávající traťové úseky jako alternativní trasy v případě výluk, oprav nebo mimořádných událostí. Díky tomu by se zvýšila celková flexibilita a provozní efektivita české železniční sítě jako celku.



obr. 11

PŘIPRAVOVANÉ ÚSEKY

RS 1 VRT PRAHA – BRNO – OSTRAVA

Tento úsek, navazující na VRT Polabí, zkrátí cestu vlakem mezi Prahou a Brnem na přibližně dvě hodiny. Spojení Praha – Jihlava se zrychlí na zhruba hodinu a půl. Zahrnuje i části Moravská brána 1 a 2.

RS 2 VRT BRNO – BŘECLAV

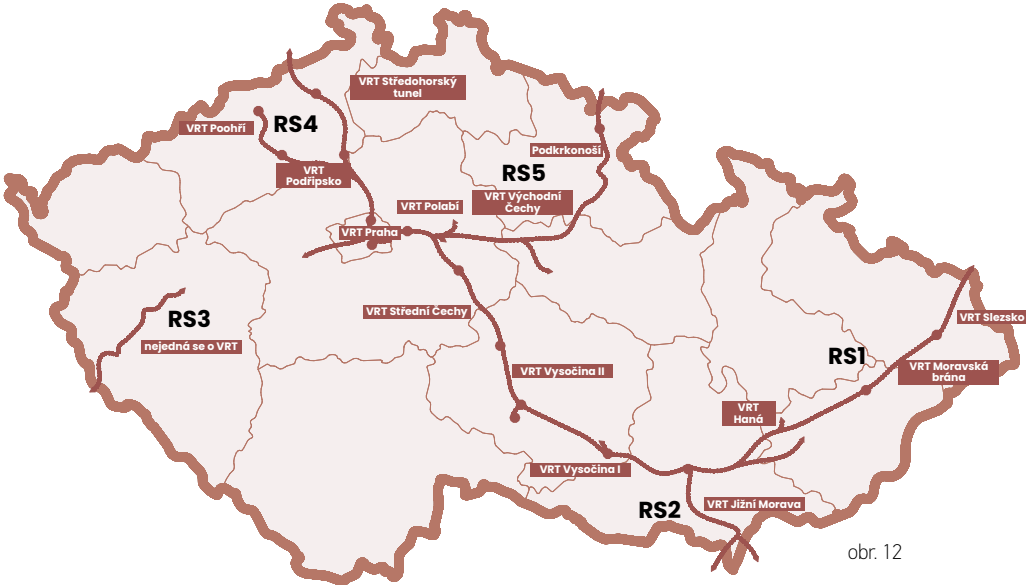
Úsek je klíčovou částí propojení České republiky s Rakouskem a Slovenskem. Do budoucna může být prodloužen přes hranice na Slovensko. Zajímavostí je plánovaný 1350 metrů dlouhý most (Estakáda EVL).

RS 4 VRT PRAHA – ÚSTÍ NAD LABEM – DRÁŽĎANY

Úsek je klíčovou částí propojení České republiky s Rakouskem a Slovenskem. Do budoucna může být prodloužen přes hranice na Slovensko. Zajímavostí je plánovaný 1350 metrů dlouhý most (Estakáda EVL).

RS 5 VRT PRAHA – HK/PARDUBICE – VRATISLAV

Spojení Prahy s Pardubicemi a Hradcem Králové zkrátí cestu na 30 minut. Díky tomu se zlepší dostupnost východočeských regionů s více než 200 000 obyvateli.



obr. 12

VYSOUTĚŽENÉ TERMINÁLY V ČR

PRAHA VÝCHOD

architekti: MP + OV Nehvizdy 2020, Metroprojekt Praha a.s.
HPP celkem: 2 241 m²
zastřešení nástupišť: 11 544 m²
počet povrchových parkovacích stání: 2 079
počet parkovacích stání v parkovacím domě: 956
počet stání celkem: 3 035

HRANICE NA MORAVĚ

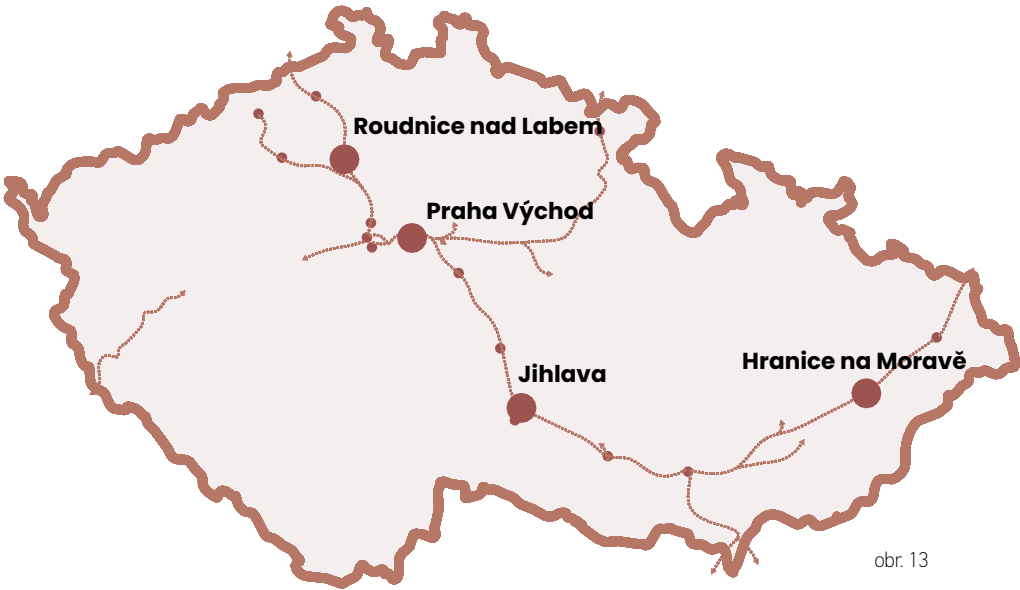
architekti: Nemec Taller Architektur + Ateliér MV
HPP výpravní budovy: 1 735 m²
zastřešení nástupiště: 3 045 m²
počet parkovacích stání v parkovacím domě: 300 stání
počet parkovacích stání na venkovním parkovišti: 150 stání
v první fázi, dalších 500 stání v dalších fázích
Počet parkovacích stání v podzemním parkovišti: 660

JIHLAVA

architekti: Arep Architectes + Monom
HPP odbavovací hala: 2 000 m²
zastřešení nástupiště VRT: 4 336 m²
zastřešení nástupiště BUS: 1 300 m²
zastřešení nástupiště regionální trať: 1 820 m²
parkoviště: 89 000 m²
počet parkovacích stání: 750 v první fázi, 3 000 v dalších fázích
počet parkovacích stání v podzemním parkovišti: 660

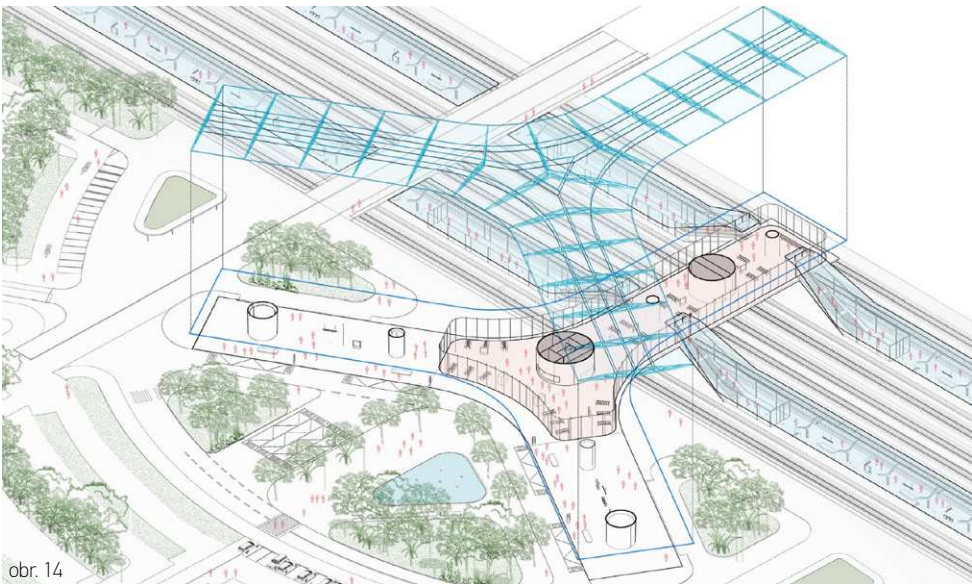
ROUDNICE NAD LABEM

architekti: Rusina Frei, s.r.o.
HPP odbavovací hala: 1 506 m²
HPP hala + venkovní galerie: 3 100 m²
počet dlouhodobých parkovacích stání v podzemí: 750 míst
počet venkovních parkovacích stání: 2 257
rezerva pro parkovací stání: 750 míst
stání pro kola: 300 míst



PRAHA VÝCHOD

Terminál Praha východ VRT bude klíčovým dopravním uzlem pro obyvatele severovýchodní části Středočeského kraje i okrajových oblastí Prahy. Nabídne spojení do centra hlavního města, stejně jako rychlé železniční trasy směřující do Brna, Ostravy, Vídně, Drážďan a dalších destinací. Strategické umístění na okraji Prahy zajistí snadný přístup, dostatek parkovacích míst a efektivní napojení na další dopravní systémy. Prosklená hala, umístěná částečně nad kolejištěm, poskytne cestujícím jedinečný výhled na projíždějící vlaky. Dynamická trojčpá střecha terminálu svým tvarem evokuje rychlost vysokorychlostních vlaků a vytváří otevřené a přívětivé prostředí. Před halou se rozkládá autobusový terminál, obklopený dvěma rozevíracími se rameny budovy. Parkovací plochy jsou rozmístěny v kruzích kolem terminálu, čímž minimalizují vzdálenosti pro pěší. Důraz je kladen na udržitelnost – parkoviště je rozčleněno zelenými pásy se zasakovacími příkopy a stromy, které snižují přehřívání. Stávající silnice mezi Nehvizdy a Horoušany zůstává zachována. Budova terminálu se nachází východně od této silnice.



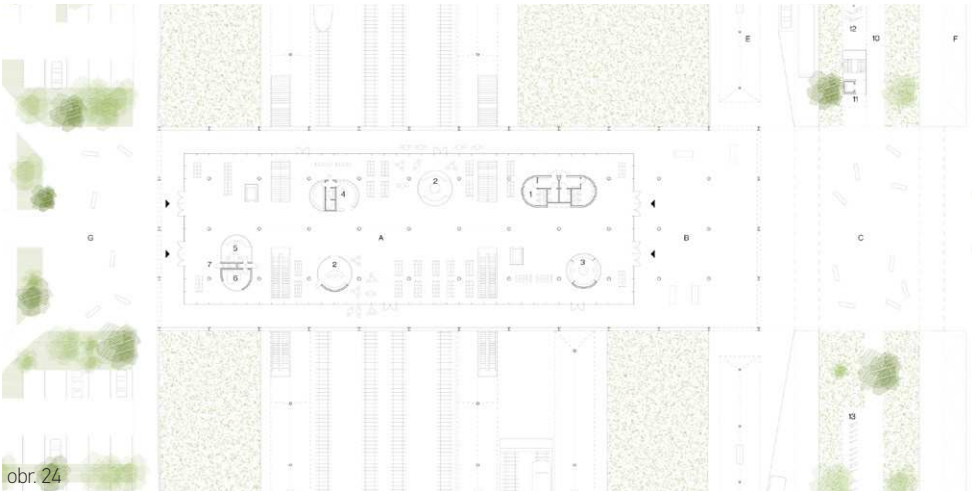
JIHLAVA

Terminál vysokorychlostní železnice Jihlava VRT se stane klíčovým bodem pro obyvatele Vysočiny, zejména Jihlavy a jejího okolí. Bude nabízet rychlé spojení s Prahou, Brnem, Ostravou, Drážďany, Vídní a dalšími významnými městy v Česku i zahraničí. Díky umístění na okraji Jihlavy poblíž dálnice D1 bude snadno dostupný a nabídne dostatek parkovacích míst. Architektonické řešení je inspirováno přírodními motivy – terminál má lehkou, štíhlou konstrukci, která se harmonicky začleňuje do okolní krajiny na okraji lesa. Promenáda s elegantní střechou ze světlíků vede cestující z haly k nástupištím, přičemž střecha poskytuje ochranu před nepříznivým počasím i v místech zastávek městské dopravy. Prosklené čekárny na nástupištích nabízejí světlé, příjemné prostory s výhledem na okolní krajinu. Konstrukce stavby klade důraz na šetřnost a využití lokálních materiálů. Dřevěné prvky střechy vzniknou z CLT panelů z blízké továrny, zatímco beton a dlažba využijí kámen z regionálních lomů. Tento přístup minimalizuje ekologickou stopu a podporuje cyklické využití zdrojů. Návrh terminálu tak propojuje moderní architekturu s ohledem na přírodu i udržitelnost.



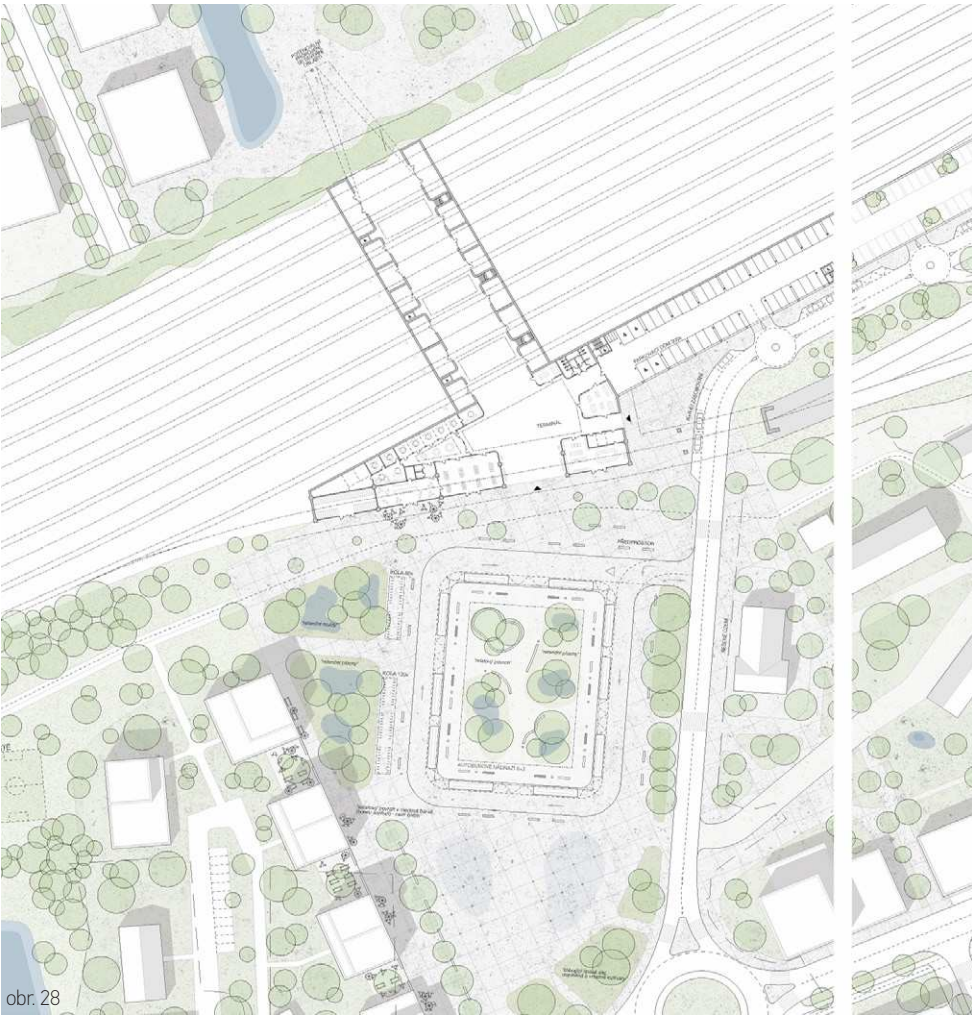
ROUDNICE NAD LABEM

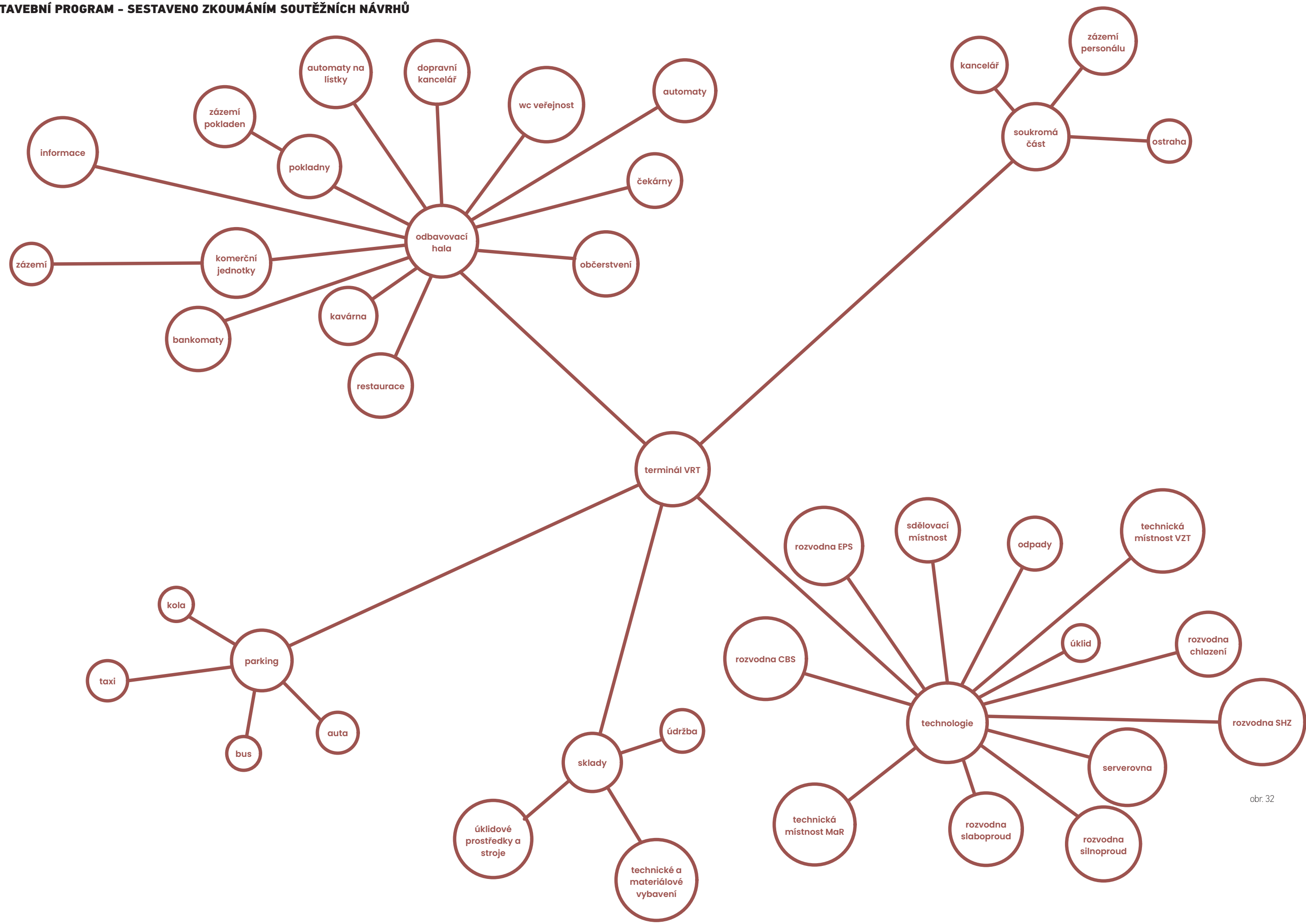
Nový terminál vysokorychlostní železnice v Roudnici nad Labem bude sloužit jako vstupní bod do oblasti Roudnicka a Podřipska, přičemž je navržen s ohledem na udržitelnost. Trať je obklopena zeleným pásem tvořeným lesy, remízky a poldry podporujícími vsakování vody. Architektura terminálu je minimalizovaná a jemně zapadá do krajiny. Odbavovací hala, která se nachází přímo nad kolejištěm, je lehká a průhledná, což zajišťuje její nenápadnost při pohledu z dálky. Budova základny pro údržbu je nenápadně ukryta za travnatým valem. Dostupnost terminálu zajišťuje kombinace povrchových parkovišť a podzemního stání. Povrchová parkoviště, rozmístěná po obou stranách železnice, jsou doplněna stromy, zelenými pásy a propustnými materiály, které přispívají k harmonickému začlenění do okolí. Dlouhodobá parkovací místa jsou umístěna pod zemí. Na východní stranu terminálu navazuje prostor pro hromadnou dopravu a cyklotrasy směřující do Roudnice.



HRANICE NA MORAVĚ

Stávající železniční stanice získá nový význam jako kombinovaný terminál vysokorychlostních vlaků, běžné železnice a autobusové dopravy. Toto propojení umožní snadné spojení například s Valašským Meziříčím, Vsetínem a Slovenskem, čímž se zlepší přístupnost regionu. Projekt zahrnuje výstavbu odbavovací haly s moderním designem, nástupišť, zastřešeného autobusového terminálu, parkovacího domu a zelených ploch. Vznikne funkční, dobře propojený prostor, který zlepší komfort cestujících a přispěje k revitalizaci okolí. Návrh počítá s integrací veřejných a dopravních prostor, které nabídnou přehledné a bezpečné přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy. Urbanistická koncepce plánuje využít brownfieldy v okolí pro nové čtvrti, které budou zahrnovat moderní bydlení, komerční zóny a technologické parky. Krajinový rámec projektu propojí stávající průmyslové areály, vytvoří nové biokoridory a podpoří nemotorovou dopravu díky cyklostezkám a pěším trasám. Celkově projekt kombinuje moderní dopravu, architekturu a přírodní prvky, aby přinesl rozvoj Hranic a jejich okolí.





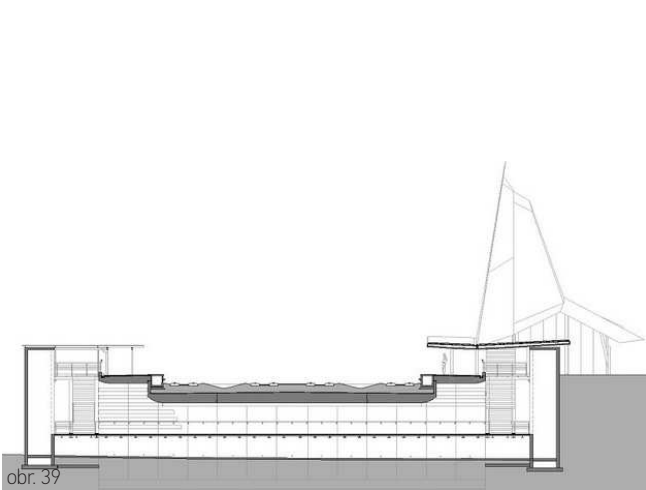
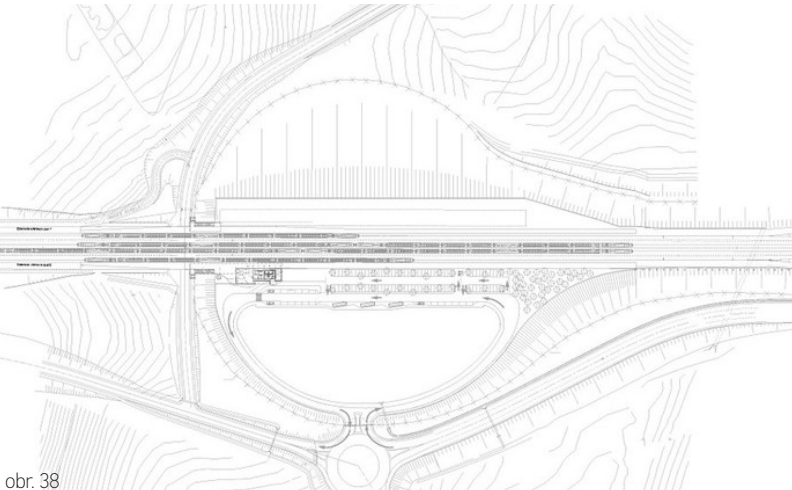
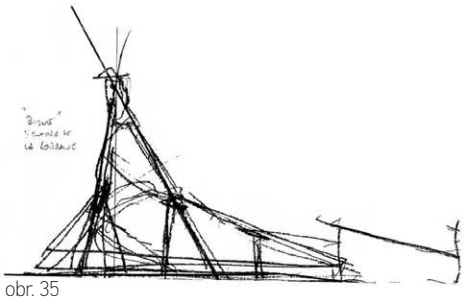
obr. 32

REFERENCE VRT

GARE DE MEUSE TGV

architekt: **SNCF/AREP**
lokalita: **Francie**
rok: **2007**

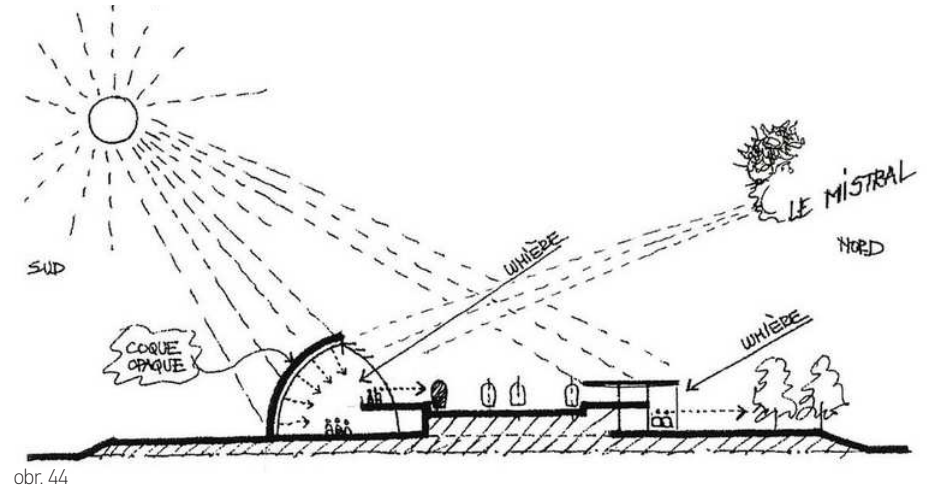
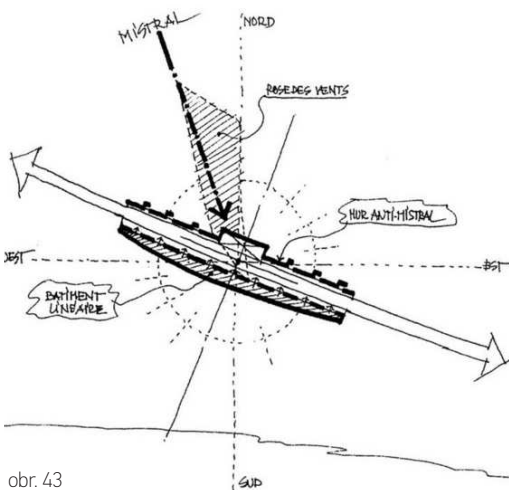
Stanice Meuse TGV Voie Sacrée byla otevřena v roce 2007 jako součást vysokorychlostní železniční tratě LGV Est, která spojuje Paříž se Štrasburkem. Nachází se v oblasti Trois Domaines, zahrnující obce Issoncourt, Rignaucourt a Mondrecourt, přibližně 30 km od měst Verdun a Bar-le-Duc. Projekt, navržený Jean-Marie Duthilleulem představuje první dřevěnou železniční stanici ve Francii od roku 1856. Budova je oslavou dřeva – materiálu, který je klíčový pro místní ekonomiku a řemeslnou tradici. Design evokuje siluety vesnic na řece Meuse, harmonicky zapadající do okolní krajiny. Stanice se stala nejen dopravním uzlem, ale také symbolickým spojením historie a moderní architektury. Stanice Meuse TGV zůstává významnou připomínkou regionálního know-how a propojení tradice s technologickým pokrokem.



GARE d'AVIGNON TGV

architekt: **SNCF/AREP**
lokalita: **Francie**
rok: **2001**

Stanice Avignon leží na poloostrově Courtine, nedaleko soutoku řek Rhôna a Durance, a tvoří centrum nového obchodního areálu o rozloze 200 hektarů. Charakteristická zakřivená hala dlouhá 400 metrů, připomínající tvar rychlovlaku TGV, symbolizuje rychlost. Její design vytváří iluzi zkracování vzdáleností, ať už při pohledu zvenčí nebo při pohybu uvnitř. Stanice, která byla postavena v roce 2001, čelí náročným klimatickým podmínkám – silnému větru Mistral a intenzivnímu slunečnímu svitu. Společnost AREP navrhla dvě podlouhlé konstrukce podél venkovních nástupišť, které chrání cestující před nepřízní počasí. Tyto stavby, umístěné na železničním náspu, kombinují kamenný vnější oblouk, jenž odráží jižní teplo, a interiér z bílé mořeného dřeva. Skleněná fasáda na druhé straně poskytuje ochranu před větrem a zároveň otevírá výhled na město a oblohu. Čekárna v mezipatře umožňuje cestujícím odpočívat nebo čekat přímo u nástupiště, chráněni před vlivy počasí. Stanice je koncipována jako „zahradni“, s výsadbou místních stromů, jako jsou platany, cypřiše nebo mandloně, čímž podporuje biologickou rozmanitost a přispívá k revitalizaci okolní krajiny.



GARE DE BESANCON TGV

architekt: AREP
lokalita: Francie
rok:

Nádraží TGV Besançon Franche-Comté leží na vysokorychlostní trati Rhin-Rhône. Stavba čerpá inspiraci z citadely v Besançonu, což odráží kamenné zdi zasazené do zvlněné krajiny. Nádraží propojuje estetiku a funkčnost, kdy elegantní architektura spojuje dopravní prostředky v harmonii s přírodou. Pod širokou střechou, jež přirozeně navazuje na jižní terén, se nachází budova spojující parkovací plochy, odbavovací halu a nástupiště. Přístup na nástupiště zajišťují chodníky a rampy, které jsou navrženy bez bariér. Přednádražní prostor obsahuje parkoviště, autobusové nádraží a přístřešky pro cyklisty. Parkovací plochy, navržené terasovitě s ohledem na svah, jsou proloženy hájky a zelenými pásy pro efektivní odvod vody. Budova je jednou z prvních stanic ve Francii oceněných certifikátem HEQ za vysokou kvalitu životního prostředí. Zatavněná střecha a promyšlené začlenění do přírodního terénu minimalizují dopad na okolí a optimalizují energetickou účinnost. Přestože je stanice vzdálena od center, funguje jako dopravní uzel regionu s napojením na veřejnou dopravu, cyklostezky a ekologická řešení, čímž propojuje udržitelnost a moderní mobilitu. Součástí je i citlivý přístup k návrhu parkovacích ploch, které nejsou řešeny jako rozlehlá asfaltová parkoviště.



obr. 45



obr. 46



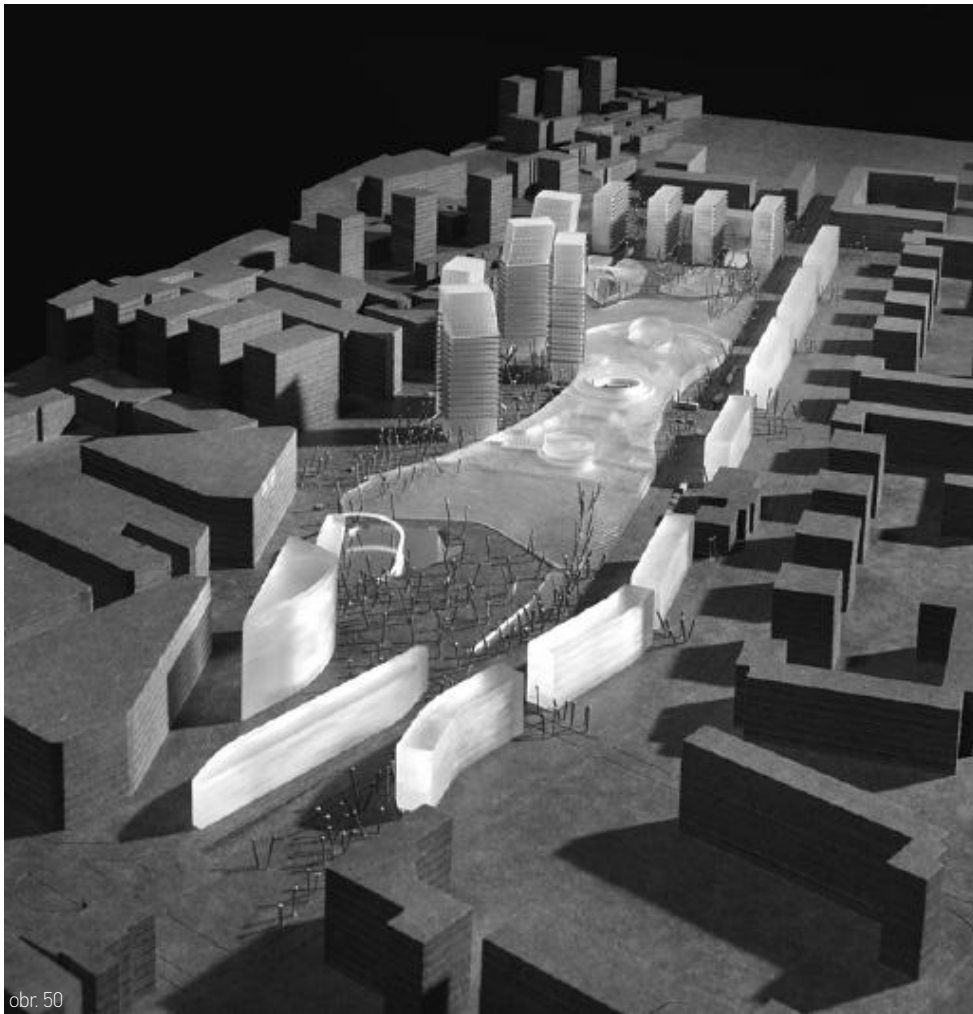
obr. 47



obr. 48



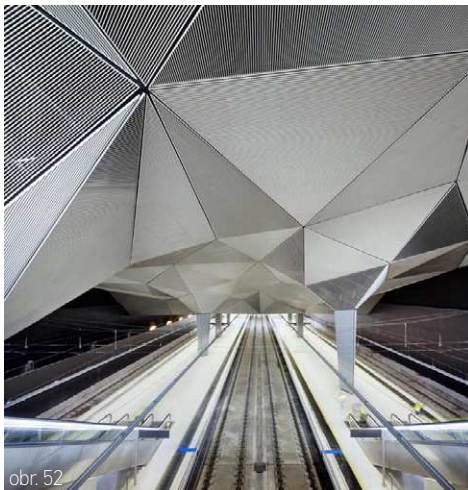
obr. 49



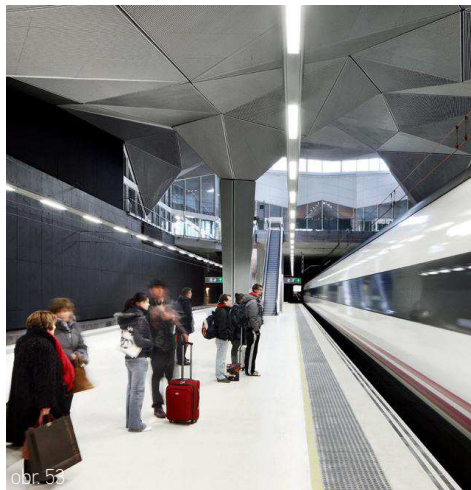
obr. 50



obr. 51



obr. 52



obr. 53



obr. 54

TGV STATION IN LOGROÑO

architekt: Ábalos + Sentkiewicz
Arquitectos
lokalita: Španělsko
rok: 2012

Nádraží bylo navrženo jako klíčový prvek nového urbanistického projektu, který obnovuje spojení mezi severní a jižní částí města. Slouží zároveň jako vstupní bod k veřejnému parku, jehož součástí je střecha s jedinečnou geometrií a topografií. Projekt reaguje na běžný problém povrchových stanic, které často narušují městskou kontinuitu a vedou k urbanistické i sociální segregaci. Zahrnutí kolejí pod povrch představuje příležitost přehodnotit funkci nádraží jako sjednocujícího prvku města. Intermodální stanice nabízí prostor pro transformaci města – vytváření veřejných prostranství, zelených koridorů, a podpory pěší a cyklistické dopravy. Projekt LIF 2002 spojuje infrastrukturu, urbanismus, krajinu, architekturu, ekologii a ekonomiku. Důraz je kladen na kvalitu, inovace a harmonii mezi kvantitativními i kvalitativními aspekty, čímž se stává průkopníkem v ekologickém urbanismu a krajinářské architektuře.

TGV STATION LIEGE-GUILLEMINS

architekt: Santiago Calatrava
lokalita: Belgie
rok: 2009

Cílem návrhu nové budovy bylo zdůraznit její význam jako významného uzlu vysokorychlostního železničního spojení mezi evropskými městy. Koncept počítal se stavbou, která by místo tradičních fasád měla stoupající střechu, sloužící jako ochrana před nepřízní počasí, zejména častým deštěm. Tento přístup zároveň umožňoval volný výhled na samotnou stanici i skrz ni. Výsledný design zahrnoval klenutý tvar střechy, jehož jemně zvlněné linie odrážely přirozený reliéf okolní krajiny. Takový tvar měl nejen estetický, ale i praktický účel, přičemž ladné křivky dodávaly budově harmonický vzhled. Další důležitou součástí návrhu bylo zdůraznění technologického pokroku vysokorychlostních vlaků. Struktura nádraží byla záměrně otevřená, aby vynikla dynamika pohybu vlaků i cestujících. Tímto řešením vznikl prostor, který efektivně kombinuje moderní technologie s architektonickou estetikou a zároveň splňuje požadavky na funkčnost i vizuální atraktivitu.



KØGE NORD STATION

architekt: COBE, Dissing & Weitling
lokalita: Dánsko
rok: 2019

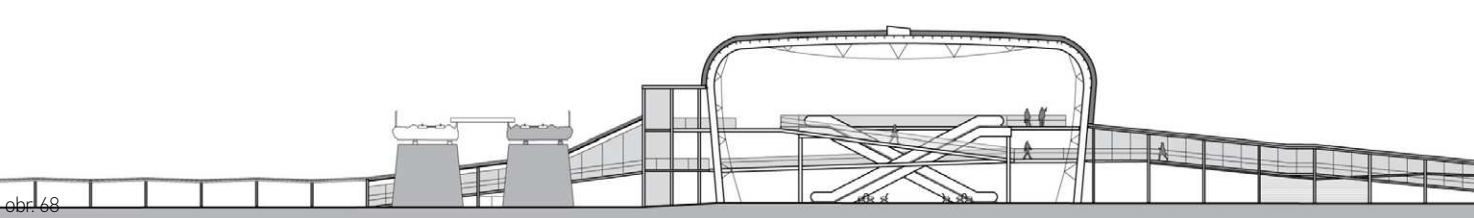
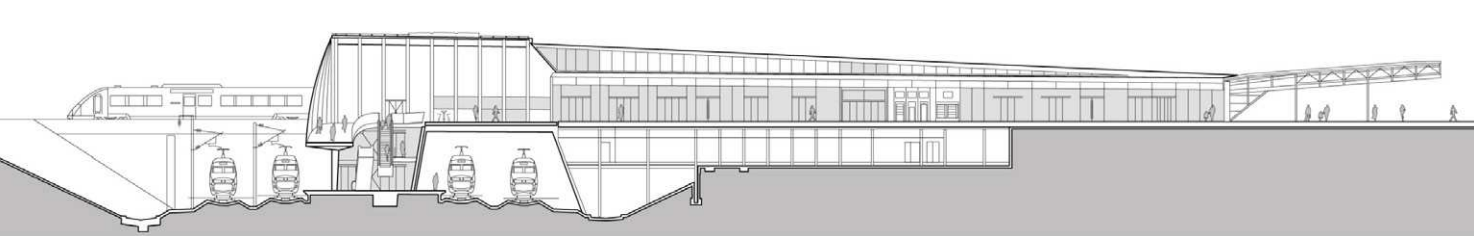
Nádraží Køge Nord slouží jako klíčový dopravní uzel kodaňského regionu, kde se setkávají vysokorychlostní vlaky, regionální spoje a nejméně frekventovanější dálnice v Dánsku. Zároveň však představuje výrazný symbol ekologicky šetrné mobility. Projekt zahrnuje lávku pro pěší o délce 225 metrů, vlakové nádraží a zařízení Park and Ride. Most, který je součástí projektu, nabízí na své severní straně nádherný panoramatický výhled na okolní krajinu i dopravní tepny. V interiéru mostu je navrženo dřevěné obložení, což vytváří příjemné a útulné prostředí. Naopak vnější plášť z perforované oceli odráží syrový charakter okolní infrastruktury a dodává stavbě industriální vzhled. Tento komplex tak nejen usnadňuje dopravu a přestupy, ale také přispívá k estetice městské krajiny. Propojuje moderní technologie a design s udržitelným přístupem, čímž se stává výrazným orientačním bodem a příkladem efektivního propojení různých druhů dopravy v souladu s principy zelené mobility.



BELFORT-MONTBÉLIARD TGV

architekt: AREP
lokalita: Francie
rok: 2011

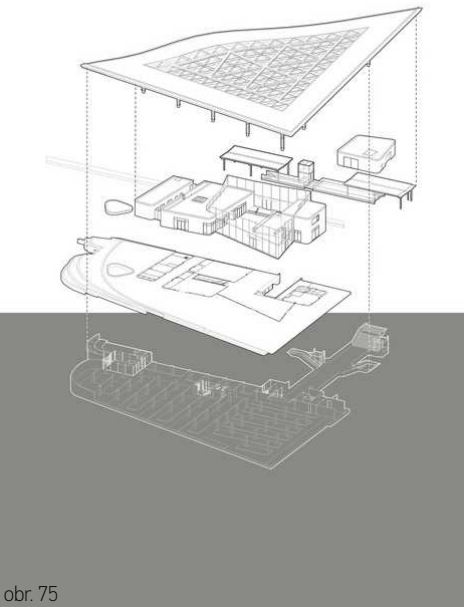
Nová stanice na vysokorychlostní trati LGV Rhin-Rhône, umístěná v obci Meroux v departementu Territoire de Belfort, slouží nejen jako klíčový dopravní uzel, ale také jako součást obchodního parku rozvíjeného na ploše 60 hektarů. Stanice propojuje regionální dopravu s vysokorychlostní železniční infrastrukturou a nabízí intermodální spojení, včetně plánované tratě Belfort-Delle. Stanice je navržena s důrazem na intuitivní orientaci cestujících. Prodloužený lichoběžníkový tvar stavby, konzolová střecha jižního vstupu a prostorná odbavovací hala s prosklenou fasádou poskytují výhled na Vogézy. Podél centrální severojižní osy se nachází galerie, která propojuje různé dopravní služby. Na západě se nachází parkoviště a čekárny, na východě servisní zázemí a přístup k místním vlakům, autobusům či taxi. Cestující se dostanou k nástupišťům TGV po rampě s mírným sklonem nebo dvojicí eskalátorů, které vedou proskleným prostorem. Technické zázemí je situováno v podzemním patře. Stanice spojuje technickou preciznost s přírodními prvky díky kovové nástavbě, dřevěným konstrukcím a obkladům. Je také průkopníkem v environmentálním designu, což potvrzuje certifikát HEQ za ekologické technologie.



TRAIN STATION ASSEN

architekt: De Zwarte Hond, Powerhouse Company
lokalita: Nizozemsko
rok: 2020

Nové nádraží Assen přináší výraznou změnu identity, nahrazující dříve anonymní tranzitní stanici místem, které je transparentní, přívětivé a propojené s městským prostředím. Návrh od společnosti Powerhouse Company a De Zwarte Hond zahrnuje multifunkční budovu, jejímž klíčovým prvkem je trojúhelníková dřevěná střecha. Tato unikátní konstrukce o rozloze 3 000 m², celá vyrobená ze dřeva, je prvním takovým řešením v Nizozemsku. Střecha nejen přemostuje železniční koleje, ale díky přirozeným materiálům a oknům propouštějícím sluneční světlo vytváří příjemnou atmosféru pro cestující. Pod střechou jsou rozmístěny samostatné budovy s cihlovými fasádami a zakulacenými rohy, které slouží komerčním a dopravním funkcím. Stanice, s červenými tóny dlažby a fasád, připomíná veřejné náměstí a tvoří výchozí bod pro cestu do centra města. Prostor nádraží byl kompletně přetvořen, aby umožnil propojení východní a západní části města. Nové tunely pro pěší, cyklisty i automobily spolu s podzemní kolárnou pro 2 600 kol zajistily zlepšení dopravní dostupnosti. Nádraží Assen nyní představuje moderní dopravní uzel, který spojuje město s regionem a odráží udržitelný přístup.



TULLNERFELD STATION

architekt: Günther Lautner
lokalita: Rakousko
rok: 2012

Nádraží Tullnerfeld je moderní dopravní uzel zasazený do klidné krajiny Dolního Rakouska. Přestože působí odlehle, jeho strategická poloha umožňuje rychlé spojení s Vídní a okolními městy. Budova v minimalistickém betonovém stylu je navržena funkčně a prostorně, s dostatkem místa pro budoucí rozvoj. Hala, navržena vídeňským architektem Güntherem Lautnerem, se vyznačuje elegantním zakřivením. Velkorysá prosklená fasáda přináší do interiéru přirozené světlo a nabízí výhledy na zelené louky a vzdálené kostelní věže. Stanice, která vznikla jako součást vysokorychlostní železniční tratě mezi Vídní a St. Pöltenem, slouží především dojíždějícím. Její budoucnost je však slibná – okolní pole se postupně proměňují v nové rezidenční oblasti, které přinesou více cestujících i obchodní příležitosti. Ambiciózní plány na rozvoj „Wohnpark Tullnerfeld“ naznačují, že tento klidný kout Dolního Rakouska se může stát dynamickým příměstským centrem s kvalitní dopravní infrastrukturou.



obr. 77



obr. 76



obr. 78



obr. 79



obr. 81



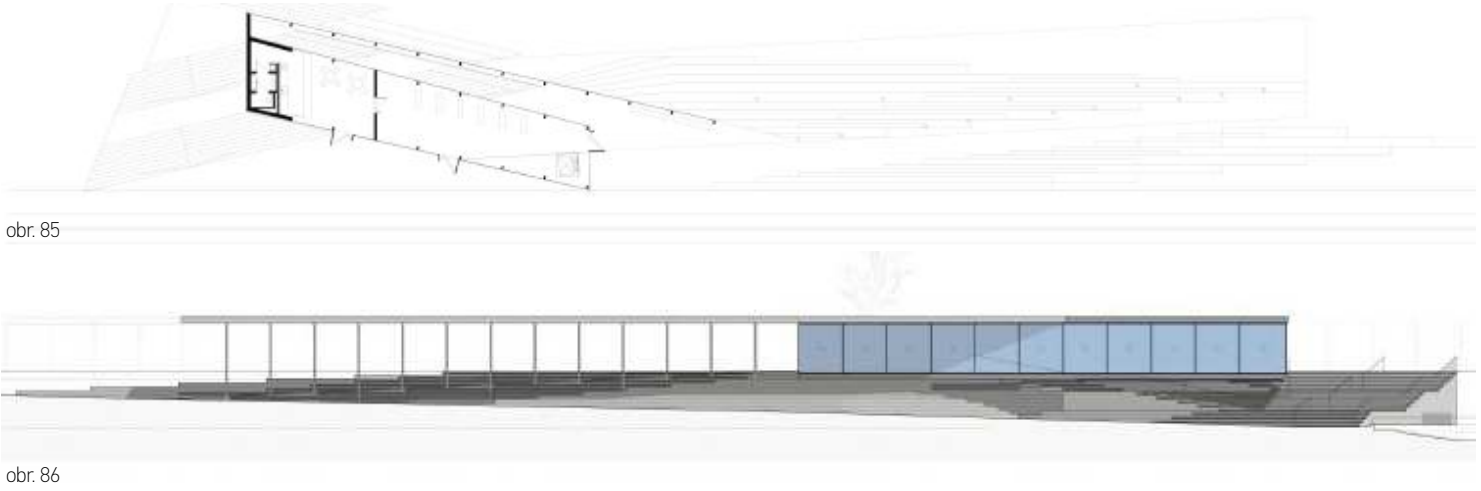
obr. 82



obr. 83



obr. 84



obr. 85

obr. 86

SOLEC KUJAWSKI

architekt: RYSY Architekci
lokalita: Polsko
rok: 2016

Dopravní uzel Solec Kujawski, dokončený v červnu 2016, je důležitou součástí vysokorychlostní železniční sítě BIT City, která spojuje města Bydhošť a Toruň v Kujavsko-Pomořském regionu. Nachází se přibližně v polovině této trasy a jeho výstavba byla závěrečnou fází projektu. Stanice byla navržena architektonickým studiem RYSY Architekci a její podoba byla ovlivněna charakterem okolního prostředí. Původně se na místě nacházelo staré železniční nástupiště na vrcholu malého kopce, zatímco v okolí stála historická nádražní budova z počátku 20. století, komerční pavilon a bytové domy ze 70. a 80. let. Hlavním cílem projektu bylo sjednotit různé funkce dopravního uzlu pod jednu zastřešenou konstrukci. Pod elegantní střechou se nyní nachází autobusové nádraží, železniční nástupiště a zázemí pro cestující. Svah kolejiště byl přeměněn na amfiteátr s veřejným prostorem, zelení a lavičkami, čímž stanice získala nejen dopravní, ale i společenský význam. Kolemjdoucí zde mohou odpočívat, zatímco stojany na kola a veřejné toalety jsou diskrétně umístěny ve svahu. Díky své jednoduché a lehké konstrukci stanice nenarušuje městskou krajinu, ale naopak vytváří harmonický veřejný prostor, který slouží nejen cestujícím, ale i místním obyvatelům.

REFERENCE P+R

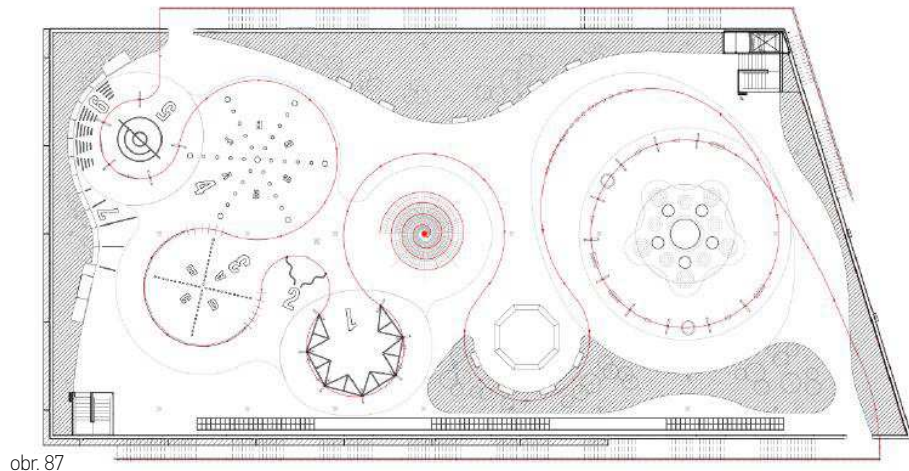
P+R PARK'N'PLAY

architekt: Jaja Architects
lokality: Rama Studio
rok: Dánsko
 2016

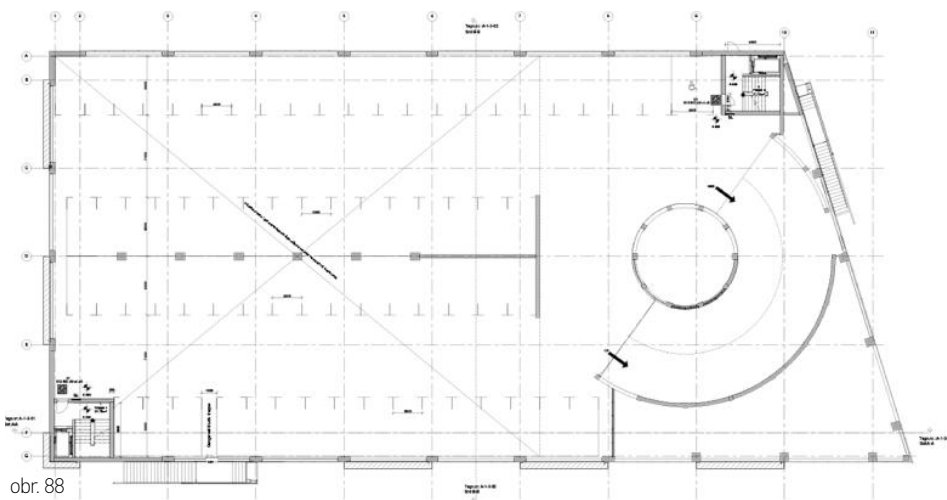
Parkovací domy jsou přirozenou součástí města, ale jejich využití často bývá jednostranné. Cílem projektu bylo navrhnout parkovací objekt, který bude nejen funkční, ale také atraktivní pro veřejnost. Zároveň měl respektovat měřítko městského prostředí, historii a budoucí rozvoj nové čtvrti Nordhavn v Kodani.

Projekt se soustředil na transformaci tradiční podoby parkovacího domu. Klíčovým prvkem návrhu se stala inovativní zelená fasáda a střešní prostor podporující aktivní využívání. Místo skrývání budovy návrh zvýrazňuje její konstrukční strukturu a vizuálně ji rozčleňuje.

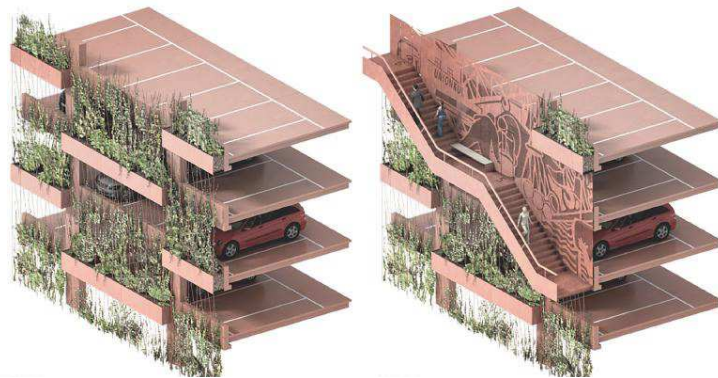
Fasáda je doplněna systémem truhlíků s vegetací, které kopírují pravidelnou mřížku konstrukce. Tento prvek dodává stavbě novou estetickou vrstvu a zároveň propojuje zeleň s architekturou. Dvě veřejná schodiště vedou fasádou na střešku, která nabízí dynamický prostor pro volnočasové aktivity. Zábradlí zde získává další funkce – slouží jako houpačky, prolézačky nebo míčové klece. Z ulice návštěvníky přirozeně směřuje vzhůru a motivuje je k prozkoumání střešní krajiny i panoramatických výhledů na kodaňský přístav.



obr. 87



obr. 88



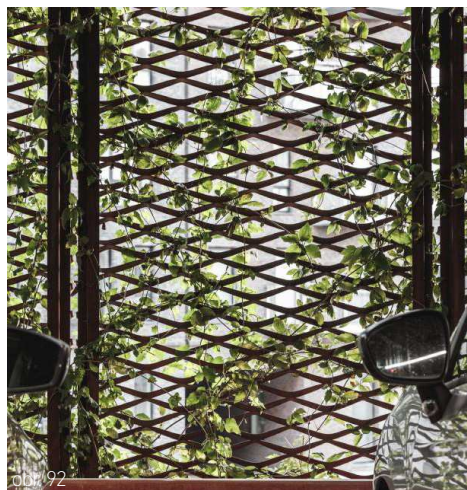
obr. 89



obr. 90



obr. 91



obr. 92



obr. 93



obr. 96



obr. 94



obr. 95

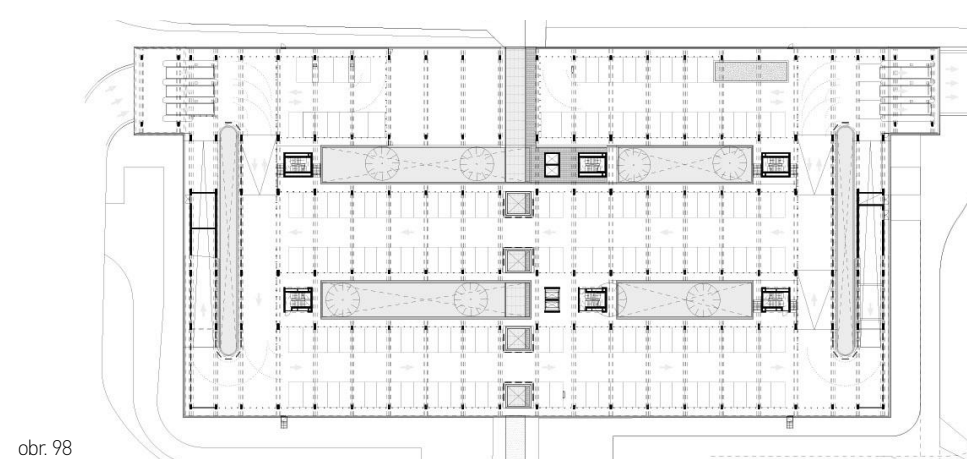


obr. 97

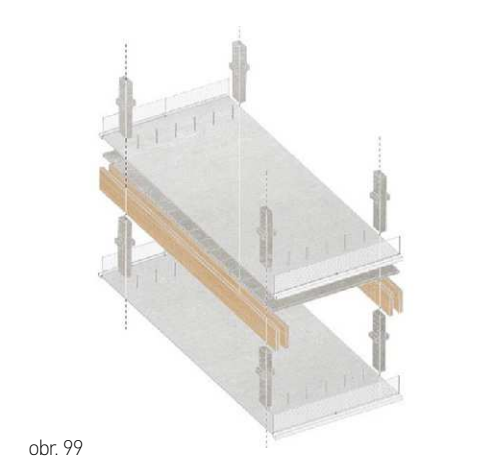
P+R ANTWERP

architekt: HUB
lokality: Belgie
rok: 2022

Město Antverpy se snaží posílit udržitelnou mobilitu v metropoli i jejím širším okolí. Klíčovým prvkem této strategie je výstavba několika Park + Ride budov, které nejen zlepší dopravní situaci, ale zároveň vytvoří symbolické vstupní brány do města. Projekt musí umožnit plynulý přesun mezi automobilovou dopravou a veřejnými prostředky, jako jsou tramvaje, autobusy či sdílená kola. Tyto objekty tedy fungují jako tranzitní prostory, kde je klíčová přehlednost, pohodlí a bezpečnost přestupu, podobně jako u letišť či železničních stanic. Celkem zde vzniknou tři nové budovy Park + Ride: Luchtbal (1 800 míst), Linkeroever (1 500 míst) a Merksem (680 míst). Architektonicky jsou budovy koncipovány jako otevřené struktury, kde místo klasických fasád dominuje kombinace betonových sloupů a dřevěných trámů. Centrální terasy přivádějí přirozené světlo a usnadňují orientaci v prostoru, zatímco zelené venkovní plochy podporují kolektivní využití areálu.



obr. 98

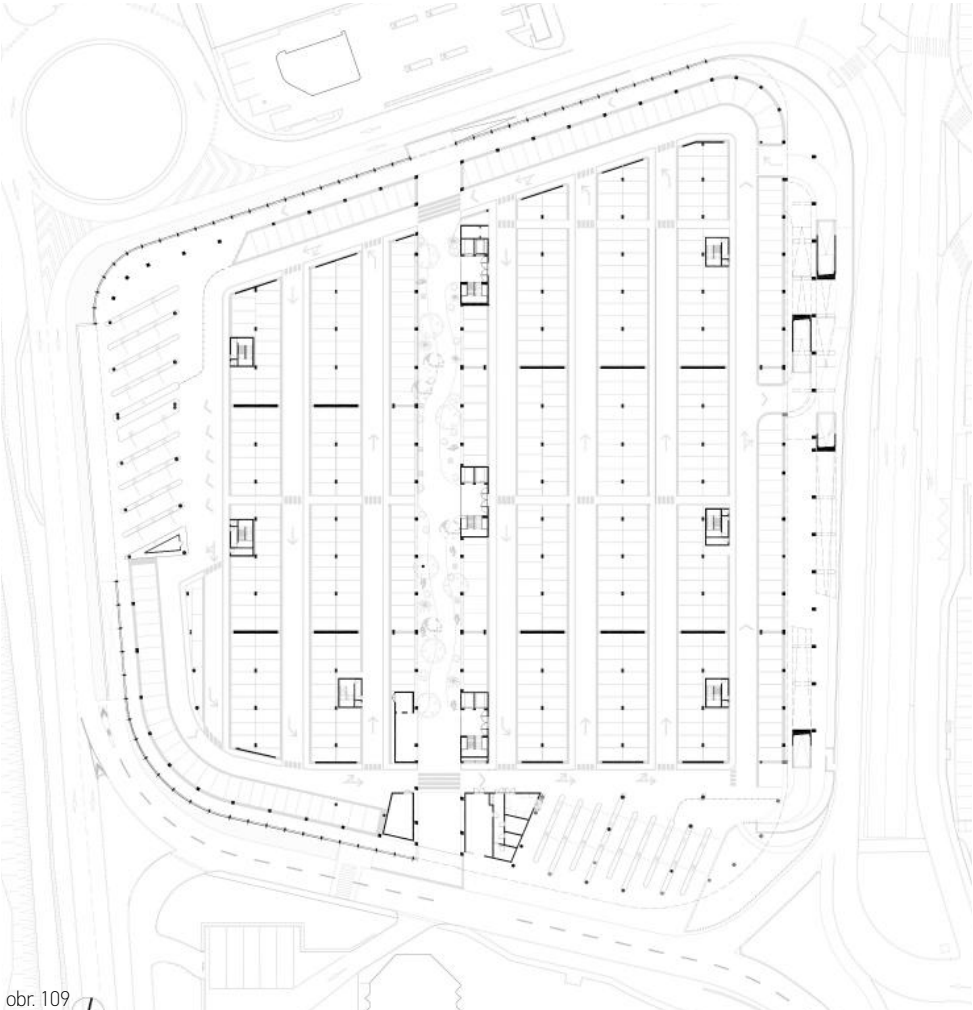
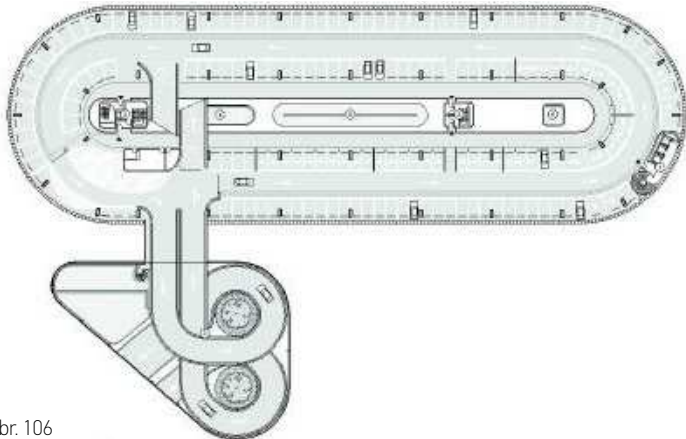
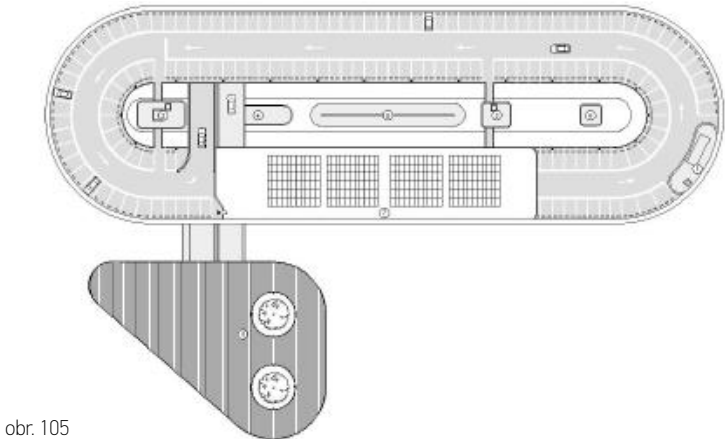


obr. 99

P+R CESSON-SÉVIGNÉ

architekt: Atelier O-S Architectes
lokalita: Francie
rok: 2024

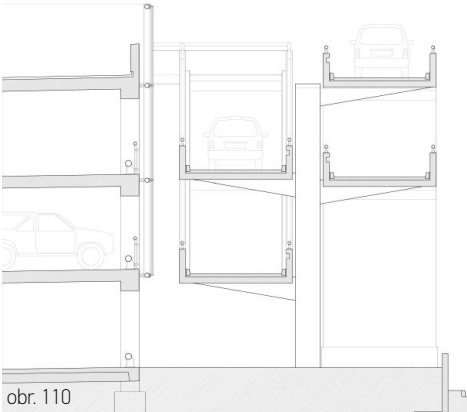
Projekt se zaměřuje na snížení uhlíkové stopy a lepší začlenění do městského prostředí. Jedná se o inovativní dopravní uzel složený ze dvou propojených budov, přičemž každá z nich má odlišný tvar a funkci. První budova s trojúhelníkovým půdorysem obsahuje příjezdové a výjezdové rampy a zároveň poskytuje prostor pro 200 jízdních kol. Druhá, podlouhlá stavba, kombinuje autobusové nádraží v přízemí a parkovací plochy ve vyšších patrech. Její fasáda je tvořena tabulovým sklem, což jí dodává transparentní, technický vzhled. Betonová konstrukce umožňuje budoucí přestavbu na kanceláře nebo byty. Budova je rozčleněna na dva hlavní vizuální prvky: spodní část s kolonádou autobusového nádraží a horní pás z opalizujícího skla, určený pro parkování. Recepční pavilon, navržený jako samostatná orientační budova, využívá kovový skelet s eloxovaným hliníkovým opláštěním, které slouží jako světelný filtr. Doprava je řešena jednosměrným provozem o šířce 6 metrů, což zajišťuje plynulý pohyb vozidel. Vertikální jádro s výtahy a prosklenými bariérami umožňuje rychlé propojení parkovacích ploch s autobusovým terminálem a stanicí metra. Architektura budovy nejen plní funkční požadavky, ale zároveň vytváří esteticky hodnotný městský prostor.



P+R NICE

architekt: Atelier Marc Barani
lokalita: Francie
rok: 2012

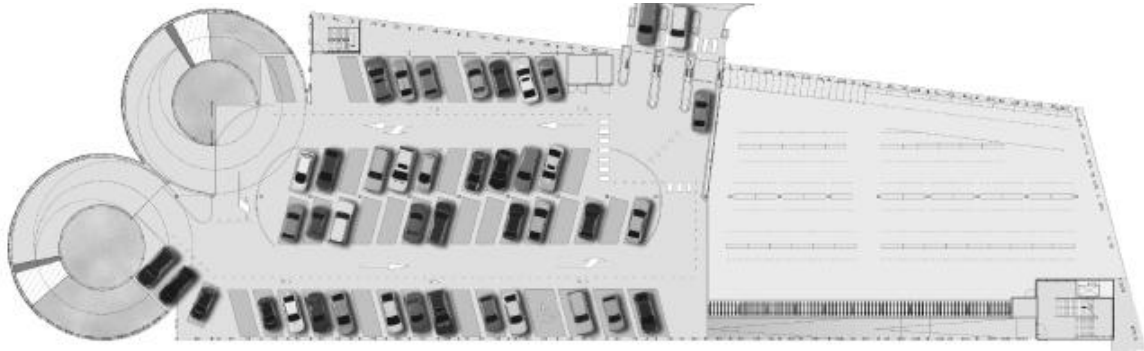
Letiště v Nice těží ze své výhodné polohy ve městě, v blízkosti ústí řeky Var. Tento kontrast mezi přírodní krajinou a městskou infrastrukturou vytváří jedinečné prostředí, do kterého nové parkoviště citlivě zapadá. Projekt si klade za cíl propojit oba tyto světy prostřednictvím materiálů a barev, které evokují pohyb a proměnlivost vody v řece. Použití zesíleného skla a vodních prvků umožňuje měnící se vizuální efekt v závislosti na slunečním světle, větru a ročním období. Masivní, avšak elegantní objem stavby sjednocuje prostor, potlačuje vizuální roztržitost okolí a přináší do krajiny harmonii. Pro cestující je vizuální dojem budovy postupně odhalován. Průsvitné fasády s mírným sklonem kombinují pocit lehkosti a pevnosti, zatímco vnitřní struktura je přístupná díky centrálnímu otevřenému prostoru. Při výjezdu z Terminálu 2 se pohled návštěvníků setkává s proplétajícími se rampami, které zdůrazňují pohyb vozidel i dynamiku celého prostoru. Stavba tak nejen funkčně slouží dopravním potřebám letiště, ale zároveň esteticky obohacuje jeho prostředí a vytváří vizuální spojení mezi přírodním a umělým prvkem této oblasti.



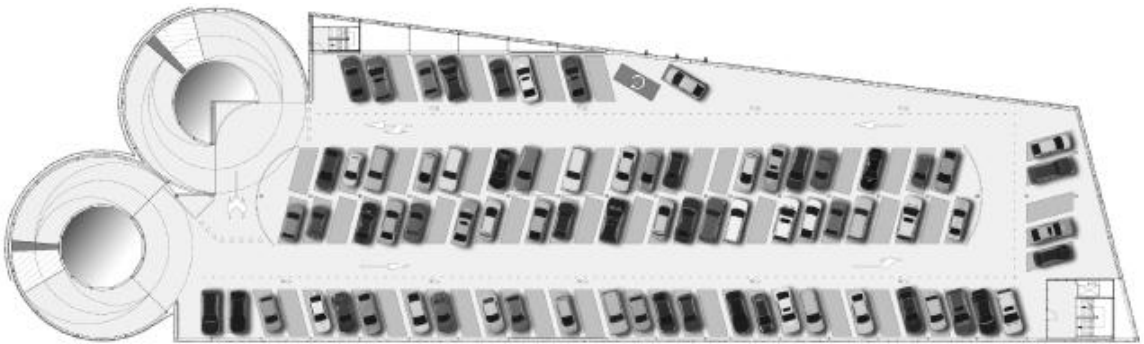
P+R ZUTPHEN

architekt: Moederscheim Moonen
lokalita: Nizozemsko
rok: 2017

Zutphen v Nizozemsku se nedávno postavilo P+R, které pojme 375 aut a více než 600 jízdních kol. Reaguje tak na rostoucí poptávku po parkovacích místech v okolí nádraží. Parkoviště vzniklo na místě bývalého průmyslového areálu. Design parkoviště čerpá inspiraci z historických skladů a průmyslových budov, které kdysi definovaly tuto část města. Tento průmyslový duch se odráží jak v celkovém vzhledu stavby, tak ve výběru materiálů. Budova má podlouhlý tvar a její boční stěny lemují dva hlavní podchody, propojující silniční dopravu a pěší pod železniční tratí. Na jednom konci budovy se nachází dvě spirálovité rampy pro auta, které při stoupání vytvářejí sochařský dojem a dodávají dynamiku celé stavbě. Druhá strana stavby připomíná svým tvarem a dřevěnými okenicemi historická skladiště. Parkoviště je podepřeno pozinkovanými sloupy, což odkazuje na průmyslovou minulost místa i nedaleký ocelový most přes IJssel. Dřevěné lamely na fasádě umožňují přirozené větrání a osvětlení, zatímco večer se otáčejí a odhalují LED osvětlení, které stavbě dodává noční dynamiku. Budova je navržena tak, aby umožňovala případné přístavění dalších podlaží, pokud bude třeba kapacitu rozšířit.



obr. 115



obr. 116



obr. 117



obr. 118



obr. 119



obr. 120



obr. 121

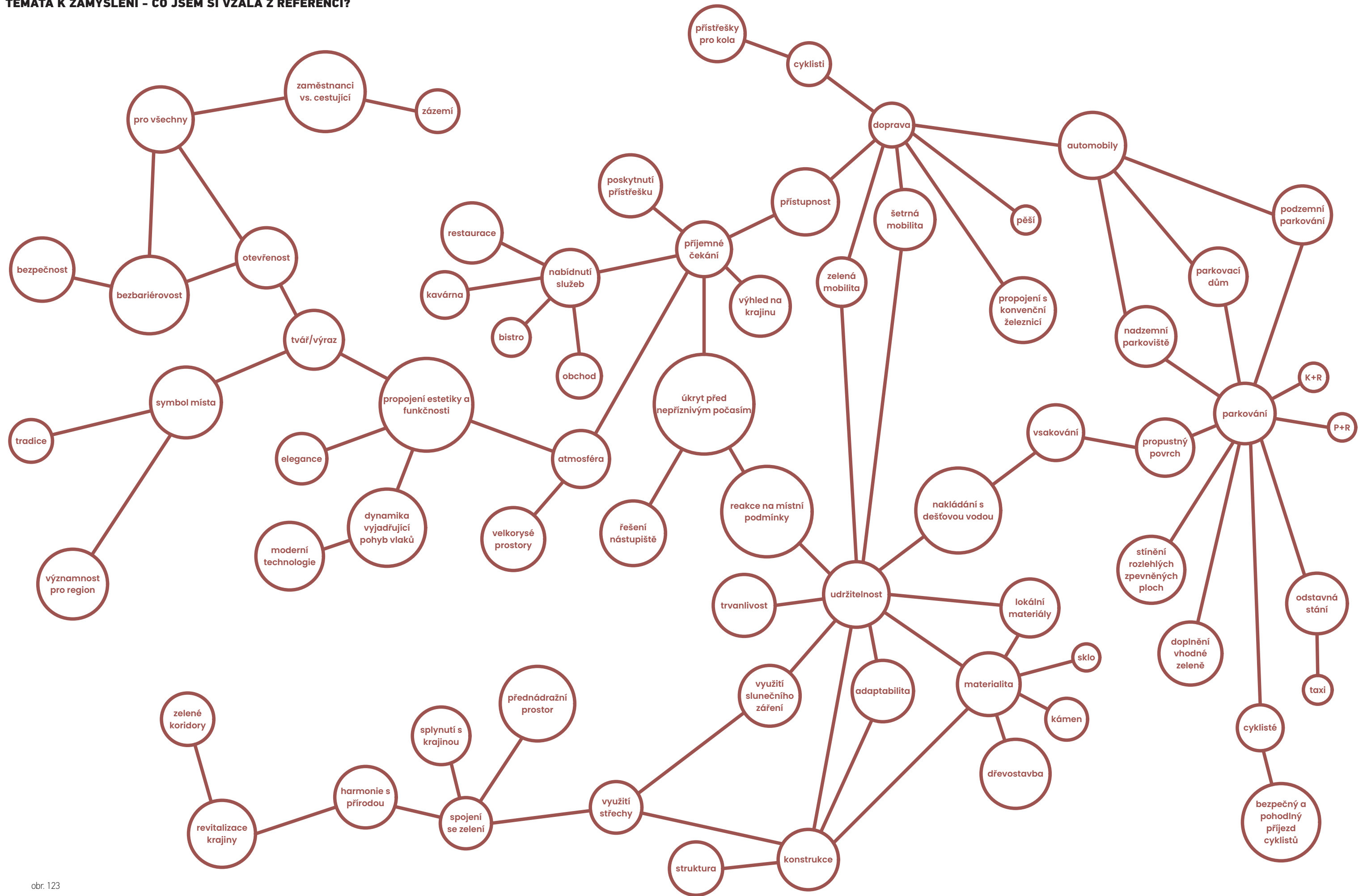
P+R NANTES

architekt: R-Architecture
lokalita: Francie
rok: 2020

Parkoviště u Porte de Vertou na jihovýchodním vjezdu do Nantes je tvořeno šesti překrývajícími se čtvercovými sekcemi, každá o šířce 62 metrů. Celá stavba je zahalena do jemného kovového pletiva, které jí dodává lehkost a eleganci. Architektonický návrh se soustředí na jednoduchost a funkčnost, přičemž upouští od zbytečných dekorací ve prospěch otevřeného prostoru, přirozeného světla a volných výhledů. Hlavním prvkem interiéru je kruhový otvor procházející všemi šesti podlažími, který budově dodává vzdušnost a vizuální propojení mezi jednotlivými úrovněmi. Dopravní řešení zahrnuje dvě spirálové rampy, inspirované slavným schodištěm zámku Chambord. Tyto rampy vedou vozidla plynule od přízemí až na vrchol budovy a zajišťují efektivní pohyb různých dopravních proudů. Jejich design nejen zlepšuje přístupnost parkovacích míst, ale také optimalizuje tok vozidel a eliminuje případné dopravní zácpy. Kombinace surového betonu v interiéru a jemné kovové sítě na fasádě vytváří zajímavý kontrast mezi robustností a lehkostí. Vnější pletivo reaguje na okolní prostředí a v závislosti na denní době či ročním období mění svou vizuální podobu. Hra světla a stínů dodává parkovišti dynamiku, díky níž stavba nikdy nepůsobí staticky.



obr. 122



BEČVÁRY–KOŘENICE

LOKALITA

ŠIRŠÍ VZTAHY

Území vymezené pro výstavbu nového vysokorychlostního terminálu se nachází v okrese Kolín, ve Středočeském kraji, konkrétně v oblasti mezi obcemi Bečváry a Kořenice. Přestože se samotný terminál nachází v blízkosti menší obce Pučery, ponese oficiální název Bečváry–Kořenice. Tento název byl zvolen kvůli lepší identifikaci polohy v širším území a proto, že Pučery se nacházejí právě mezi těmito dvěma většími a známějšími obcemi.

Bečváry jsou středně velkou obcí ležící přibližně 11 kilometrů jihozápadně od města Kolína. Trvale zde žije necelých 1100 obyvatel a obec tvoří pět částí – Bečváry, Červený Hrádek, Hatě, Horní Jelčany a Poďousy. Celková rozloha katastrálního území činí 1628 hektarů. Obcí protéká říčka Bečvářka, která přispívá k venkovskému rázu a ekologické hodnotě lokality.

Na druhé straně leží Kořenice, menší obec s přibližně 600 obyvateli, která se nachází asi 8 kilometrů jihozápadně od Kolína. Rozloha jejího katastrálního území je 1031 hektarů. Pod správu obce spadají kromě samotných Kořenic také dvě další vesnice – Chotouchov a Pučery, přičemž právě Pučery jsou přímo dotčeny výstavbou terminálu. Obcí prochází železniční trať Kolín–Ledečko, která zajišťuje napojení na regionální dopravní síť a do budoucna nabídne možnost přestupu mezi různými druhy dopravy právě v nově vznikajícím terminálu.

Plánovaný vysokorychlostní terminál bude součástí úseku VRT Střední Čechy, který propojí hlavní město Prahu se Světlou nad Sázavou a dále s dalšími částmi republiky. Terminál Bečváry–Kořenice má ambici stát se významným dopravním uzlem, který umožní rychlé a pohodlné přestupy mezi vysokorychlostní železnici, konvenční železniční dopravou, regionálními autobusovými linkami a individuální automobilovou dopravou. Jeho vznik tak zásadně zlepší dopravní obslužnost regionu a umožní místním obyvatelům přímé a efektivní spojení nejen do Prahy, ale také do dalších velkých měst jako jsou Brno, Jihlava, Hradec Králové nebo Pardubice.

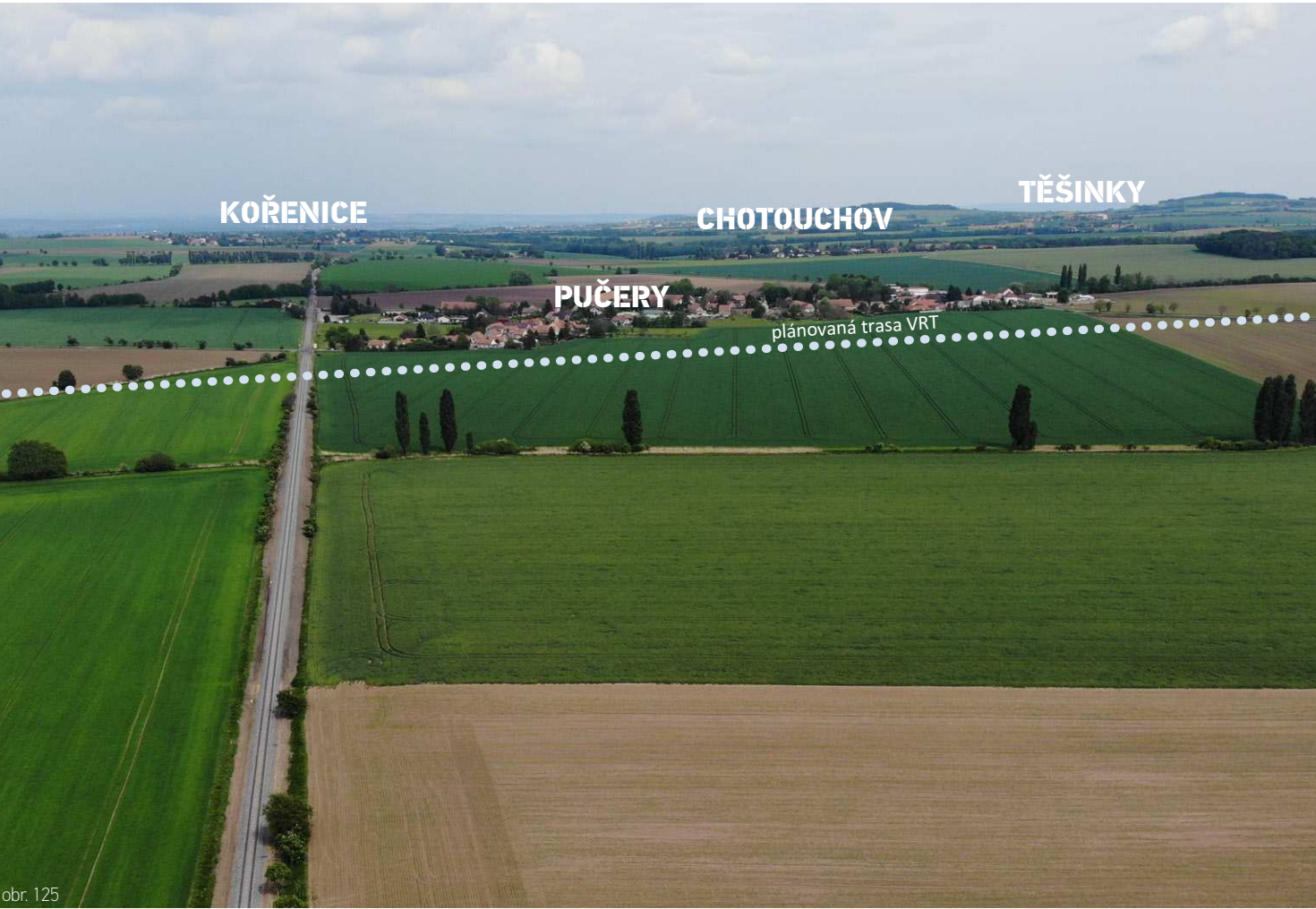
HISTORICKÝ KONTEXT

První dochovaná písemná zmínka o obci Bečváry pochází z 28. srpna roku 1265, kdy se jistý Horyna z Bečvár objevuje jako svědek při uzavření smlouvy o prodeji Pňova. Tato zmínka dokládá nejen existenci samotné obce, ale i její určitou správní a společenskou váhu v tehdejší době. V průběhu staletí prošlo bečvarecké panství rukama mnoha významných šlechtických rodů, avšak nejznámějším majitelem se stal generál Ernst Gideon von Laudon, slavný rakouský vojevůdce v habsburských službách. Ten získal panství přímo od císařovny Marie Terezie jako ocenění svých vojenských zásluh. Generál Laudon zde nechal vybudovat barokní zámek, který se stal dominantou obce a významným příkladem pozdně barokní architektury na českém venkově. Zámek měl původně reprezentativní i správní funkci a stal se kulturním i společenským centrem širšího okolí. V současnosti se nachází v soukromém vlastnictví a prochází rozsáhlou rekonstrukcí, jejímž cílem je navrátit objektu jeho historický lesk a připravit ho k novému využití.

Obec Kořenice je poprvé zmíněna v historických pramenech v roce 1358, tedy o téměř století později než Bečváry. Na začátku 16. století byla Kořenice součástí majetku Alžběty, dcery bohatého kutnohorského suknaře Řehoře. Tato skutečnost odráží význam Kutné Hory jako středověkého hospodářského centra, jehož vliv sahal i do okolních venkovských oblastí. V roce 1545 přešlo vlastnictví Kořenic na Václava Popela z Vesce, významného šlechtice té doby. V roce 1588 panství získal Jiří Voděradský z Hrušova, který k němu připojil i sousední obec Ratboř, čímž vytvořil kompaktní panství Ratboř–Kořenice, jež fungovalo jako jednotný správní celek až do zrušení patrimoniální správy v roce 1848.

Také obec Pučery má bohatou a pestrou historii. Až do roku 1421 patřila sázavskému klášteru, což svědčí o jejím duchovním a hospodářském napojení na významné církevní instituce. V roce 1437 ji císař Zikmund Lucemburský daroval vladykovi Zachařovi z Řeneč, čímž přešla z církevních

rukou do světské držby. V roce 1545 se Pučery dostaly do vlastnictví rodu Myšků ze Žlunic, který obec držel až do roku 1623. Tehdy celé panství, včetně sousedního Červeného Hrádku, odkoupil Václav Vchynský ze Vchynic, představitel významného českého rodu spojeného s lobkowiczskou větví šlechty. V roce 1677 byly Pučery začleněny do majetku Adolfa Vratislava ze Šternberka, jednoho z nejvlivnějších šlechticů své doby. Ten obec začlenil do svého zasmuckého panství, jehož součástí zůstala až do 19. století.



Z geologického hlediska spadá první část plánované trasy do Středolabské tabule. Zdejší podloží je v počátečním úseku tvořeno křídovými sedimenty, konkrétně slínovci a jílovci, které v oblasti blanické brázdy plynule přecházejí do permokarbonských hornin, jako jsou pískovce, prachovce a slepence. Dále směrem ke Svojšicím začínají dominovat metamorfity kutnohorsko-svrateckého krystalinika, především migmatit, ortorula a amfibolit, přičemž se zde místy objevují i křídové horniny, zejména pískovce.

Druhá část trasy pokračuje územím Hornosázavské pahorkatiny. V úseku směřujícím k Paběnicím převládají metamorfované horniny kutnohorsko-svrateckého krystalinika, mezi něž patří svor, migmatit, ortorula a méně často také amfibolit. V okolí Paběnic se mohou místy vyskytovat i zbytky terciérních sladkovodních sedimentů. Dále podél trasy se podloží skládá především z moldanubických metamorfovaných hornin, jako jsou pararula a migmatit, přičemž se vzácně vyskytují i moldanubické plutonické horniny, zejména granit.

Podle údajů České geologické služby se přímo v trase plánované vysokorychlostní železnice nachází jedno historické poddolované území (č. 2740). V jeho blízkém okolí, konkrétně do 100 metrů od trasy, se nachází další poddolovaná území, která vznikla převážně v souvislosti s historickou těžbou zlatonosných a polymetalických rud.

Trasa rovněž prochází přes dvě ložiska netěženého šterkopísku, a to konkrétně v oblasti obcí Chrášťany a Chotouň (v úseku 43,0–46,0 km). Nedaleko obce Vidice na Kutnohorsku se pak bude nacházet v těsné blízkosti chráněného ložiskového území Solopysky u Kutné Hory, kde se nachází významná surovina – stavební kámen.

Podle registru svahových nestabilit Českého geologického ústavu nezasahuje stavba žádné aktivní ani potenciálně rizikové sesuvné území.

Podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 292/2002 Sb. se daná lokalita nachází v oblasti povodí řeky Labe. Zahrnuje přitom i menší povodí, jako například Labe v úseku od soutoku s Doubravou po soutok s Cidlinou, dále pak povodí Výrovky a také část povodí řeky Sázavy až po její soutok s Želivkou.

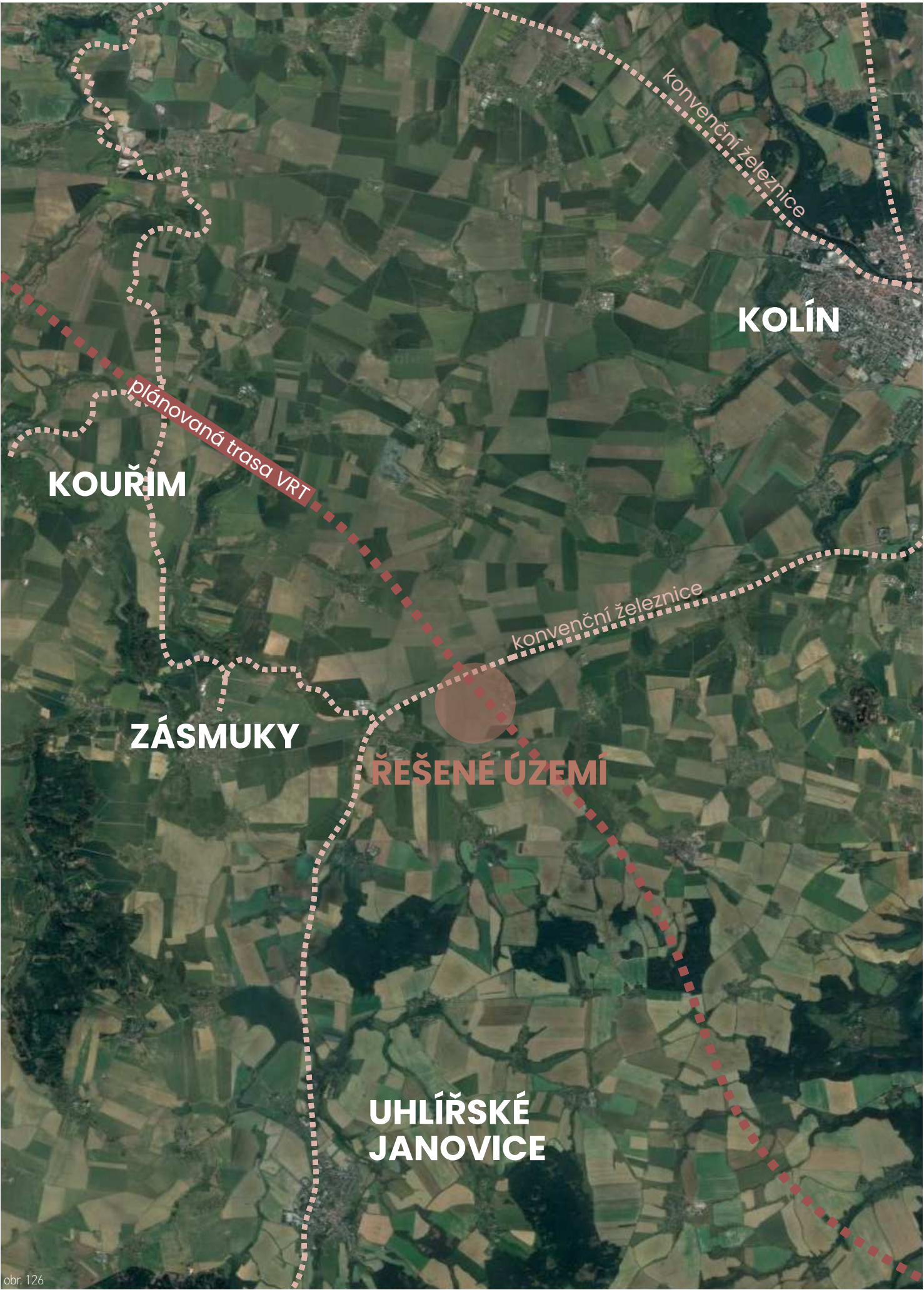
Z hydrogeologického hlediska územím plánované trasy prochází celkem čtyři hydrogeologické rajóny. První dva z nich – Křída severně od Prahy a Velimská křída – reprezentují sedimentární horniny pocházející ze svrchní křídy. V přípoверхové vrstvě těchto rajónů převažují jílovce a slínovce, zatímco hlavní kolektor podzemních vod tvoří cenomanské pískovce a slepence. Propustnost tohoto prostředí je kombinovaná, a to průlinovo-puklinová.

Zbývající dva hydrogeologické rajóny – Kutnohorské krystalinikum a Krystalinikum v povodí Sázavy – jsou tvořeny převážně metamorfovanými horninami, které vznikly v proterozoiku a paleozoiku. Hladina podzemní vody je zde volná a propustnost výhradně puklinová, přičemž transmisivita horninových masivů bývá nízká. Celková mineralizace podzemních vod je v těchto rajónech obdobná jako v předchozích oblastech.

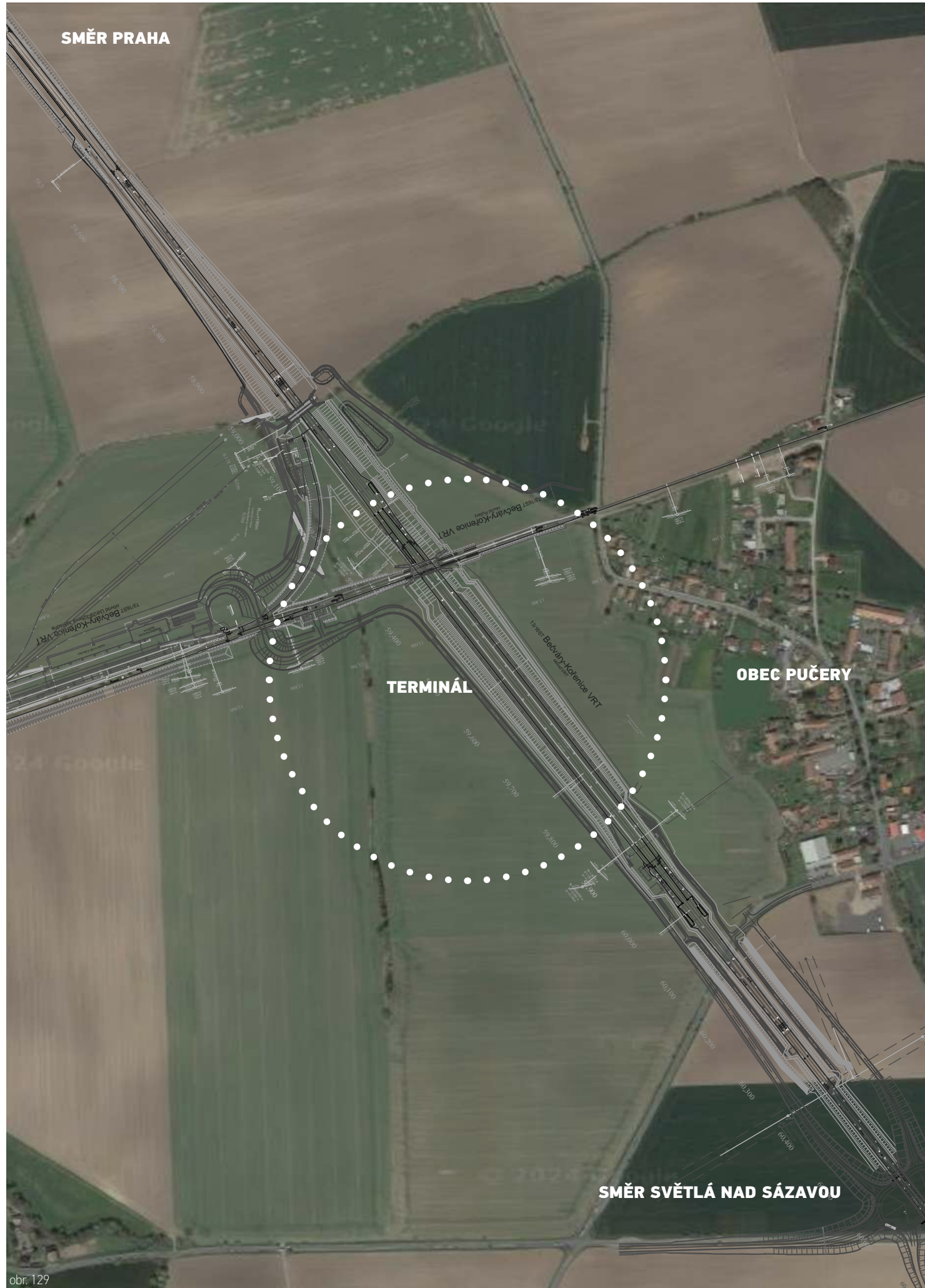
Plánovaná vysokorychlostní trať nezasahuje přímo do žádného ochranného pásma vodních zdrojů, nicméně v některých úsecích se k těmto chráněným oblastem výrazně přibližuje. Konkrétně mezi kilometry 56,7 až 56,8 se nachází v těsné blízkosti ochranného pásma vodního zdroje Dolní Chvatliny. Podobně mezi kilometry 70,8 až 71,0 se trasa přibližuje k ochrannému pásmu vodního zdroje Chlístovice.

Z hlediska hydrogeologie může plánovaná stavba představovat určitá rizika. Ta se týkají především možného úniku škodlivých látek v průběhu výstavby, případně odvodnění zářezů, což by mohlo negativně ovlivnit infiltrační plochy srážkových vod a následně snížit vydatnost okolních pramenů a jímacích objektů. Odstranění půdního pokryvu v rámci stavebních prací by rovněž mohlo zvýšit riziko kontaminace podzemních vod, zejména v oblastech nacházejících se v blízkosti zdrojů pitné vody.

Podle dostupných údajů z geoportálu Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky se v širším okolí plánované vysokorychlostní železniční trati nachází pouze jedna Evropsky významná lokalita. Jedná se o území Hroznětínská louka a Olšina, které je svým charakterem úzce vázáno na vodní ekosystémy a představuje cenné přírodní prostředí z hlediska ochrany biodiverzity. Přestože se tato lokalita nachází v relativní blízkosti plánované trasy, samotný přímý průběh železnice žádné chráněné území nezasahuje, a tedy nenarušuje žádnou zvláště chráněnou oblast v krajině.

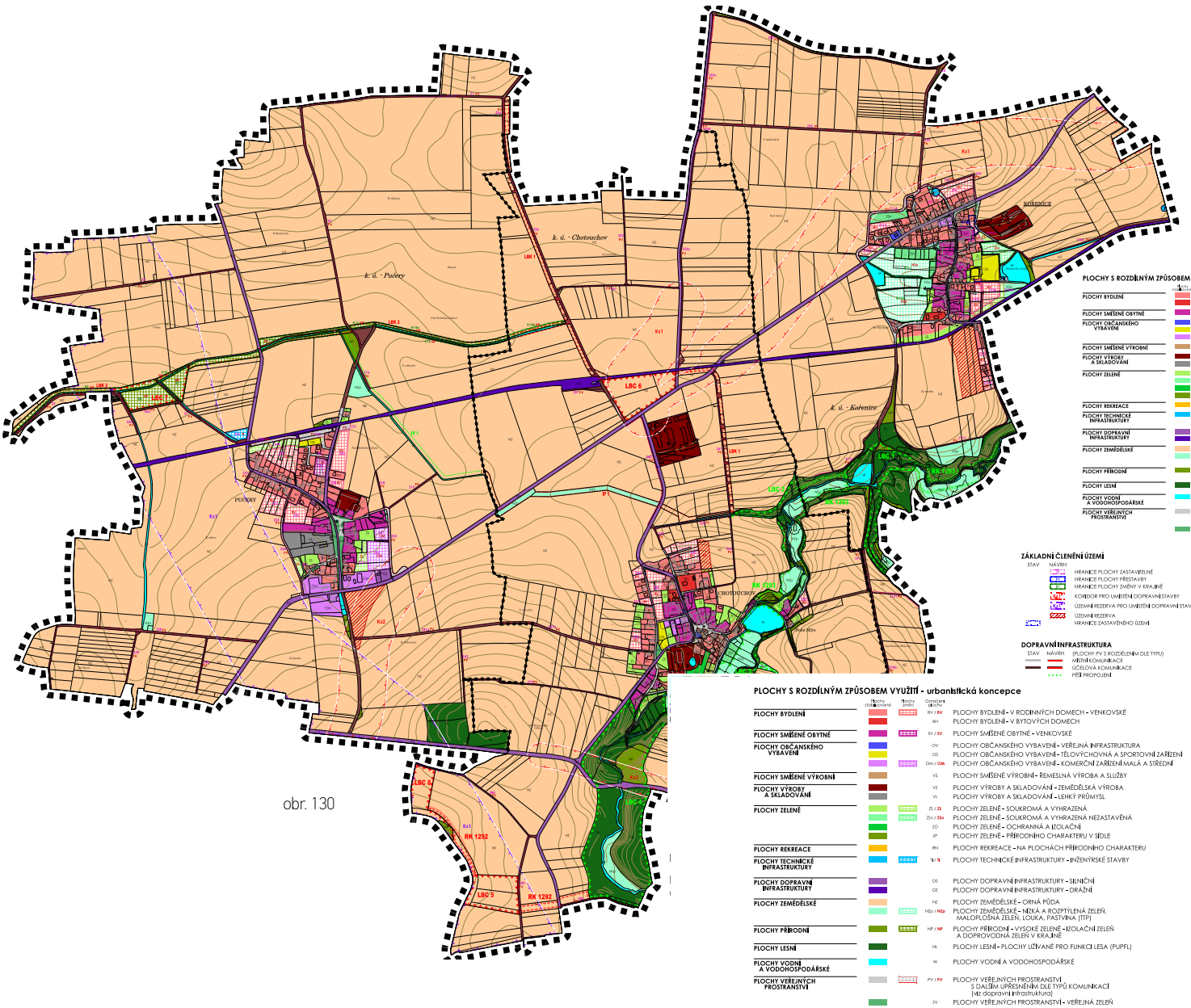


obr. 126

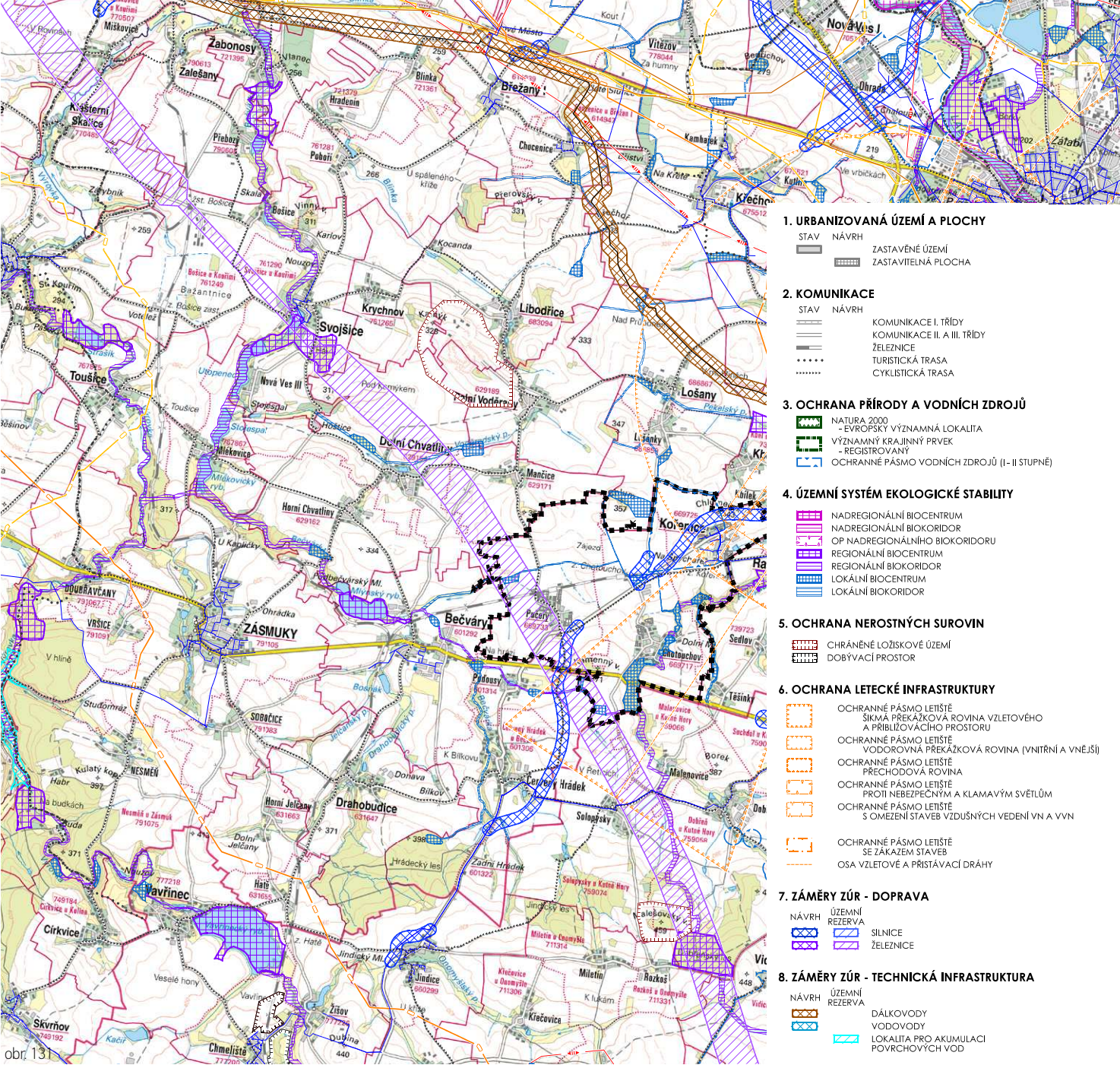


ÚZEMNÍ PLÁN

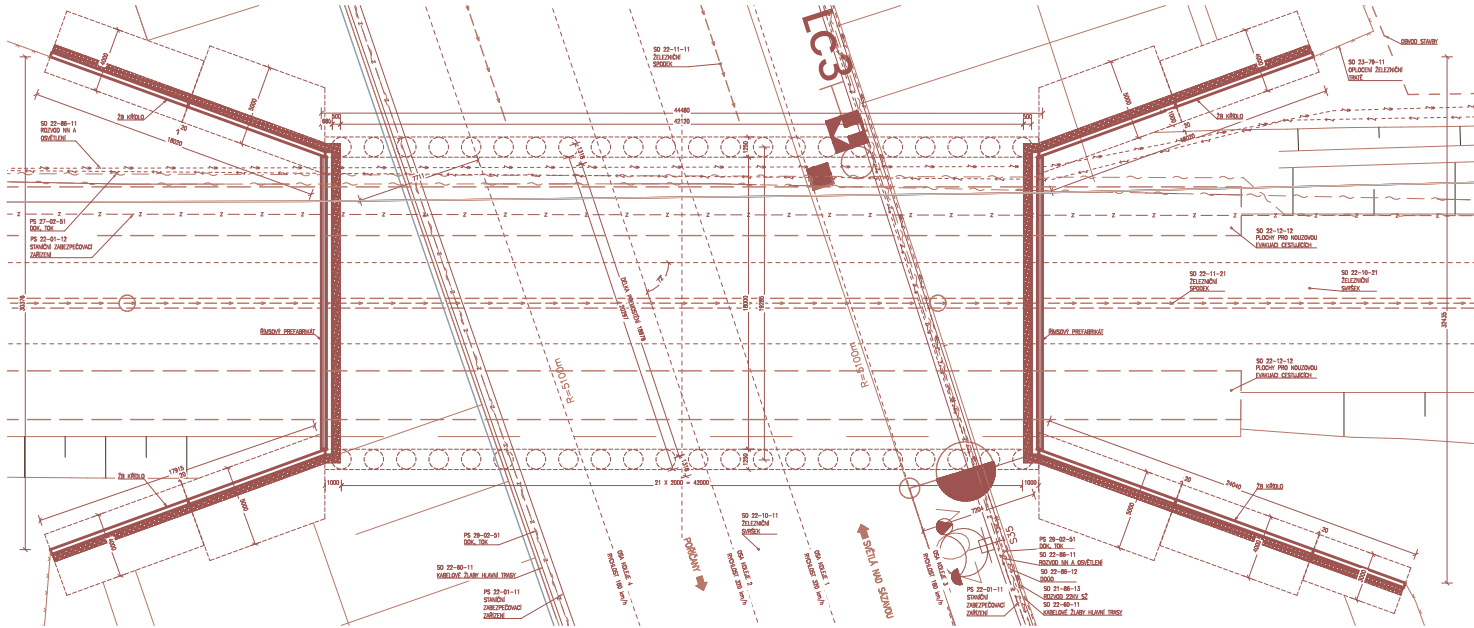
Pro území kolem terminálu Kořenice-Bečváry VRT dosud neexistuje žádný územní strategický dokument. Na základě zahraničních zkušeností a polohy projektu se očekává, že jeho dokončení přinese tlak na další rozvoj oblasti. Ideový návrh by měl prověřit urbanistické a krajinné limity, které by mohly sloužit jako podklad pro budoucí plánování. Okolní obce však upřednostňují minimalistický design terminálu a jeho citlivé začlenění do krajiny. Cílem je zachovat převážně zemědělský charakter území i v kontextu budoucího rozvoje.



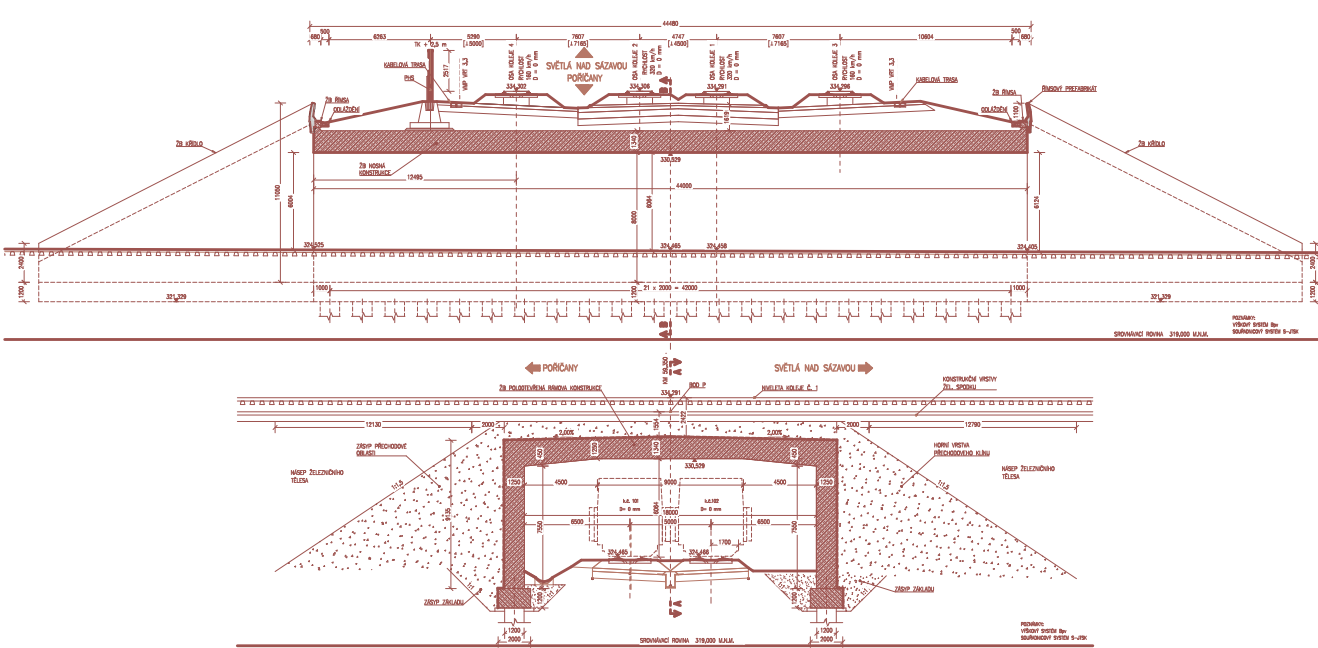
obr. 130



obr. 131



obr. 132



obr. 133

ROZMĚRY TERMINÁLU

Plánovaný terminál by měl být kompaktní a prostorově efektivní, přizpůsobený tak, aby zvládl očekávaný počet cestujících bez přetížení. Jeho rozměry a vybavení budou odpovídat požadavkům na komfortní a plynulý provoz. Důležité je, aby terminál respektoval rurální charakter okolní krajiny a byl navržen jako plošně úsporné řešení. Doporučuje se jeho umístění v blízkosti železniční tratě, což zajistí ekonomickou efektivitu projektu. Všechny klíčové části terminálu budou snadno dostupné a navrženy s důrazem na uživatelskou přívětivost. Veřejné prostory by měly být přehledné, intuitivní pro orientaci cestujících a navrženy tak, aby minimalizovaly riziko kriminality.

PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ

Součástí návrhu by měly být lávky, schodiště, výtahy, přístupové rampy, eskalátory nebo travelátory. Tyto prvky je nutné navrhnout s ohledem na průjezdné profily tratě. Přechody přes koleje by neměly být úrovněvé. Je možné využití podchodu.

KAPACITA

Cestující musí být schopni opustit nástupiště VRT do 30 sekund za běžného provozu (bez pohybu po nástupišti). Každé nástupiště by proto mělo být vybaveno přístupovým schodištěm s kapacitou 240 osob za minutu, případně odpovídajícím počtem eskalátorů, výtahů nebo ramp. Parametry: Schodiště: 40 osob/min/metr šířky Eskalátory: 60 osob/min/metr dolů, 50 osob/min/metr nahoru Chodby a rampy: 40 osob/min/metr šířky

KRIZOVÉ SITUACE

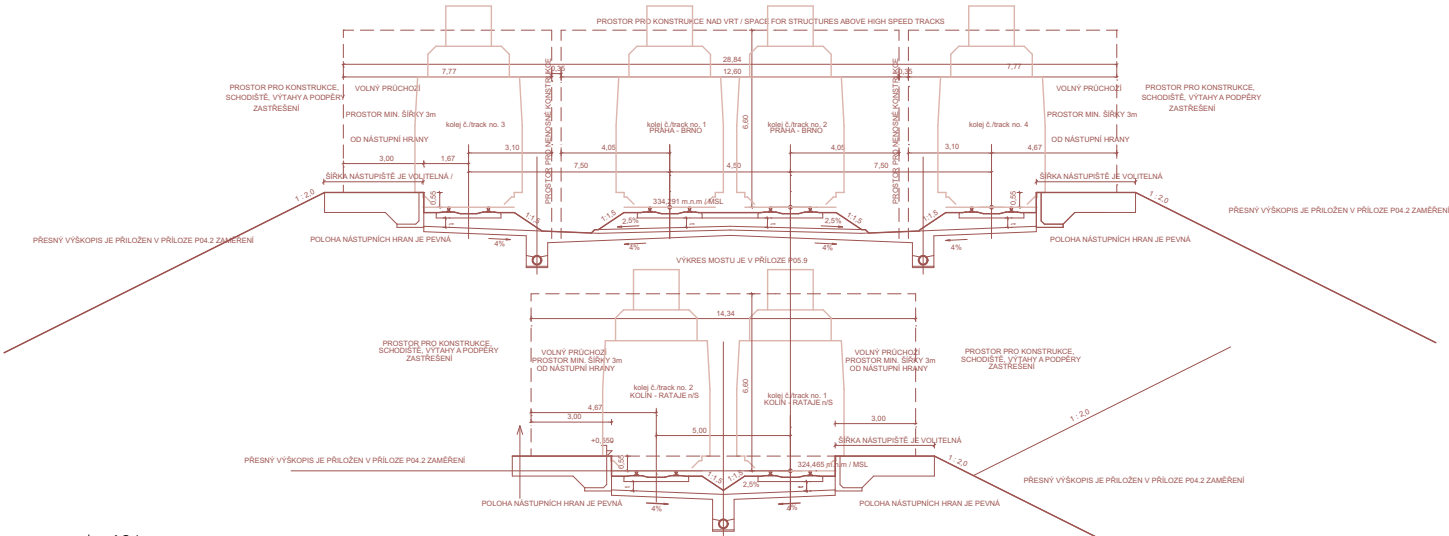
Pro nástupiště s omezeným únikem, například ostrovního typu, je nezbytné ověřit kapacitu pro mimořádné události. Prostor musí umožnit bezpečný odchod 2000 cestujících během 3 minut. Na bočním nástupišti je vyžadována plocha minimálně 2000 m², do které se nezapočítává 0,9metrový pás u nástupní hrany.

ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ

Na vysokorychlostní železnici je doporučeno zastřešit celou šířku nástupiště, tedy prostor mezi nástupními hranami nebo mezi nástupní hranou a okrajem. Délka zastřešení by měla pokrývat alespoň polovinu nástupiště, což odpovídá standardní délce jedné vlakové jednotky. Pro nástupiště na konvenčních tratích lze použít různé typy zastřešení, jako jsou plošné střechy, samostatné přístřešky nebo jiné konstrukce. Vzhledem k očekávané délce vlaků (45–60 metrů) by měl návrh odpovídat jejich provozním požadavkům. Při návrhu konstrukce je nutné zohlednit snadnou a bezpečnou údržbu v blízkosti trakčního vedení. Zelené střechy nejsou pro zastřešení nástupišť doporučovány. Zastřešení může být buď součástí terminálu, nebo samostatně navržené pro každé nástupiště. Výška a umístění podpůrných prvků by měly respektovat průjezdné profily tratě a ochranné zóny.

PRŮJEZDNÉ PROFILY

Veškeré konstrukce je potřeb navrhovat tak, aby respektovaly průjezdné profily tratě.



obr. 134

DOPRAVA

DOPRAVNÍ PROGNÓZA

Plánované přepravní proudy naznačují, že i když plného provozu bude možné dosáhnout až po dokončení souvisejících tratí, samotná výstavba terminálu proběhne v jedné etapě. Podle dopravního modelu se očekává denní obrát 3900 cestujících na vysokorychlostní železnici (VRT), přičemž většina z nich, konkrétně 3400 cestujících, bude směřovat na Prahu, zatímco 500 cestujících bude pokračovat na Vysočinu a do Brna. Na konvenční trati 014 se počítá s denním počtem 1500 cestujících, z toho 1060 cestujících směřuje do Uhlířských Janovic a 440 do Kolína.

Vlaky VRT by měly podle plánu zastavovat jednou za hodinu v obou směrech, přičemž dalších 16 vlaků denně projede touto stanicí bez zastavení (cílový stav k roku 2050). K terminálu také pravidelně přivádějí cestující autobusové linky, které přepraví přibližně 2150 cestujících denně. Nejčastější destinace autobusových linek jsou města jako Kutná Hora (700 cestujících), Zásmyky (500 cestujících) a Kouřim (400 cestujících). Z těchto cestujících pokračuje přibližně 200 osob vlakem do Kolína na trati 014. Dále bude terminál vybaven parkovištěm P+R, které bude schopné obsloužit až 280 vozidel denně, čímž se zajistí komfortní možnosti pro cestující přijíždějící autem. Do budoucna se požadavek na parkování ještě zvýší.

POSOUZENÍ PŘEPRVNÍHO POTENCIÁLU

Dopravní posouzení terminálu VRT Pučery bylo zpracováno zhotovitelem SUDOP Praha a.s. jako přepravní prognóza a zahrnovalo porovnání dvou variant – se zřízením terminálu a bez něj.

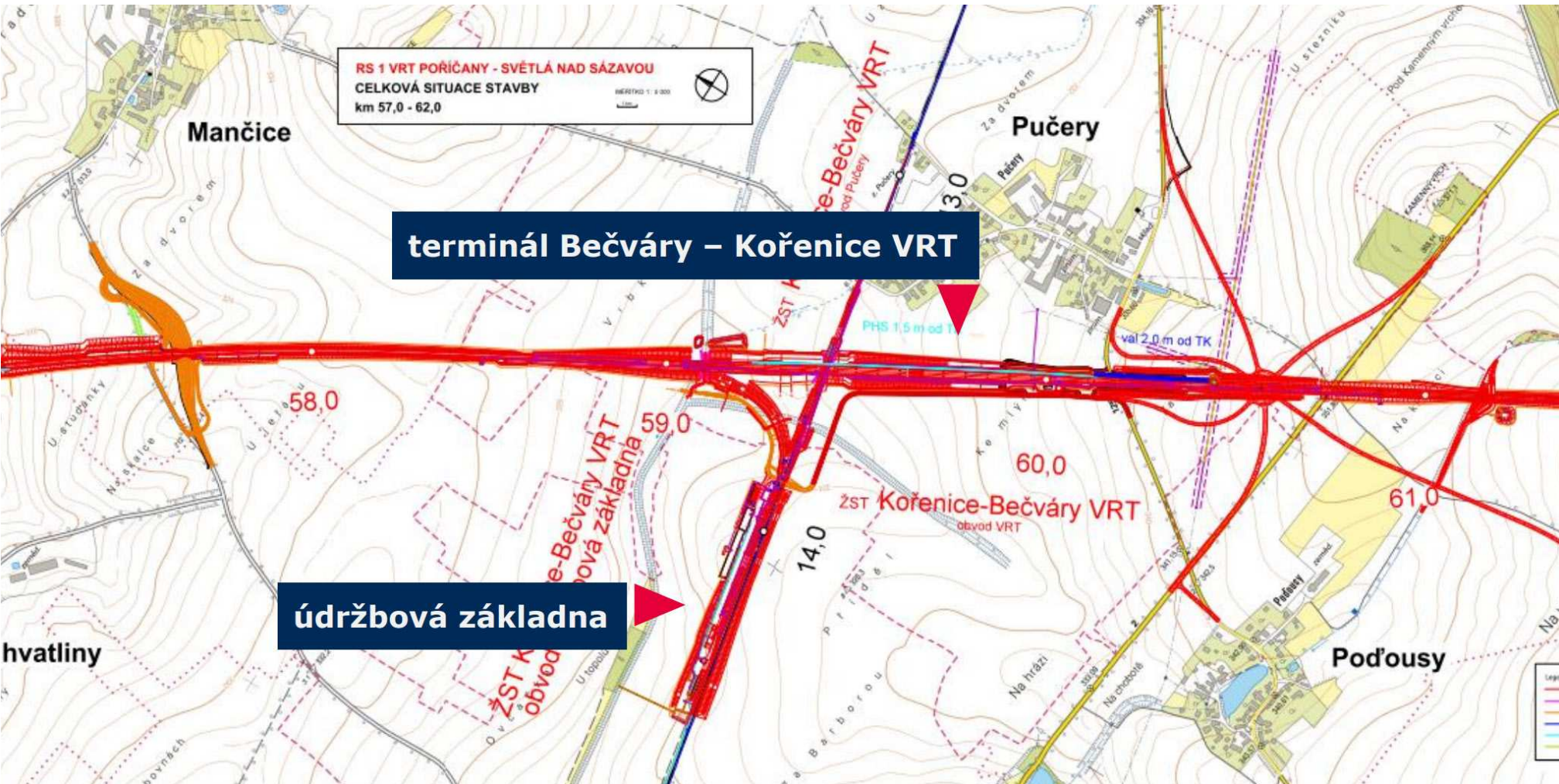
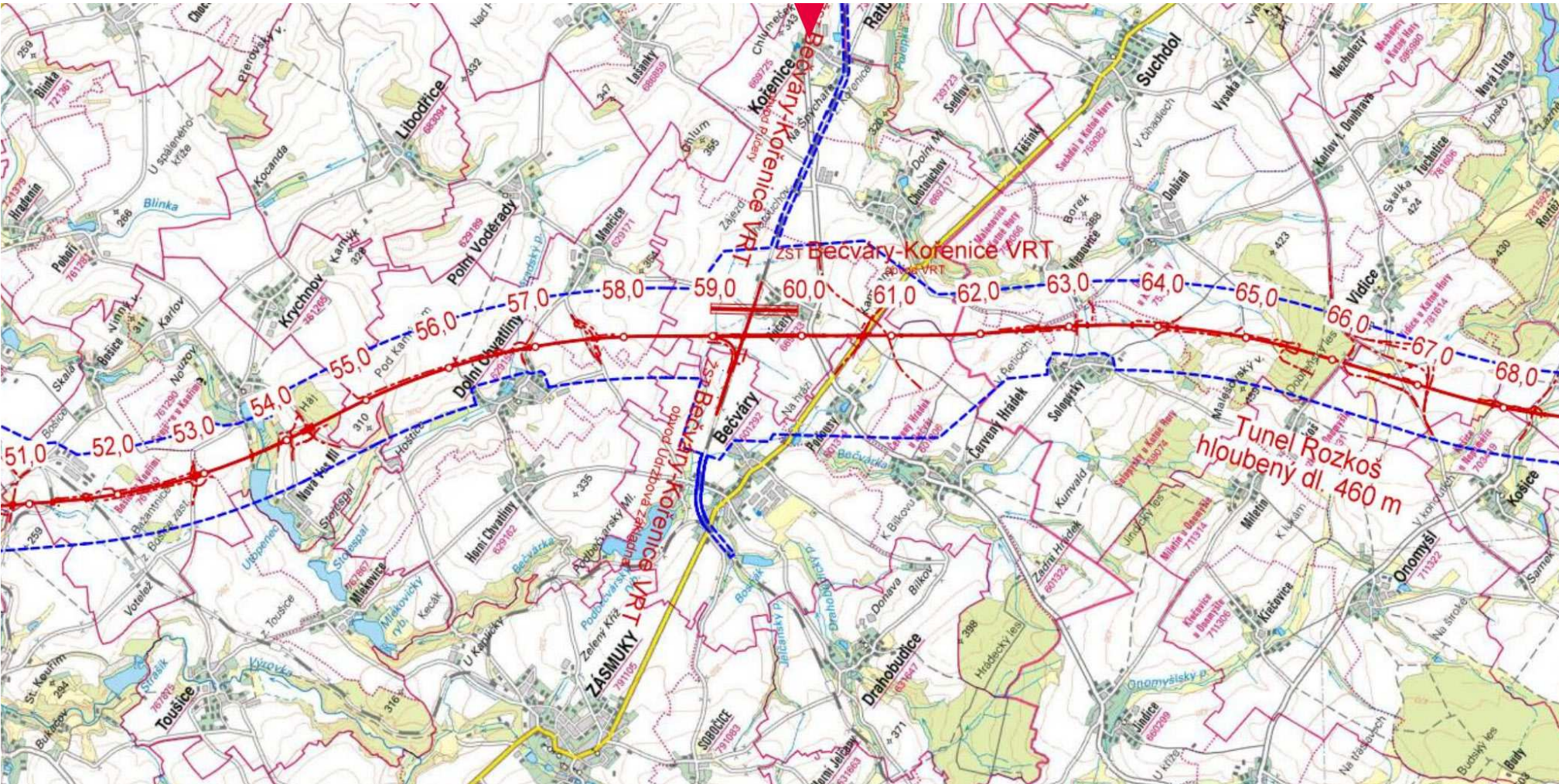
V scénáři bez terminálu zůstává regionální doprava na úrovni roku 2022, bez zásadních změn v trasách a četnosti spojů. Vlaky na trase VRT Praha–Brno územím pouze projíždějí.

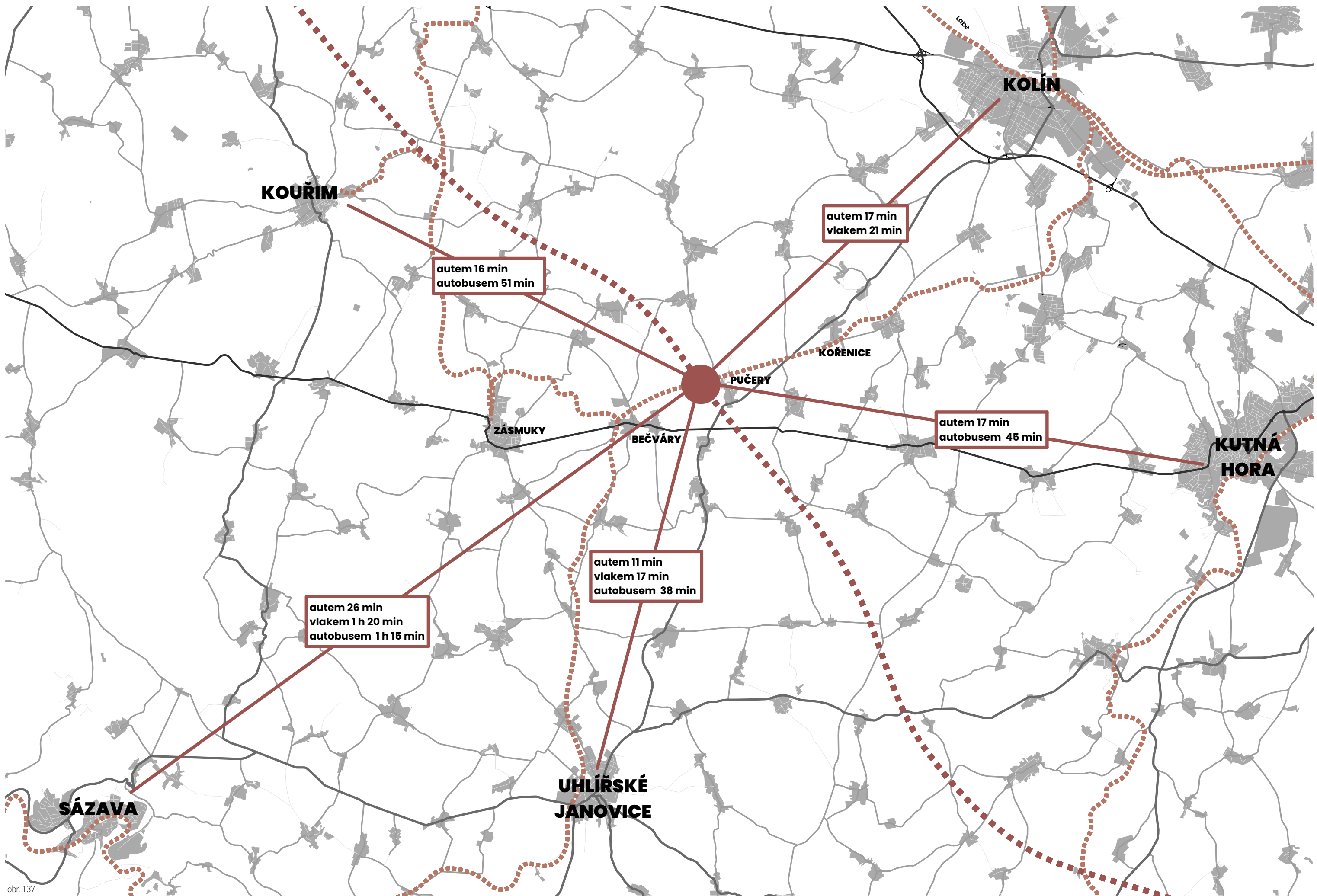
Ve variantě s terminálem obsluhuje nový terminál linka R34 s hodinovým intervalem trasy Praha – Pučery – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Velká Bíteš–Brno. Cesta z Pučer do Prahy trvá 29 minut, do Světlé nad Sázavou 16 minut. Navazující opatření zahrnují modernizaci tratě Kolín–Ledečko (č. 014) s výrazným zkrácením cestovních dob, zavedení spěšných vlaků a úpravu autobusových linek včetně nového spoje z Kouřimi. Dále je plánováno P+R parkoviště.

Analýza ukazuje, že zastavení vlaků R34 v Pučerech zvýší denní zatížení úseku Pučery–Praha o téměř 3 000 cestujících. Naopak směrem na Světlou nad Sázavou zůstává počet cestujících stejný. Pokles je patrný na autobusových linkách do Prahy a na vlacích trati Praha–Kolín–Kutná Hora, kvůli konkurenci nové linky.

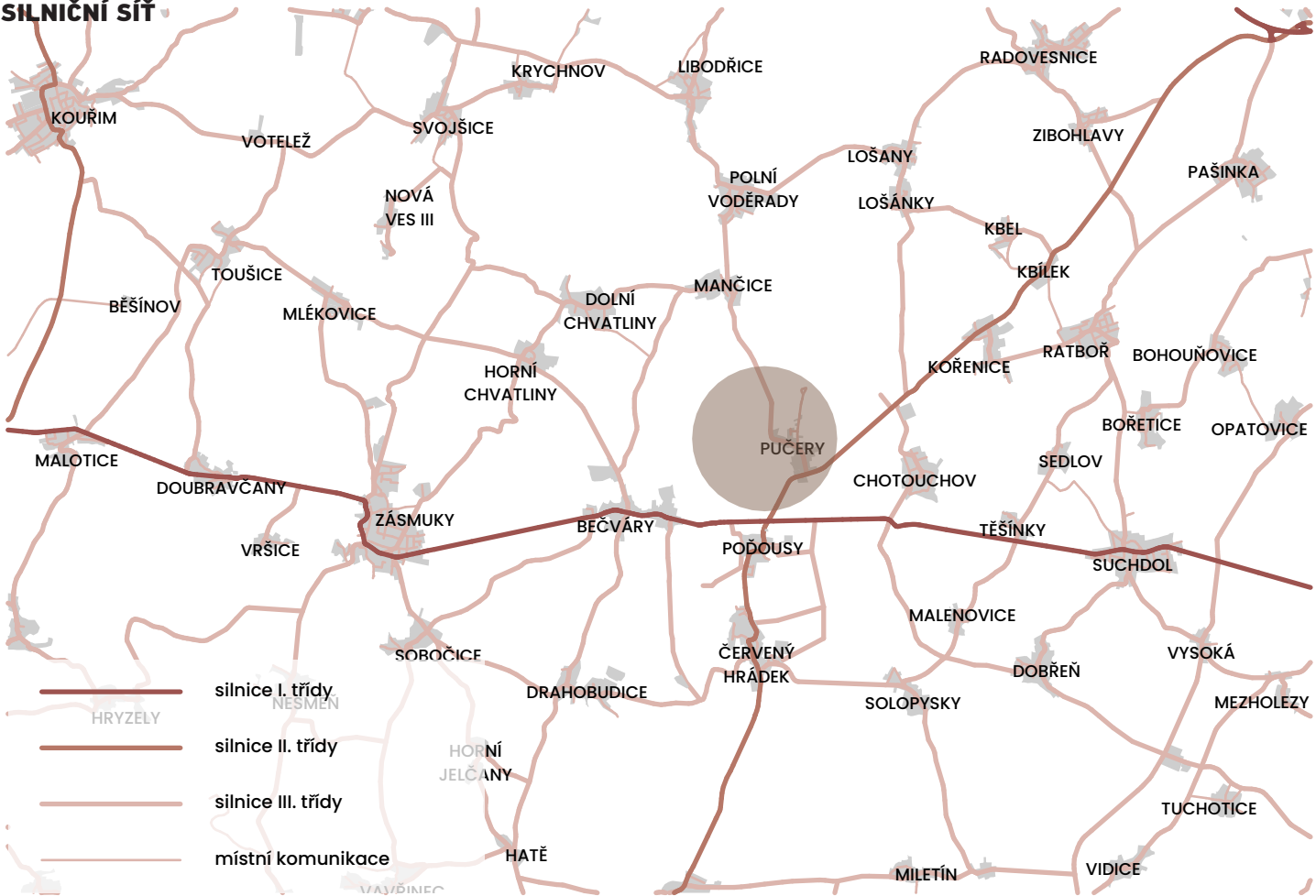
Směrem na Jihlavu nedochází k významné změně počtu cestujících – mírný pokles kvůli delší cestovní době je vyvážen novými spojeními na Vysočině a do Brna. Problémem může být propustnost VRT, což lze zmírnit nasazením rychlejších vlakových souprav.

Parkoviště P+R denně obslouží asi 280 aut. Vzhledem k očekávanému růstu je doporučeno ponechat rezervu pro jeho rozšíření. Terminál Pučery díky přestupním vazbám výrazně zlepšuje obsluhu spádové oblasti a optimálně využívá přepravní potenciál.



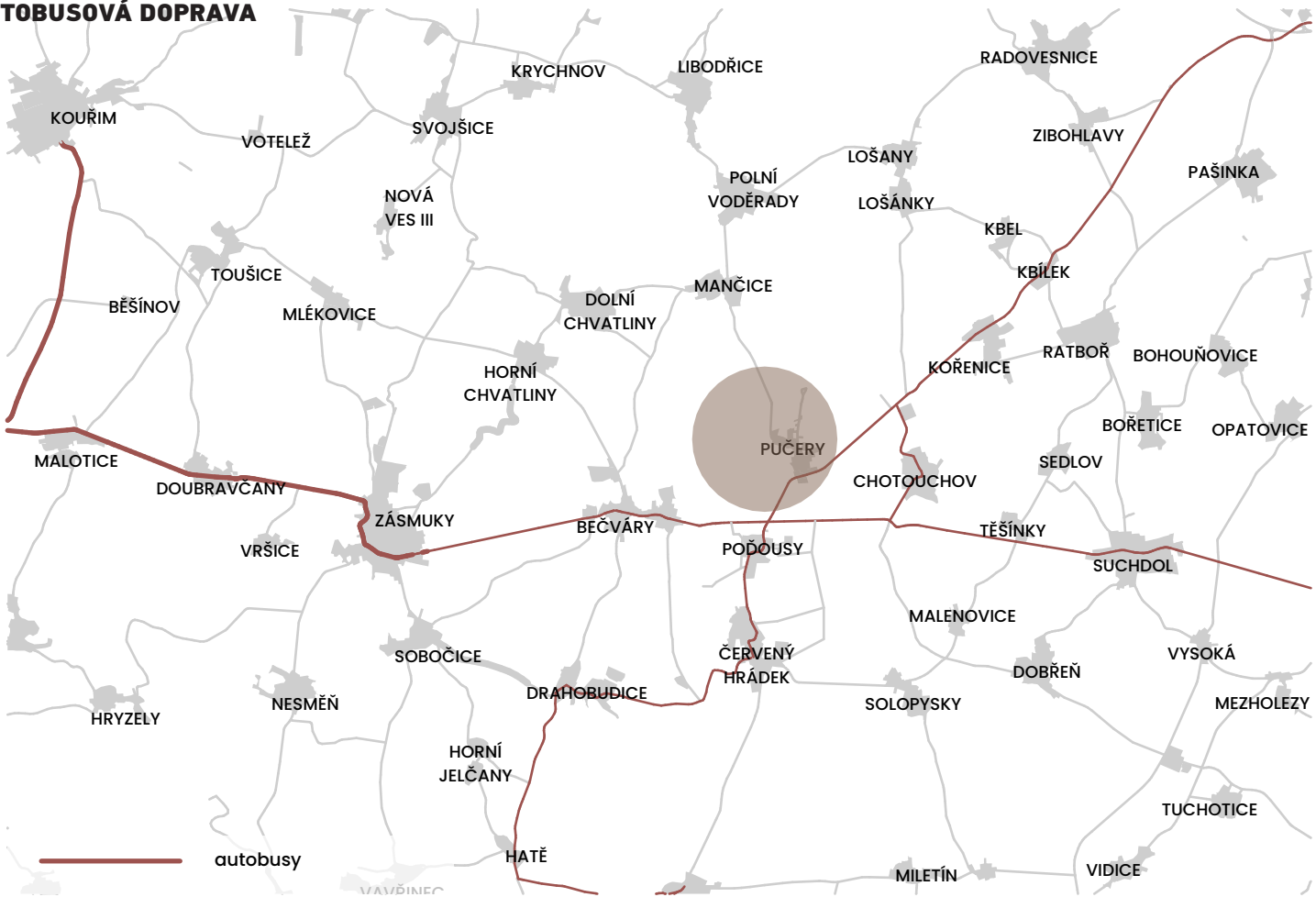


SILNIČNÍ SÍŤ



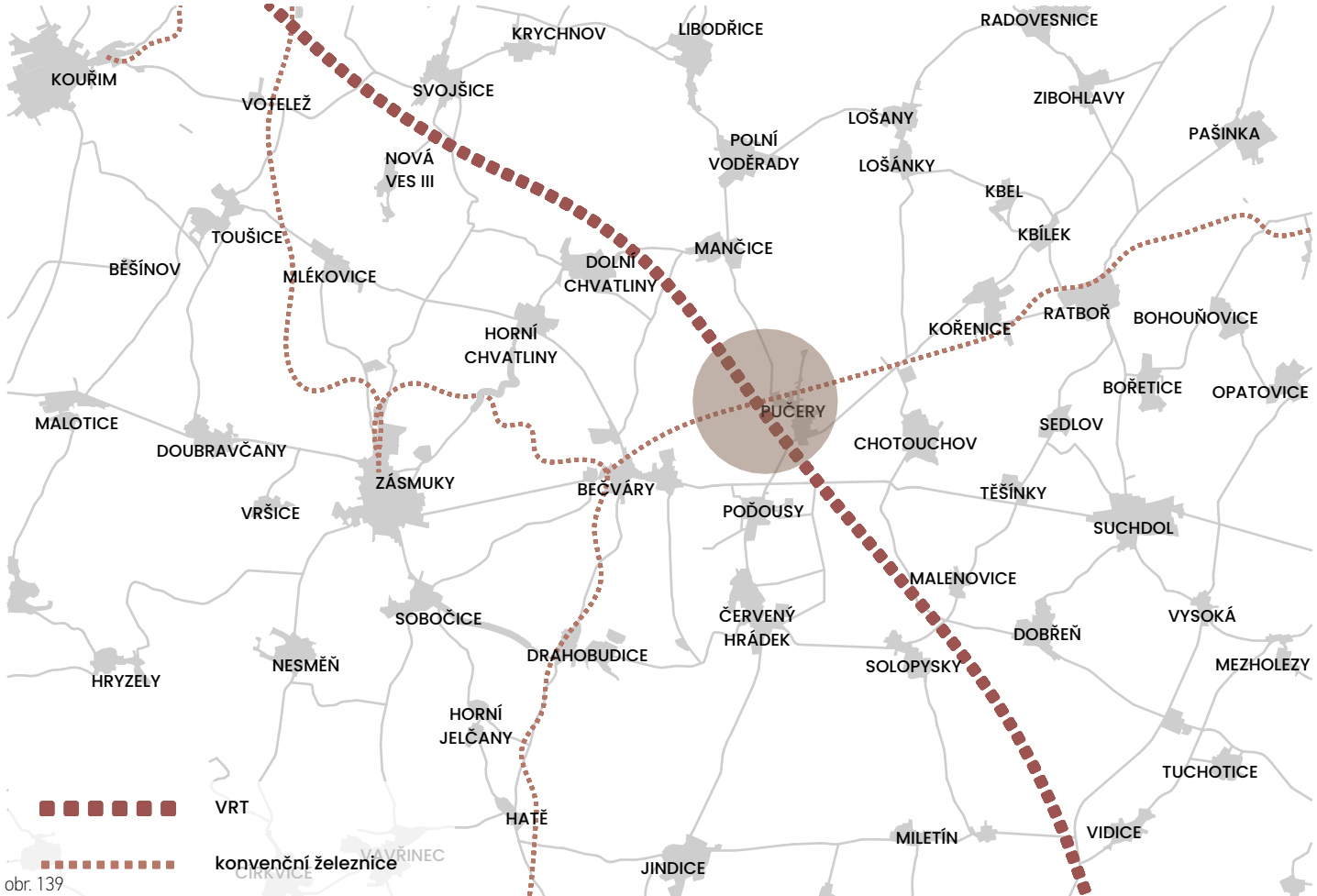
obr. 138

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA



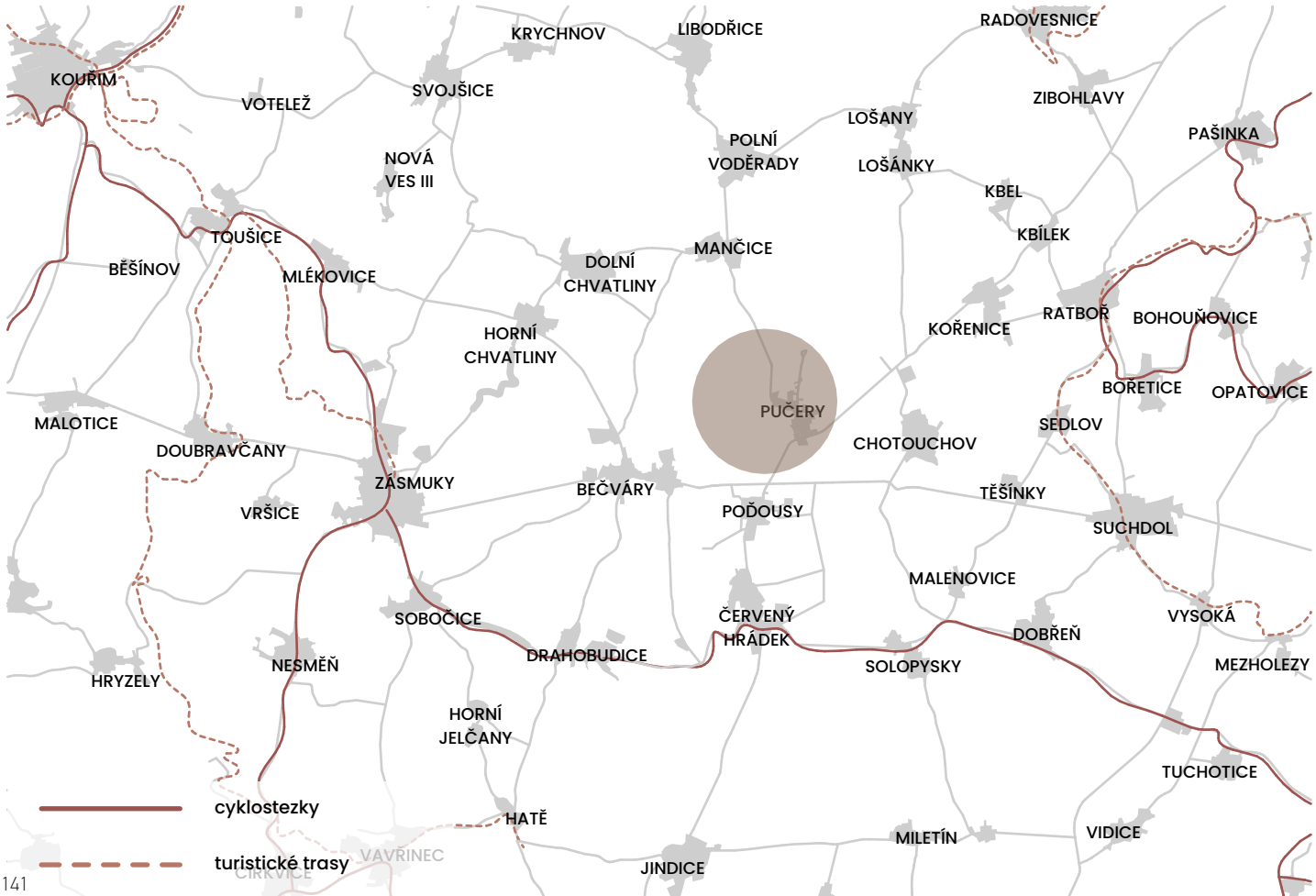
obr. 140

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ



obr. 139

PĚŠÍ A CYKLO TRASY



obr. 141

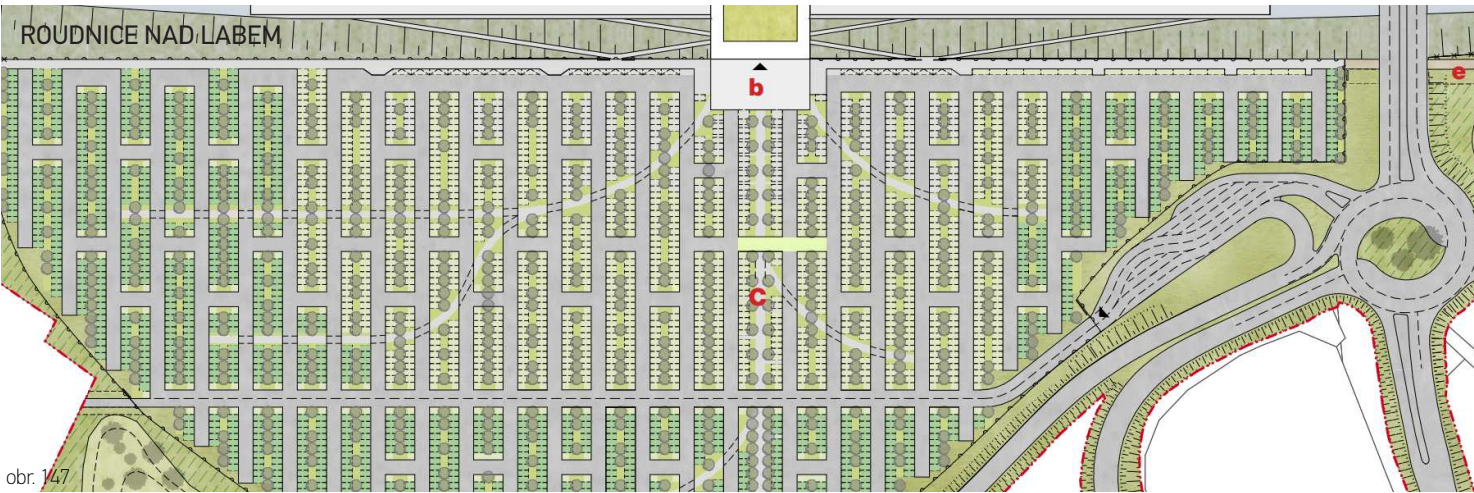
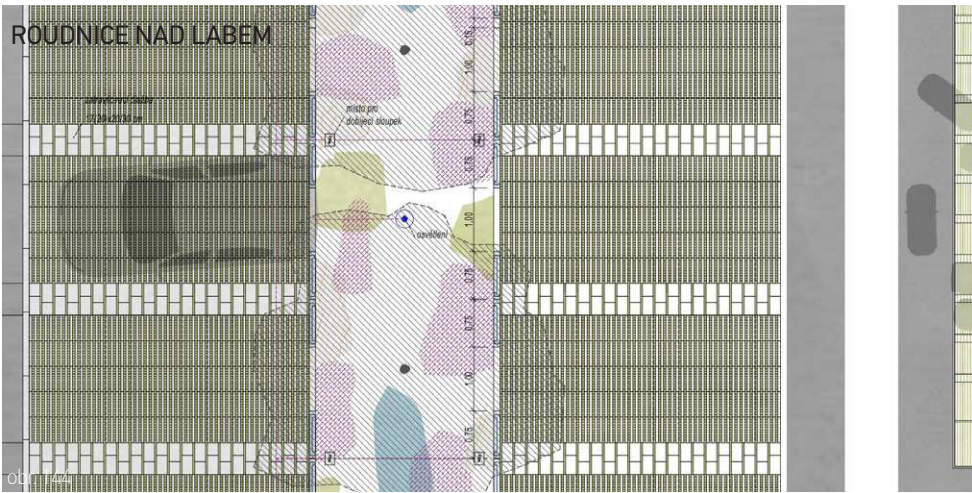
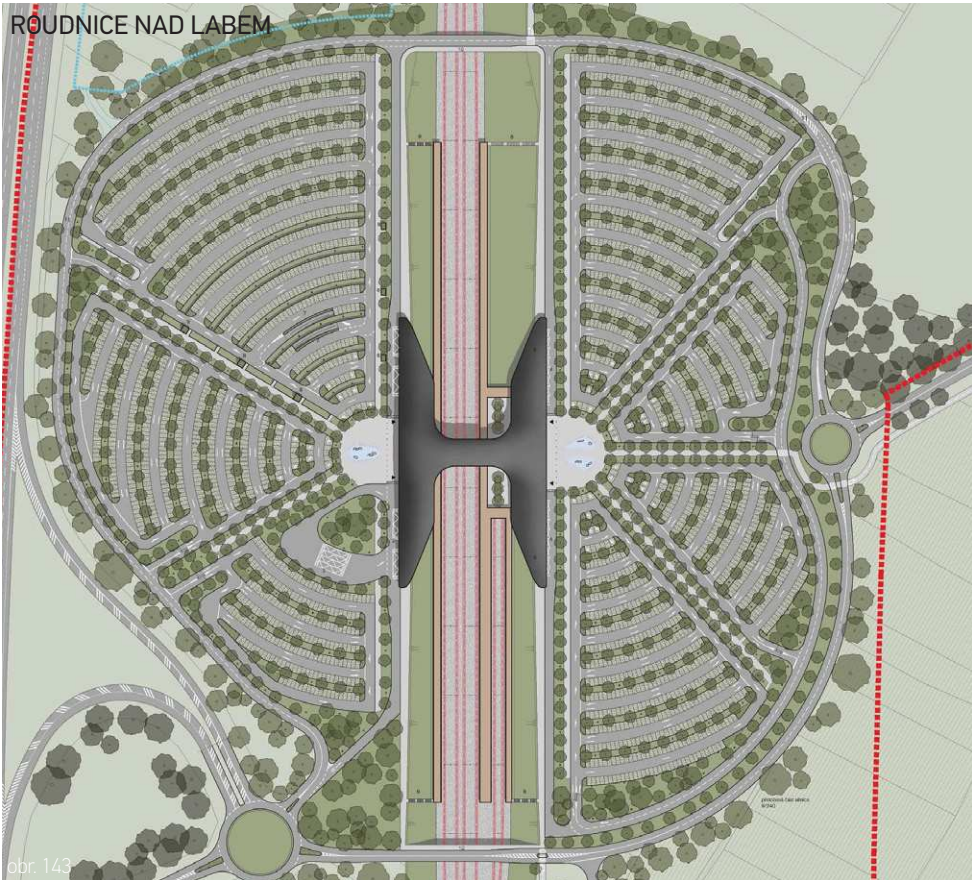
POŽADAVKY PRO PARKOVÁNÍ

Požadavky pro stanici Bečváry-Kořenice byly stanoveny Správou železnic.

Odjezdová stání pro autobusy by měla být schopna odbavit 10 autobusů v krátkém čase, což odpovídá maximálnímu uvažovanému počtu navazujících autobusových spojů ve špičkách pracovního dne. V zastávkách se uvažuje pouze s výstupem a nástupem, není třeba řešit prostor pro delší pobyt vozidel. Je doporučeno navrhnout 4 odjezdová stání, která by měla být osvětlená a zastřešená. Příchod k autobusovým zastávkám je doporučen taktéž zastřešený. Předpokládané autobusové linky jsou:

- 381 (Praha – Kutná Hora - Čáslav) – KB
 - 706 (Kolín – Uhlířské Janovice) – KB
 - 487 (Kolín – Vlašim) – SD
 - 460 (Terminál Kořenice-Bečváry VRT - Vrbčany) – SD
 - 424 (Kouřim – Kolín) – SD
- (KB = kloubový bus max. 19 m, SD = standardní bus max. 13 m)

Navrhovaná kapacita parkoviště je přibližně 600 míst, zahrnující systém P+R i možnosti dlouhodobého parkování. Z hlediska provedení je možné uvažovat o povrchovém, nadzemním nebo podzemním parkovišti, avšak využití zakladačů se nedoporučuje. Parkoviště by mělo být situováno co nejblíže terminálu pro snadný přístup uživatelů. Doporučuje se, aby jeho výstavba probíhala postupně v logických fázích. První etapa by měla zajistit kapacitu alespoň 350 parkovacích míst. Pro parkoviště K+R by mělo být navrženo pět stání. Pro taxi rovněž pět stání a pro obsluhu je doporučeno navrhnout dvě stání, která budou vyhrazena pro zásobování, ostrahu a údržbu.



KRAJINNÝ KONTEXT

Terminál je situován v oblasti s vysoce kvalitní zemědělskou půdou, což vyžaduje efektivní využití těchto ploch. Území leží v přechodové oblasti mezi pahorkatinou a rovinou, a návrh by měl respektovat stávající terénní tvary, čímž by se zachoval přirozený ráz krajiny. Důraz je kladen na propojení terminálu s okolní krajinou, nejen fyzicky, ale i vizuálně, prostřednictvím krajinných prvků, které budou respektovat přirozenou strukturu a mozaiku prostředí. Budova terminálu by měla být citlivě zasazena do okolního prostředí pomocí terénních úprav, zeleně a architektonických prvků tak, aby nenarušila měřítko krajiny. Je vhodné vytvořit systém pro zachytávání a vsakování dešťové vody z budov a zpevněných ploch. Vegetační úpravy by měly být pečlivě navrženy tak, aby podporovaly biodiverzitu, ekologickou stabilitu a byly udržitelné i v podmínkách blízkosti trakčního vedení. Stávající pěší a cyklistické trasy v oblasti by měly být integrovány do návrhu s důrazem na zachování jejich kontinuit a přizpůsobení přírodním bariérám a vegetaci.

BARIÉROVÁ ZELEŇ

Bariérová zeleň slouží jako přirozený úkryt nejen pro drobné živočichy, ale i pro větší zvířata v otevřené krajině. Používá se zejména pro oddělení a ochranu určitých prostor. Ekologicky je velmi významná, protože pomáhá chránit půdu před erozí způsobenou větrem a vodou. Jedná se především o kombinace stromů, keřů a bylinného patra, které spolu vytvářejí dostatečnou ochrannou bariéru.

MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

Modrozelená infrastruktura přináší sídlům řadu výhod, zejména v hospodaření s vodou. Jejím hlavním cílem je zadržování a akumulace srážkové vody, zpomalení jejího odtoku a podpora infiltrace i evapotranspirace. Tato opatření pomáhají zlepšit mikroklima a snižovat riziko povodní. Mezi konkrétní prvky modrozelené infrastruktury patří zelené střechy, dešťové zahrady, mokřady, jezírka a vodní kanály, které efektivně zachytávají a využívají vodu v urbanizovaném prostředí. Řešeného území se bude týkat zejména citlivé řešení parkovací plochy. Například dešťové zahrady představují efektivní způsob zadržování srážkové vody v urbanizovaném prostředí. Jde o mělké prohlubně, které zachycují vodu z chodníků, silnic, střech a dalších nepropustných ploch. Součástí těchto zahrad je vegetace, která nejen esteticky doplňuje prostor, ale také přispívá k čištění vody díky svým kořenům fungujícím jako biofiltry. Rostliny v těchto zahradách musí být přizpůsobené střídání vlhkých a suchých podmínek – schopné odolávat přemokření i období bez srážek.

ŘEŠENÍ PARKOVACÍCH PLOCH

Pro terminál VRT je velmi důležité, aby v okolí bylo dostatečné množství parkovacích ploch. Parkování může být řešeno buď jako parkovací dům, který má výhodu jeho kompaktnosti. Díky možnosti parkování v několika podlažích je zabráno mnohem méně krajiny. Druhým řešením je pozemní parkování, které by však mělo být řešeno s citem, jelikož rozlehlé zpevněné plochy přinášejí spoustu problémů. Jedná se zejména o vznik tepelných ostrovů v důsledku rozechřívání asfaltových ploch, problémy se vsakováním dešťové vody, odtok vody, nedostatek zeleně a další. Materiály, které zlepšují podmínky parkovišť jsou například zatravnňovací dlaždice, které kombinují pevnost s propustností a vytvářejí zelené plochy. Dále štěrky, který je propustný a cenově dostupnější než asfalt a beton, nebo například mlat. Stromořadí a zelené pásy mezi parkovacími místy poskytují stín a zlepšují mikroklima – zvyšují vzdušnou vlhkost, tlumí hluk, ochlazují okolí a zlepšují kvalitu ovzduší. Vsakovací průlehy či dešťové záhony pomáhají zadržovat srážkovou vodu v krajině, čímž snižují riziko povodní.



obr. 148



obr. 151



obr. 155



obr. 152



obr. 156



obr. 149



obr. 153



obr. 157



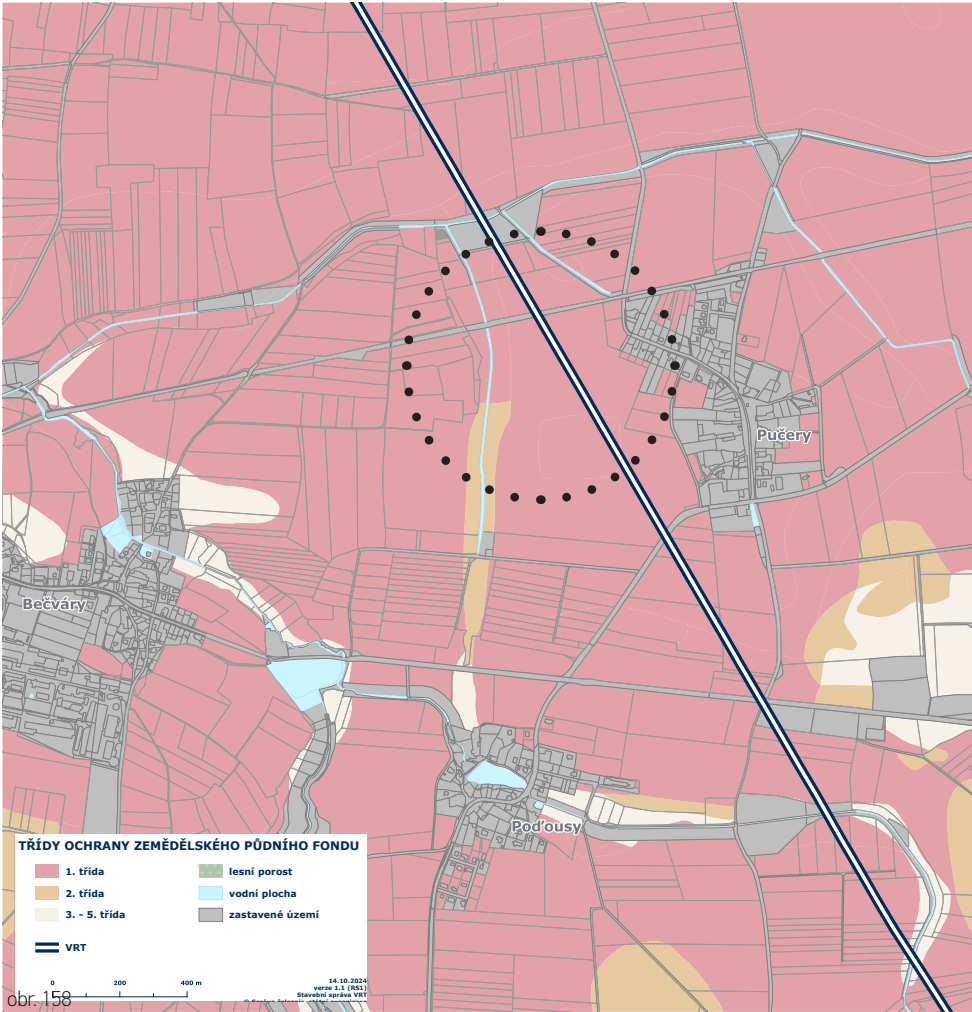
obr. 150



obr. 154

ZEMĚDĚLSKÁ PŮDA

Řešené území se nachází v oblasti s vysoce kvalitní zemědělskou půdou, která je zařazena do 1. třídy ochrany – tedy nejpřísnějšího stupně ochrany zemědělského půdního fondu. Tato klasifikace znamená, že na takto chráněné půdě je možné stavět pouze ve výjimečných případech, a to převážně v souladu s veřejným zájmem. Při návrhu je proto nezbytné s tímto omezením důsledně pracovat. Hlavním cílem by mělo být maximální omezení záboru orné půdy.



MELÉ VODNÍ TOKY

V řešeném území se nachází menší vodní tok, který má krajinný i ekologický význam. Historické mapy ukazují, že jeho okolí bylo v minulosti tvořeno převážně loukami a pravděpodobně zde rostly také přirozené porosty. Zároveň mapy zachycují výskyt stromořadí, která byla vysazena podél cest a tvořila charakteristický prvek tehdejší krajiny. Tyto krajinné struktury přispívaly k větší čitelnosti území, biodiverzitě i příjemnému mikroklimatu.

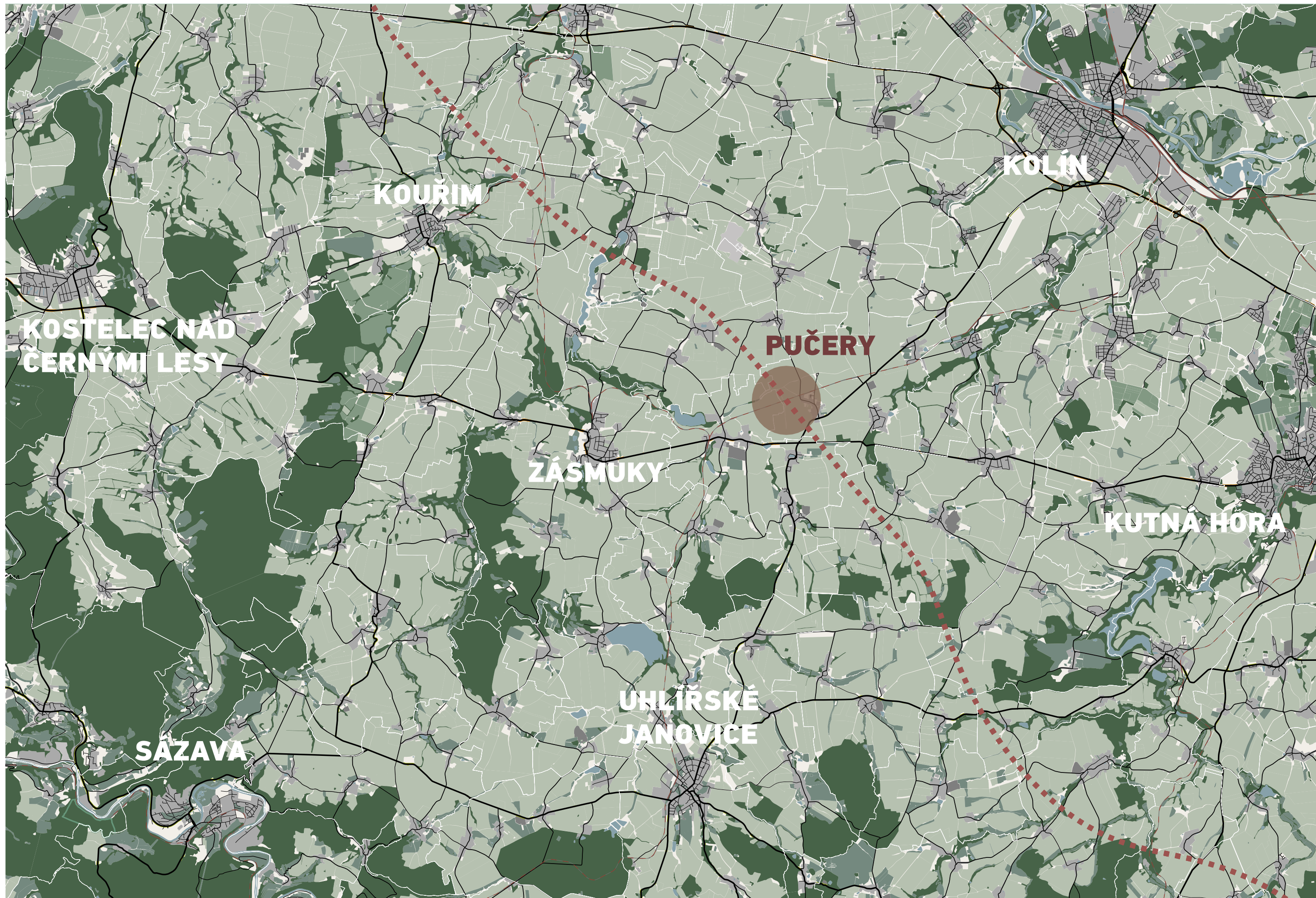


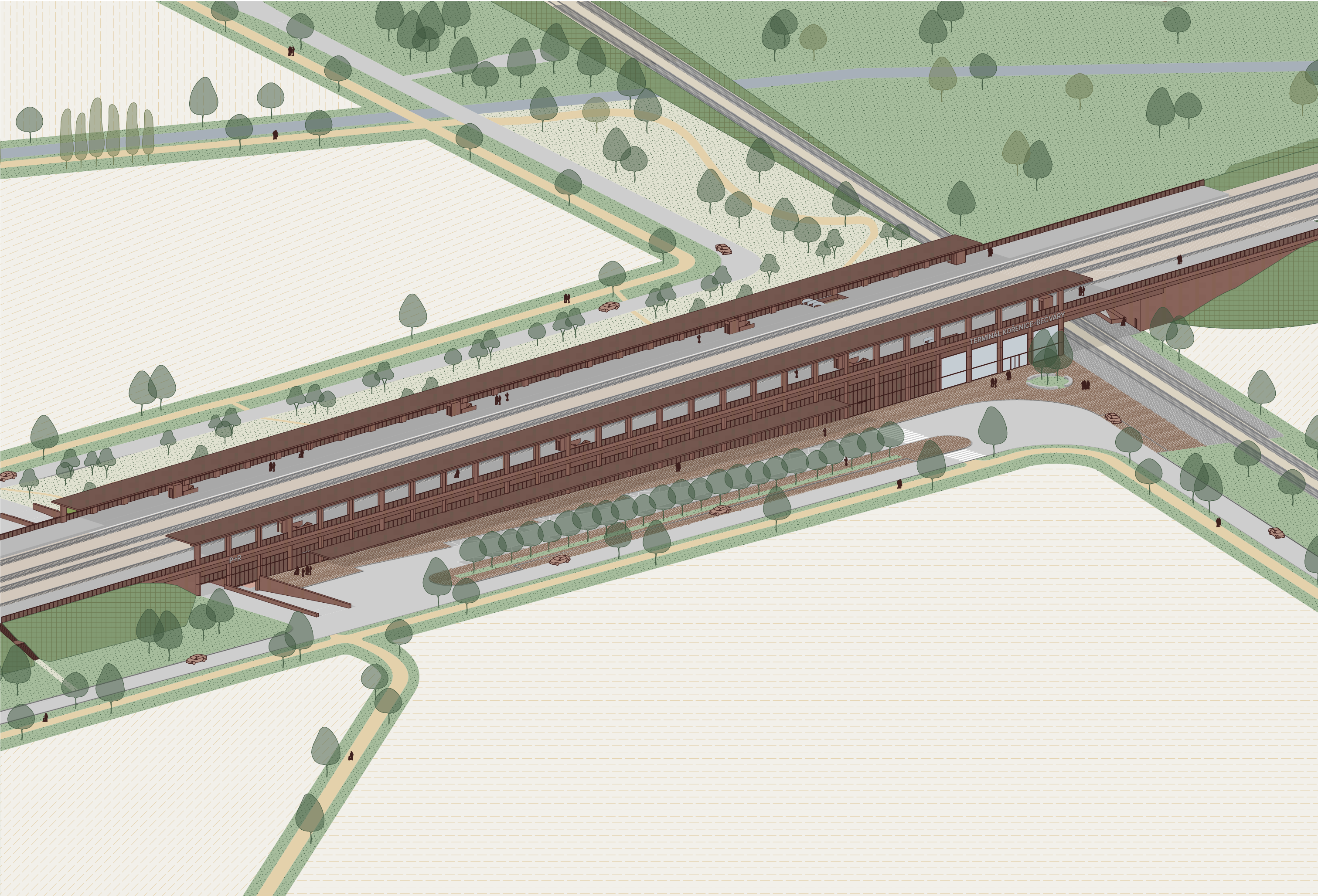
BARIÉRA V KRAJINĚ

Výstavba železničního náspu představuje významný zásah do již nyní málo prostupné zemědělské krajiny, čímž dochází k jejímu dalšímu rozdělení a omezení přirozeného pohybu lidí i živočichů. Je proto nezbytné tyto negativní dopady co nejvíce zmírnit a navrhnout opatření, která zlepší prostupnost území a podpoří jeho funkční i ekologickou propojenost.



NÁVRHOVÁ ČÁST





KONCEPT

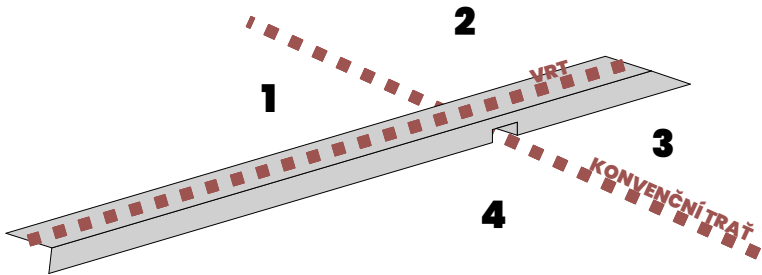
Největším problémem dané lokality je její nízká prostupnost. Tento nedostatek je typický zejména pro zemědělské oblasti, kde jsou pěší trasy mezi obcemi často přerušeny rozsáhlými, nečleněnými poli a silničními tahy. V okolí Pučer situace není jiná – chybějí zde cyklotrasy i pěší cesty, což výrazně omezuje možnosti pohybu krajinou. K ještě horší dostupnosti přispívá plánovaná vysokorychlostní trať (VRT), která má být vedena po vysokém náspu 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 náspu 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.

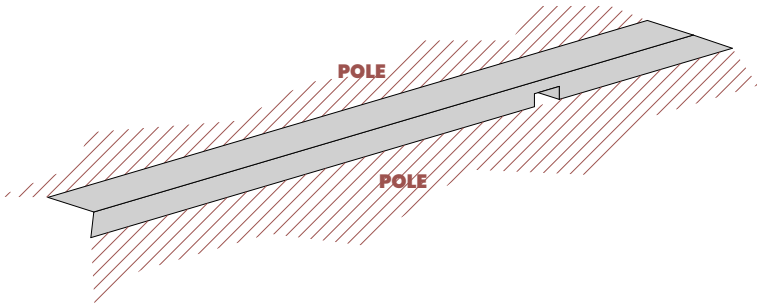
Díky umístění terminálu přímo pod tratí jsou přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy velmi krátké a efektivní. Cestující se z parkoviště dostanou k nástupišti pomocí komunikačních jader uvnitř objektu. Nástupiště vysokorychlostní železnice je navrženo nad nástupištěm konvenční trati, čímž vzniká maximálně 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

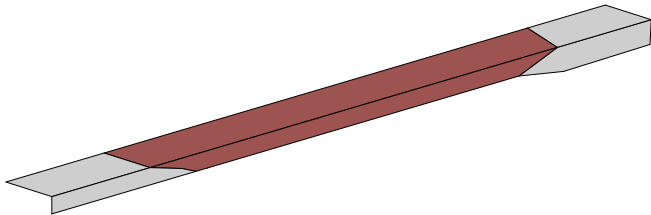
z okolních obcí. Co se týče vybavenosti samotného terminálu, návrh počítá pouze s trafikovým stánkem a kavárnou s menším občerstvením. Počet a rozsah komerčních prostor byl záměrně omezen tak, aby odpovídal kapacitním potřebám terminálu a zároveň nekonkuroval podnikům v okolních obcích, kterým by mohl odvádět klientelu.



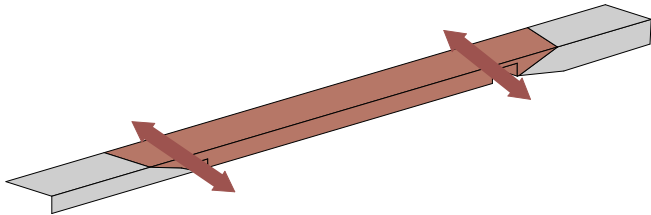
TRAŤ ROZDĚLUJE ÚZEMÍ NA ČTYŘI ČÁSTI



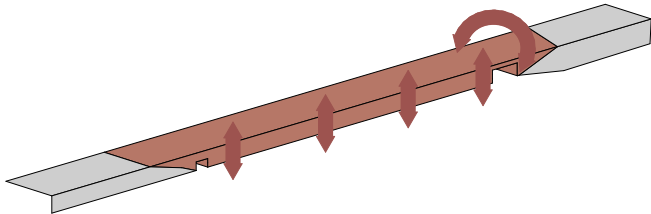
TRAŤ JE OBKLOPENA ZEMĚDĚLSKOU PŮDOU S VYSOKOU BONITOU



VLOŽENÍ OBJEKTU DO PROSTORU NÁSPU - MINIMALIZACE ZÁBORU ZEMĚDĚLSKÉ PŮDY



VZNIK PROPOJENÍ PRO AUTOMOBILY, PĚŠÍ I CYKLISTY - ZMÍRNĚNÍ BARIÉRY V KRAJINĚ

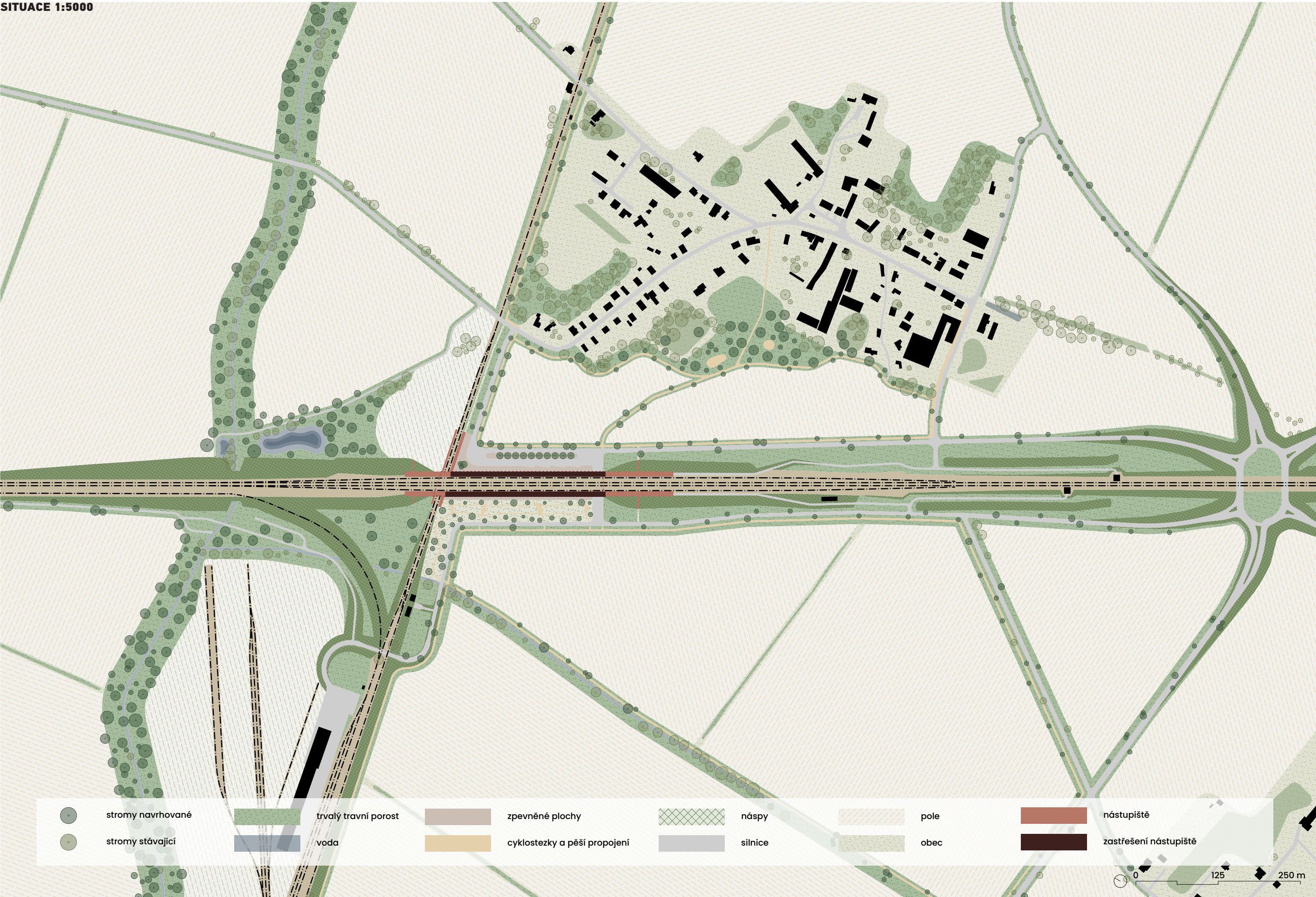


UMÍSTĚNÍM OBJEKTU POD TRAŤ VZNIKAJÍ KRÁTKÉ PŘESTUPNÍ VAZBY









DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Celková dopravní koncepce návrhu se primárně zaměřuje na řešení dlouhodobého problému neprostupnosti krajiny v okolí plánovaného terminálu. 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.

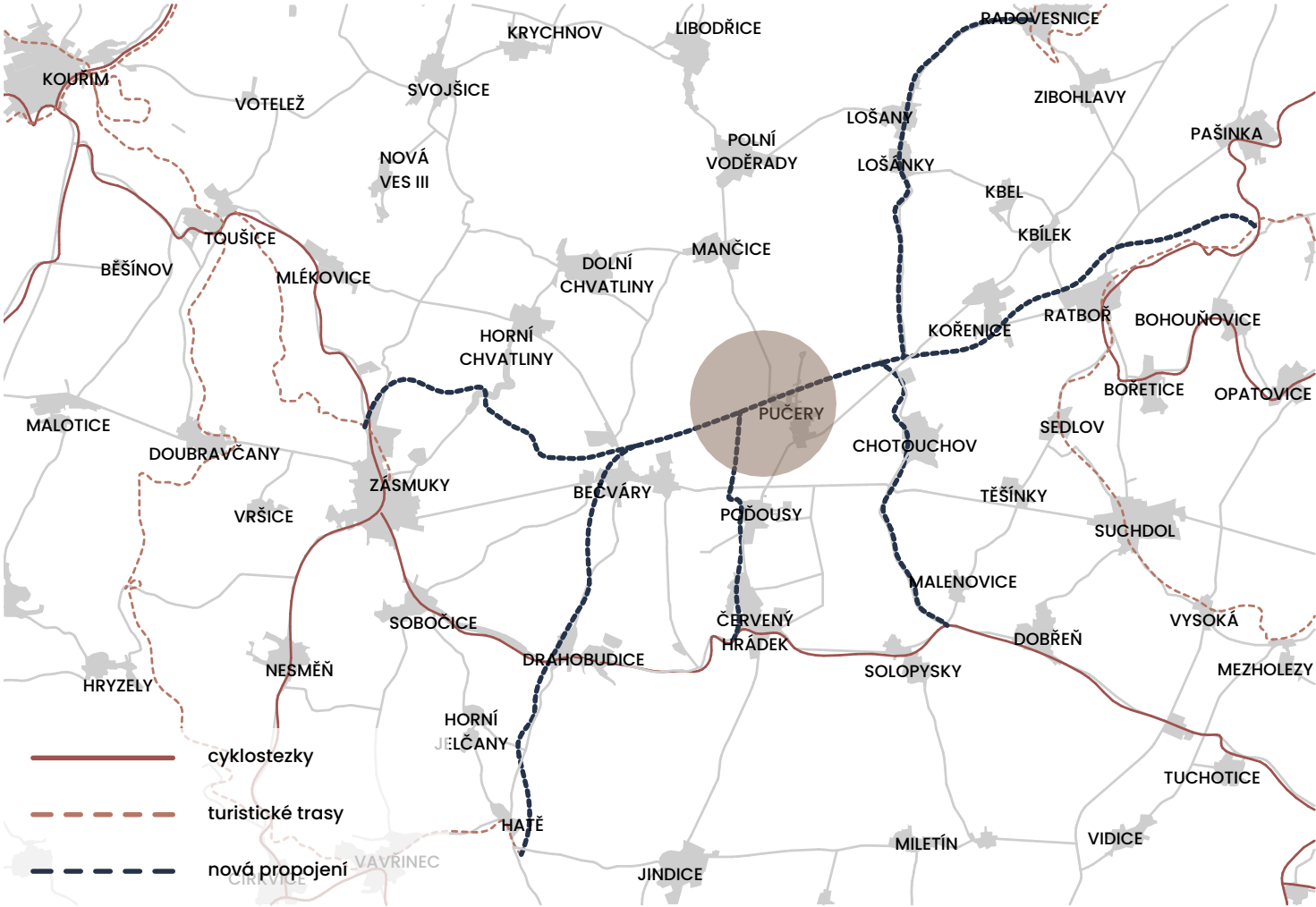
Z pohledu automobilové dopravy je terminál napojen na dvě nově navržené silniční komunikace – z východní a západní strany. Východní silnice zároveň slouží jako jakýsi obchvat obce Pučery a umožňuje přístup k terminálu zejména cestujícím přijíždějícím od Mančic a Kořenic. Pro ostatní dopravní proudy je určena západní příjezdová 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.

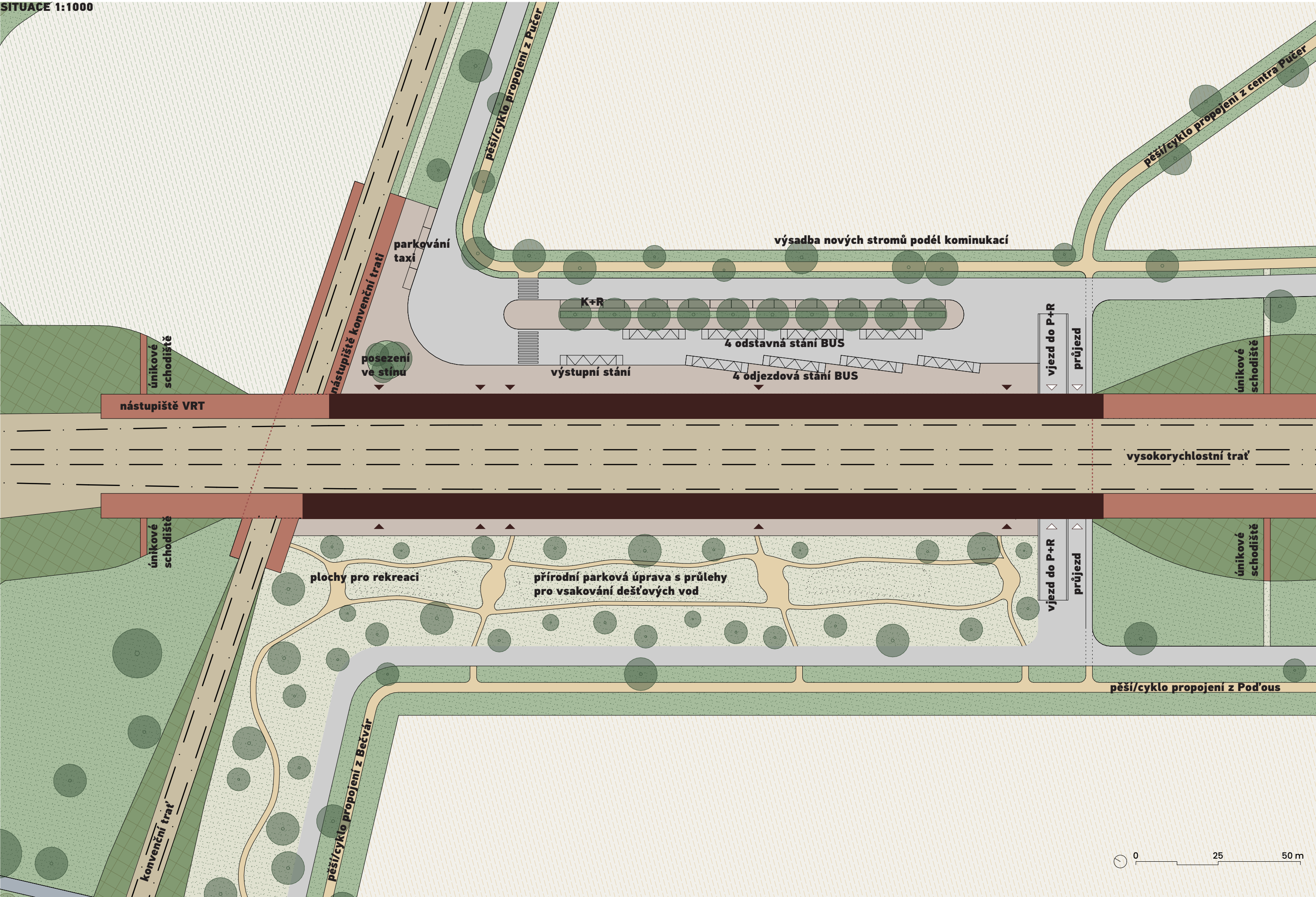
Samotná budova terminálu navíc vytváří přímý průjezd, který umožňuje pohodlný přejezd mezi východní a západní stranou objektu. Díky tomu není nutné celou lokalitu objíždět, což výrazně zvyšuje dopravní komfort pro uživatele a snižuje celkovou dopravní zátěž v území.

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 třípodlažní parkovací dům s kapacitou 586 parkovacích

míst. Součástí parkovacího domu jsou samozřejmě 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.





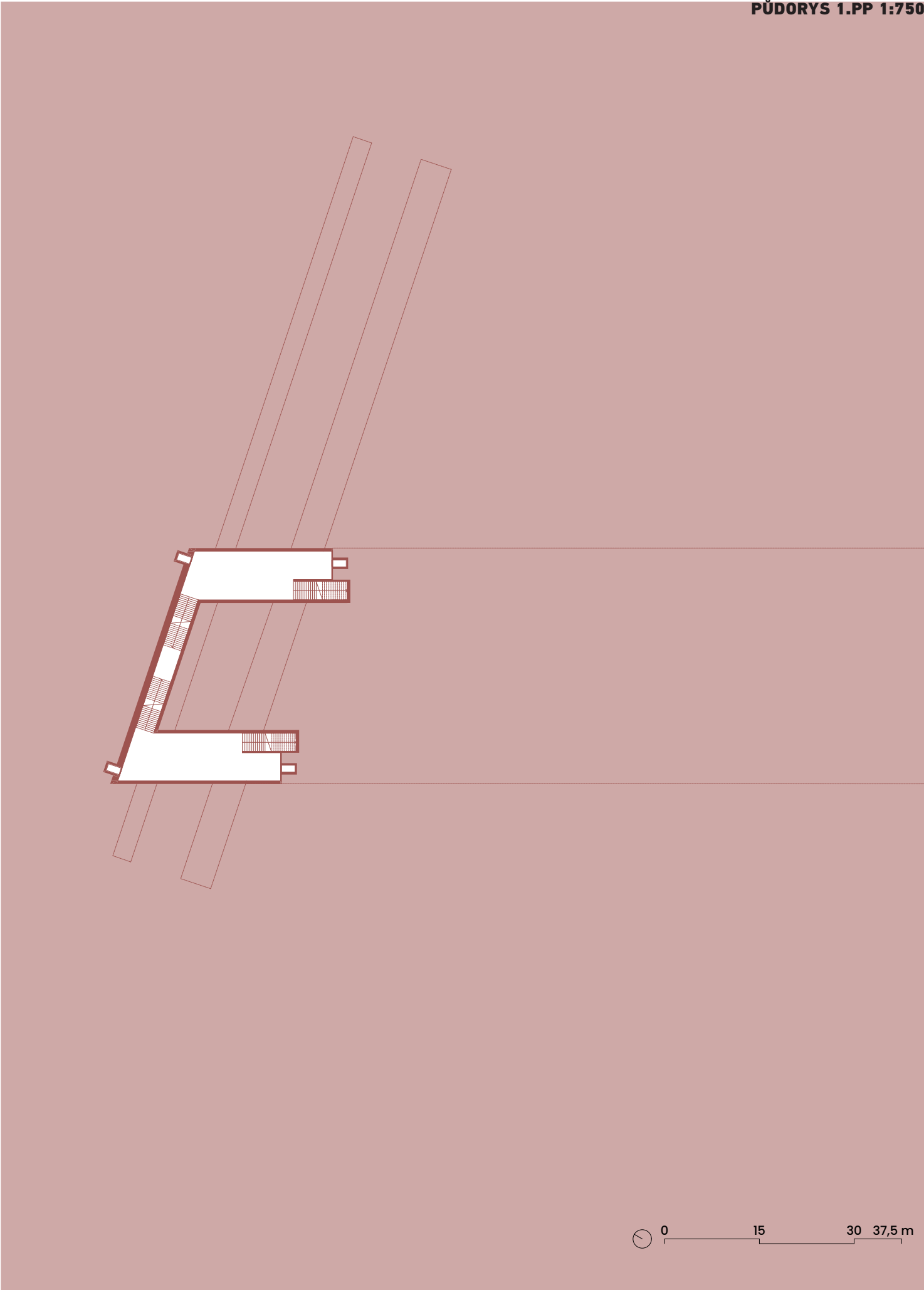
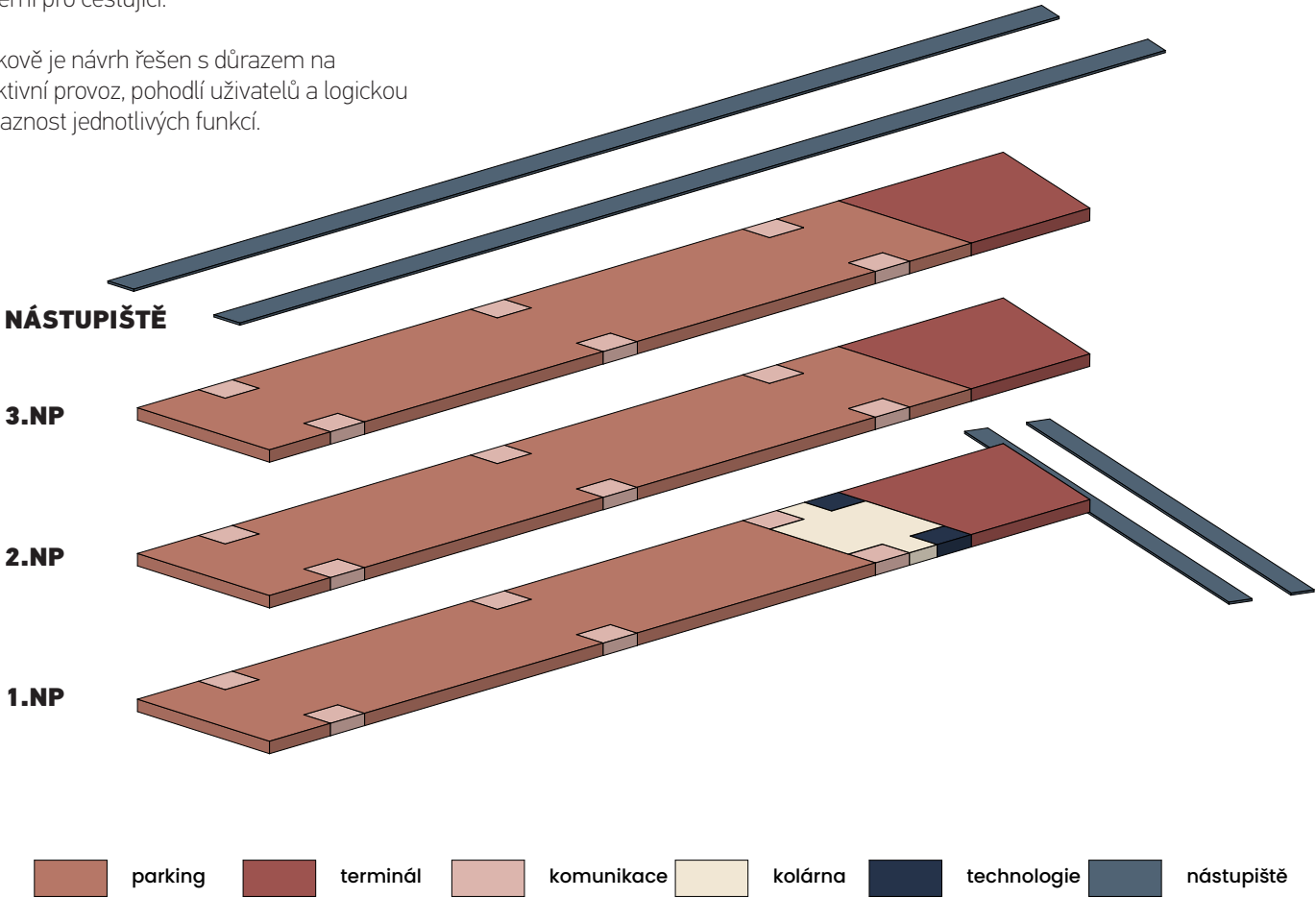
DISPOZIČNÍ USPOŘÁDÁNÍ

Návrh zahrnuje dvě hlavní části – terminál a parkovací dům, které jsou vzájemně propojeny.

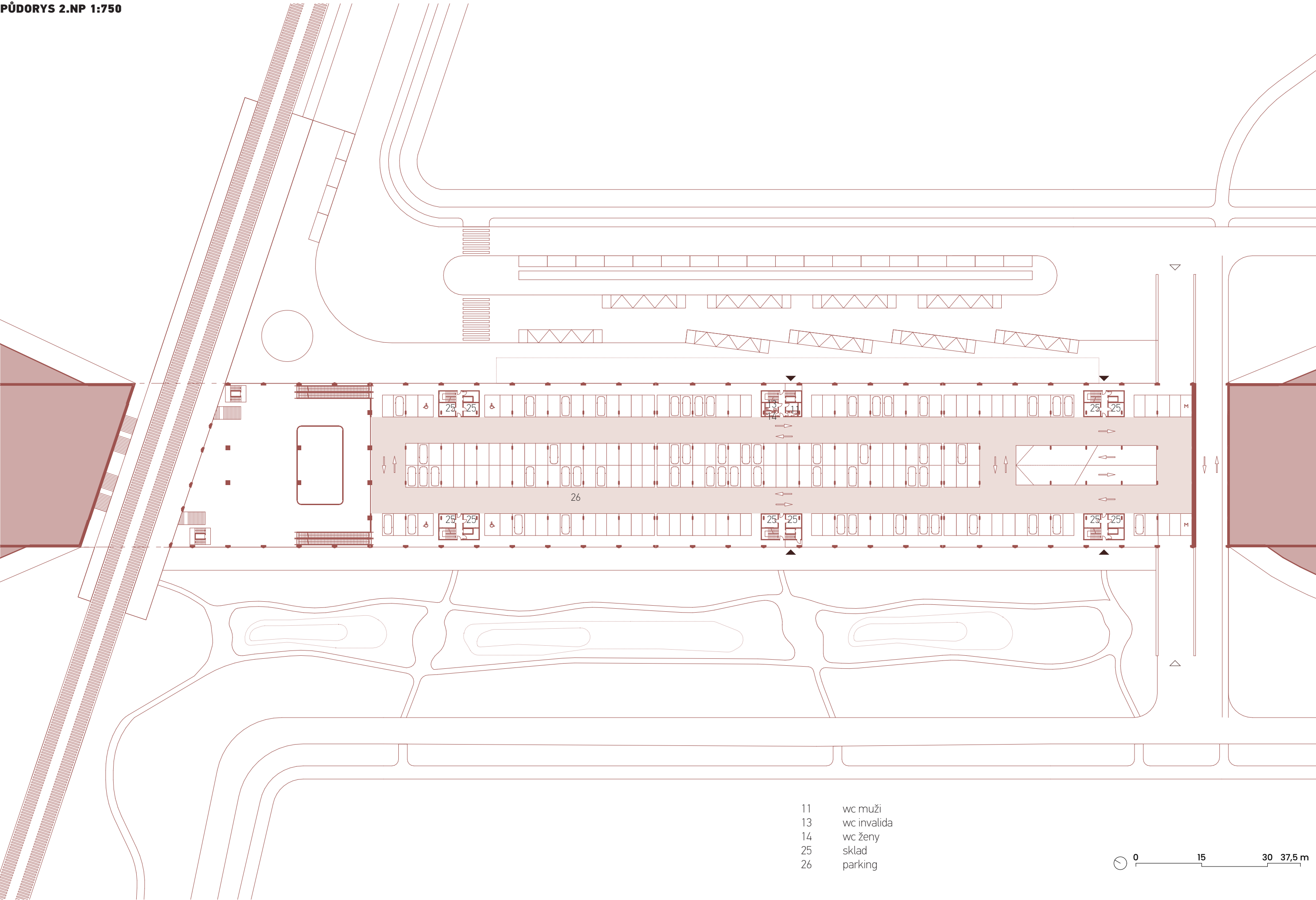
V přízemí se nachází odbavovací hala, která má přímé napojení na nástupiště konvenční železniční trati. V hale jsou umístěny prodejní místa jízdenek, informační centrum, prostor pro bezpečnostní službu, a zázemí pro zaměstnance i cestující. Součástí je rovněž menší zázemí určené řidičům autobusů. Nachází se zde také strojovna vzduchotechniky, místnost pro měření a regulaci a elektronickou požární signalizaci a rovněž prostory vyhrazené pro železniční technologie.

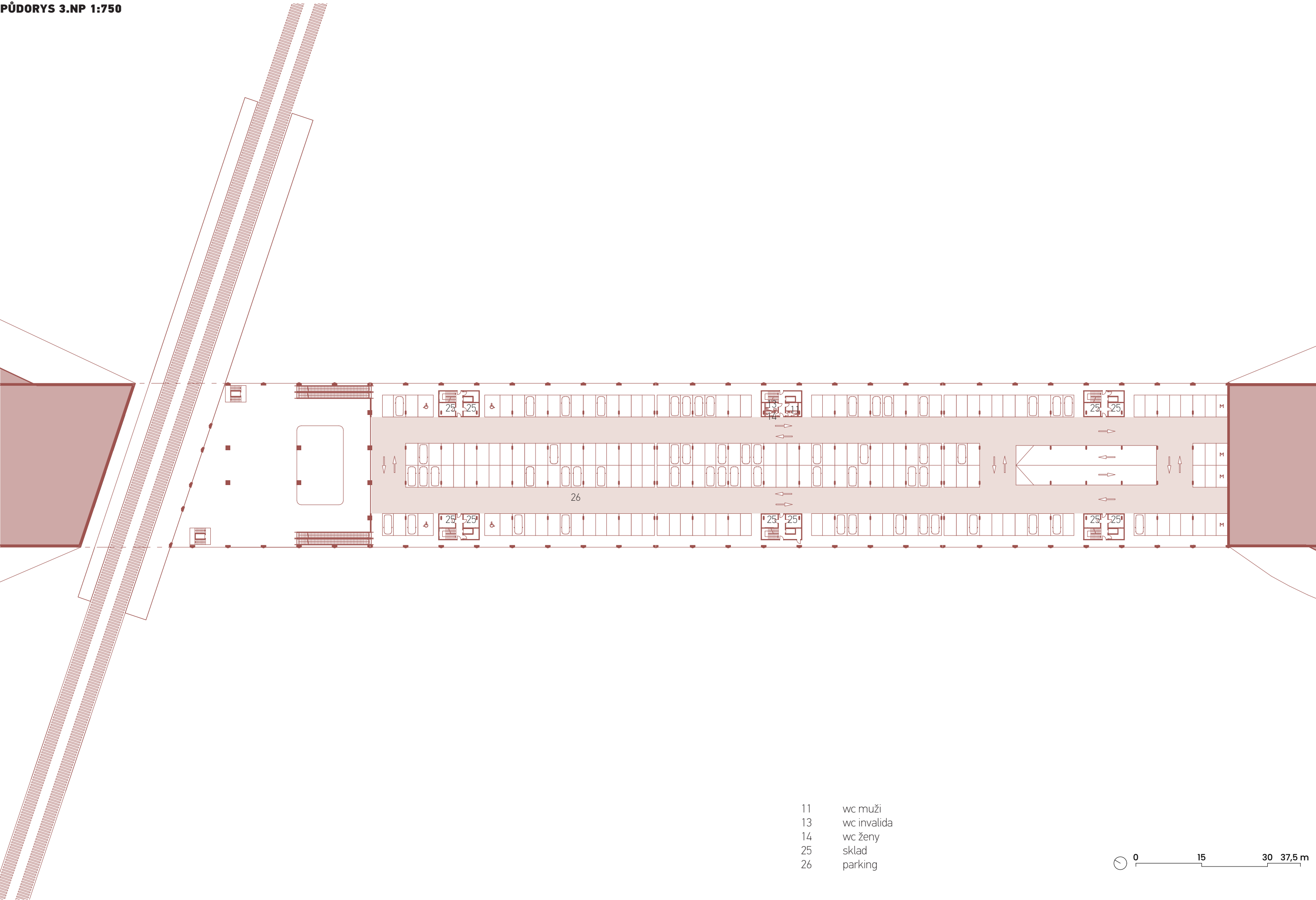
Odbavovací hala zároveň poskytuje přímý přístup do krytého parkoviště pro jízdní kola, které plynule navazuje na větší objekt parkovacího domu typu P+R. Ten slouží k pohodlnému přestupu mezi individuální automobilovou dopravou a veřejnou dopravou. V parkovacím domě se nachází několik komunikačních jader, 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.

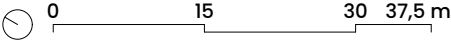


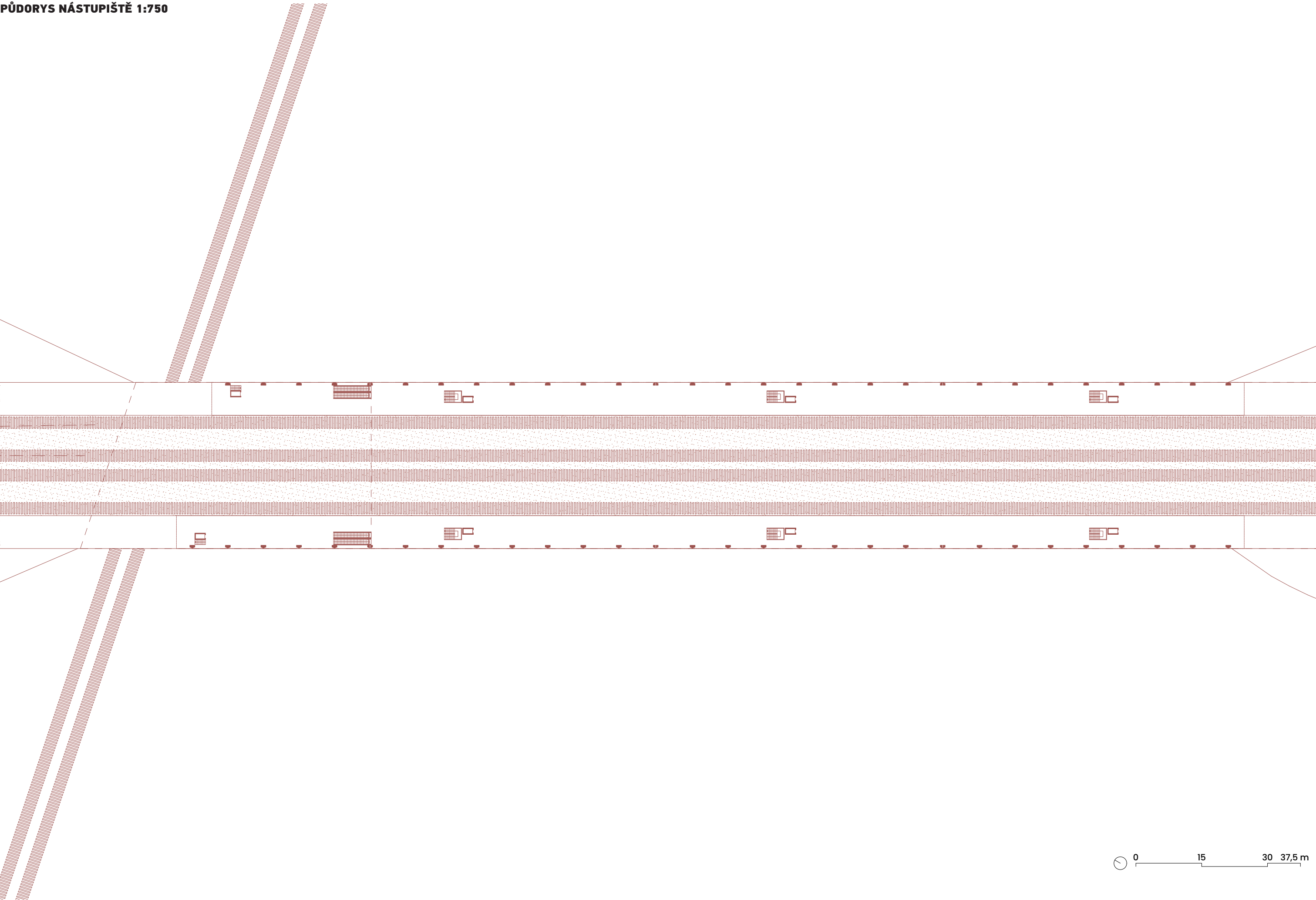
-
- A horizontal number line with tick marks at 0, 15, 30, and 37,5 m. A circle is drawn at the 0 mark.





- 11 wc muži
- 13 wc invalida
- 14 wc ženy
- 25 sklad
- 26 parking

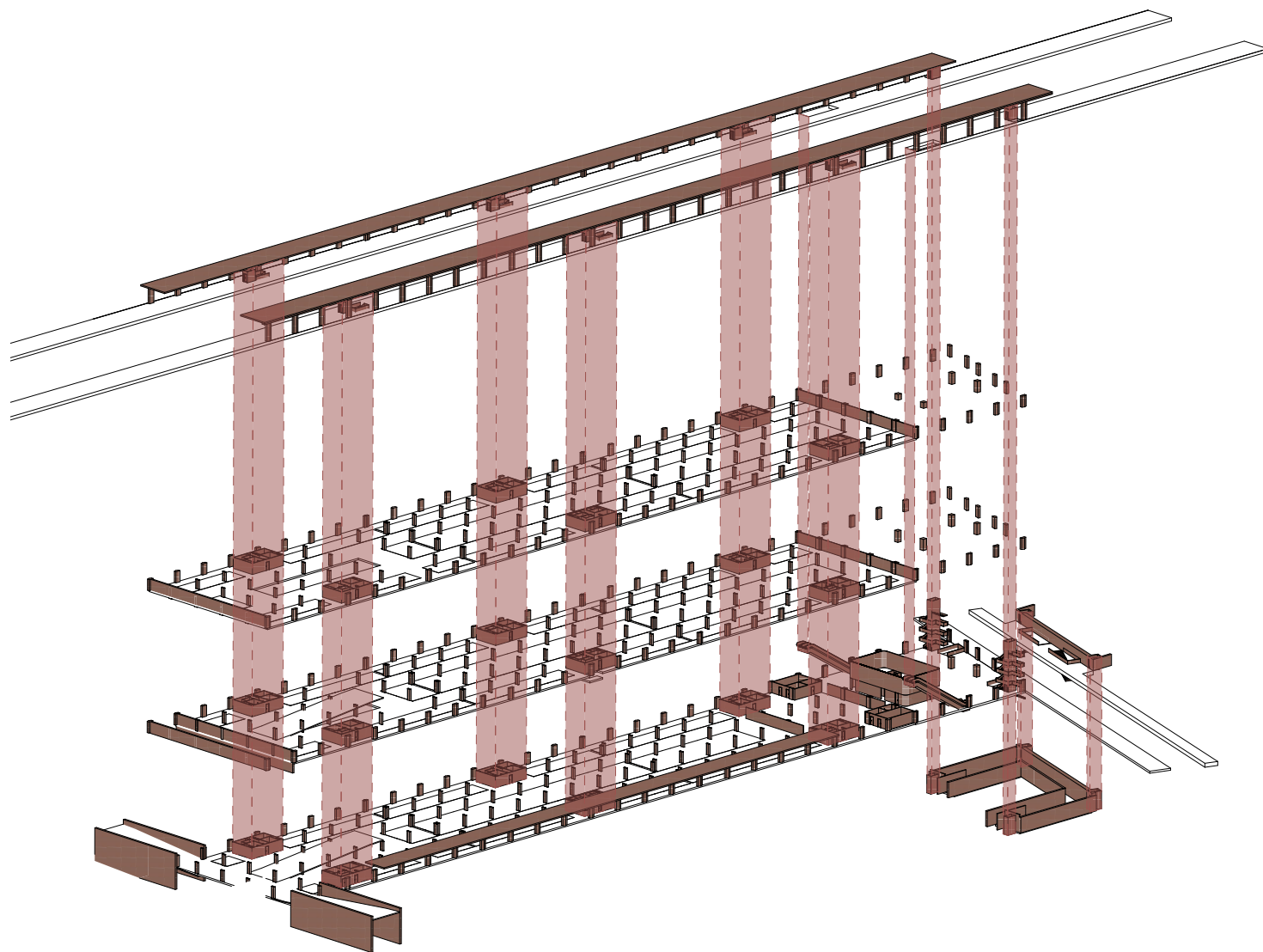






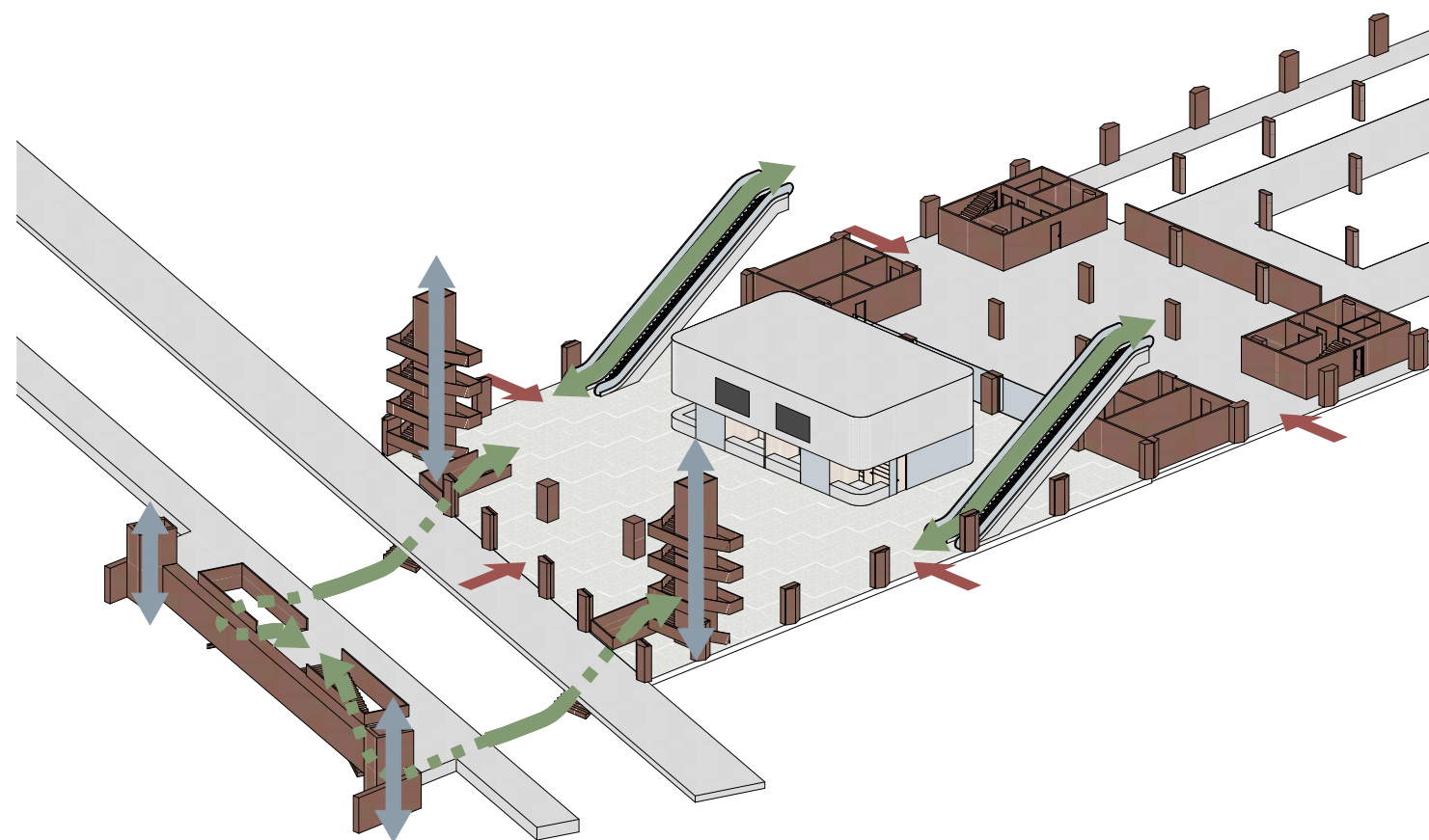
PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ

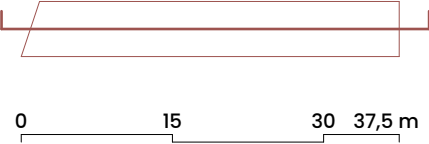
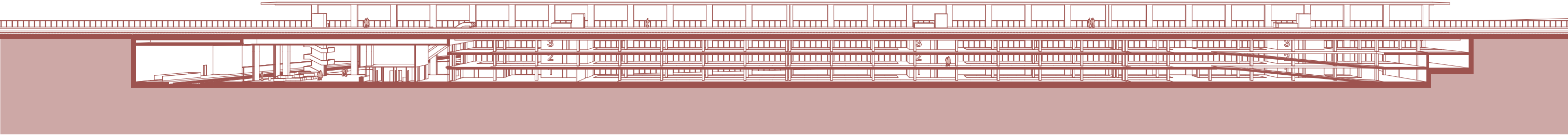
V parkovacím domě je rozmístěno šest komunikačních jader, která zajišťují rychlé a efektivní propojení mezi parkovacími plochami a nástupištěm, a tím usnadňují přestup. Z haly terminálu je přístup na nástupiště pomocí eskalátorů a schodišťové věže.



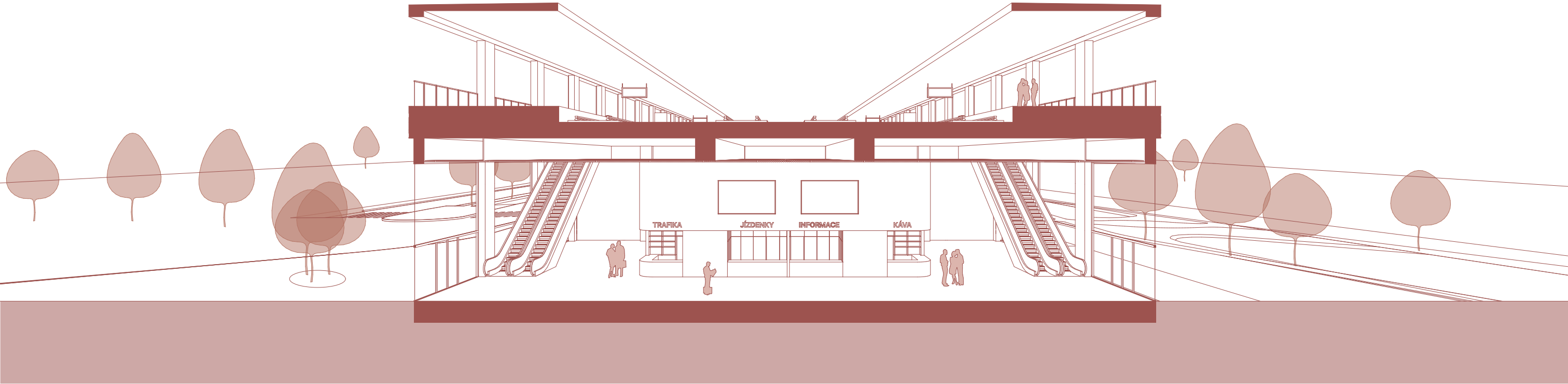
PŘESTUPNÍ VAZBY

Přístup na nástupiště vysokorychlostní železnice je zajištěn přímo z odbavovací haly pomocí eskalátorů a schodišťové věže s výtahem, což umožňuje komfortní a bezbariérový pohyb cestujících. Na konvenční železniční trať vedou dvě nástupiště – jedno je přístupné přímo z odbavovací haly, druhé je dostupné podchodem, který zajišťuje bezpečný průchod pod tratí. Autobusové nádraží se nachází v besprostřední blízkosti vstupu do budovy.

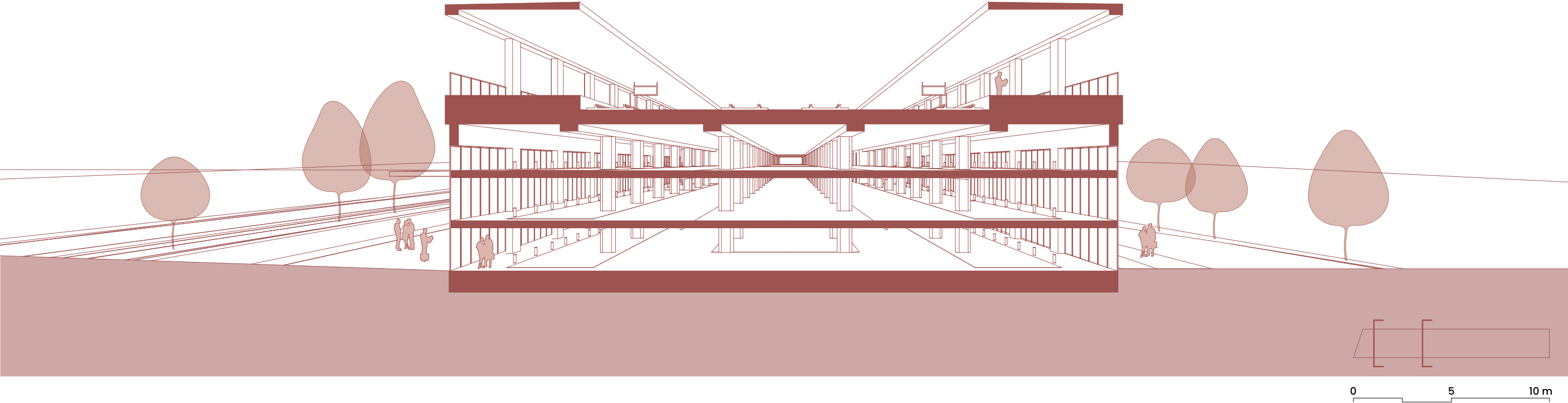


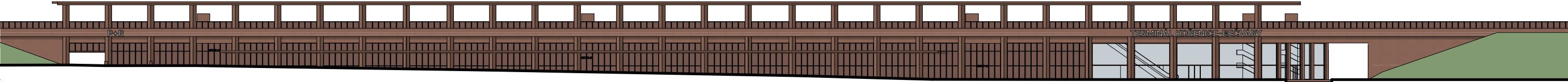
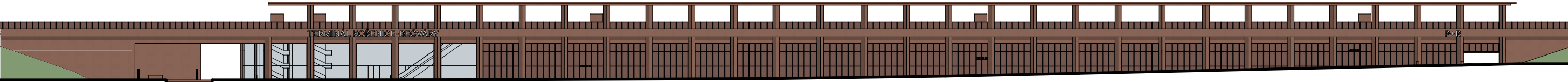


ŘEZ ODBAVOVACÍ HALOU 1:200



ŘEZ PARKOVACÍM DOMEM 1:200





0 15 30 37,5 m

KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

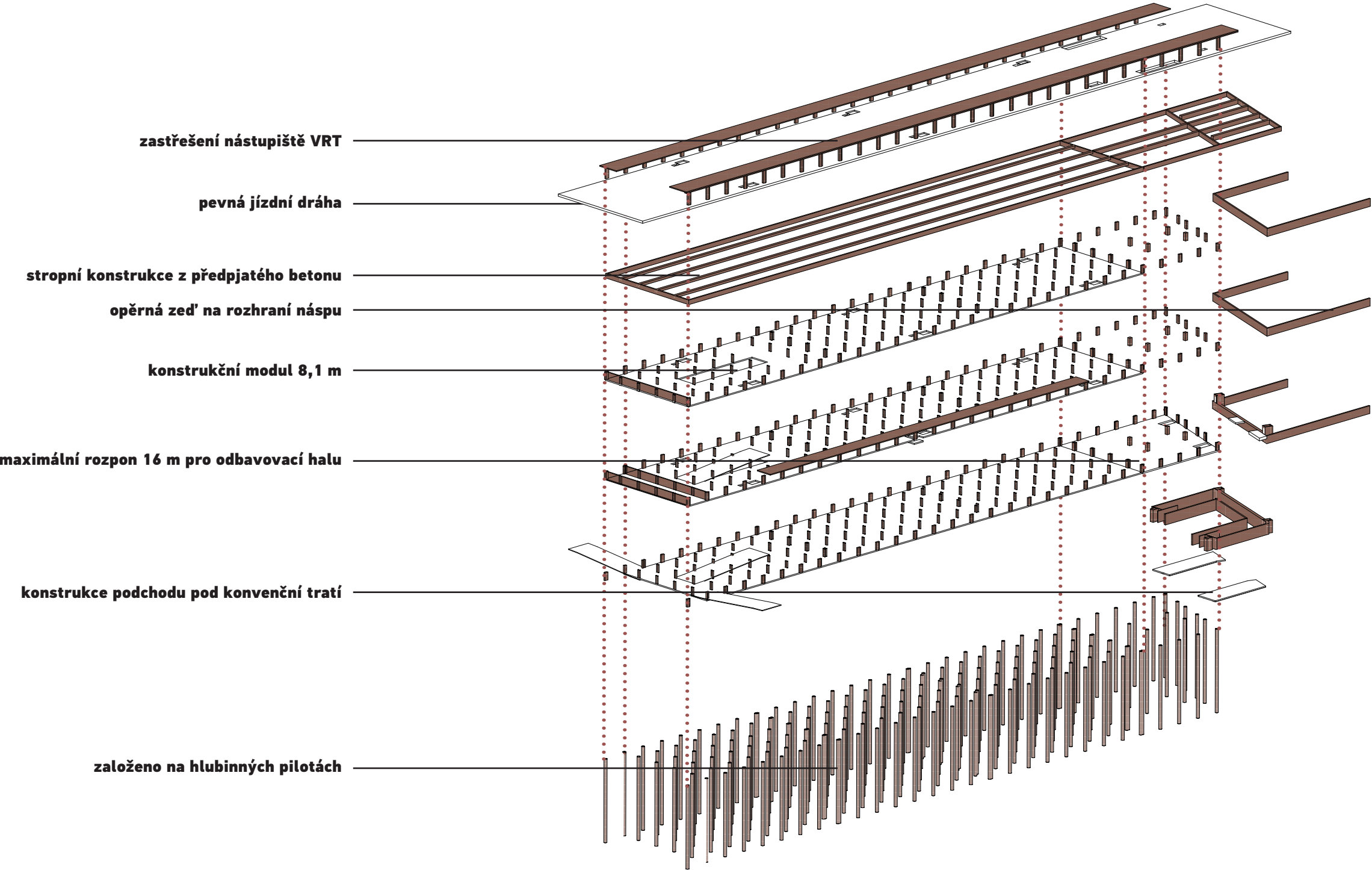
Konstrukční systém celého objektu je členěn do tří samostatných celků – parkovacího domu, odbavovací haly a přemostění konvenční železniční trati. Každá část je navržena s ohledem na své specifické funkční i technické požadavky.

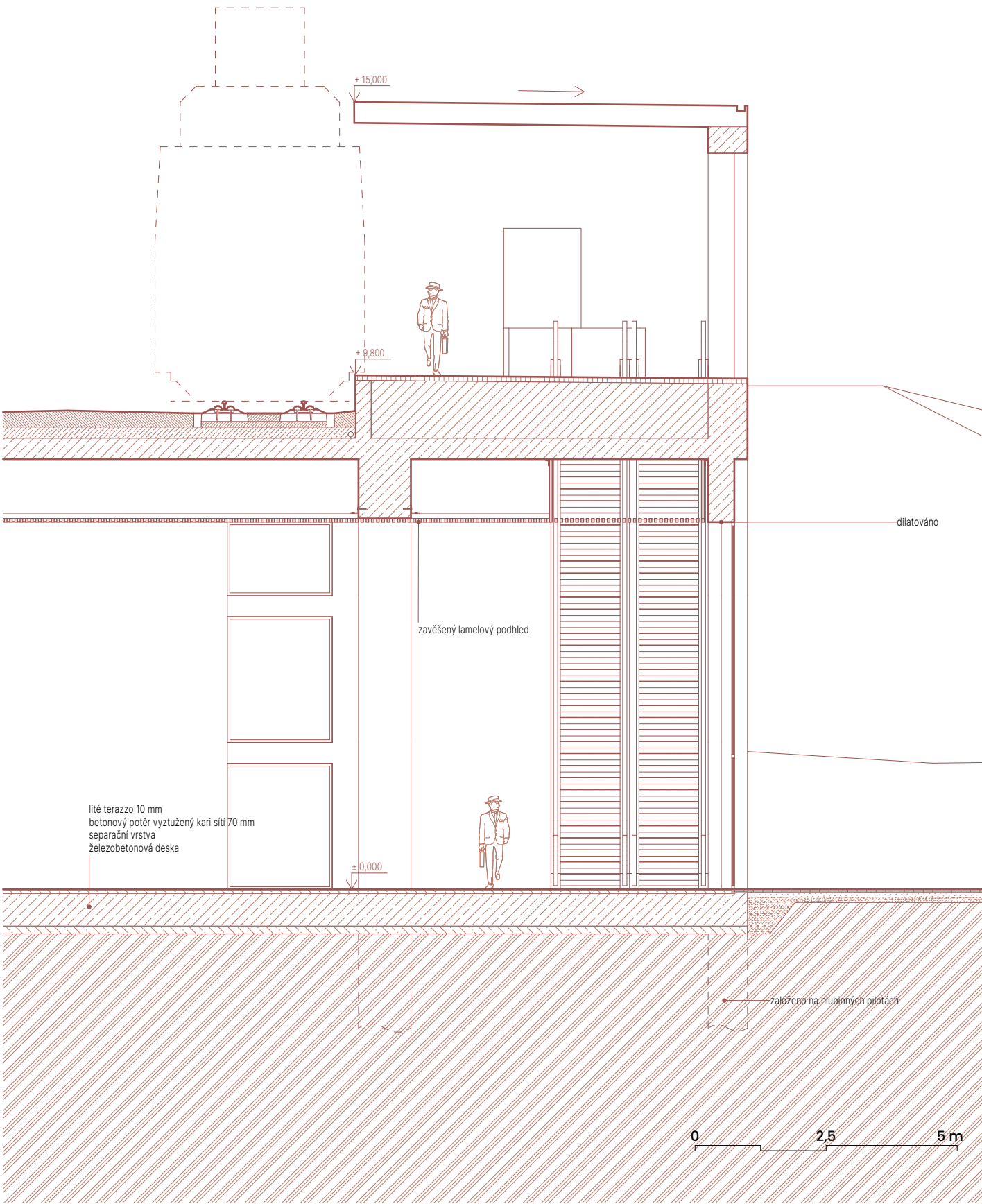
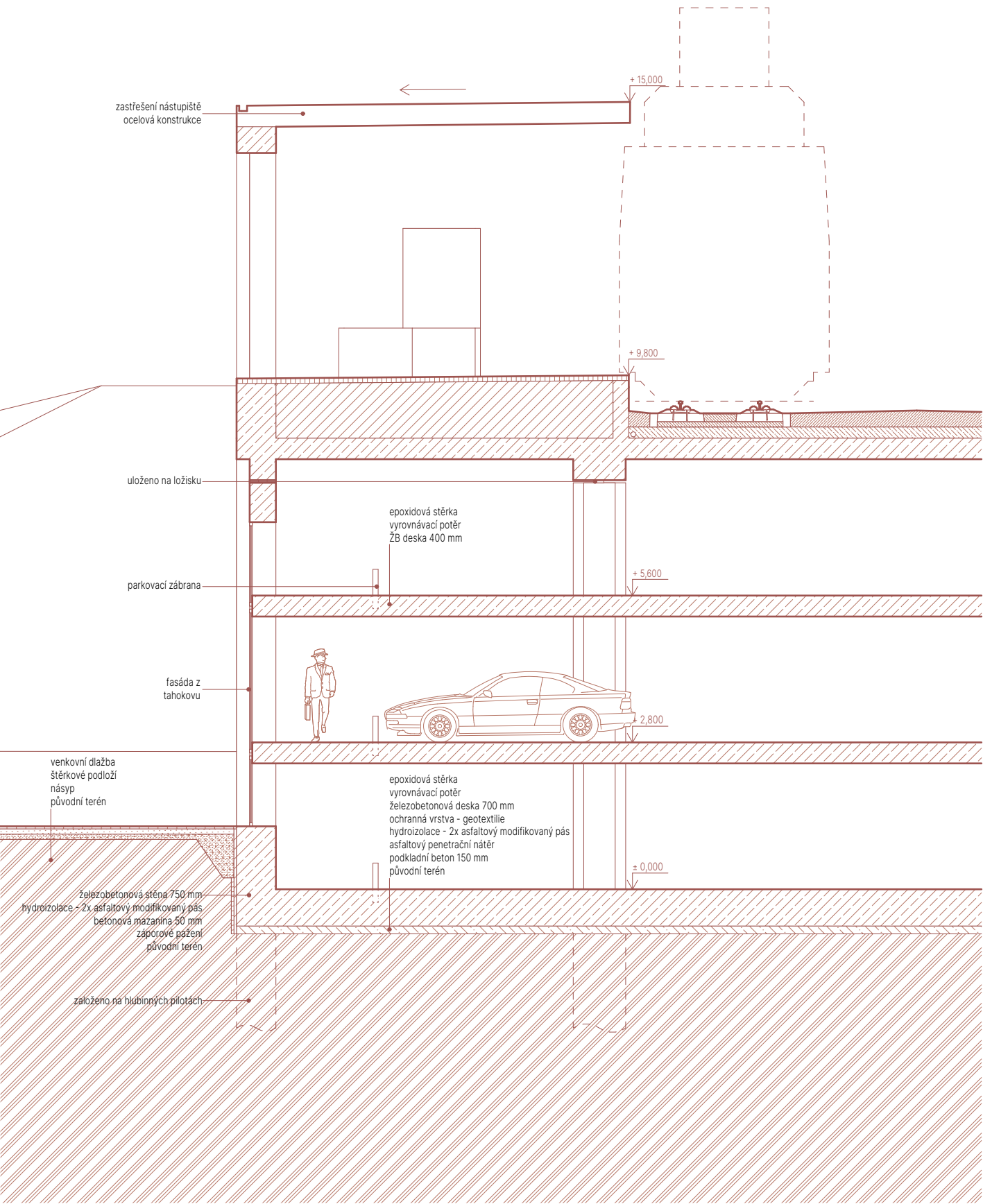
Pro parkovací dům byl zvolen sloupový systém se základním modulem o rozponu 8,1 metru, který zajišťuje efektivní využití prostoru a umožňuje flexibilní uspořádání parkovacích stání. Objekt parkovacího domu je z důvodu dilatačních a konstrukčních nároků rozdělen do tří samostatných dilatačních celků.

Odbavovací hala je navržena jako samostatný konstrukční celek s maximálním rozponem 16 metrů, což umožňuje vytvoření otevřeného a vzdušného prostoru bez vnitřních podpěr, ideálního pro pohyb cestujících i provozní zázemí. Od parkovacího domu je hala oddílována, aby se předešlo přenosu napětí a rozdílům v pohybu jednotlivých částí budovy.

Vzhledem k tomu, že nad terminálem a parkovacím domem prochází železniční trať, je horní část objektu navržena jako samostatně dilatovaný celek. Tento úsek je uložen na ložiscích, která umožňují bezpečný přenos dynamických sil vznikajících při průjezdu vlaků, a zároveň omezují přenos vibrací a deformací do zbytku konstrukce. Strop nad parkovacím domem je navržen jako šestitrám, nad halou jako čtyřtrám s vyššími průvlastky a pro překlenutí konvenční tratě je použita komorová konstrukce z předpjatého betonu.

Samotná železniční trať je navržena jako pevná jízdní dráha, což znamená, že kolejnice jsou pevně uchyceny k pražcům, jež jsou monoliticky vetknuty do železobetonové desky. Tento systém zajišťuje vysokou stabilitu, přesnost vedení kolejí a zároveň snižuje nároky na údržbu.





INTERIÉR

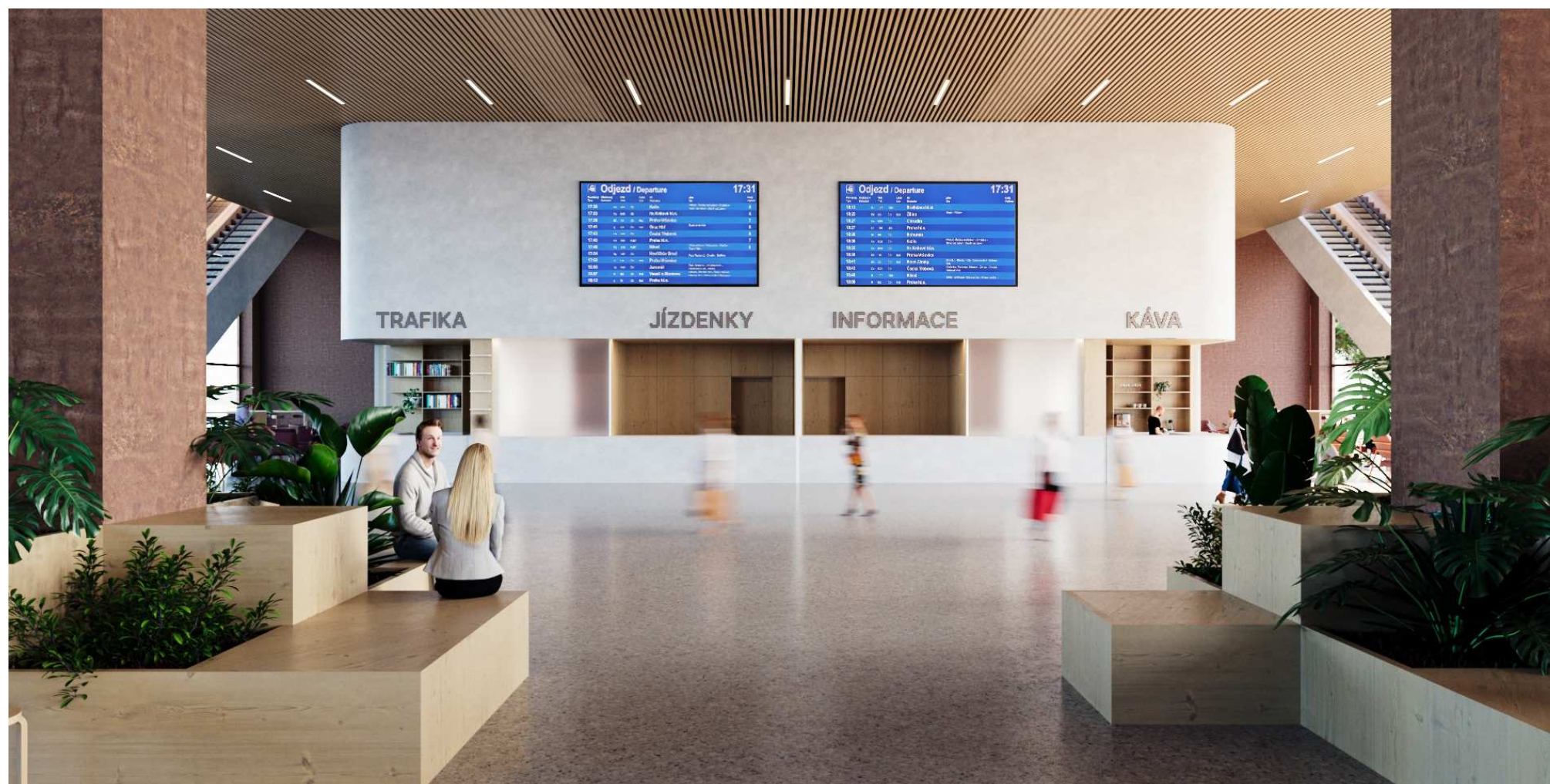
ODBAVOVACÍ HALA

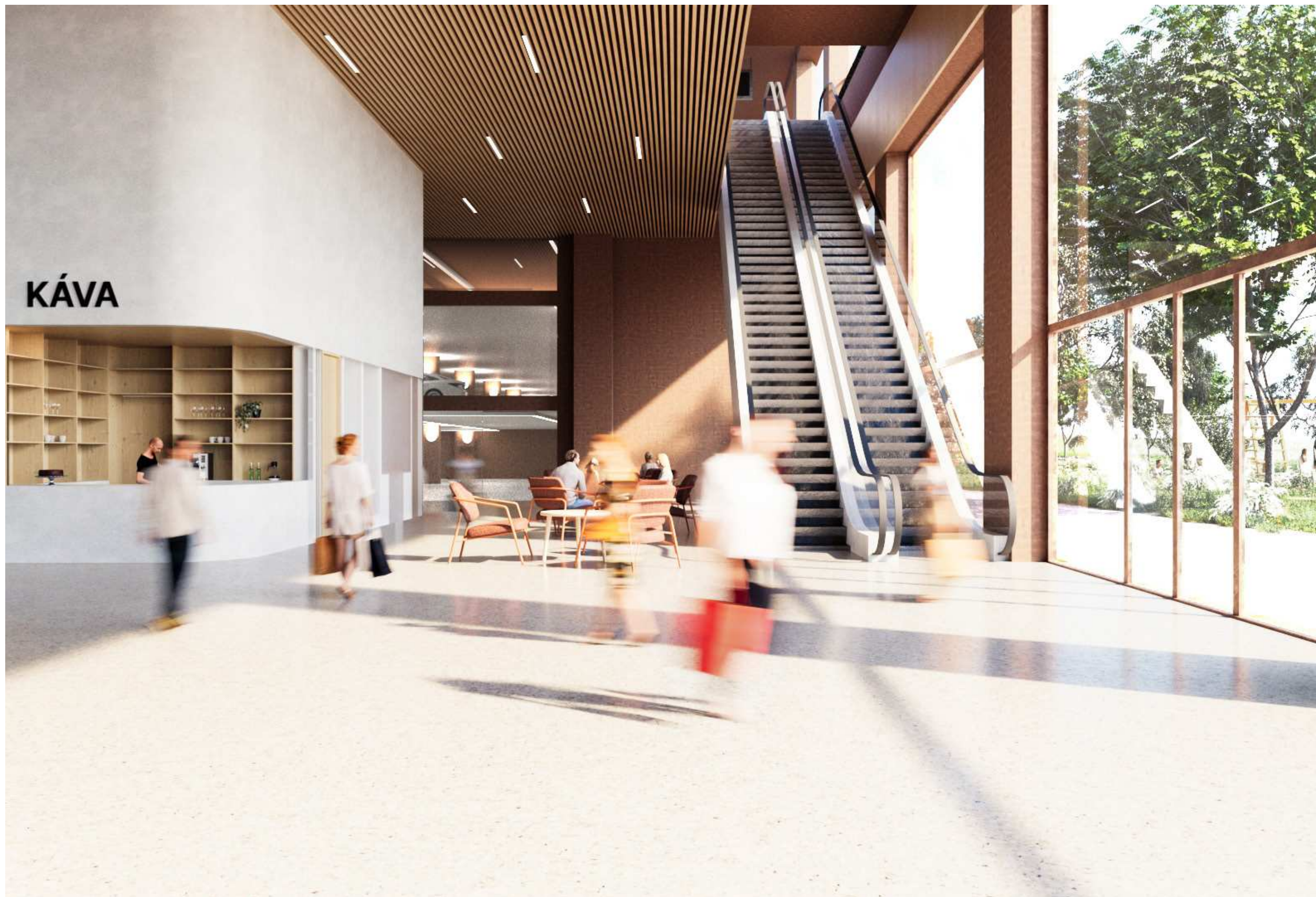
Odbavovací hala je navržena jako prostorný a vzdušný interiér s velkorysou světlou výškou 7 metrů, která zajišťuje cestujícím dostatek prostoru a pocit volnosti. V centrální části haly se nachází samostatně vložený objekt, v němž je soustředěno veškeré zázemí – jak pro cestující, tak pro zaměstnance.

V samotné čekárně je rozmanitý mobiliář, který nabízí různé formy sezení a vyhovuje různým potřebám uživatelů. Pod eskalátory jsou umístěny vysoké stoly se zabudovanými zásuvkami, vhodné například pro práci na notebooku při čekání. V prostoru jsou dále rozmístěna pohodlná křesla se stolečky, ideální pro odpočinek u kávy, klasická řadová sedadla pro větší počet cestujících a také sedací bloky s integrovanými květiníky. Tyto bloky nabízejí uvolněnější formu posezení a zároveň umožňují výhled na konvenční železniční trať. Zeleň v květinících navozuje příjemnou atmosféru, působí pozitivně na psychiku a vnáší do prostoru prvek přírody.

Interiér haly je materiálově řešen s důrazem na estetiku i funkčnost. Dominantním prvkem je červeně probarvený pohledový beton, který je doplněn vestavným nábytkem z přírodního dřeva. Stropní instalace jsou zakryty lamelovým dřevěným podhledem, který zároveň zlepšuje akustické vlastnosti prostoru. Na podlahy bylo použito lité terazzo – odolný a snadno udržovatelný materiál s nadčasovým vzhledem. Centrální blok zázemí je opláštěn mléčným sklem, které propouští denní světlo do vnitřních prostor a zachovává jejich intimitu.

Osvětlení haly je řešeno pomocí dlouhých svítidel zabudovaných mezi lamelami v podhledu.





PARKOVACÍ DŮM

Interiér parkovacího domu je navržen s důrazem na jednoduchost, přehlednost a funkčnost. Hlavním vizuálním prvkem je kombinace červeného a šedého betonu, která vytváří výrazný, ale přitom harmonický kontrast. Podlaha je opatřena odolnou epoxidovou stěrkou ve dvou barevných odstínech – šedá vyznačuje komunikační trasy a pojezdné plochy, zatímco parkovací stání jsou barevně sladěna s červenou konstrukcí objektu, čímž vzniká jednotný design napříč celým interiérem.

Pro snadnou orientaci uživatelů je v prostoru parkování navržen jasný navigační systém. Každé parkovací místo je označeno vlastním číslem a jednotlivá podlaží jsou také přehledně číslována, což usnadňuje orientaci a zapamatování si polohy vozidla.

Stěna mezi parkovacím domem a odbavovací halou je prosklená, čímž je zajištěn vzájemný vizuální kontakt mezi oběma prostory.

Osvětlení je řešeno nepřímo – svítidla jsou orientována směrem ke stropu, odkud se světlo odráží a vytváří měkké, rovnoměrně rozptýlené osvětlení, které přispívá k příjemnému prostředí.

Fasáda parkovacího domu je tvořena tahokovem, který umožňuje přirozené větrání a zároveň propouští denní světlo do interiéru. Tento materiál zajišťuje nejen technickou funkčnost, ale i jednotný estetický výraz objektu směrem do veřejného prostoru.



ŘEŠENÍ FASÁDY

Pro nosnou konstrukci celé stavby byl zvolen červeně probarvený pohledový beton, jehož výrazná barva v kombinaci s přirozenou rezavostí cortenového plechu podtrhuje technický a industriální charakter této dopravní stavby. Tato kombinace materiálů vizuálně sjednocuje jednotlivé části objektu.

Hmotu stavby nesou výrazné nosné sloupky s několikaúhelníkovým průřezem, které kromě své statické funkce přinášejí také jemný architektonický detail do ztvárnění fasády a dodávají objektu dynamický rytmus. Tento konstrukční motiv je patrný zejména při pohledu zvenku, kde sloupky tvoří opakující se prvek a opticky odlehčují hmotu budovy.

Fasáda samotného terminálu je prosklená ze tří stran, což zajišťuje přirozené prosvětlení vnitřních prostor, zejména odbavovací haly. Díky tomu působí interiér svěže, otevřeně a přívětivě vůči uživatelům, zároveň je umožněn vizuální kontakt s okolní krajinou a dopravním děním.

Naopak fasáda navazujícího parkovacího domu je pojata s ohledem na jeho provozní nároky odlišně – je tvořena polotransparentními panely tahokovu, který umožňuje přirozené proudění vzduchu skrze celý objekt a zajišťuje tak jeho pasivní větrání bez nutnosti složitých technologií. Zároveň propouští denní světlo dovnitř, čímž vytváří bezpečnější a přehlednější prostředí pro uživatele parkovacího domu. Tato kombinace funkčnosti a estetiky činí z obou částí objektu harmonicky sladěný celek.

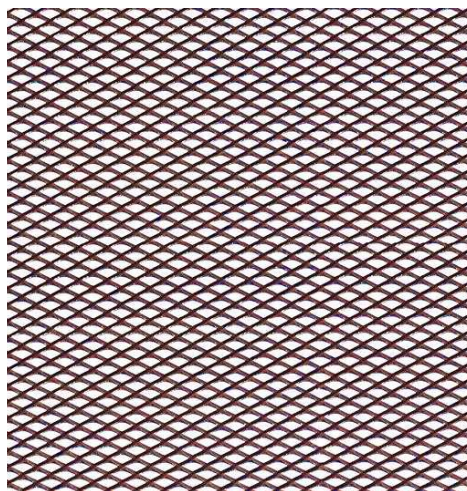
PROBARVOVANÝ BETON



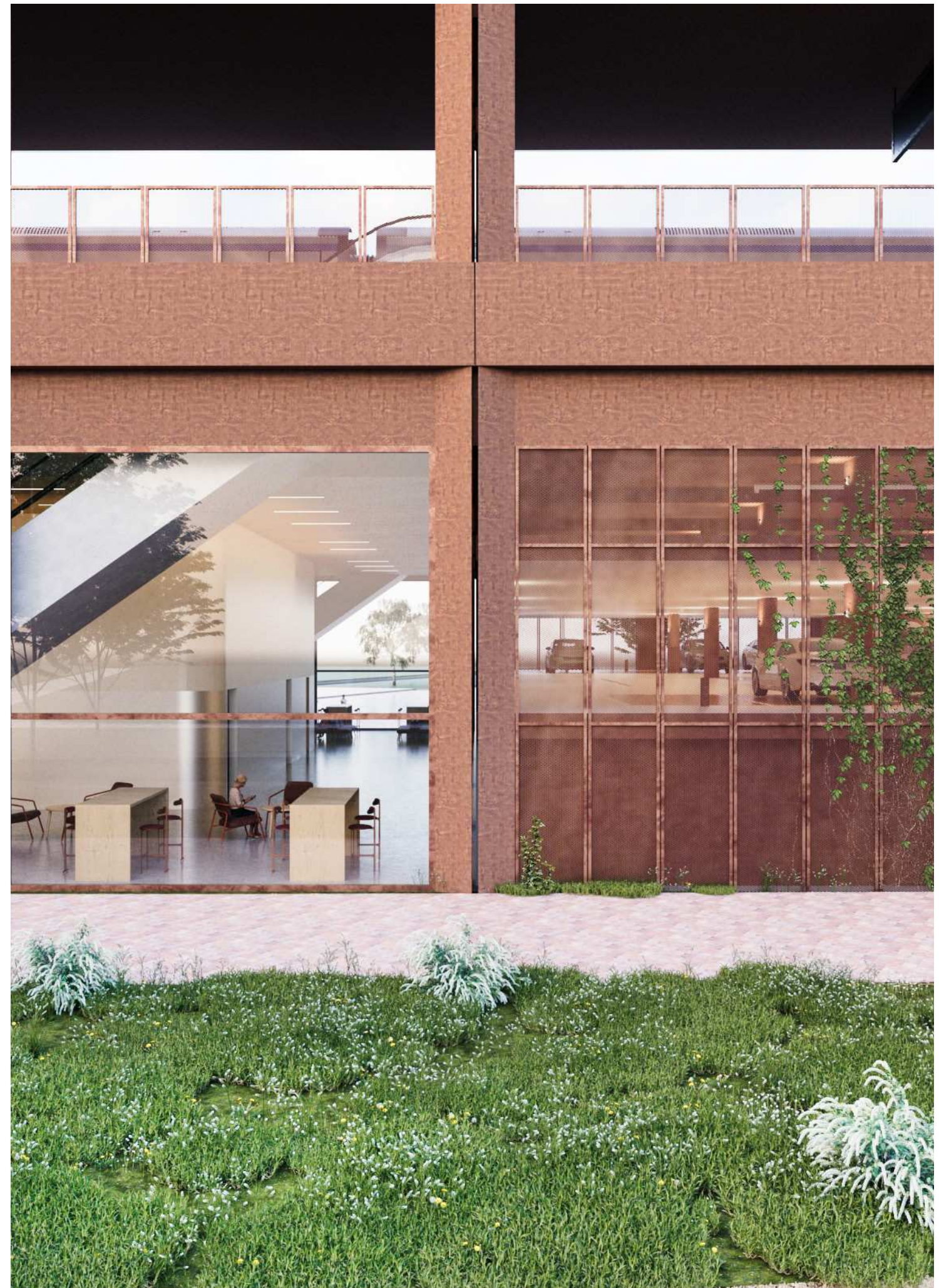
CORTEN



TAHOKOV



SKLO



ZASTAVĚNÁ PLOCHA	9 525 m ²
HPP HALA	1 465 m ²
HPP PARKOVACÍ DŮM	20 880 m ²
OBESTAVĚNÝ PROSTOR	89 400 m ³
DÉLKA ZASTŘEŠENÍ	240 m
PLOCHA ZASTŘEŠENÍ	3 670 m ²
POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ V PARKOVACÍM DOMĚ	586
POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ CELKEM	608

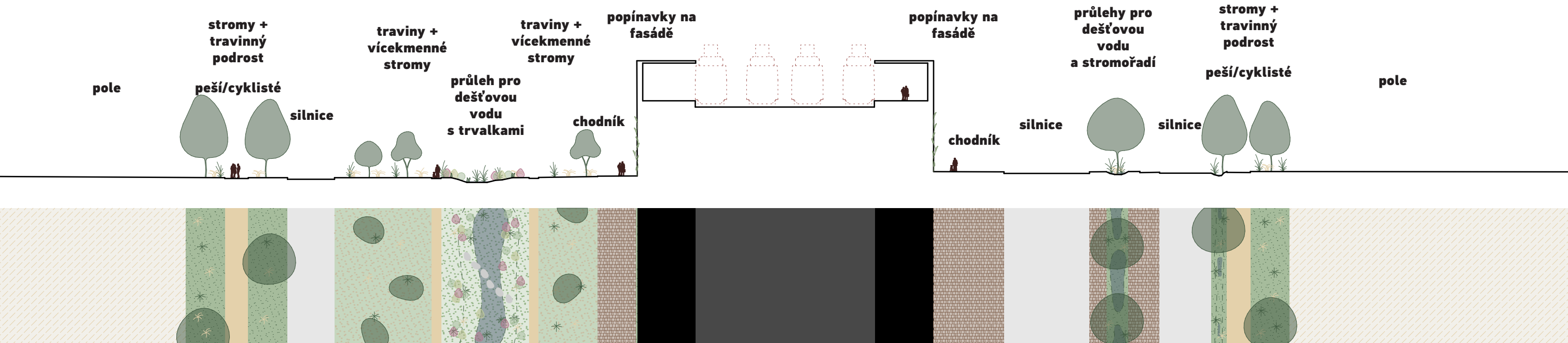
KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

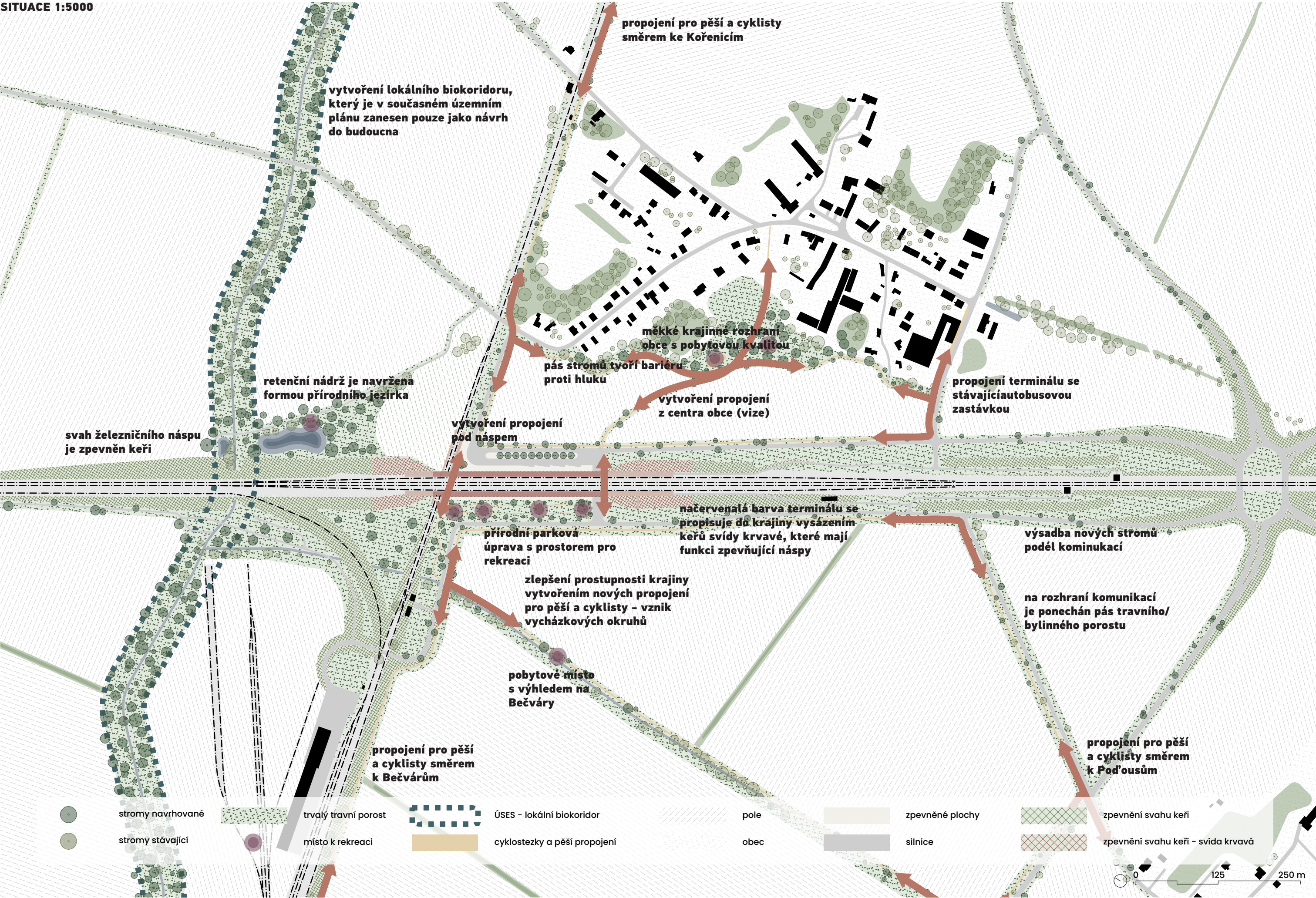
Současným problémem řešené lokality je nízká prostupnost krajiny pro pěší i cyklisty. V okolí obce Pučery se v současnosti nenachází žádné cyklostezky ani turistické stezky, což omezuje možnosti rekreace a aktivního pohybu v krajině. Tuto situaci navíc zhoršuje nově budovaný železniční násep, který krajinu dále rozděluje a ztěžuje přirozené propojení území.

Z tohoto důvodu navrhujeme novou síť cest, 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 liniové ozelenění – výsadba stromů a pásů travin a bylin, které zlepšují mikroklima, 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 navrhujeme 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 náspu jsou stabilizovány výsadbou keřů. V blízkosti terminálu dominuje světlá 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.





PŘEDPROSTOR TERMINÁLU

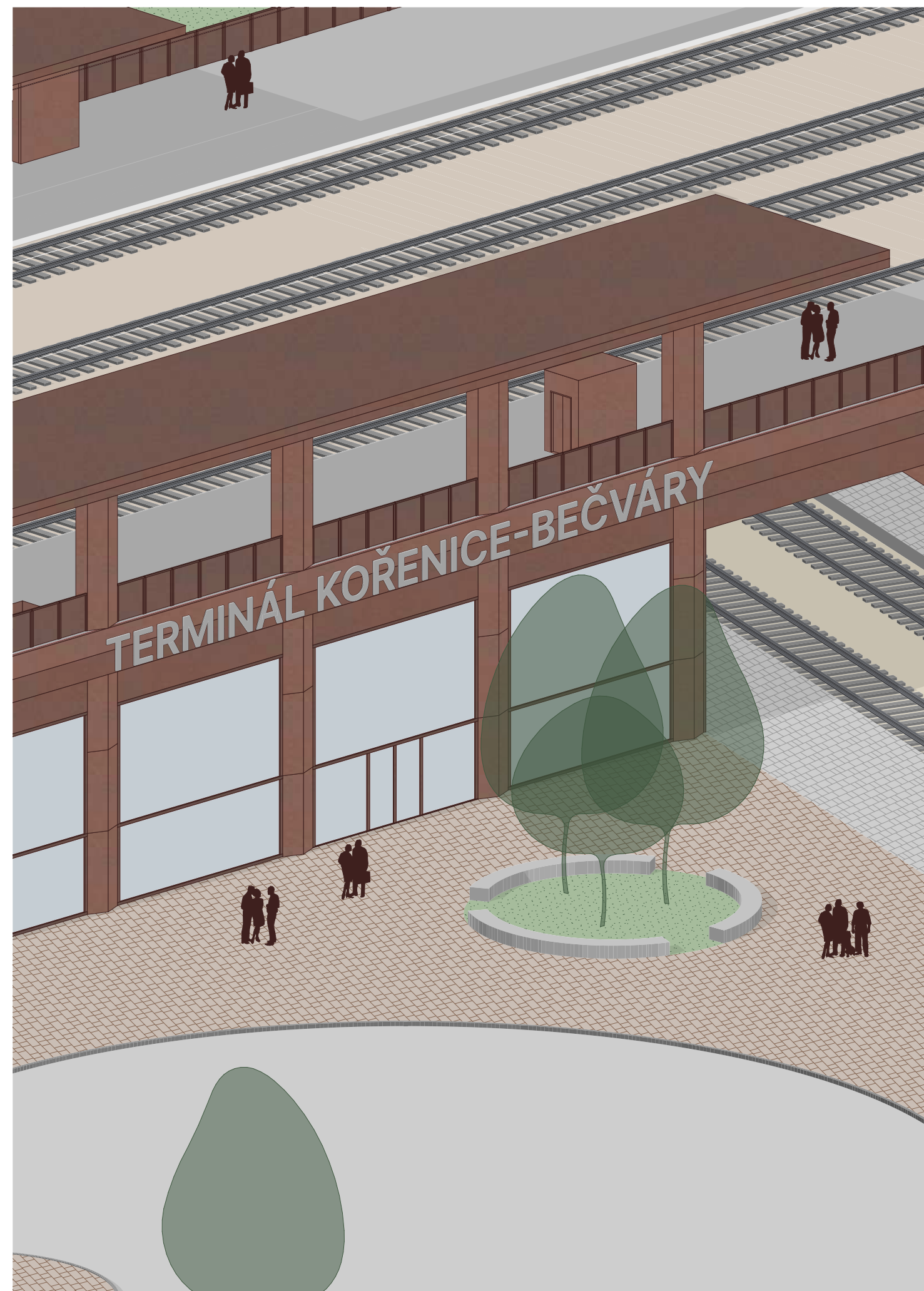
Východní strana terminálu je navržena jako zpevněný a přehledně organizovaný prostor, který slouží především dopravní obsluze. Právě zde se nachází autobusové nádraží, které plynule navazuje na vstupní část budovy a tvoří přímou komunikační osu od vstupu až k jednotlivým autobusovým stáním. Tato návaznost zajišťuje pohodlný a přirozený pohyb cestujících bez zbytečného křížení tras či složité orientace.

Zastávky autobusů jsou kryté jednoduchým, ale účelným zastřešením, které vzniká vytažením desky třetího podlaží budovy. Tento architektonický prvek propojuje funkci a estetiku – chrání cestující před nepříznivým počasím, aniž by narušoval čistý a minimalistický vzhled terminálu. Konstruktivně úsporné řešení zároveň eliminuje potřebu dalších samostatných přístřešků, čímž si prostor zachovává vzdušnost a vizuální přehlednost.

Přímo před vstupem do terminálu se nachází menší pobytová zóna s kruhovým sezením ve stínu stromů, která slouží jako klidové místo pro cestující. Je ideální pro krátké čekání, například při vyzvedávání nebo před nástupem do autobusu. Výsadba

zeleně v této části přispívá ke zvýšení komfortu uživatelů, tlumí okolní ruch a zlepšuje celkovou atmosféru prostoru.

V této východní části terminálu jsou k dispozici vyhrazená stání pro taxi, která umožňují rychlý nástup i výstup cestujících, a rovněž parkovací místa typu K+R, určená pro krátkodobé zastavení vozidel. Tato dopravní infrastruktura doplňuje funkční řešení prostoru a podporuje jeho efektivní využití jak pro veřejnou, tak individuální dopravu.



PŘÍRODNÍ PARKOVÁ ÚPRAVA

Západní část areálu terminálu je navržena jako přírodně pojatý park s důrazem na pobytovou a rekreační funkci. Tento prostor slouží především obyvatelům okolních vesnic a návštěvníkům terminálu jako místo pro odpočinek, setkávání nebo trávení volného času. Park je členěn do čtyř samostatných zón, které nabízejí posezení i herní prvky pro děti. Díky této rozmanitosti si zde najdou své místo jak rodiny s dětmi, tak jednotlivci hledající klidné prostředí k relaxaci.

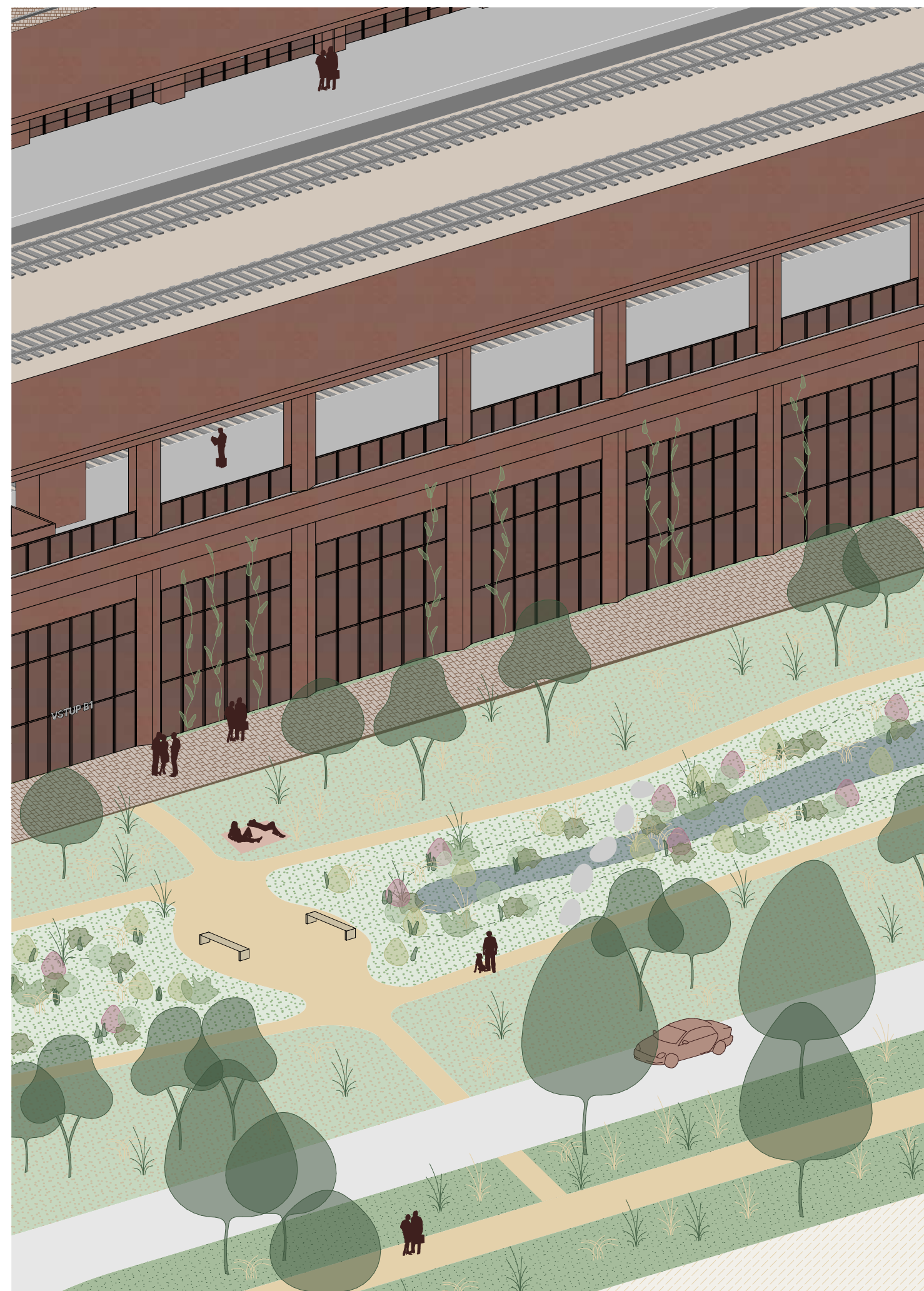
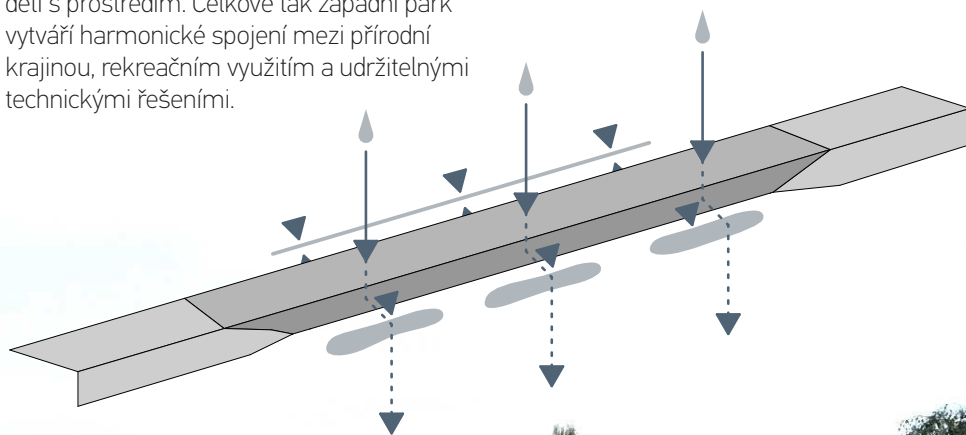
Park navazuje na nově budovanou síť cyklostezek a pěších tras, které jsou součástí širších vycházkových okruhů v krajině. Díky těmto napojením je západní prostor snadno dostupný nejen z terminálu, ale i z přilehlého území, čímž se z něj stává přirozený cíl pro obyvatele i návštěvníky regionu. Vzniká tak příjemné propojení mezi dopravní stavbou a krajinářskou rekreační plochou.

Důležitým prvkem návrhu je i systém hospodaření s dešťovou vodou. V rámci parku jsou umístěny průlehy – mělké terénní sníženiny, které slouží k zasakování srážkové vody nejen ze zpevněných ploch, ale i ze samotného objektu terminálu.

Dešťová voda je sbírána ze střech i kolejíště a následně sváděna do těchto průlehů, kde se postupně vsakuje do podloží. Tento přirozený způsob odvodu vody podporuje udržitelné nakládání s vodními zdroji a pomáhá udržovat stabilní mikroklima v okolí.

Vzhledem k mírnému svahu, na kterém je celý objekt situován, jsou průlehy navrženy jako kaskádovitý systém. Voda tak postupně protéká jednotlivými úseky, čímž se zpomaluje její odtok a zvyšuje infiltrace. Tento prvek zároveň přispívá k vizuální atraktivitě parku a přirozeně členění terénu.

Cesty jsou vysypány štěrkem, který podtrhuje přírodní charakter území a zároveň umožňuje pohodlný pohyb pěších. Přes jednotlivé průlehy vedou spojení pomocí plochých kamenů, které umožňují přechod suchou nohou a zároveň tvoří hravý prvek, jenž podporuje pohyb a interakci dětí s prostředím. Celkově tak západní park vytváří harmonické spojení mezi přírodní krajinou, rekreačním využitím a udržitelnými technickými řešeními.



UKÁZKA VÝBĚRU NAVRHOVANÝCH ROSTLIN



Bříza
Betula pendula



Bez černý
Sambucus nigra



Zimolez
Lonicera sp.



Vřes obecný
Calluna vulgaris



Řimbaba
Chrysanthemum parthenium



Kosatec
Iris sp.



Lípa
Tilia sp.



Trnka obecná
Prunus spinosa



Plamének plotní
Clematis vitalba



Kručinka barvířská
Genista tinctoria



Zvonek
Campanula persicifolia



Orlíček obecný
Aquilegia vulgaris



Hloh obecný
Crataegus sp.



Růže šípová
Rosa canina



Loubinec
Parthenocissus sp.



Čemeřice
Helleborus viridis



Hvězdnice
Aster sp.



Řebříček
Achillea millefolium



Slivoň
Prunus sp.



Kalina
Viburnum sp.



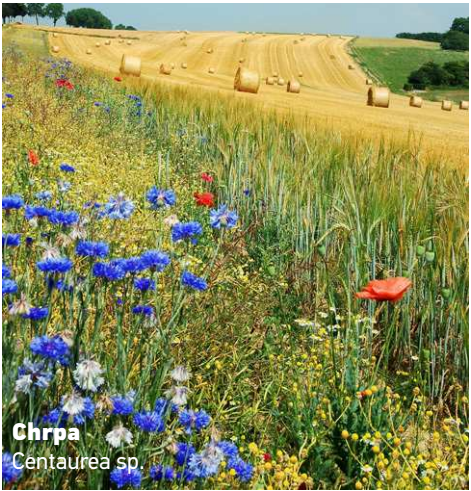
Svída
Cornus sp.



Kyprej
Lythrum sp.



Hvozdík
Dianthus sp.



Chrpa
Centaurea sp.

Závěrem bych ráda vyjádřila poděkování všem, kteří mi jakýmkoliv způsobem pomohli při zpracování diplomové práce. Mé velké díky patří zejména vedoucím práce doc. Ing. arch. Daliboru Hlaváčkovi, Ph.D., doc. Ing. arch. Martinu Čeňkovi, Ph.D., a Ing. arch. Veronice Tiché za odborné vedení a cenné rady během celého procesu.

Dále bych chtěla poděkovat Ing. arch. Ing. Františku Denkovi, Ph.D. za konzultace a pomoc při návrhu konstrukčního řešení, Ing. Zuzaně Štemberové za rady v oblasti krajinářské architektury, Ing. Miloši Rehbergerovi, Ph.D. za konzultace k technickému řešení, doc. Ing. Daniele Bošové, Ph.D. za pomoc s požárně bezpečnostním řešením, Ing. Květoslavu Syrovému za konzultace v oblasti dopravy a Ing. arch. Adamu Kolovratníkovi za cennou pomoc při výběru tématu a při získávání podkladů nezbytných pro vypracování práce.

V neposlední řadě bych ráda poděkovala svým blízkým za jejich trpělivost, podporu a povzbuzení, které pro mě po celou dobu studia znamenaly velkou oporu.

DOKLADOVÁ ČÁST

REFERENCE

MAIER, Karel a Daniel FRANKE. Assessment of territorial benefits and efficiency from the construction of motorway and speed train networks: The Czech case. MORAVIAN GEOGRAPHICAL REPORTS. 2019, 140-151.

FROMMER, Fred. High-speed rail. Encyclopaedia Britannica [online]. Encyclopaedia Britannica, 2024 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.britannica.comhttps://www.britannica.com/technology/high-speed-rail>

ZHU, Pengyu. Does high-speed rail stimulate urban land growth? Experience from China. Transportation Research Part D Transport and Environment [online]. Hong Kong University of Science and Technology, 2021 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/353273042_Does_high-speed_rail_stimulate_urban_land_growth_Experience_from_China

BAROŠ, Adam; BAROŠOVÁ, Ivana; BOČEK, Stanislav; BUSINSKÝ, Roman; DEMKOVÁ, Katarína et al. Metodika pro výběr vhodných druhů dřevin a bylin pro venkovská sídla. ISBN: 978-80-87674-04-8. [cit. 2025-05-11].

SUDOP PRAHA A.S. TERMINÁL VRT PUČERY: PROVĚŘENÍ PŘEPRAVNÍHO POTENCIÁLU. 2023.

SUDOP PRAHA A.S. Inženýrskogeologický průzkum (IGP): Geologická řešerše, RS 1 VRT Poříčany - Světlá nad Sázavou. 2023.

SUDOP PRAHA A.S. Hydrologické posouzení: RS 1 VRT Poříčany - Světlá nad Sázavou. 2023.

SPRÁVA ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE. Soutěž o návrh: RS 1 VRT POŘÍČANY – SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU; ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ TERMINÁL KOŘENICE-BEČVÁRY VRT [online]. 2024 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_15939.html

RUSINA FREI ARCHITEKTI, PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S.R.O., ATELIER PARTERO S. R. O. a BRIDGE STRUCTURES S.R.O. TERMINÁL ROUDNICE NAD LABEM VRT: Architektonická studie. 2023.

Moederscheim Moonen New P+R Parking Building. Divisare [online]. 2017 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/340932-moederscheim-moonen-bart-van-hoek-new-p-r-parking-building>

R-architecture P+R car park. Divisare [online]. 2023 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/487677-r-architecture-maxime-delvaux-stephane-chalmeau-p-r-car-park>

Belfort-Montbéliard TGV Station. Archello [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://archello.com/project/belfort-montbeliard-tgv-station>

Station: Geisterbahnhof Tullnerfeld. Diepresse [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.diepresse.com/1343114/station-geisterbahnhof-tullnerfeld>

AGENCE DUTHILLEUL. Gare de Meuse TGV [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.agenceduthilleul.fr/gare-nouvelle-meuse-tgv-voie-sacree/>

AGENCE DUTHILLEUL. Gare d'Avignon TGV [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.agenceduthilleul.fr/gare-nouvelle-avignon-tgv/>

AREP. Avignon high-speed train station [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.arep.fr/en/our-projects/avignon-high-speed-train-station/>

MCMANUS, David. Besançon Train Station : Railway Building in France. E-architect [online]. 2012 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: https://www.e-architect.com/france/besancon-train-station?utm_content=cmp=true

Ábalos + Sentkiewicz Arquitectos High Speed Train Station in Logroño. Divisare [online]. 2012 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/213804-abalos-sentkiewicz-arquitectos-jose-hevia-high-speed-train-station-in-logrono>

Santiago Calatrava TGV Station Liege-Guillemins. Divisare [online]. 2010 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/144587-santiago-calatrava-joao-morgado-tgv-station-liege-guillemins>

COBE, Dissing & Weitling Køge Nord Station. Divisare [online]. 2019 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/414189-cobe-dissing-weitling-rasmus-hjortshoj-coast-koge-nord-station>

RYSY Architekci The Transport Hub in Solec Kujawski. Divisare [online]. 2017 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/343115-rysy-architekci-piotr-krajewski-the-transport-hub-in-solec-kujawski>

HUB Park+Ride. Divisare [online]. 2022 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/465093-hub-jeroen-verrecht-park-ride>

JaJa Architects, Rama Studio Park'n'Play. Divisare [online]. 2017 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/335207-jaja-architects-rama-studio-rasmus-hjortshoj-coast-park-n-play>

Vysokorychlostní trať. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2025-01-13 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Vysokorychlostn%C3%AD_tra%C5%A5

Ateliers O-S architectes LE PARC RELAIS ET LA GARE BUS. Divisare [online]. 2024 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/507914-ateliers-o-s-architectes-cyrille-weiner-le-parc-relais-et-la-gare-bus>

Atelier Marc Barani Parking Aéroport de Nice. Divisare [online]. 2016 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/321311-atelier-marc-barani-serge-demailly-parking-aeroport-de-nice>

NOVOTNY, Maik. Nächster Halt: Fuchs und Hase [online]. 2012 [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://maiknovotny.com/text/naechster-halt-fuchs-und-hase>

Assen Station / Powerhouse Company + De Zwarte Hond. Online. Archdaily. 2020. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/943331/assen-station-powerhouse-company-plus-de-zwarte-hond>. [cit. 2025-02-11].

Obec Kořenice [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.korenice.cz/>

Územní plán obce Kořenice [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.korenice.cz/obec/uzemni-plan-obce-korenice/schvaleny-uzemni-plan-2021/>

Obec Bečváry [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.becvary.cz/>

Vrtky [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://vrtky.cz/web/vrtky/>

ČKA. Terminál Jihlava VRT [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.cka.cz/souteze/database/terminal-jihlava-vrt>

ČKA. Terminál Roudnice nad Labem VRT [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.cka.cz/souteze/database/terminal-roudnice-nad-labem-vrt>

ČKA. Terminál Praha Východ [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.cka.cz/souteze/database/terminal-praha-vuchod>

ČKA. Terminál Hranice na Moravě [online]. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://www.cka.cz/souteze/database/terminal-hranice-na-morave>

SEZNAM OBRÁZKŮ

obr. 1 – 10	Vlaky na rychlotratích. Dostupné z: https://vrtky.cz/o-projektu/cim-budeme-jezdit
obr. 11	Časy na trase v ČR. Vlastní zpracování. Podklad z: https://vrtky.cz/o-projektu
obr. 12	Trasy v ČR. Vlastní zpracování. Podklad z: https://vrtky.cz/o-projektu
obr. 13	Vysoutěžené terminály – mapa. Vlastní zpracování.
obr. 14 – 18	Terminál Praha Východ. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-praha-vuchod
obr. 19 – 23	Terminál Jihlava. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-jihlava-vrt
obr. 24 – 27	Terminál Roudnice nad Labem. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-roudnice-nad-labem-vrt
obr. 28 – 31	Terminál Hranice na Moravě. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-hranice-na-morave
obr. 32	Vlastní zpracování.
obr. 33 – 39	Gare de Meuse TGV. Dostupné z: https://www.agenceduthilleul.fr/gare-nouvelle-meuse-tgv-voie-sacree
obr. 40 – 44	Gare d'Avignon. Dostupné z: https://www.agenceduthilleul.fr/gare-nouvelle-avignon-tgv/
obr. 45 – 49	Gare de Besancon TGV. Dostupné z: https://www.e-architect.com/france/besancon-train-station?utm_content=cmp-true
obr. 50 – 54	TGV Station in Lorogno. Dostupné z: https://divisare.com/projects/213804-abalos-sentkiewicz-arquitectos-jose-hevia-high-speed-train-station-in-logrono
obr. 55 – 58	TGV Station Liege – Guillemins. Dostupné z: https://divisare.com/projects/144587-santiago-calatrava-joao-morgado-tgv-station-liege-guillemins
obr. 59 – 64	Koge Nord Station. Dostupné z: https://divisare.com/projects/414189-cobe-dissing-weitling-rasmus-hjortshoj-coast-koge-nord-station
obr. 65 – 68	Belfort-Monbeliard TGV. Dostupné z: https://archello.com/project/belfort-montbeliard-tgv-station
obr. 69 – 75	Train Station Assen. Dostupné z: https://www.archdaily.com/943331/assen-station-powerhouse-company-plus-de-zwarte-hond
obr. 76 – 79	Tullnerfeld Station. Dostupné z: https://www.diepresse.com/1343114/station-geisterbahnhof-tullnerfeld
obr. 80 – 86	Solec Kujawski. Dostupné z: https://divisare.com/projects/343115-rysy-architektci-piotr-krajewski-the-transport-hub-in-solec-kujawski
obr. 87 – 92	P+R Park'n'Play. Dostupné z: https://divisare.com/projects/335207-jaja-architects-rama-studio-rasmus-hjortshoj-coast-park-n-play
obr. 93 – 99	P+R Antwerp. Dostupné z: https://divisare.com/projects/465093-hub-jeroen-verrecht-park-ride
obr. 100 – 106	P+R Cesson-Sevigne. Dostupné z: https://divisare.com/projects/507914-ateliers-o-s-architectes-cyrille-weiner-le-parc-relais-et-la-ga-re-bus
obr. 107 – 111	P+R Nice. Dostupné z: https://divisare.com/projects/321311-atelier-marc-barani-serge-demailly-parking-aeroport-de-nice
obr. 112 – 116	P+R Zutphen. Dostupné z: https://divisare.com/projects/340932-moederscheim-moonen-bart-van-hoek-new-p-r-parking-building
obr. 117 – 122	P+R Nantes. Dostupné z: https://divisare.com/projects/487677-r-architecture-maxime-delvaux-stephane-chalmeau-p-r-car-park
obr. 123	Vlastní zpracování.
obr. 124 – 125	Nadhledové fotky z řešeného území. Poskytnuto Správou železnic.
obr. 126	Mapa širších vztahů. Vlastní zpracování. Podklad z Google maps.
obr. 127 – 128	Zákres nové trasy. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/164664503/2024-05-16+Ko%C5%99enice.pdf/8420792e-62d0-4ce1-8022-483e6b4d9f8b
obr. 129	Mapa řešeného území. Vlastní zpracování. Podklad z Google maps + situace tratě poskytnuta Správou železnic.
obr. 130	Územní plán obce Kořenice. Dostupné z: https://www.korenice.cz/obec/uzemni-plan-obce-korenice/schvaleny-uzemni-plan-2021/
obr. 131	Územní plán obce Kořenice. Dostupné z: https://www.korenice.cz/obec/uzemni-plan-obce-korenice/schvaleny-uzemni-plan-2021/
obr. 132	Detail křížení tratí. Vlastní grafická úprava. Poskytnuto Správou železnic.
obr. 133	Detail křížení tratí. Vlastní grafická úprava. Poskytnuto Správou železnic.
obr. 134	Detail křížení tratí. Vlastní grafická úprava. Poskytnuto Správou železnic.
obr. 135 – 136	Mapa trasy. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/164664503/2024-05-16+Ko%C5%99enice.pdf/8420792e-62d0-4ce1-8022-483e6b4d9f8b
obr. 137	Dopravní schéma. Časy z Google maps. Vlastní zpracování.
obr. 138 – 141	Schéma. Vlastní zpracování.
obr. 142	Terminál Jihlava. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-jihlava-vrt
obr. 143	Terminál Roudnice nad Labem. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-roudnice-nad-labem-vrt
obr. 144	Terminál Roudnice nad Labem. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-roudnice-nad-labem-vrt
obr. 145	Terminál Praha Východ. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-praha-vuchod
obr. 146	Terminál Roudnice nad Labem. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-roudnice-nad-labem-vrt
obr. 147	Terminál Roudnice nad Labem. Dostupné z: https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-roudnice-nad-labem-vrt
obr. 148	Reference parkoviště. Dostupné z: https://www.bm-la.de/projekte/hdi-gerling
obr. 149	Reference trvalkového záhonu. Dostupné z: https://thedesignfiles.net/2023/06/gardens-explainer-new-perennial-movement/utm_source=eowedm&utm_medium=mainbody
obr. 150	Reference parkoviště. Dostupné z: https://cz.pinterest.com/pin/642185228152698165/
obr. 151	Reference vsakovacího jezírka. Dostupné z: https://www.opland.eu/projekter/groendalen/
obr. 152	Reference zatravnovací dlažby. Dostupné z: https://www.bm-la.de/projekte/hdi-gerling
obr. 153	Reference štěrkového parkoviště. Dostupné z: https://cz.pinterest.com/pin/642185228152698111/
obr. 154	Reference parkoviště. Dostupné z: https://cz.pinterest.com/pin/642185228152698340/
obr. 155	Reference mlatového parkoviště. Dostupné z: https://jmdesign.com.au/projects/bungaribee-superpark/
obr. 156	Reference mlatového parkoviště. Dostupné z: https://cz.pinterest.com/pin/642185228152700208/
obr. 157	Reference průlehu. Dostupné z: https://www.danabrownassociates.com/womans-hospital-campus/
obr. 158	Třídy ochrany ZPF, poskytnuto SŽ.
obr. 159	Mapa 19. století. Dostupné z: https://mapy.cz/19stoleti?source=muni&id=3438&x=15.1151805&y=49.9642350&z=14
obr. 160	Nadhledové foto z řešeného území. Poskytnuto Správou železnic.
obr. 161	3D zákres trasy. Dostupné z: https://vrtky.cz/o-projektu/terminaly
	veškeré grafiky a vizualizace v návrhové části jsou vlastní tvorba

jméno a příjmení: **Veronika Kudrnová**

datum narození: 9. 3. 2000

akademický rok / semestr: 2024/25 / letní semestr
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15128 Ústav navrhování II
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D.
doc. Ing. arch. Martin Čeněk, Ph.D.

téma diplomové práce: **Terminál VRT Kořenice-Bečváry**
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
Zadání diplomové práce vychází z diplomního semináře. Tématem diplomové práce je návrh nové železniční stanice Kořenice-Bečváry VRT. Terminál bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT, konvenční železnicí, regionální autobusovou a osobní automobilovou dopravou. Cílem je navrhnout terminál, který bude svým řešením odpovídat očekávaným kapacitám železniční dopravy. Stanice by měla svým charakterem odpovídat prostředí, ve kterém se nachází.

2/ Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program
Nová budova, která je předmětem diplomové práce, by měla obsahovat terminál s odbavovací halou, nástupiště, veškerým zázemím pro cestující i zaměstnance. Součástí je vyřešení napojení na nástupiště konvenční železnice. Dalším tématem je také návrh parkování pro osobní automobily, kola a prostor pro nástupiště autobusové dopravy.
Stavební program může být upraven dle dohody s vedoucím DP.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování
Odevzdány budou postery v rozsahu dle požadavků FA ČVUT a 2 portfolia (jedno pro účel FA, jedno bude archivováno na ústavu). Diplomová práce bude zveřejněna dle požadavků studijního oddělení FA.

Bude zpracováno urbanistické řešení vč. návaznosti na okolí a řešení veřejného prostoru, podrobně navrhovaná budova pak na úrovni detailní studie. Součástí projektu bude:
analytická, textová část a koncepční část

- autorský text; analytická část; koncept řešení znázorněný pomocí schémat urbanistické řešení
- situace širších vztahů 1:2500; urbanistické řešení prezentované na situacích, řezech a pohledech 1:500, axonometrii a celkových vizualizacích

vybraná část na úrovni detailní studie

- půdorysy typických podlaží 1:200; typické řezy (příp. perspektivní řezy) včetně návaznosti na nejbližší okolí 1:200; pohledy; návrh interiéru zvoleného prostoru nebo interiéru veřejného prostoru; principy technického a konstrukčního řešení, principy udržitelnosti, detail (řez, pohled) vybraného segmentu fasády 1:20; vizualizace (exteriér, interiéru, příp. zákresy do fotografie) dostatečně vysvětlující návrh (nejméně 7 pohledů).

Součástí projektu mohou být i další výstupy potřebné pro prezentaci návrhu. Výstupy a jejich měřítko mohou být vzhledem k vývoji práce upraveny dle dohody s vedoucím DP.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)
Model v min. měřítku 1:200 včetně nejbližšího okolí.

Datum a podpis studenta 11. 2. 2025 

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

12. 2. 2025 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Veronika Kudrnová
AR 2025, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) VYSOKORYCHLOSTNÍ TERMINÁL KOŘENICE-BEČVÁRY

(AJ) HIGH-SPEED TERMINAL KOŘENICE-BEČVÁRY

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Phd.

Oponent práce: **Ústav:** Ústav navrhování II

Klíčová slova
(česká): vysokorychlostní trať, dopravní terminál, železnice, vlaky, dopravní stavba

Anotace
(česká): Návrh dopravního terminálu u obce Pučery na Kolínsku řeší zásadní problém nízké prostupnosti krajiny, způsobené nečleněnými poli, silničními tahy a novou vysokorychlostní tratí, která je umístěna na náspu. Terminál je integrován přímo do tělesa železničního náspu a zahrnuje odbavovací halu s potřebným vybavením, parkoviště P+R a průchod pro pěší, cyklisty i automobily. Díky tomu se minimalizuje zábor kvalitní zemědělské půdy a zlepšuje dopravní propojení. Objekt umožňuje přímé a bezbariérové přestupy mezi konvenční a vysokorychlostní železnicí, autobusy a osobní dopravou. Východní část slouží jako autobusové nádraží, západní jako rekreační park. Parkovací dům pojme 586 vozidel včetně míst pro ZTP a elektromobily. Vybavenost terminálu je omezená na trafik a kavárnu. Součástí návrhu je nová síť pěších a cyklistických tras navazujících na širší infrastrukturu, doplněná krajinářskými prvky, biokoridory a retenční nádrží. Architektura pracuje s probarvovaným betonem a cortenem, které podtrhují technický charakter stavby a harmonicky ji začleňují do krajiny.

Anotace
(anglická): The design of the transport terminal in the Kolín region solves the fundamental problem of low permeability of the landscape caused by fields, road network and the new high-speed line, which is located on the embankment. The terminal is integrated directly into the body of the railway embankment and includes a check-in hall with the necessary equipment, a P+R car park and a passage for pedestrians, cyclists and cars. This minimises the encroachment on high-quality agricultural land and improves transport connectivity. The new building allows direct and barrier-free transfers between conventional and high-speed rail, buses and car transport. The eastern part is used as a bus station, the western part as a recreational park. The car park can accommodate 586 vehicles. Terminal facilities are limited to a newsagency and a café. The proposal includes a new network of pedestrian and cycle routes linked to the wider infrastructure, complemented by landscape features, bio-corridors and a water retention reservoir. The design operates with coloured concrete and corten, which emphasises the technical character of the building and integrates it harmoniously into the landscape.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 16.5.2025

podpis autora-diplomanta



