

DIPLOMOVÁ PRÁCE

AKADEMICKÝ ROK:

2016 - 2017 LS

JMÉNO A PŘÍJMENÍ STUDENTA:

Bc. Tereza PETŘÍKOVÁ



PODPIS:

EMAIL: TPetrikova@seznam.cz

UNIVERZITA:

ČVUT V PRAZE

FAKULTA:

FAKULTA STAVEBNÍ

THÁKUROVA 7, 166 29 PRAHA 6

STUDIJNÍ PROGRAM:

ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ

STUDIJNÍ OBOR:

ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ

ZADÁVAJÍCÍ KATEDRA:

K127 - KATEDRA URBANISMU A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE:

Doc. Ing. arch. Ivan KAPLAN

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

CHOMUTOV - LOKALITA PŘED NOVÝM MĚSTSKÝM NÁDRAŽÍM

CHOMUTOV - LOCALITY AROUND NEW RAILWAY STATION



Zadání



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

KONZULTANTI DIPLOMOVÉ PRÁCE

CHOMUTOV – LOKALITA PŘED NOVÝM MĚSTSKÝM NÁDRAŽÍM

Diplomant: Bc. Tereza Petříková
Vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. arch. Ivan Kaplan

Koncepce dopravy – Ing. Václav Pivoňka

Požadavky: 1.) koncepce dopravní dostupnosti
2.) Bilanční propočty DUK a pokyny potřeb
Datum: 15.5.2017
Podpis:

Koncepce zeleně – Jan Hendrych, ASLA

Požadavky: Koncepce a detail zeleně
Datum: 16.5.17
Podpis:

Koncepce technické infrastruktury – Ing. Václav Jetel, Ph. D.

Požadavky: 1) KOORDINACNÍ SITUACE
2) BILANCE + TEXTOVÁ ZPRÁVA
Datum: 6.3.2017 K NAVRŽENÉ KONCEPCI
Podpis:

Další konzultace:

Magistrát města Chomutov
Odbor rozvoje a investic – úsek územního plánování

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Bc. PETŘÍKOVÁ Jméno: TEREZA Osobní číslo: _____
Zadávací katedra: K 11 127 katedra urbanismu a územního plánování
Studijní program: Architektura a stavitelství
Studijní obor: Architektura a stavitelství

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: Chomutov - lokalita před novým městským nádražím
Název diplomové práce anglicky: Chomutov - locality around new railway station
Pokyny pro vypracování:
Urbanistická studie nové přednádražní lokality s programem komplexního dopravního terminálu, komerční vybavenosti, bydlení, ubytování a administrativy vše s ohledem na blízkost říčky Chomutovky. Vymezení mezi ul. Lipskou, Zborovskou a Bezručovou.
1. Studie souboru staveb - nádraží a terminal s dopravními stavbami, bydlení, ubytování, veřejná zeleň
2. Studie veřejných prostranství s detailem stavebních úprav, mobiliáře a zeleně.
Seznam doporučené literatury:
Jméno vedoucího diplomové práce: Doc.ing.arch.Ivan Kaplan
Datum zadání diplomové práce: 20.2.2017 Termín odevzdání diplomové práce: 19.5.2017 *
15.5.2017 ve 12.00 hodin
Údaj uveďte v souladu s datem v časovém plánu příslušného ak. roku
Podpis vedoucího práce Podpis vedoucího katedry

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.

20.2.2017
Datum převzetí zadání

Podpis studenta(ky)

* opr. / 4A

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala především vedoucímu diplomové práce Doc. Ing. arch. Ivanu Kaplanovi za jeho cenné rady, věcné připomínky, vstřícnost při konzultacích a trpělivost při vypracování předdiplomního i diplomního projektu. Dále bych ráda poděkovala také všem konzultantům poskytnutým fakultou stavební, jmenovitě Janu Hendrychovi, ASLA, Ing. Václavu Jetelovi Ph. D., Ing. Václavu Pivoňkovi. Můj dík rovněž patří rodině za podporu při studiu a tvorbu potřebného zázemí.

Anotace

Cílem této diplomové práce je architektonicko - urbanistická studie lokality před novým městským nádražím v Chomutově. Předdiplomní projekt je zaměřen především na analýzu zájmového území, průzkumy a rozbory, a následně na zpracování studie. Ta se týká nejen lokality před novým městským nádražím, ale i doplnění hlavní pěší třídy vedoucí z řešeného území do historického jádra města a transformace plochy dnešního autobusového nádraží, které se v rámci návrhu přesouvá. Diplomní projekt se pak podrobněji zabývá prostorem před nádražím, který je místem průniku hlavních přístupových os do území (ve směru z centra města, z autobusového nádraží a z obytné čtvrti města). Diplomová práce představuje jednu z variant, jak lze toto, dnes nevyužívané území v centru města, řešit a vrátit jej tak zpět do života jeho obyvatel. Významné motivy prolínající se celým návrhem jsou křivka řeky a symbolika nádraží, která je patrná především v používaných materiálech. Součástí výsledného návrhu jsou i prvky mobiliáře, osvětlení, specifikace povrchů a druhová skladba zeleně.

Annotation

The aim of this diploma thesis is an architectural - urban study of the site in front of the new railway station in Chomutov. The pre-diploma project is focused mainly on the analysis of the area of interest, surveys and analyzes, and subsequently on the study. This concerns not only the site in front of the new city railway station, but also the completion of the main pedestrian class leading from the solved territory to the historic core of the city and the transformation of the area of today's bus station, which is moving within the design. The diploma project then deals in detail with the area in front of the railway station, which is the point of penetration of the main access axes into the area (in the direction of the city center, the bus station and the residential district of the city). The diploma thesis represents one of the ways how this unused area in the city center can be solved and returned to the life of its inhabitants. Significant motifs intertwined with the whole design are the river curve and the symbolism of the railway station, which is evident mainly in the materials used. Part of the resulting design includes furniture elements, lighting, surface specifications and species composition of greenery.

Čestné prohlášení

Čestně prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou uvedených konzultantů.

V Chomutově dne 19.5.2017

Bc. Tereza Petříková

Obsah

Předdiplomní projekt

Analytická část

Návrhová část

Diplomní projekt

Architektura a urbanismus

Průvodní zpráva

Diagramy

Technická situace

Organizační koncepce

Architektonická situace

Půdorysy

Řezy

Nadhledová perspektiva

Vizualizace

Výkres parteru

Skladebné prvky parteru

Koncepce zeleně

Technické řešení

Technická infrastruktura

Průvodní zpráva

Výpočty

Situace

Dopravní řešení

Průvodní zpráva

Výpočty

Dopravní schéma

Situace

Zdroje

PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT
ANALYTICKÁ ČÁST

Lokalita

Chomutov

Město Chomutov leží v severozápadních Čechách na úpatí Krušných hor na okraji Severočeské hnědouhelné pánve. Je jádrem souměstí - sídelního útvaru - Chomutov - Jirkov, které má i s přilehlými částmi přes sedmdesát tisíc obyvatel.

Chomutov je okresním městem. Po reformě státní správy se stal obcí III. typu s rozšířenou působností. Zajišťuje tak plnění některých povinností i místo jiných obcí, které tyto činnosti nemohou zajistit vlastními silami. Nejužší spolupráce ve všech sférách života je mezi Chomutovem a Jirkovem. Od 1. července 2006 je Chomutov, dvacáté největší město Česka, také městem statutárním. Jedná se o největší město okresu a čtvrté v Ústeckém kraji. Jeho historické centrum je od roku 1992 městskou památkovou zónou.

Řešené území

Předmětem předdiplomního a diplomního projektu je transformace v současné době nevyužívaného prostoru poblíž centra města Chomutova. Jedná se o území, kde do roku 2011 stála budova zimního stadionu a objekty mrazíren, dříve ledáren. Na jejich místě mělo vyrůst nákupní centrum, ale tento záměr dosud nebyl uskutečněn. Namísto toho je toto území nepřístupné, je oploceno a zeje prázdnotou. Cílem této práce je ukázat jedno z možných řešení, jak tento prostor opět začlenit do života obyvatel města. Přesunutím hlavního vlakového nádraží z periferie města bude zajištěn větší komfort na poli veřejné dopravy. Řešené území o rozloze 3,5 ha je vymezeno tokem řeky Chomutovky (S, SV), ulicemi Zborovská (V), Lipská (J, JZ), tělesem železniční trati a s ním souběžnou komunikací č. 13/E442. Pokud bychom se rozhodli lokalitu vymezit pouze ulicemi, pak za východní hranici můžeme považovat Bezručovu ulici.

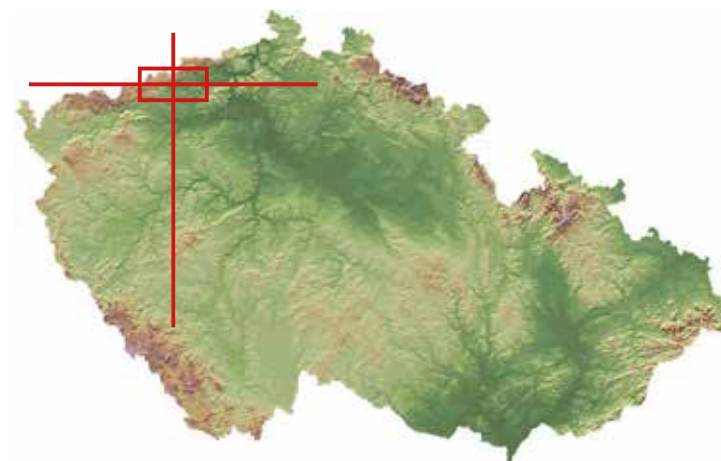
Součástí řešení předdiplomního projektu je mimo jiné návrh transformace plochy současného autobusového nádraží. Toto území je ze severu vymezeno Wolkerovou ulicí, za západní hranici se dá považovat ulice Rokycanova. Další ohraničení pak tvoří stávající zástavba. Pro komplexní pojetí celého prostoru se předdiplomní projekt zabývá dostavbou podél hlavní pěší osy směřující do centra. Jedná se o území areálu někdejších vojenských kasáren, která byla roku 1985 stržena. Na jejich místě měl

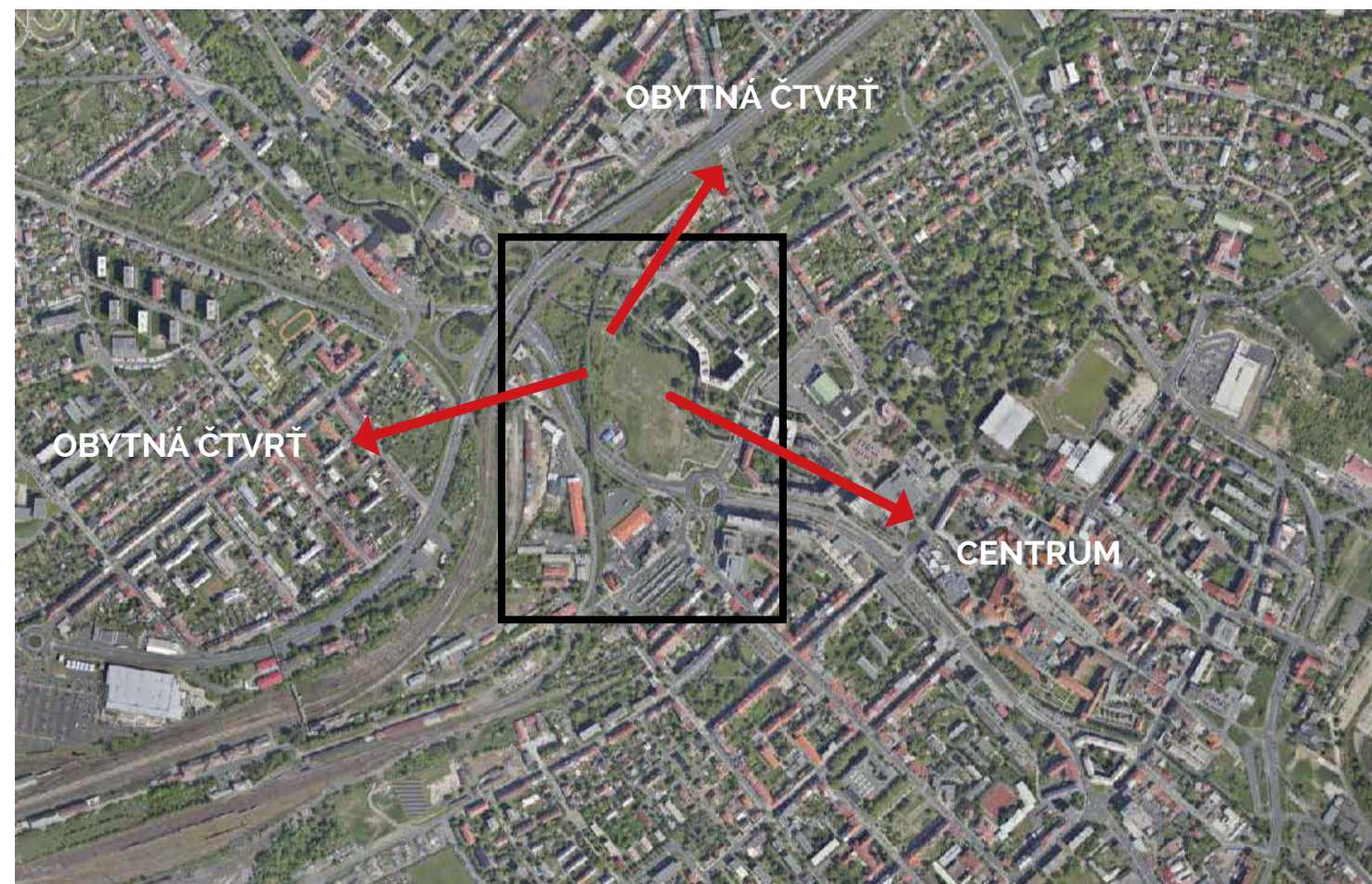
vyrůst nový kulturní dům. K tomu ovšem nedošlo: byly zahájeny přípravné práce a v průběhu realizace záměru byla roku 1990 výstavba zastavena. Později byl objekt dostavěn podle upravené projektové dokumentace. V současnosti v něm sídlí supermarket Billa a několik menších obchodů. Objekt nijak nenavazuje na okolní zástavbu. Je tudíž žádoucí dotvořit jeho okolí.

Celé území se nachází v mírném sklonu ve vazbě na spád řeky Chomutovky.

Významné akce

- Sraz historických vozidel
výstava a závod historických vozidel
- Chomutovský dragoncup
závod dračích lodí na Kamencovém jezeře
- Otevřeno
multizánrový hudební festival
- Chomutovské slavnosti
oslava historie i současnosti města
- Letní filharmonie
mezinárodní filharmonie pod širým nebem
- Krušnohorské šlápoty
dálkový pochod po okolí Chomutova
- Chomutovské taneční gala
mezinárodní pohárová taneční soutěž ve standardních a latinskoamerických tancích





Historie města Chomutova

Stručná historie

Historie osídlení území Chomutova sahá až do pátého století před našim letopočtem. Tato raná fáze je doložena archeologickými nálezy. Chomutov vznikl na křižovatce starých obchodních cest: dálkovou trasou z Lipska do Prahy, doloženou již v první polovině 12. století a trasou ve směru z Chebu do Ústí nad Labem. Název města je prý odvozen od tzv. chomútného či chomutovného, což býval poplatek za každé spřežení (chomout).

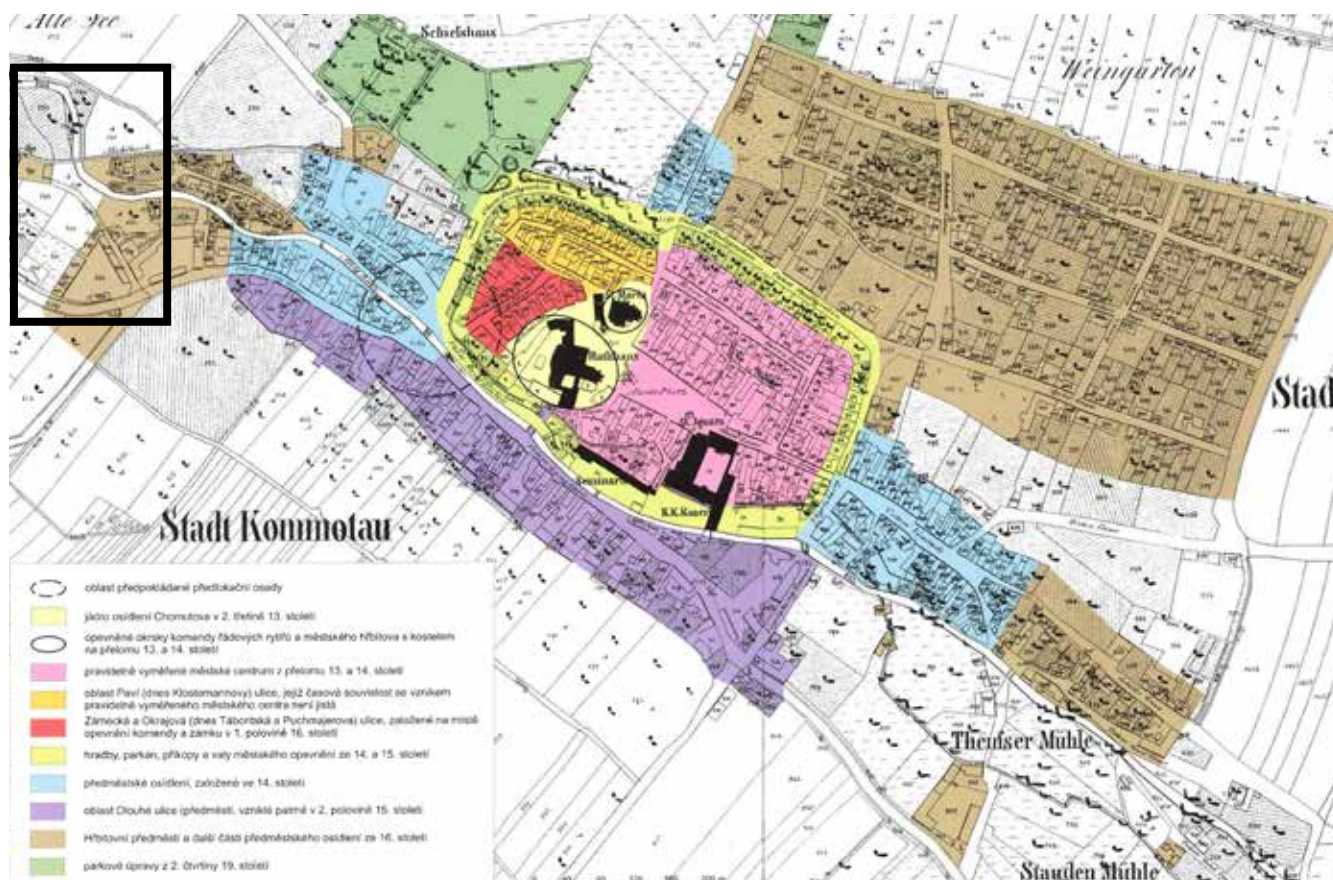
První písemná zmínka je datovaná 29. března 1252, kdy byl Chomutov trhovou vsí. Jedná se o darovací listinu Bedřicha Načerada, který tak daroval Chomutov Řádu německých rytířů, kteří zde roku 1264 zřídili svoji komendu. Během následujících sto padesáti let se tato ves vyvinula v městskou aglomeraci. Od roku 1335 je Chomutov označován jako město. V listinách Václava IV. z přelomu 14. a 15. století je uváděn mezi čtyřmi královskými městy Žatecka. Významným majitelem chomutovského panství byl Jiří Popel z Lobkovic, který měl s Chomutovem velké plány. Pozval do města Jezuitský řád a tak byla roku 1589 založena Jezuitská kolej. Od císaře Rudolfa II. získal svolení ke stavbě university, ale k jejímu zbudování nedošlo. Rok 1605 je významným předělem v dějinách města Chomutova. Město od královské komory koupilo panství zahrnující území až k saské hranici a stalo se tak svobodným a následně královským městem. Po třicetileté válce rozvoj města stagnoval.

K jeho rychlému rozvoji došlo až ve druhé polovině 19. století s vývojem těžby uhlí a železářského průmyslu. Kolem roku 1870 se stal Chomutov významným železničním uzlem. S výjimkou Mostu zastíňoval ostatní města v regionu.

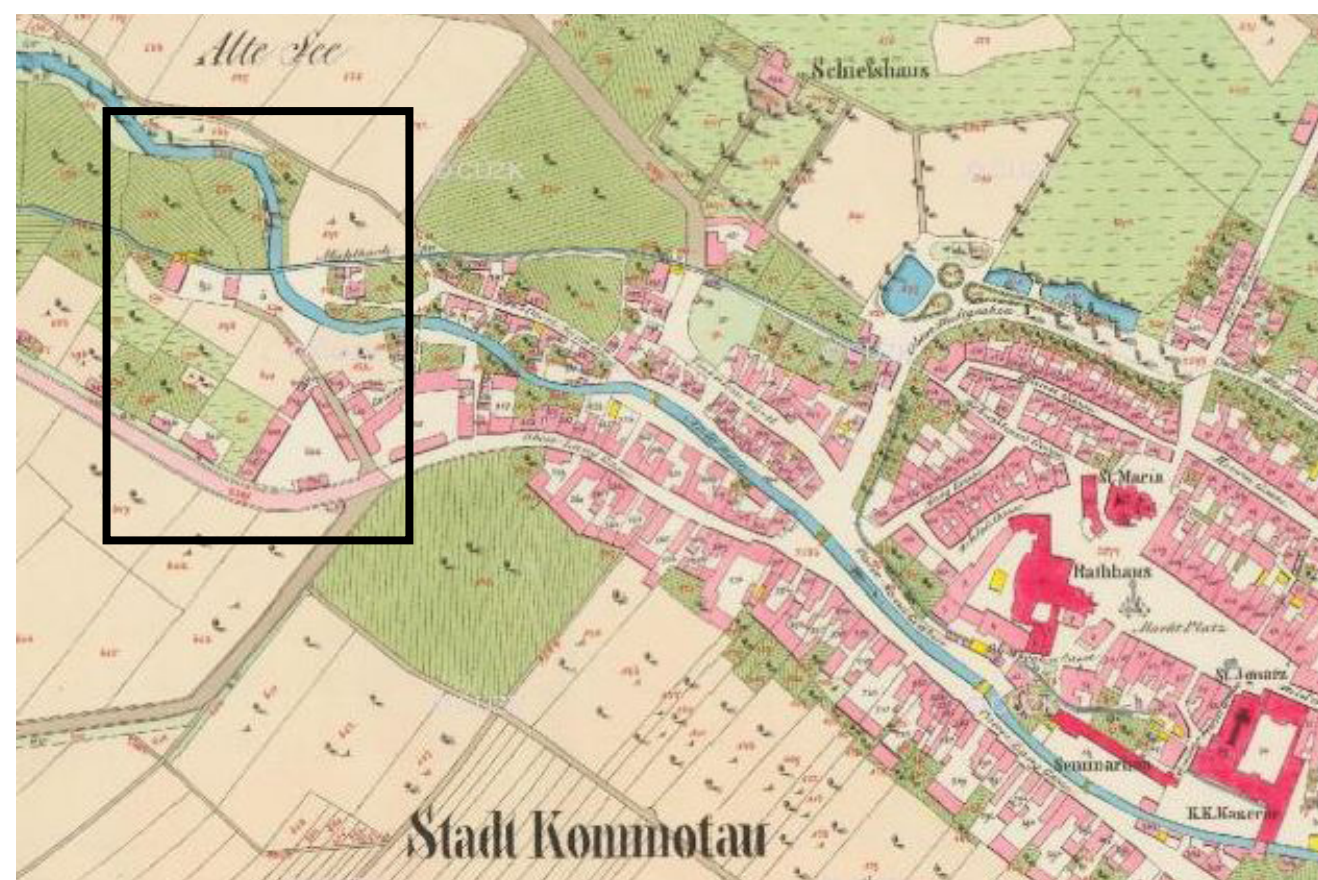
Již v 16. století se u města těžil kamenec. V prostoru těžby pak v 19. století vzniklo Kamencové jezero, které se stalo významným lázeňským a rekreačním centrem. S hospodářským růstem souvisel i územní rozvoj. V 16. století se Chomutov zvětšil o rozsáhlé Hřbitovní předměstí (J), v roce 1928 se spojil se sousední Horní Vsí (S). Město se rozrůstalo a v roce 1938 dosáhlo třiceti tisíc obyvatel. Po druhé světové válce byly rozšiřovány jak průmyslové podniky, tak bytová výstavba. V letech 1960 – 1985 jej rozšířila masivní panelová výstavba v délce 6 km, čímž došlo k urbanistickému propojení se sousedním Jirkovem (V). Okolí historického středu města bylo v té době poznamenáno rozsáhlou asanací středověkých a ranně novověkých suburbárních sídlišť. Po roce 1989 došlo k útlumu těžkého průmyslu a ve městě došlo k významnému zlepšení životního prostředí.

Historie v datech

10. NEBO 11. STOLETÍ	Počátky Chomutova; na důležité cestě z Lipska do Prahy vzniklo slovanské sídliště	1607	V Chomutově zahájena přestavba zámku na radnici (ukončena 1620)
1252	První písemná zmínka o Chomutovu v darovací listině Bedřicha Načeradce, kterou postupuje město Řádu německých rytířů	1639	Chomutov dobyli a vyplenili Švédové
1261	Král Přemysl Otakar II. potvrzuje Řádu německých rytířů vlastnictví Chomutova a uděluje mu soudní právo hrdelní	1641	Epidemie moru, při níž zemřelo 1056 chomutovských občanů
1280	Dokončena stavba raně gotického kostela sv. Kateřiny	1668	Dokončena stavba barokního kostela sv. Ignáce podle plánů Carla Luraga
1376	Zemský komtur Albrecht z Dubé potvrzuje městu Chomutov rychtářská práva	1670	Dokončena stavba jezuitské koleje a gymnázia
1396	První zmínka o existenci městské rady v Chomutově	1756	V Chomutově se narodil František Josef Gerstner
1399	Královským mandátem Václava IV. získal Chomutov milové právo	1773	Rozpuštěn Jezuitský řád, kolej přebudována na kasárna
1411	Řád německých rytířů byl králem zbaven majetku a vyhoštěn. Město Chomutov přechází pod správu královské koruny	1779	Chomutov navštívil císař Josef II.
1418	První velký požár Chomutova. Vyhořelo celé město včetně hradu, komendy Řádu německých rytířů (dnešní budova radnice)	1813	Období napoleonských válek. V Chomutově se sešli pruský král Fridrich, ruský car Alexander a rakouský císař František k jednání před Bitvou národů u Lipska
1421	Husité dobyli město Chomutov. Protože město kladlo velký odpor, bylo vypáleno a obyvatelstvo z většiny pobito. Při požáru byly zničeny i městské knihy.	1871	Postavena budova soudu stavitelem Richterem
1457	Král Ladislav Pohrobek ustavuje Chomutovu erb a pečeť	1874	Dokončeno úplné železniční spojení trati Praha - Chomutov - Cheb a Chomutov - Vejprty
1466	Král Jiří z Poděbrad uděluje městu právo založit městskou knihovnu	1889	Založena Odborná škola mechanicko-technická (nynější střední průmyslová škola)
1488	Držitel města Beneš z Veitmile vykupuje nároky Řádu německých rytířů na město	1905	Vznikla akciová společnost "Mannesmannovy válcovny trub v Chmutově" (r. 1890 vyrobena 1. bezešvá trubka, r. 1891 patentována)
1516	Zahájena stavba kostela Nanebevzetí Panny Marie (dokončen 1542)	1908	Postavena budova divadla v novorenesančním slohu (na místě bývalé Střelnice)
1525	Zahájena stavba městské věže	1913	Do provozu uvedena nová nemocnice se 120 lůžky
1525	Druhý největší požár v dějinách města. Vyhořelo celé město (včetně zámku a části knihovny českého humanisty Bohuslava Hasištejnského)	1913	Konala se Zemská průmyslová a zemědělská výstava. Postavena budova Okresního chorobince císařovny Alžběty podle plánu architekta Josefa Záscheho
1558	Jan z Veitmile uděluje městu právo těžby kamence a skalice (kamencová huť)	1923	Otevřeno městské muzeum
1588	Výměnou za mladoboleslavské panství získává Chomutov Jiří Popel z Lobkovic	1928	Sloučení Horní Vsi s Chomutovem
1589	Příchod Jezuitského řádu do Chomutova	1938	Připojení celého regionu k Německé říši
1591	Jiří Popel z Lobkovic předává Jezuitům zakládací listinu pro vybudování koleje a kostela	1945	Osvobození území, opětovné připojení regionu k Československu a následný odsun převážně většiny německého obyvatelstva
1594	Zatčení Jiřího Popela z Lobkovic císařem Rudolfem II.	1960	Správní reforma, vznik okresu Chomutov
1598	Třetí největší požár v dějinách města. Bylo zničeno 260 objektů včetně zámku a fary	1974	Počátek budování chomutovského lesoparku
1605	Chomutov se vykupuje z poddanství a stává se svobodným královským městem	1981	Bývalé jezuitské gymnázium se stalo sídlem okresního muzea, klášter sídlem okresní knihovny a okresního kulturního střediska
		1989	Elektrifikace železniční tratě Chomutov - Most
		1995	Zahájen provoz trolejbusové dopravy
		2006	1.7. se Chomutov stal statutárním městem

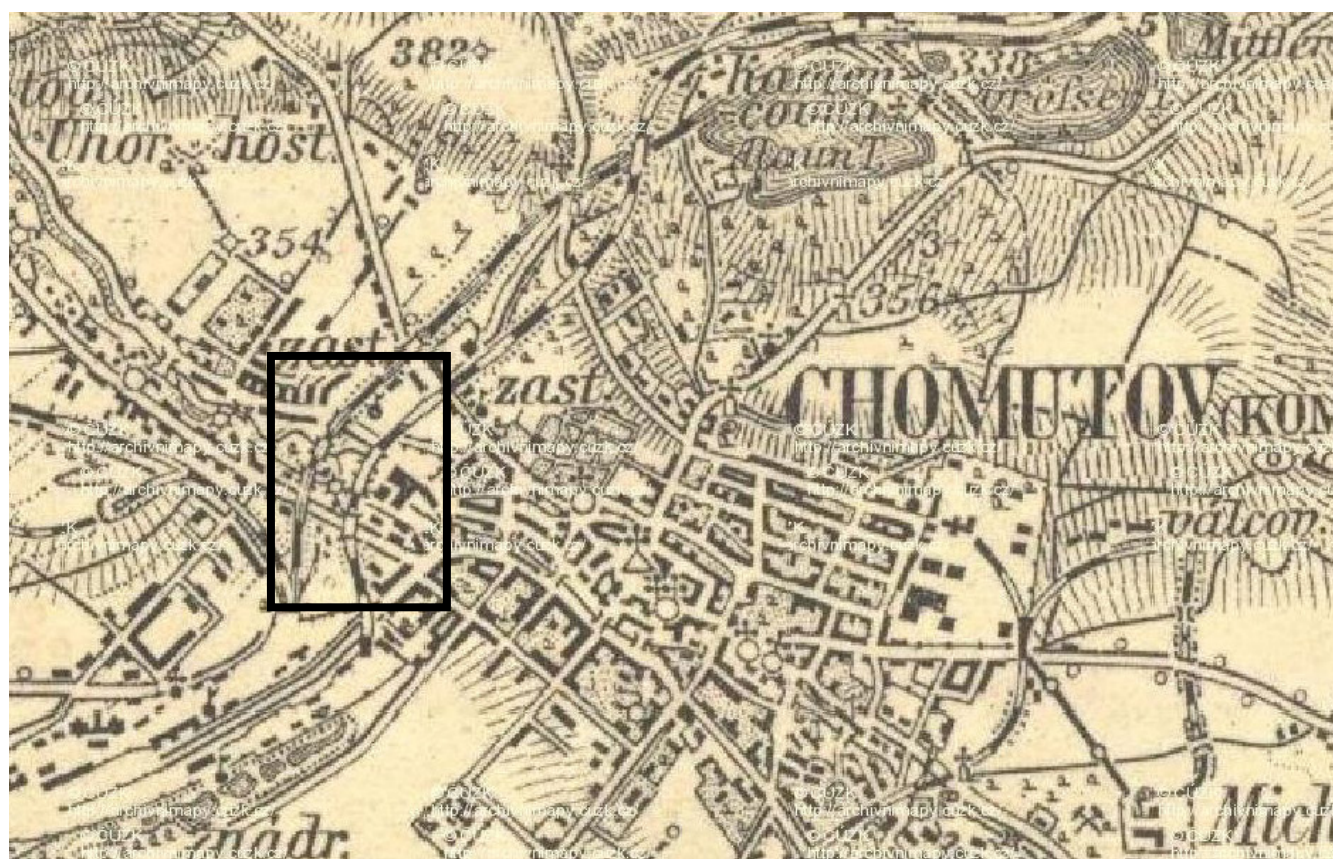


územní vývoj Chomutova od konce 1. třetiny 13. století do roku 1842



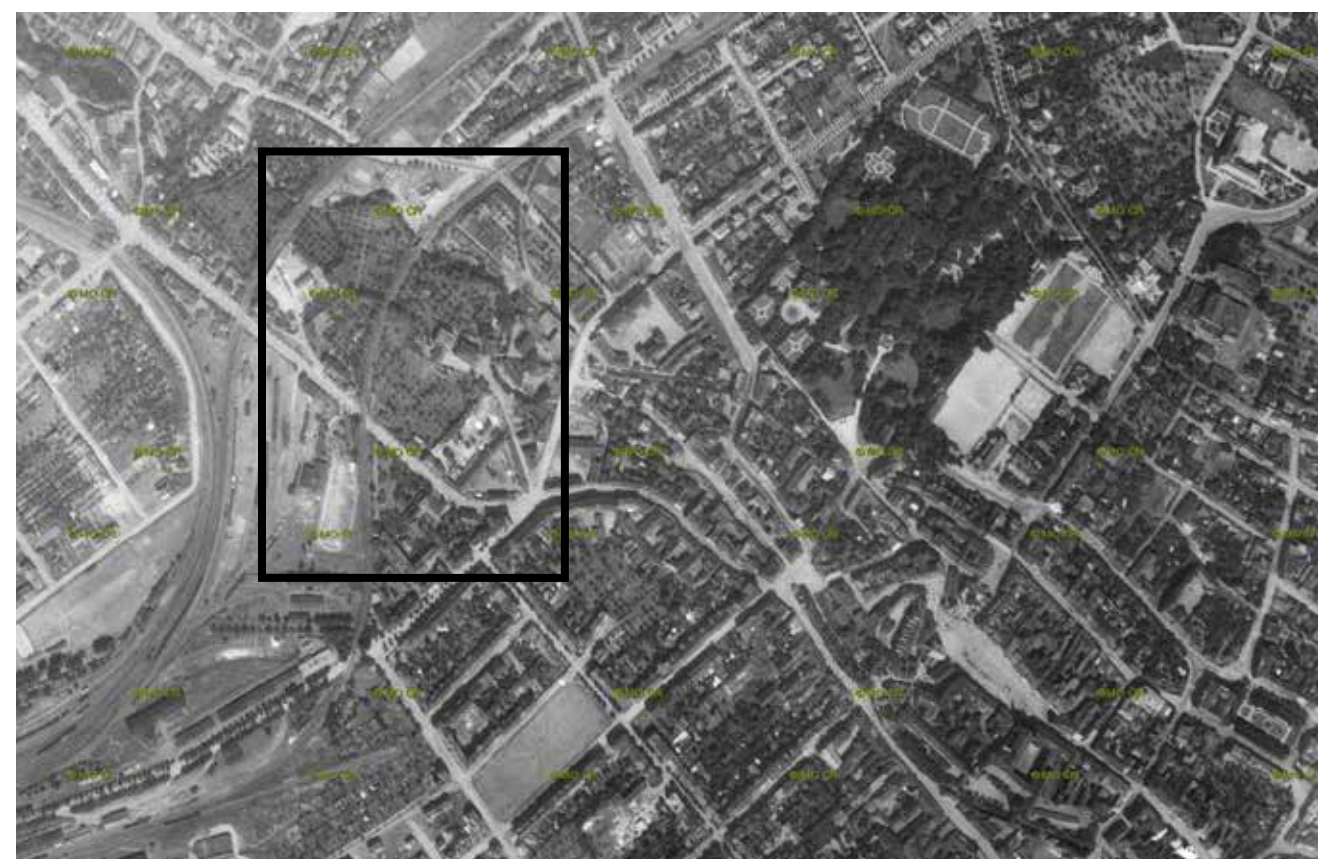
1846

Císařské povinné otisky map stabilního katastru Čech



1931

3. vojenské mapování



1938

letecké měřičské snímky

Historie řešeného území

Předmětná lokalita se nachází na území bývalého Horního předměstí. Bylo také známo pod názvem Utopená čtvrť či Na písku. Vedla zde Písková ulice, jež byla jednou z nejstarších ulic tohoto předměstí. Šlo o cestu vedoucí od Horní, Kadaňské, brány středověkého města Chomutova ve směru do Kadaně, Blatna a Lipska.

Na levé straně Pískové ulice stály podél říčky Chomutovky pily, papírna a mlýn. Tyto objekty byly zbudovány po třicetileté válce, ve druhé polovině 17. století.

Na mnou řešeném území se v nedávné minulosti nacházely objekty mrazíren a zimní stadion. Obě stavby byly postaveny na místě starého mlýna pocházejícího z předhusitské doby. Roku 1594 daroval Jiří Popel z Lobkovic mlýn Jezuitskému řádu, který jej vlastnil až do roku 1773. Díky tomu byl také nazýván Jezuitský mlýn. Ve starých katastrálních mapách býval pozemek značen U jezuitského mlýna. Roku 1773 jej získalo panství Červený Hrádek a od té doby je nazýván Panský mlýn. V roce 1842 byl mlýn prodán Němci Wídenovi. Od roku 1879 měl mlýn současně parní pohon a vodní kolo. Roku 1945 přešel mlýn do národní správy a následně byl jeho provoz ukončen. Objekty mlýna byly z části přebudovány na mrazírny a na druhé části pozemku byl roku 1949 vybudován otevřený zimní stadion. V roce 1958 byl doplněn o další tribuny a později i zastřešen. V sedmdesátých letech byl ke stadionu přistavěn objekt s klubovnými a lůžkovými pokoji. Tento zimní stadion byl společně s ostatními budovami v roce 2011 stržen. Na jeho místě mělo vyrůst obchodní centrum. Dosud se tak nastalo a tak v současnosti je pozemek oplocen a zeje prázdnou.

Na protějším břehu Chomutovky, v těsném sousedství řešeného území, se nacházela Gelinkova papírna, která byla založena v roce 1861. Z počátku produkovala jen lepenku na střechy a balící papír. Později svůj provoz rozšiřovala a zasloužila se i o zrušení Pískové ulice, která procházela jejím areálem. Později byla papírna nahrazena objekty Dehtochemy. Dnes zde stojí bytový dům.

Železnice byla v Chomutově zprovozněna roku 1870. Směrem k nádraží tak vznikla nová ulice (Nádražní, dnes Wolkerova).



dnešní ulice Zborovská
vlevo Štefánikova kasárna, v čele Gelikova papírna (později Dehtochema)



průhled Wolkerovou ulicí



průhled ulicí Palackého ke křižovatce Wolkerovy a Lipské ulice



po 1958
zimní stadion, budovy mrazíren, v pozadí Gelikova papírna



okolo 1910
budovy mrazíren, vlevo Gelikova papírna



90. léta 20. století
budovy mrazíren, bytový dům „Dehtochema“ (na místě papíren)

Fotodokumentace města

Významné části města

12 Podkrušnohorský zoopark

13 Kamencové jezero

10 městská věž

9 sloup Nejsvětější trojice

1 kostel sv. Ignáce

2 galerie Špejchar

14 Bezručovo údolí

řešené území

11 městské divadlo

8 budova radnice (zámek)

7 kostel sv. Kateřiny

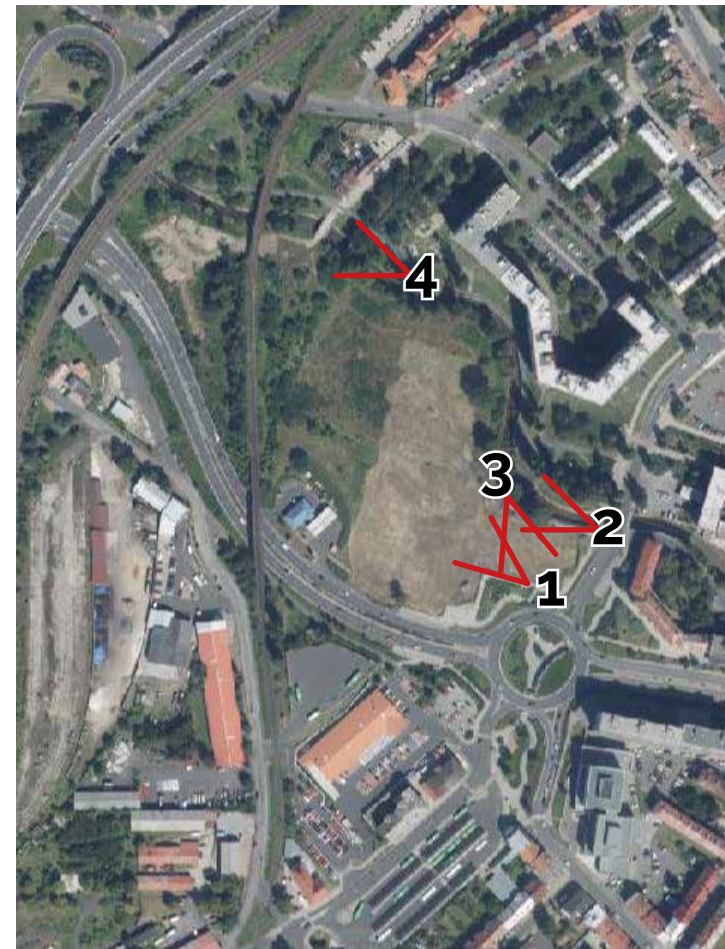
5.6 náměstí 1. Máje

3. 4 Jezuitský areál





Fotodokumentace místa



Fotografie přibližují zájmové území z pohledu horizontu chodce. Fotografie číslo 1, 2 a 3 ukazují především současný stav lokality. Na čtvrtém snímku je zachycen most, který byl součástí původní železniční trati. Starý železniční násep byl vpravo od mostu prolomen, aby zde mohla vést cyklostezka.



Fotodokumentace místa



Fotografie číslo 6, 7 a 8 ukazují zájmové území z úrovně železniční trati. Na snímku číslo pět je vidět jak historický most (vlevo), tak současný stav přístupu do území z obytné čtvrti Horní Ves.



Širší vztahy

vazby na okolní části města

centrum
obytné čtvrti: Horní Ves
Kadaňská

Územní plán

Na řešenou lokalitu je Územním plánem města Chomutova vyžadováno zpracování studie. Ta má za úkol prověřit možnosti území. Na jejím základě by mohlo dojít ke změně územního plánu. Tato práce prověřuje jedno z možných řešení.

STAV | NÁVRH | REZERVA

plochy s rozdílným způsobem využití

označení ploch s rozdílným zp. využitím

OV	OV		
OV	OV	OV	OV

označení ploch s rozdílným zp. využitím

OV	OV	OV	OV
OV	OV	OV	OV

plachy bydlení

BH	BYDLENÍ HROMADNÉ - V BYTOVÝCH DOMECH
BI.1	BYDLENÍ INDIVIDUÁLNÍ V RODINNÝCH DOMECH - MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ
BI.2	BYDLENÍ INDIVIDUÁLNÍ V RODINNÝCH DOMECH - VENKOVSKÉ

plachy rekreace

RH	FLOCHY HROMADNÉ REKREACE
RZ	FLOCHY INDIVIDUÁLNÍ REKREACE - ZAHŘÁDKÁŘSKÉ OSADY

plachy smíšené obytné

SO.1	FLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - CENTRUM
SO.2	FLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - MĚSTSKÉ

plachy občanského vybavení

OH	FLOCHY PRO VEŘEJNÁ POHŘEBIŠTĚ A SOUVISEJÍCÍ SLUŽBY
OK.M	FLOCHY PRO KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ A ADMINISTRATIVU - MALÁ
OK.V	FLOCHY PRO KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ A ADMINISTRATIVU - VELKÁ
OK.S	FLOCHY PRO NEVÝROBNÍ SLUŽBY
OS	FLOCHY PRO TĚLOVÝCHOVU A SPORT
OV	FLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI
OX	FLOCHY SPECIFICKÉ - ZOO/PARK, SKANZEN...atd.

plachy veřejných prostranství

P+	FLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ
----	-------------------------------

plachy sídelní zeleně

ZP	ZELEŇ PARKOVÁ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH
ZX	ZELEŇ OSTATNÍ
ZI	ZELEŇ IZOLAČNÍ

plachy dopravní infrastruktury

DS.K	SILNIČNÉ - POZEMNÍ KOMUNIKACE BEZ ROZLIŠENÍ
DS.A	SILNIČNÉ - DOPRAVNÍ TERMINÁLY
DS.C	SILNIČNÉ - ČERPAČÍ STANICE
DS.G	SILNIČNÉ - GARÁŽE A VELKÁ PARKOVIŠTĚ
DS.P	SILNIČNÉ - PARKOVIŠTĚ
DZ	DRÁŽNÍ

plachy technické infrastruktury

T	FLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY
---	---------------------------------

plachy výroby a skladování

VP	FOTOVOLTAKA
VP.1	NERUŠÍCÍ PRŮMYSLOVÁ VÝROBA A SKLADY
VP.2	RUŠÍCÍ PRŮMYSLOVÁ VÝROBA A SKLADY
VZ	ZEMĚDĚLSKÁ A LESNICKÁ VÝROBA

plachy vodní a vodohospodářské

W	FLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ
---	--------------------------------

plachy zemědělské

Z	FLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ
---	-------------------

plachy lesní

L	LESY (hospodářské, zvl. učené, ochranné)
---	--

plachy smíšené nezastavěného území

K	KRAJINNÁ ZELEŇ
SR	FLOCHY KRAJINNÉ SMÍŠENÉ S REKREAČNÍM VYUŽITÍM

technická infrastruktura

	VODOJEM
	PLYNOVOD VVTL

dopravní infrastruktura

doprava silniční

	SILNICE I.TŘÍDY
	SILNICE II.TŘÍDY
	MÍSTNÍ SMĚRNÉ KOMUNIKACE
	OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA
	REZERVA KOMUNIKACE
	HLAVNÍ VJEZDY DO ROZVOJOVÝCH PLOCH
	ČERPAČÍ STANICE POHONNÝCH HMOT
	PODZEMNÍ GARÁŽE
	AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
	ZASTÁVKA MHD, PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY
	DŮLEŽITÁ PĚŠÍ PROPOJENÍ

doprava drážní

	ŽELEZNIČNÍ TRASA CELOSTÁTNÍ VLEČKA
	RUŠENÉ ÚSEKY VLEČKY
	REZERVA PŘELOŽKY TRATI
	NÁDRAŽÍ, ZASTÁVKA

koridory dopravní infrastruktury

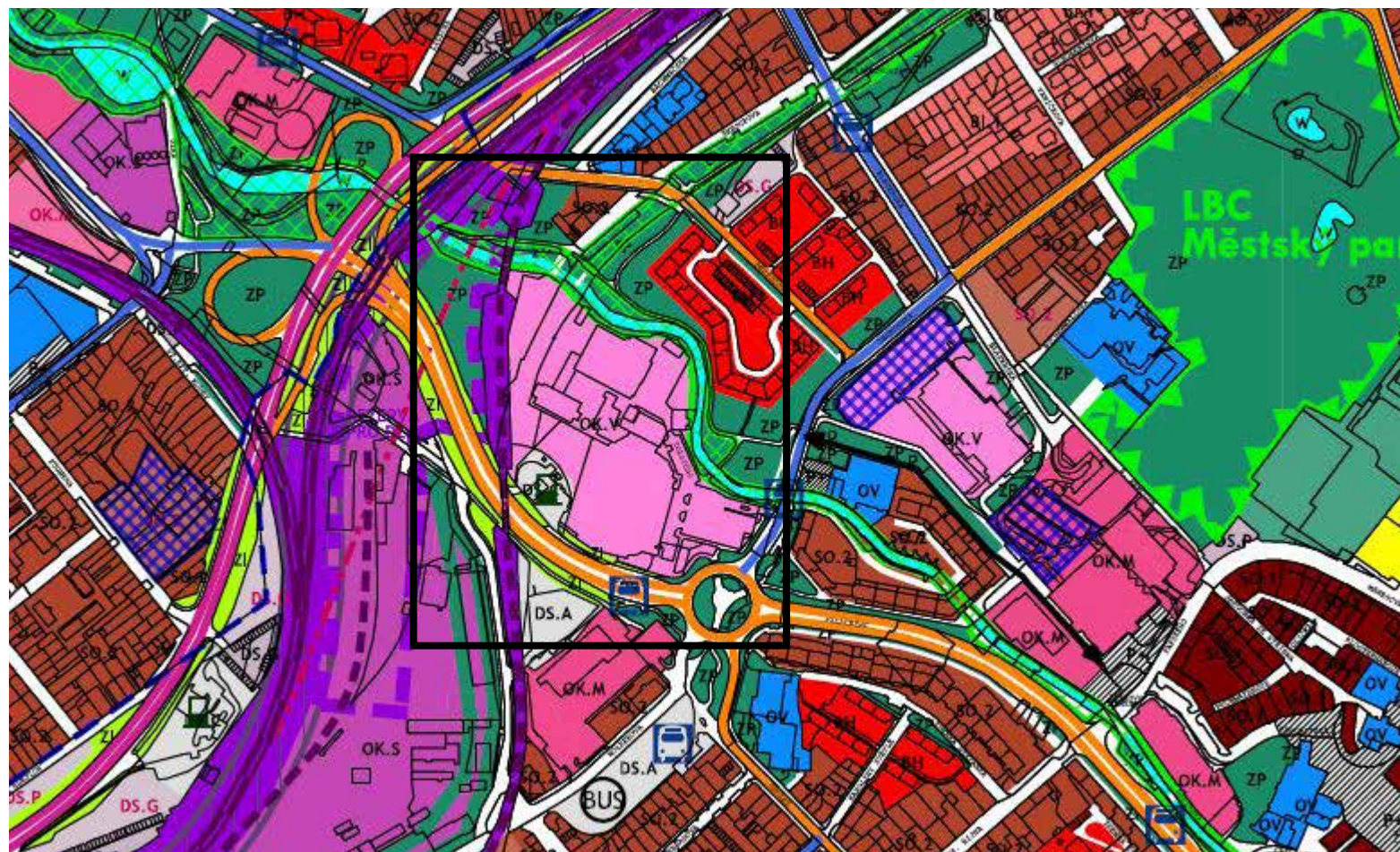
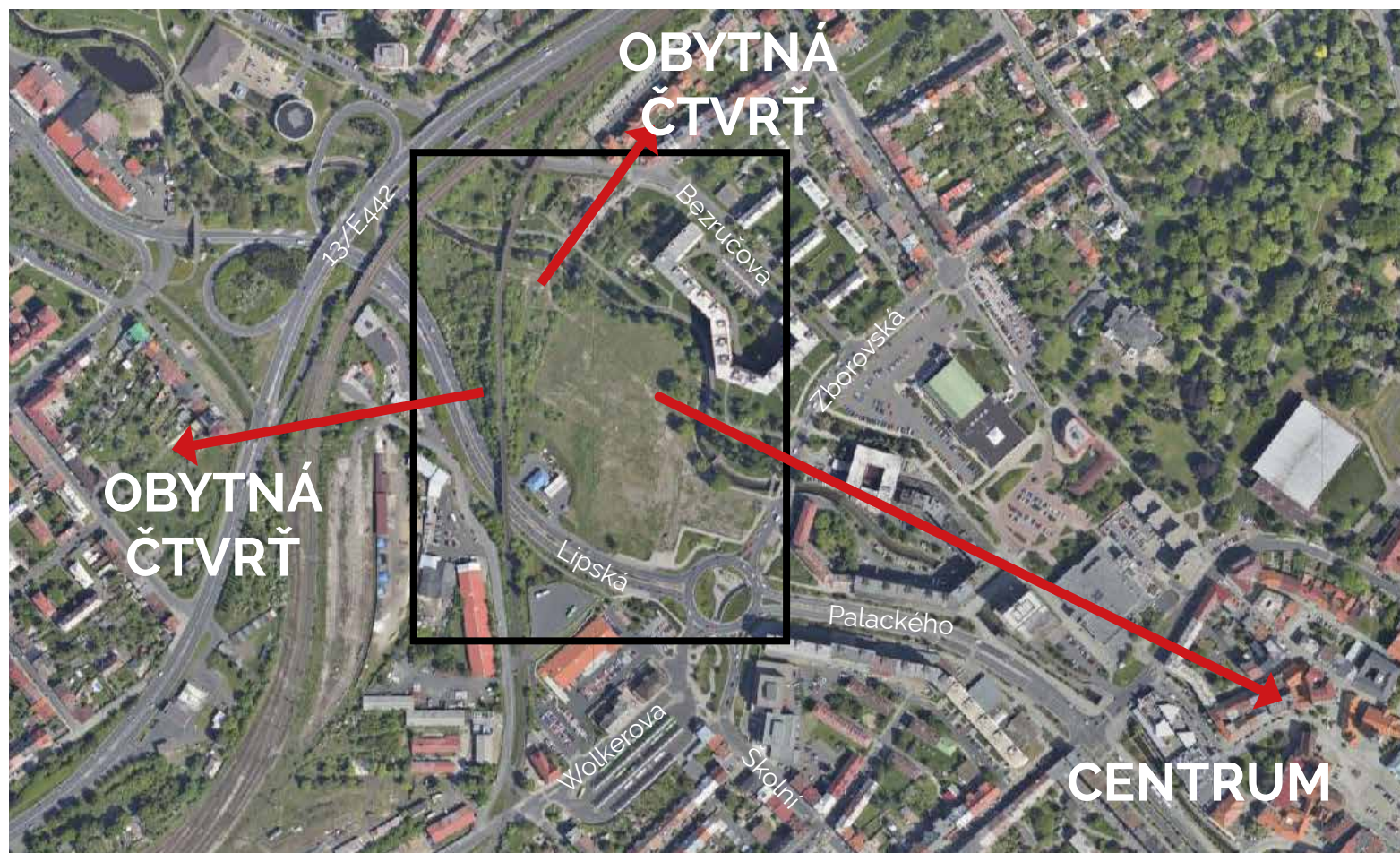
	OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÉ TRATE
	ZKAPACITNĚNÍ SILNICE I/13

územní systém ekologické stability
















	NADREGIONÁLNÍ BIOKORIDOR - FUNKČNÍ
	REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM - FUNKČNÍ
	REGIONÁLNÍ BIOKORIDOR - K ZALOŽENÍ
	REGIONÁLNÍ BIOKORIDOR - FUNKČNÍ
	REGIONÁLNÍ BIOKORIDOR - K ZALOŽENÍ
	LOKÁLNÍ BIOCENTRUM - FUNKČNÍ
	LOKÁLNÍ BIOKORIDOR - K ZALOŽENÍ

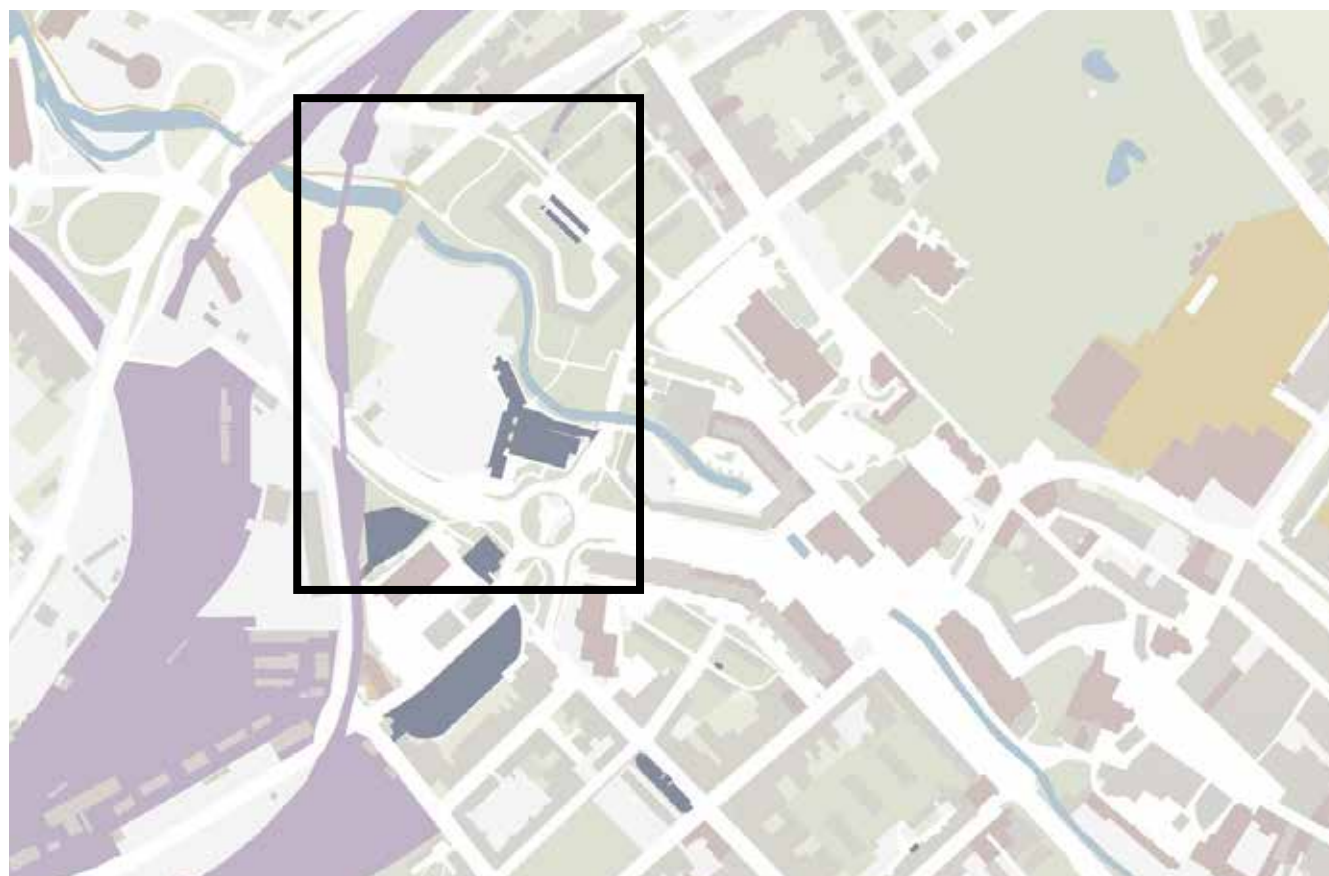
mapový podklad a hranice

	KATASTRÁLNÍ MAPA
	VRSTEVNICE
	HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	NÁVRHOVÉ ČÁRY
	HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ



Průzkumy a rozbory

-  orná půda
 -  les
 -  zahrada
 -  louka, pastvina, trvalý travní porost
 -  vodní plocha
 -  budova
 -  budova - občanská vybavenost
 -  komunikace
 -  zeleň
 -  sportoviště
 -  kolejiště
 -  ostatní plocha v sídlech
-
-  chodník
 -  cyklostezka
-
-  silnice třídy A
 -  silnice třídy B
 -  silnice třídy C



bloková mapa parcelní

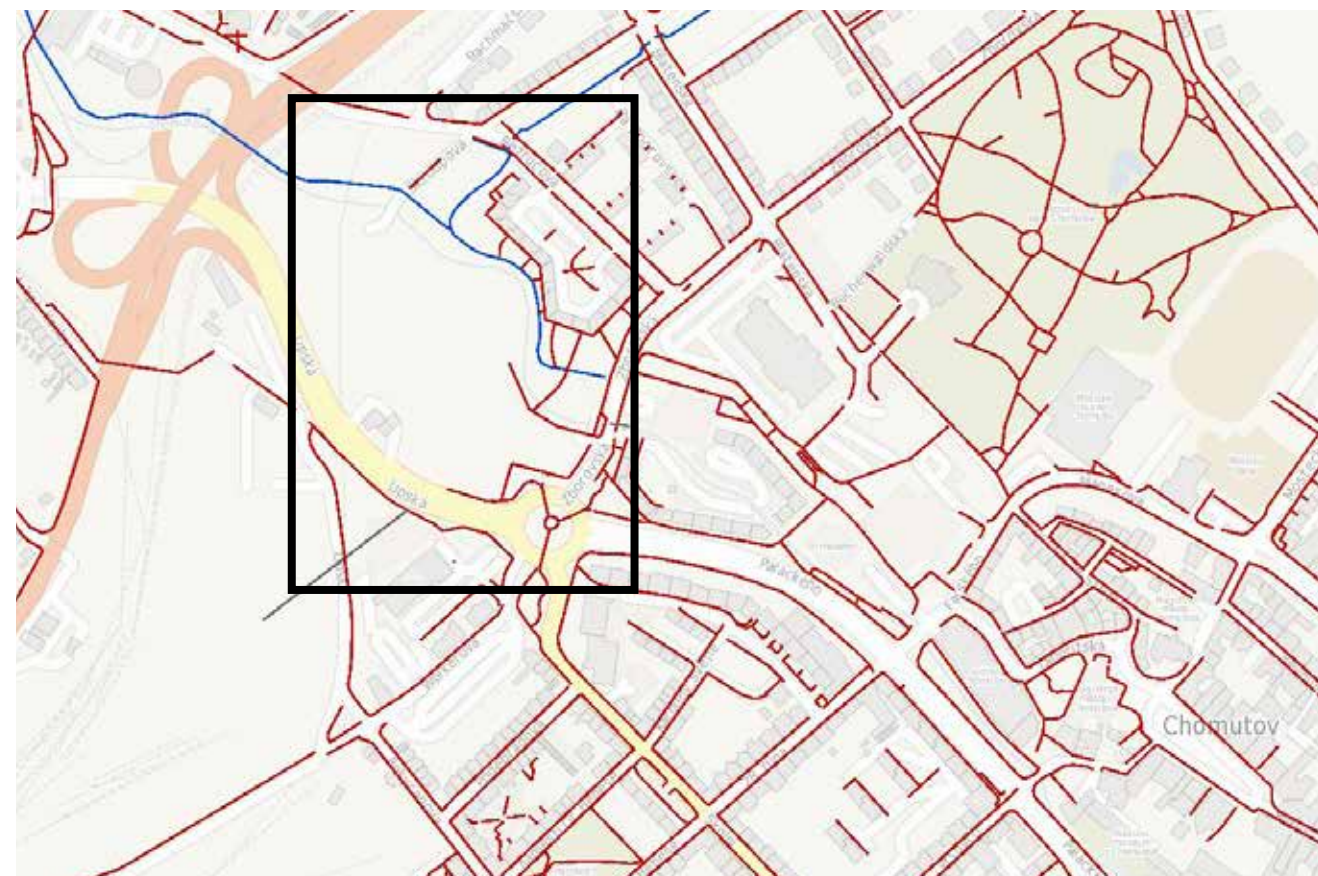


schéma chodníků a cyklostezek

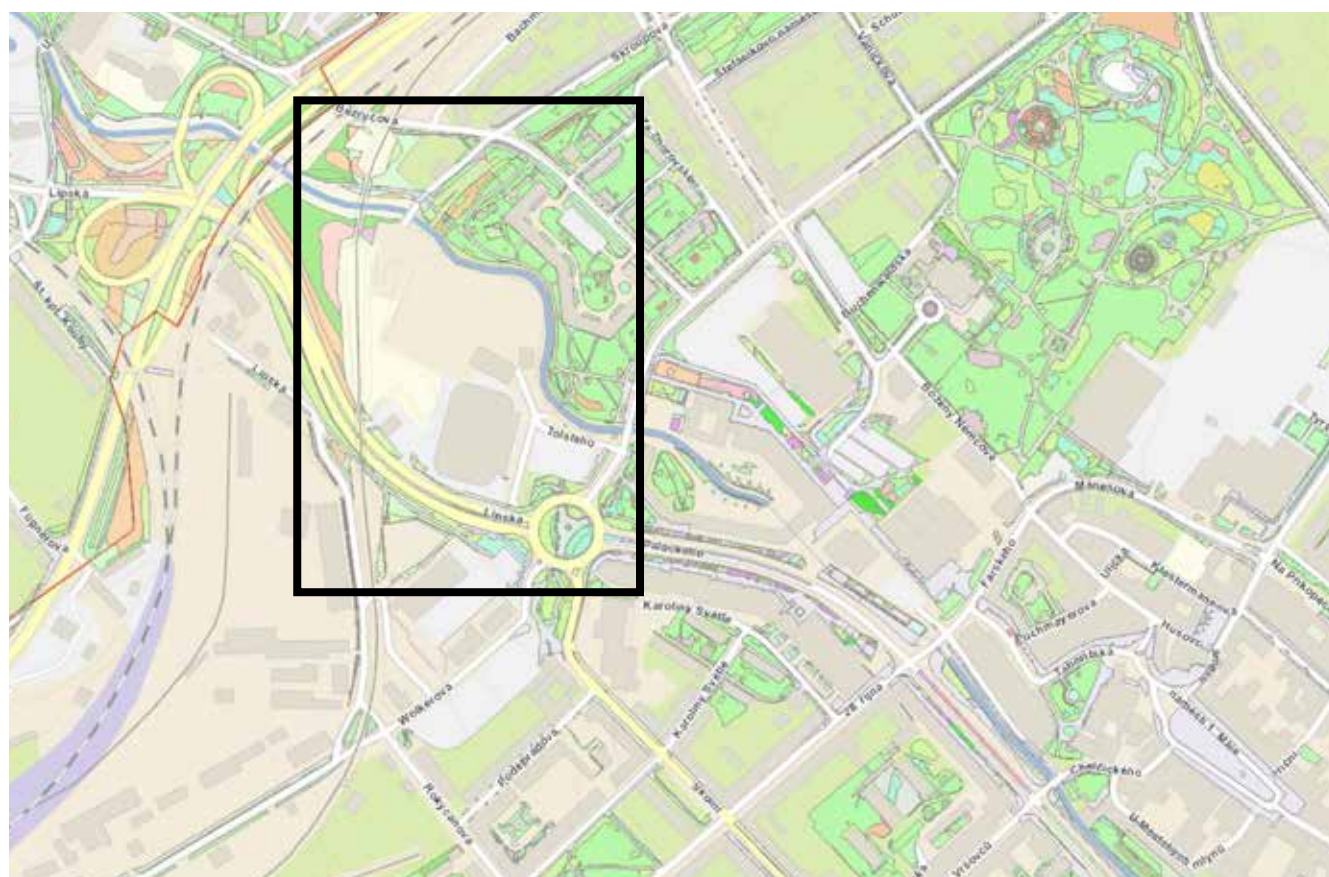


schéma systému zeleně

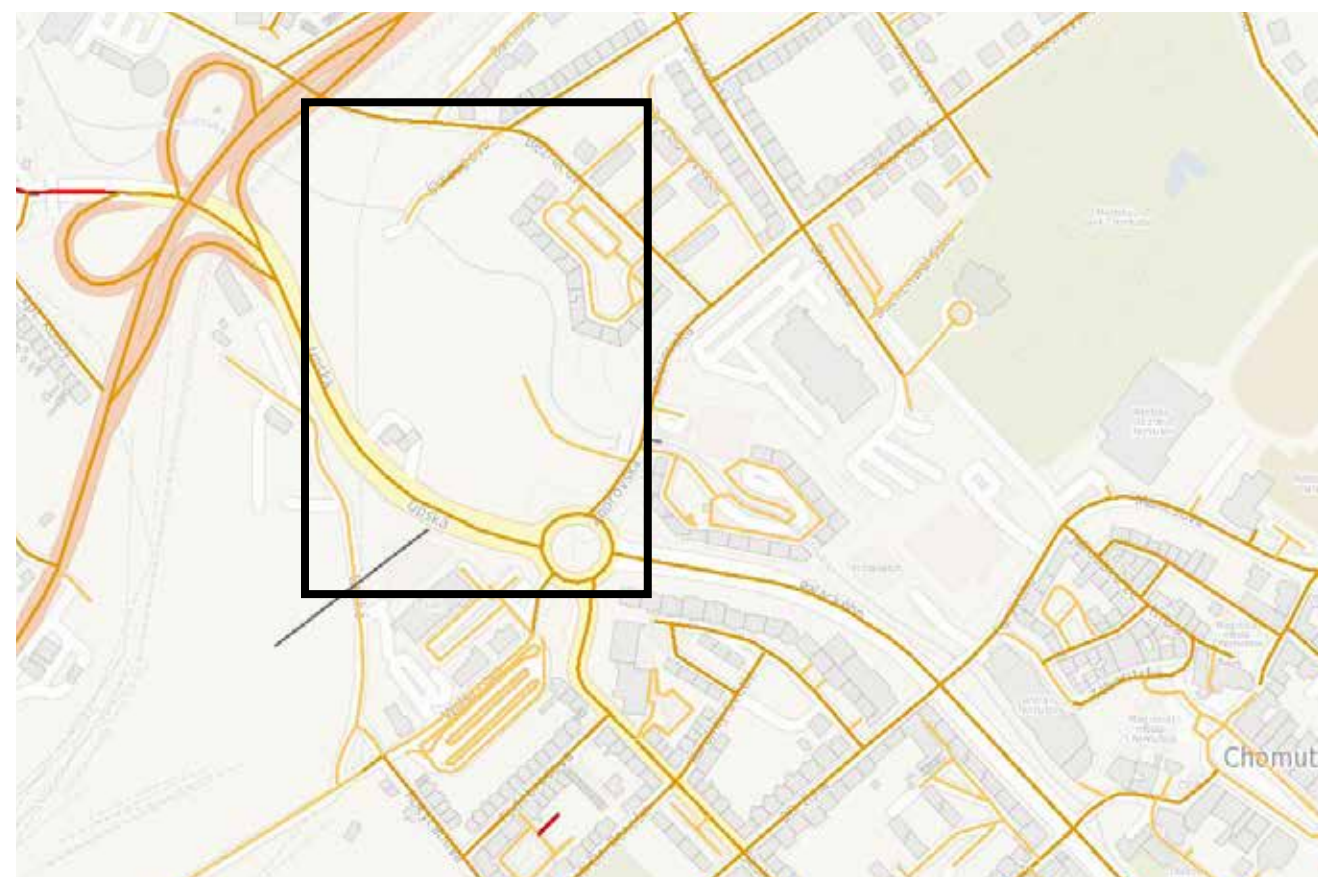



schéma dopravy

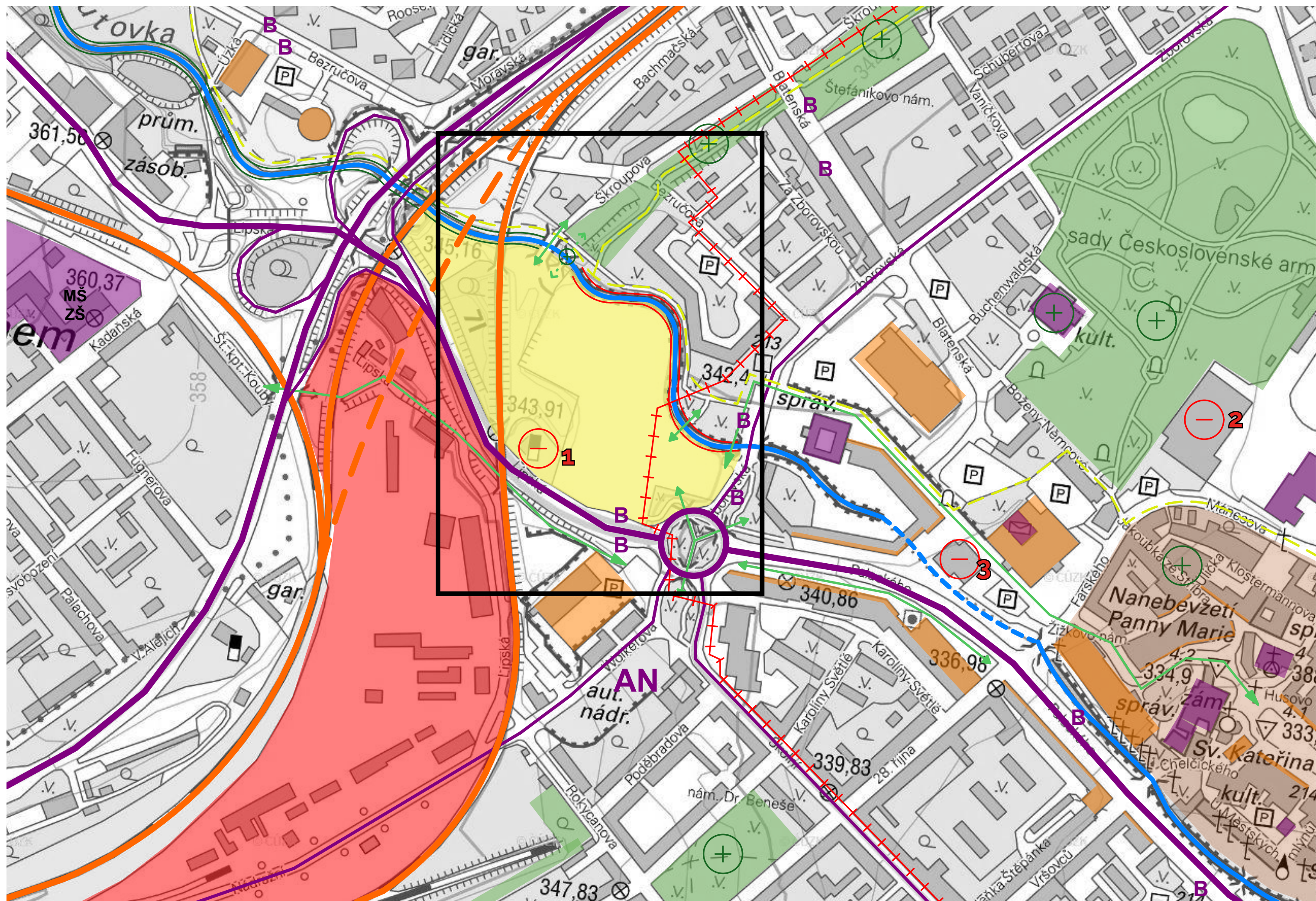
Problémový výkres

-  plocha po zbořeném zimním stadionu, oplocená, zpustlá
-  sběrný dvůr, sklady, autodílna v okolí železnice
-  občanská vybavenost
-  obchodní příležitosti
-  městská památková zóna
-  významné plochy zeleně
-  železnice
-  přeložka železnice (návrh)
-  významná dopravní tepna
-  významné místní komunikace
-  řeka Chomutovka
-  řeka Chomutovka - vedena pod povrchem
-  důležitá pěší propojení
-  horkovod
-  cyklostezka
-  přírodní břeh řeky
-  vysoký břeh řeky - bariéra
- B** zastávka MHD
- AN** autobudové nádraží
-  negativa
-  pozitiva

1 - čerpací stanice

2 - chátrající objekt uzavřených městských lázní

3 - výšková budova bývalého Armabetonu, letos začala její rekonstrukce



Studie území vyžádaná Krajským úřadem Ústeckého kraje

Transferium Chomutov

Řešení pro přestavbu železničního uzlu
Prověření nároků na dopravní uzel Chomutov

Dr. Ing. Jan Příkryl
Ing. Vít Janoš, Ph. D.
Ing. arch. Dott. Ing. Petr Janoš
Ing. Jiří Kalčík

Základem urbanistického řešení je přesun vlakového nádraží do dané lokality a vytvoření nádražního náměstí. Budova nádraží je orientována směrem k centru města a tvoří kompoziční protipól budově magistrátu. Nádraží zároveň definuje čelo nádražního náměstí. Hlavní přístup k nádraží je od centra po široké pěši/cyklo promenádě. Na severní straně je promenáda lemována komerčními prostory, které tvoří severní frontu náměstí. Z jižní strany na promenádu navazuje stromořadí a nové autobusové nádraží. To je zakončeno blokem obchodů, vymezujících jižní stranu náměstí. Nádražní náměstí tak získává tvar pravouhlé podkovy, otevřené směrem k centru města. Uvnitř podkovy je autobusové nádraží. Příjezdová komunikace do prostoru náměstí vede z kruhového objezdu na křižovatce ulic Lipská/Zborovská/Školní/Wolkerova/Palackého. Příjezdová komunikace obsluhuje nádraží, parkovací dům, pohotovostní parkování a zásobovací komunikaci obchodů.



Rešerše



EURO IMMO STAR
Mechelen Station District
Mechelen, Belgium



ENOTA
Velenje City Center Pedestrian Zone Promenada
Velenje, Slovenia



JAHN - Nikken Sekkei
Tokyo station
Tokyo, Japan



CHYUTIN ARCHITECTS
University square, Ben-Gurion campus
Beer-Sheva, Israel



MORENO ARCHITECTURE
One on One
Luxembourg City, Luxembourg



ATELIERS 2/3/4/
New town entrance
Châtenay-Malabry, France



JAJA ARCHITECTS
Nordhavn parking house



PLASMA Studio, Groundlab- Alfredo Ramirez
Innichen /San Candido, Italy

PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT

NÁVRHOVÁ ČÁST

Autorská zpráva

Předmětem návrhu předdiplomního projektu je transformace území, nacházejícího se v blízkosti historického centra města Chomutova. Těžištěm řešené části je Transferium Chomutov (nové hlavní vlakové nádraží a autobusové nádraží). Dalším zájmovým územím je dotvoření stávající pěší zóny směřující do historického jádra města. Na jedné straně této významné osy stojí bytový dům na podnoží s komerčním využitím. Na druhé straně je pás nízké zeleně a zajímavý objekt supermarketu (Billa) obklopený parkovištěm. Poslední zájmovou oblastí je ulice Wolkerova: plocha stávajícího autobusového nádraží, které je v návrhu přesunuto a plocha v blízkosti okružní křižovatky (ulice vymezející plochu Transferia - Lipská a Zborovská, Wolkerova a Palackého).

Na místě dnešního supermarketu Billa stál až do roku 1985, kdy proběhla jeho demolice, areál historických kasáren. Na uvolněné ploše byla zahájena stavba nového kulturního domu. Tento záměr byl v roce 1990 přehodnocen a stavba byla zastavena. Po úpravě projektové dokumentace a dostavbě byl objekt dokončen a dnes se v něm nachází supermarket a několik drobných obchodů, z velké části je však nevyužívaný. Budova je dnes obklopena rozsáhlou plochou povrchového parkoviště a svou polohou nenavazuje na okolní strukturu zástavby. Cílem návrhu je doplnit okolí tohoto objektu dalšími budovami tak, aby byly dotvořeny jak ulice Zborovská a Blatenská, tak pěší třída situovaná mezi jím a bytovým domem „Podkova“. Jedním z navržených objektů bude i parkovací dům, neboť v okolí je nedostatek parkovacích stání pro obyvatele, návštěvníky i zaměstnance ze sousedící budovy magistrátu města Chomutova. V parteru domů podél pěší osy budou prostory určené primárně k obchodním příležitostem.

Součástí předdiplomního projektu je také návrh transformace stávajícího autobusového nádraží. Do tohoto území jsou navrženy tři bytové domy s garážovou podnoží, přístupnou z Wolkerovi ulice.

Nově navržený parkovací dům v čele okružní křižovatky má za cíl její hmotové doplnění

ve směru jízdy z centra města a vytvoření kompenzace chybějících parkovacích stání pro stávající bytové domy.

Ústředním prvek návrhu je území vymezené ulicemi Lipská, Zborovská, Bezručova, komunikací č. 13/E442 a řekou Chomutovkou. Touto lokalitou se dále podrobněji zabývá diplomní projekt.

Hlavními objekty návrhu jsou nové hlavní vlakové a autobusové nádraží. Dále je zde navržen parkovací dům, objekt pro nebytové funkce, přechodné ubytování a bytové domy. Do tohoto území vedou v současnosti čtyři mosty přes řeku Chomutovku. Most souběžný s ulicí Zborovská bude nahrazen novým. Druhý most je v návrhu zrušen, nahrazen pouze plochou k relaxaci. Pokud by se průzkumem mezi obyvateli města ukázalo, že by byl postrádán, došlo by k jeho obměně stejně jako u mostu souběžného se Zborovskou ulicí. Další mosty se nachází ve směru přístupu z ulice Bezručova. Jeden z těchto mostů je historický, byl součástí původní železnice a je zachován jako artefakt, připomínající historii, druhý umožňuje vstup do území a v návrhu je nahrazen novým. Součástí návrhu je vybudování nového mostu přes řeku Chomutovku ve směru z centra k nové železniční stanici. Ten naváže na již výše zmiňovanou pěší osu, mezi objektem Billy a bytovým domem „Podkova“.

Východní hranici území tvoří řeka Chomutovka. Ta je v severní části toku vedena v korytě s přírodními břehy. Směrem na jih jsou již břehy stavebně upraveny. Do řešeného území nezasahuje aktivní zóna záplavového území Q100 ani hranice záplavového území Q100. Oba tyto limity zůstávají v korytě řeky. Území je ohroženo zvláštní povodní pod vodním dílem (vodní nádrž Křimov). Nové objekty jsou navrhované s ohledem na tyto skutečnosti.



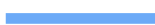







Cílem návrhu je vytvořit harmonii mezi jemnou křivkou přírodního prvku (řeka Chomutovka a její okolí) a pravidelnou, pevnou linií dopravních staveb. Důležitou součástí návrhu je zeleň. Aby však mohl být tento záměr realizován v plném rozsahu, je třeba ze zájmové oblasti vymístit čerpací stanici pohonných hmot.

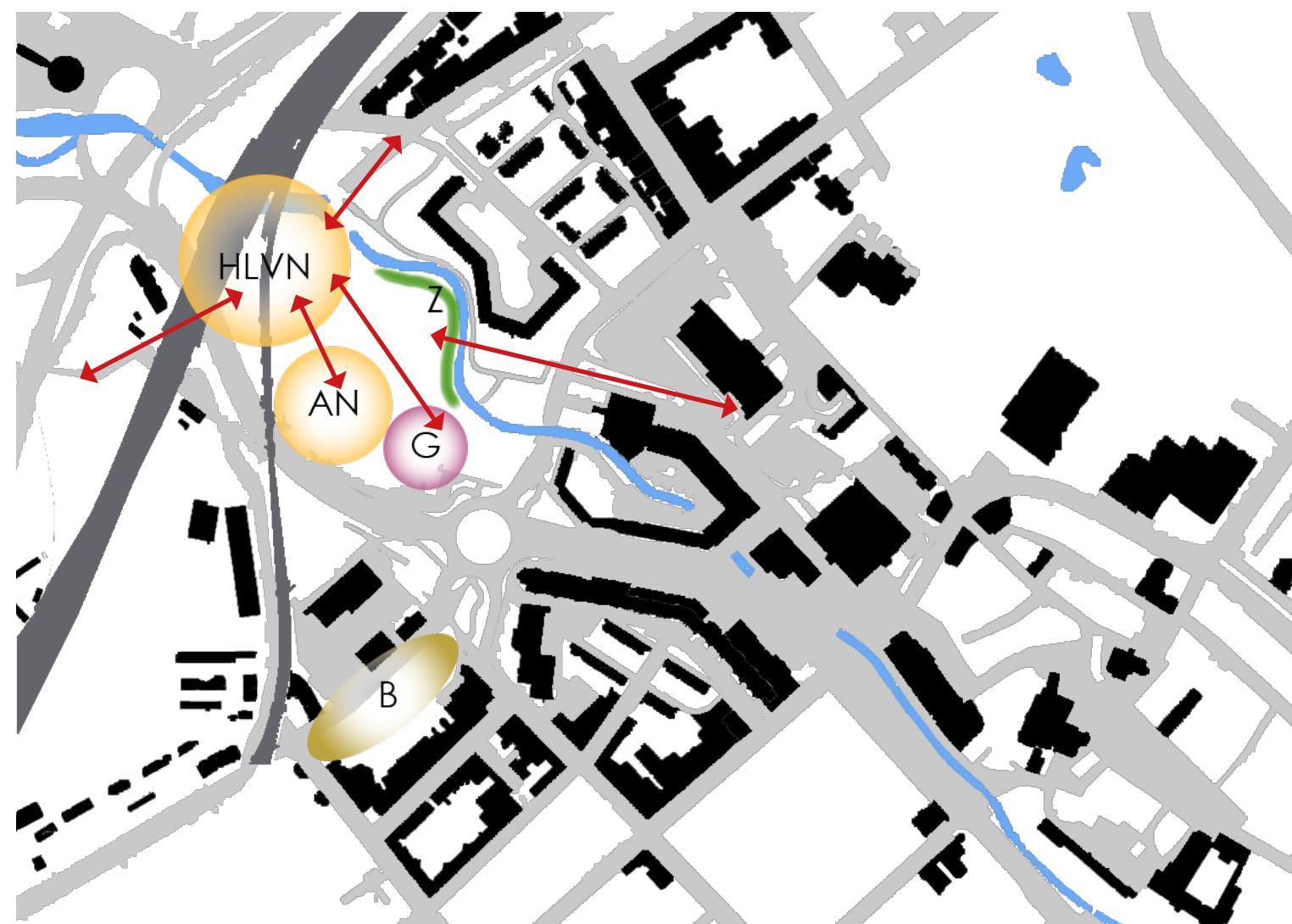
Bilance návrhu

celkový počet bytových domů	9
4 NP	1
3 NP	3
polyfunkční	5
občanská vybavenost	5
hlavní vlakové nádraží	1
autobusové nádraží	1
parkovací dům	3
nebytové domy	6

celková plocha řešeného území	95 100 m ²
zastavěná plocha nových budov	14 310 m ²
předpokládaný počet obyvatel	400
předpokládaná plocha pro parkování	23 700 m ²
podzemní garáže	4 800 m ²
parkovací domy	12 400 m ²
venkovní stání	6 500 m ²

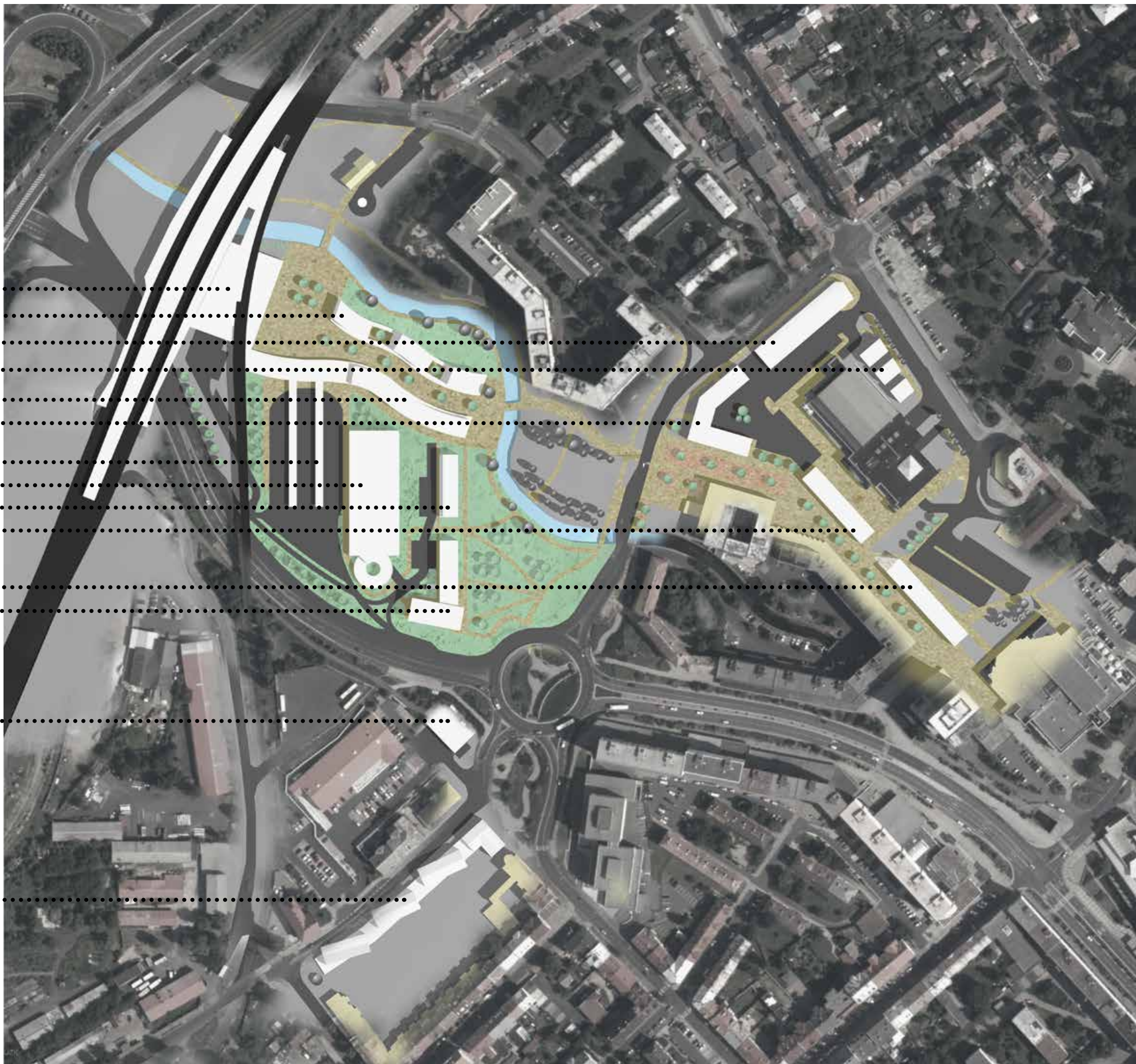
Koncept

-  železnice
-  silnice
-  řeka Chomutovka
-  stávající budovy
-  hlavní pěší propojení
-  zeleň
-  HLVN budova hlavního vlakového nádraží
-  AN autobusové nádraží
-  P/G parkovací dům
-  B bydlení

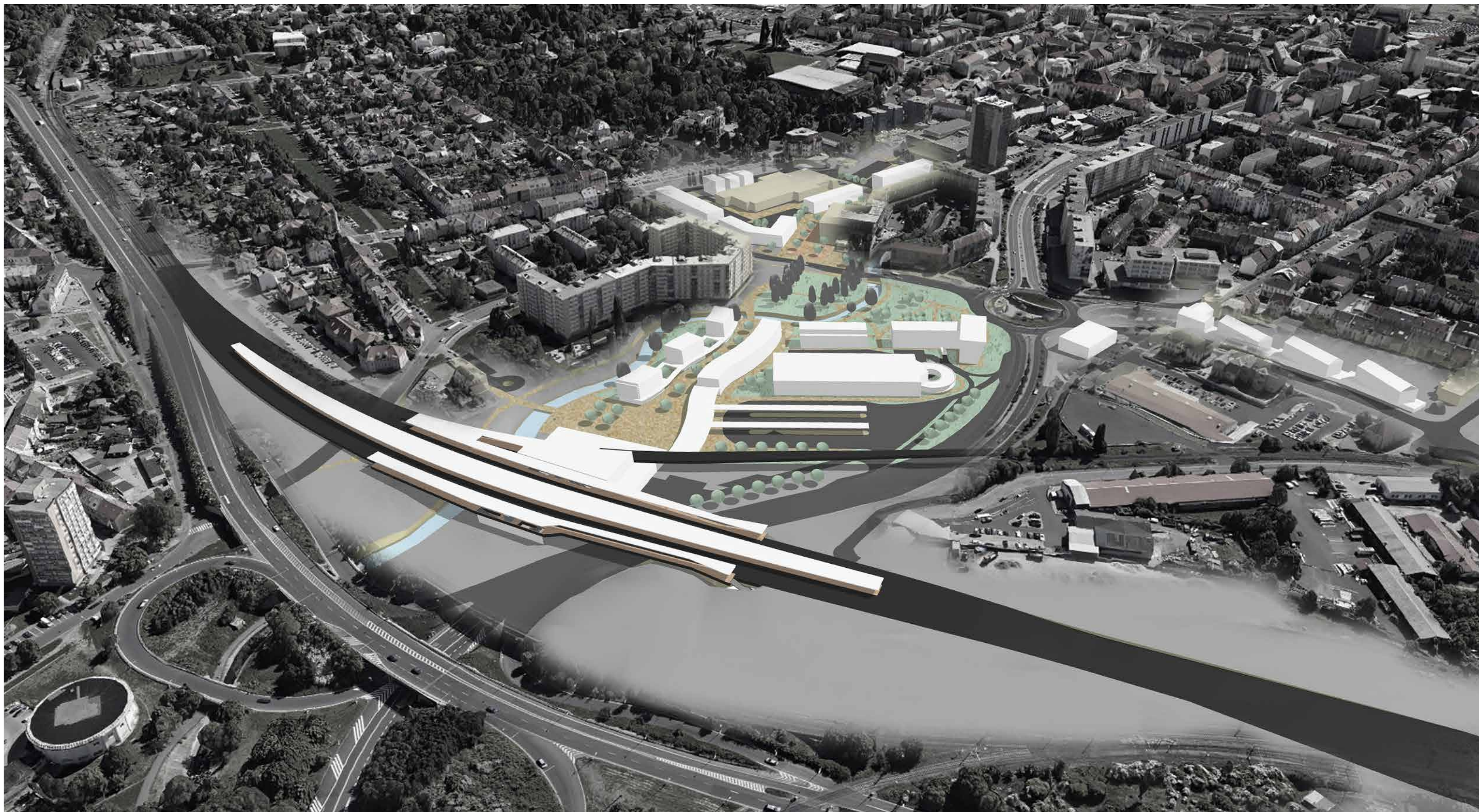


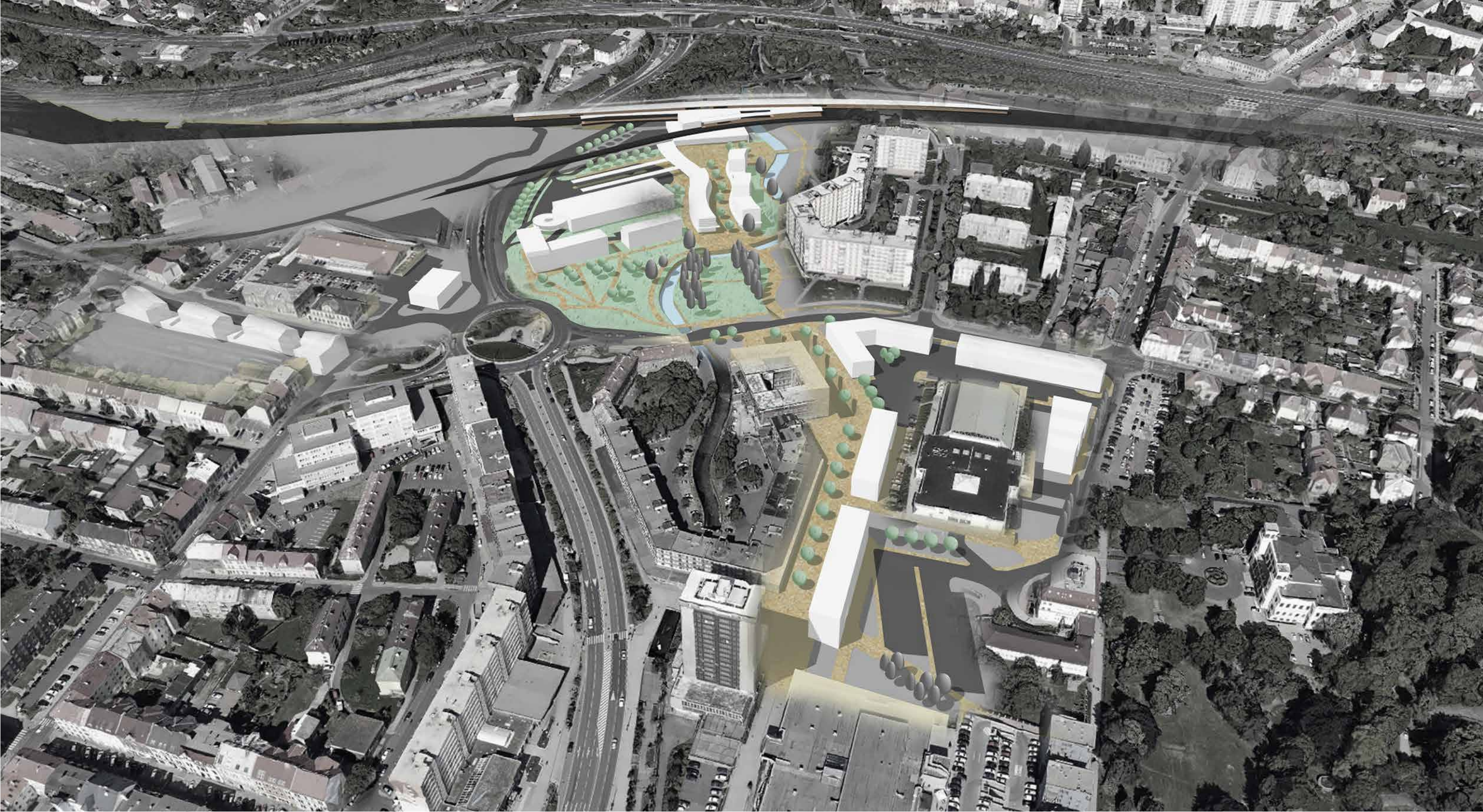
Situace

- hlavní vlakové nádraží
- bytový dům
- parkovací dům
- administrativa
- bytový dům
- administrativa
- autobusové nádraží
- parkovací dům
- bytový dům
- kultura
-
- bytový dům
- občanská vybavenost
-
- parkovací dům
-
- bytový dům

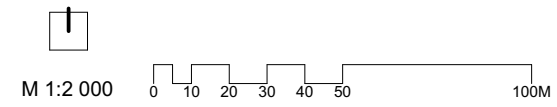


Nadhledové perspektivy



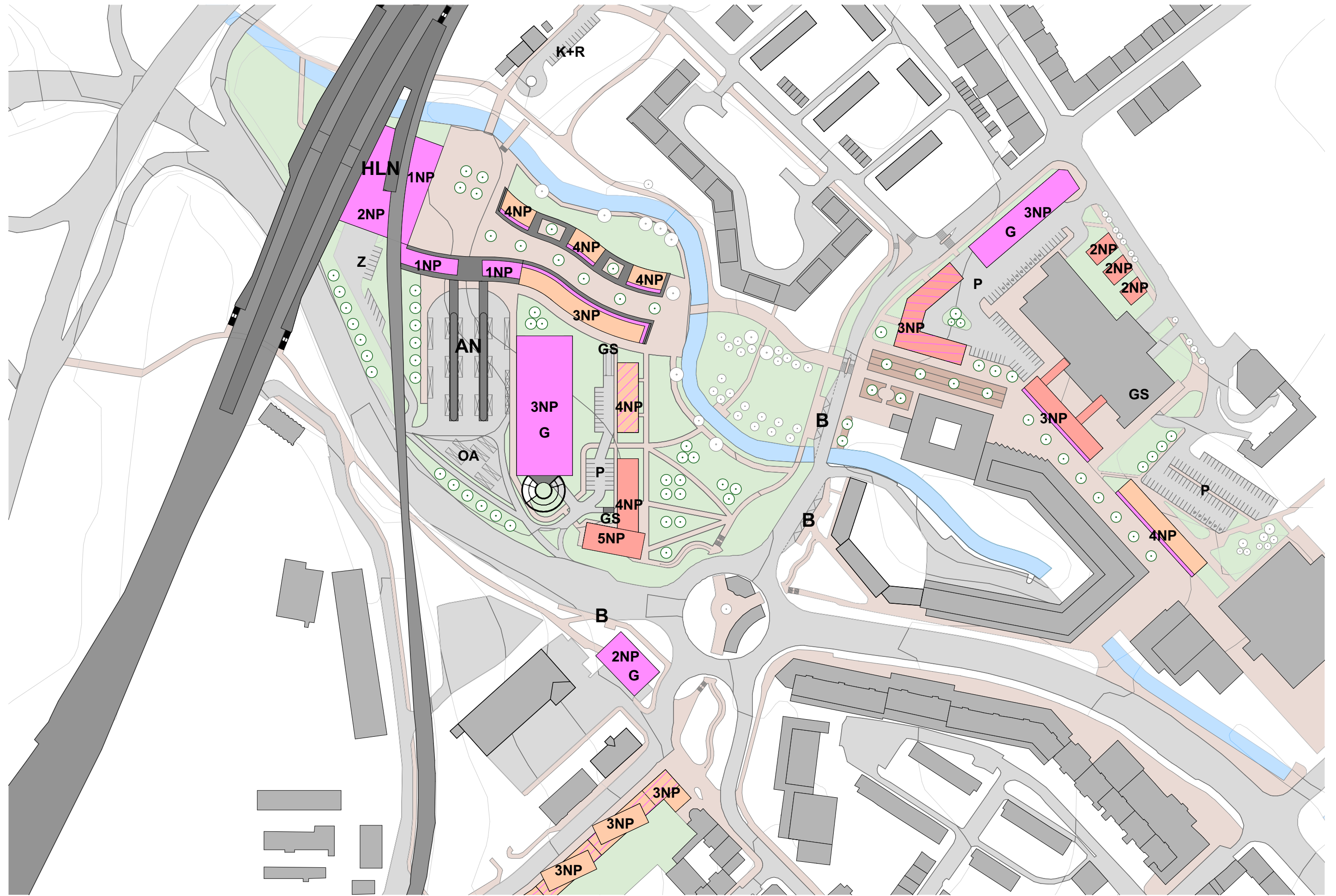


Organizační koncepce

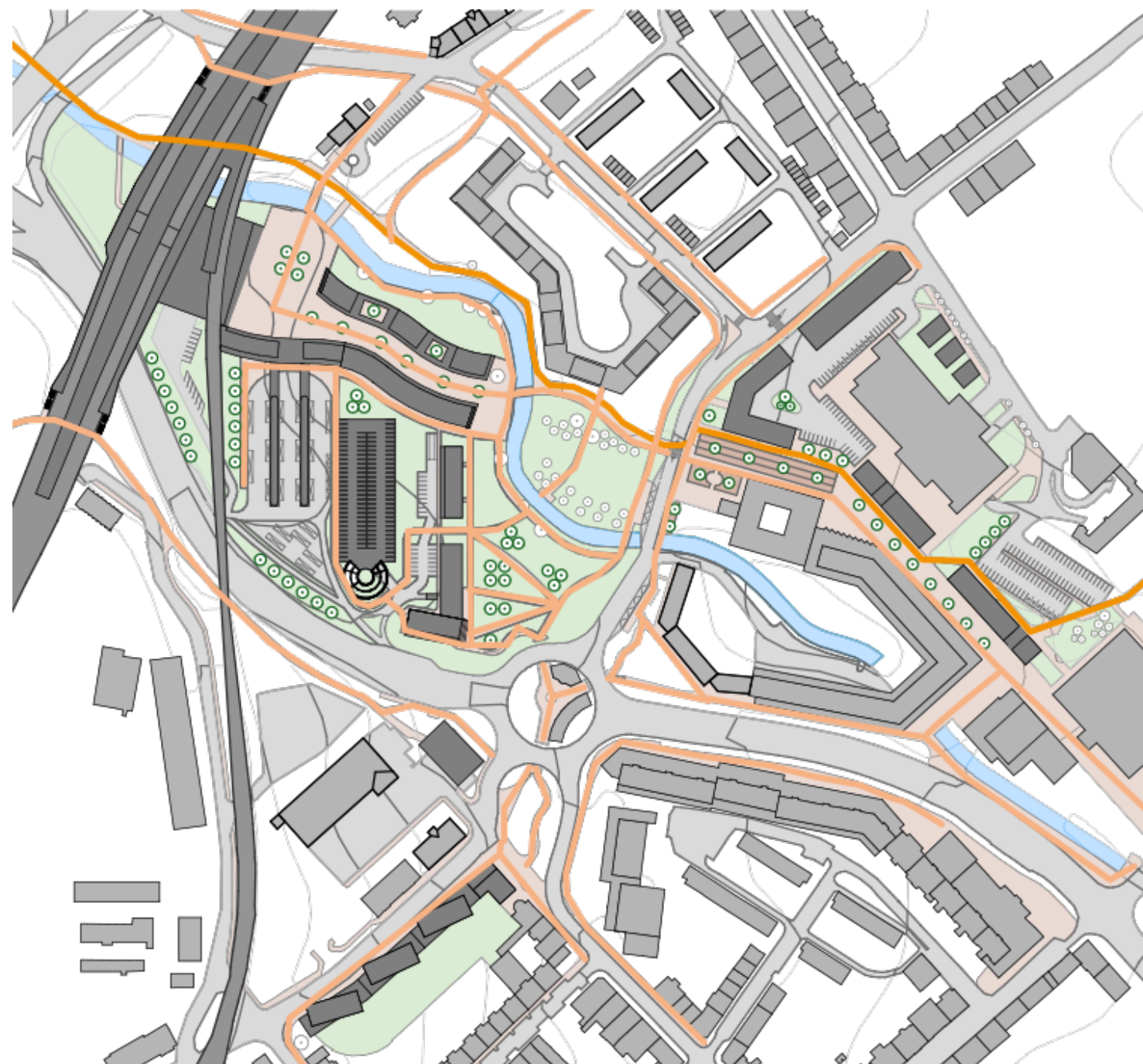


-  VZROSTLÁ ZELEŇ
-  ZELEŇ
-  CHOMUTOVKA, VODNÍ PRVKY
-  PĚŠÍ, ZPEVNĚNÉ PLOCHY
-  ZKLIDNĚNÁ KOMUNIKACE
-  OBSLUŽNÁ KOMUNIKACE
-  SBĚRNÁ KOMUNIKACE
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  NEBYTOVÉ FUNKCE
-  NEBYTOVÉ FUNKCE, OBČ. VYBAVENOST V PARTERU
-  VŠEOBECNĚ OBYTNÉ
-  OBYTNÉ, OBČ. VYBAVENOST V PARTERU
-  OBČANSKÁ VYBAVENOST
-  GARÁŽOVÉ STÁNÍ V ÚROVNI PARTERU

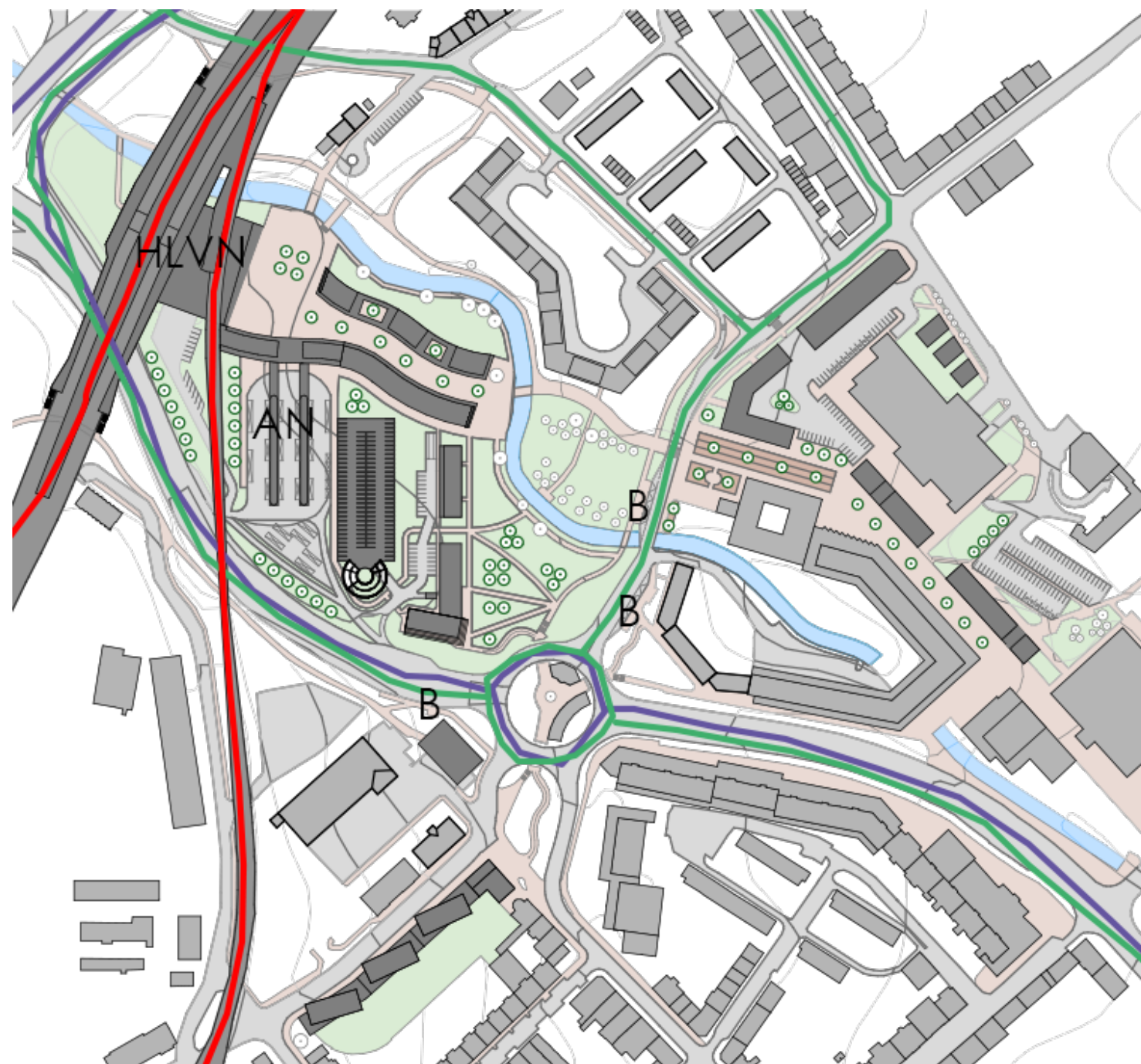
- HLN** HLAVNÍ VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
- AN** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- B** AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
- OA** ODSTAVNÁ PLOCHA PRO AUTOBUSY
- Z** ZÁSOBOVÁNÍ + PARKOVÁNÍ ZAMĚSTNANCI
- G** PARKOVACÍ DŮM
- GS** PARKOVACÍ STÁNÍ V SUTERÉNU
- P** POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ
- K+R** PARKOVÁNÍ KISS AND RIDE



System chodniků a cyklostezek



System dopravy

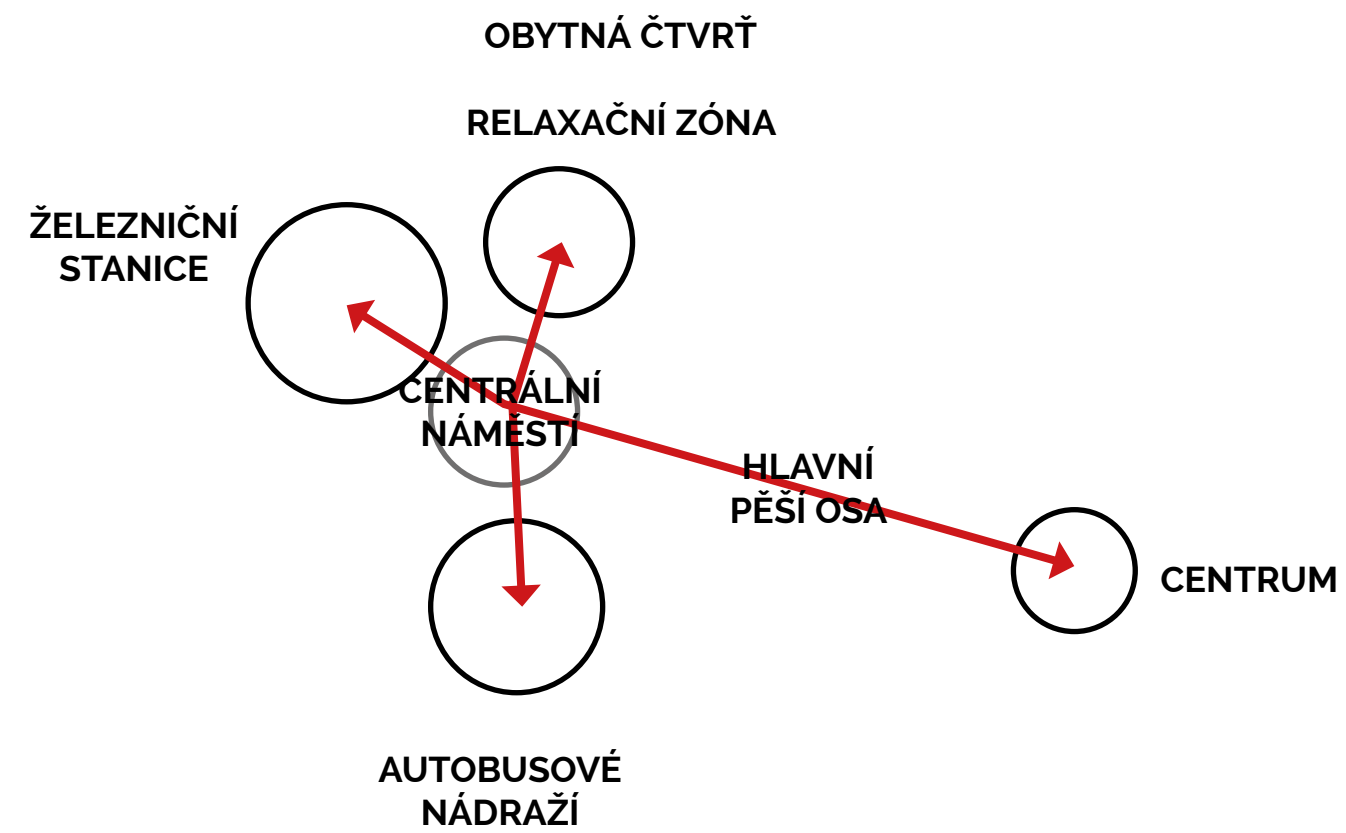


DIPLOMNÍ PROJEKT

ARCHITEKTURA A URBANISMUS

Průvodní zpráva

Hlavní prostorové vazby



Hlavním cílem diplomové práce je návrh předprostoru nové budovy hlavního vlakového nádraží v Chomutově a nejbližšího okolí na něj se vztahujícího - autobusové nádraží, hlavní pěší osa a nábřeží řeky Chomutovky. Řešené území již bylo vymezeno v rámci předdiplomního projektu. V diplomním projektu došlo k přepracování řešení území přednádražního prostoru a hlavní pěší osy. Došlo ke změně výškového uspořádání terénu: postupné stoupání v průběhu celé hlavní pěší osy bylo nahrazeno řešením dvouúrovňového uspořádání před budovou hlavního nádraží. Díky tomu je ještě patrnější zónování jednotlivých částí (hlavní náměstí a relaxační prostor v blízkosti řeky Chomutovky).

Návrh je založen na kompozici hlavní pěší osy a tří hlavních veřejných prostranství - před budovou železniční stanice, prostor na nábřeží řeky Chomutovky a předprostor na vstupu do území ve směru z centra města Chomutova. Dalším významným veřejným prostorem je parkově upravené prostranství vymezené korytem řeky Chomutovky, ulicemi Zborovská a Lipská. V rámci diplomního projektu je toto území řešeno pouze v koncepci zeleně.

Kompozice řešeného území je založena na principu oddělení pěších a motorové dopravy. Je kladen důraz především na pěší a cyklisty. Důležitým faktorem návrhu jsou přírodní prvky: element řeky, zeleň a odkaz na historii místa.

Přístup do území je pro motorová vozidla umožněn primárně z Lipské ulice (ve směru do Krásné Lipy). Z nově navržené komunikace je obsluhováno především autobusové nádraží, dále pak objekt parkovacího domu, podzemní garáže, povrchová parkoviště a plocha u budovy železniční stanice určená pro zásobování objektu a pro parkování zaměstnanců. Další možnost přístupu motorových vozidel do území je z Bezručovy ulice. Stávající komunikace je v návrhu doplněna o parkovací stání, kterých je v území v současnosti nedostatek, stávající most je nahrazen novým, který lépe koresponduje s řešením území. Přes most je umožněn přístup k nádražní budově, kde jsou umístěna tři stání pro vozidla TAXI. Po rampě je možný přístup na hlavní pěší osu. Tato trasa je určena primárně pro zásobování komerčních prostor v parteru objektu a přístup technických služeb města (odvoz odpadu), dále pak pro umožnění zásahu vozidel Hasičského záchranného sboru a záchranné služby. Provoz zásobování a odvoz odpadků bude v území umožněn jen ve vyhrazených hodinách.

Prostor autobusového nádraží je navržen podle požadavků Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova s ohledem na vyhovění současným i budoucím potřebám. Do budoucna se nepředpokládá potřeba na navýšení kapacity nádraží. Je zde navrženo 12 stanovišť pro meziměstskou dopravu (oboustranné nástupní ostrůvky), 2 stanoviště MHD (souběžně se železniční tratí), výstupní hrana (souběžně s parkovacím domem) a 3 odstavná stání. Nádraží je určeno nejen pro autobusy, ale i pro trolejbusy, které jsou součástí systému hromadné dopravy ve městech Chomutov a Jirkov. Do prostoru autobusového nádraží mají umožněn vjezd vozidla taxi, jejich stanoviště (2 stání) se nachází u budovy autobusového nádraží, u průchodu na hlavní náměstí. Nástupiště jsou zastřešena konstrukcí z kombinace skla a oceli (kortenu). Zastřešení je navrženo tak, aby umožňovalo cestujícím chráněný pobyt v prostoru jednotlivých zastávek. Budova vlastního autobusového nádraží je navržena jako přízemní objekt se střechou s extenzivní zelení.

Návrh řešené lokality je koncipován s ohledem na minimalizaci vzdálenosti mezi prostředky veřejné dopravy, v tomto případě autobusové a železniční. Přesun mezi oběma způsoby přepravy je umožněn pěším několika způsoby: průchodem z autobusového nádraží na centrální náměstí nebo jeho budovou. Obě dopravní instituce mají společné hygienické zázemí a služby pro cestující spojené s úchovou zavazadel. Prostor pokladen a čekáren je pro každou instituci samostatný. Prostory určené pro zaměstnance jsou situovány v nádražní budově. Šatny, hygienické zázemí, denní místnost a skladové prostory pro jednotlivé provozování jsou umístěny v přízemí. V prostoru mezi kolejemi je budova nádraží navýšena o dvě podlaží, v nichž jsou umístěny kanceláře obou dopravních institucí. V patře na úrovni nástupiště je navržena čekárna pro cestující a místnost pro výpravčího. Vstup pro zaměstnance je z parkoviště situovaného v prostoru mezi kolejemi.

Budova železniční stanice je polyfunkčním objektem. Neslouží jen k odbavení cestujících, ale jsou zde navrženy obchodní plochy a restaurace. Budova je navržena tak, aby dominovala hlavnímu náměstí a byla viditelná z hlavních přístupových tras. Do hlavního náměstí je obrácena celoprosklenou transparentní fasádou, jejímu přehřívání je zabráněno přesahem střešní konstrukce, která zajišťuje dostatečné stínění. V interiéru se jedná o vzdušný prostor, v části do náměstí dosahuje do výšky třetího podlaží okolních budov. Vnitřní uspořádání reaguje na dvě výškové úrovně prostranství před budovou. Hlavní náplň budovy se odehrává v rovině náměstí, Zde jsou umístěny přízemní objekty pokladen, obchodních ploch, úschovna zavazadel a prostor pro čekání cestujících. Restaurace je navržena o půl podlaží výš, což koresponduje s navýšením terénu před budovou nádraží. Zázemí restaurace je v úrovni přízemí a pomocí výtahu a schodiště je propojeno s odbavovací plochou. Prostor před restaurací, zpřístupněný schodištěm a zdvižnou plošinou, slouží pro posezení nejen hostů restaurace, ale i pro ostatní cestující. Je zde rovněž situován jeden ze vstupů do budovy. Otevřený prostor železniční stanice je možný díky využití příhradové konstrukce, která dovoluje minimalizaci počtu podpor. Těmi jsou obvodové stěny a vnitřní sloupy. Ty jsou navrženy s výraznými, umělecky pojatými hlavicemi, které pomáhají dotvářet atmosféru vnitřního

prostoru. Přístup k jednotlivým nástupištím je umožněn podchodem vedoucím pod tělesem železniční trati, ústícím do prostoru mezi železnicí a komunikací č. 13/E442. Zde je navrženo nové propojení na stávající cyklostezku. Z tohoto podchodu je přístup na nástupiště umožněn schodištěm, eskalátory a výtahem. Pochod je v části mezi kolejemi usvětlen proskleným zastřešením. Další vstupy na nástupiště jsou situovány ze směrů obytných čtvrtí Kadaňská a Horní Ves. Tyto přístupy již nejsou bezbariérové, ale pouze po schodišti. Přístup ve směru z ulice Kadaňská, respektive Štábního kapitána Kouby je z nového podchodu pod tělesem železniční trati. Ve směru z Horní Vsi je přístup z nově navrženého chodníku v Bezručově ulici. Způsob zastřešení nástupišť je jednotný s autobusovým nádražím. Upravená trasa železniční trati a přístupy na nástupiště jsou převzaty ze studie zpracované na žádost Krajského úřadu Ústeckého kraje. Více o této studii je uvedeno v analytické části předdiplomního projektu.

Hlavní náměstí, předprostor železniční stanice, je řešeno jako zpevněná plocha. Hlavní myšlenkou návrhu je důraz na dobrou orientaci v prostoru: vstup do nádražní budovy, vstup na autobusové nádraží, přechod v relaxační část na břehu řeky a hlavní pěší osa vedoucí do centra města Chomutova. Osvětlení náměstí je zajištěno světly zabudovanými v dlažbě. V prodloužení platanové aleje, vedoucí pěší osou, je umístěno pítko. V prostoru náměstí je volně rozmístěno několik laviček. Další formu posezení nabízejí široké, částečně travnaté stupně schodiště na severní straně náměstí. Tyto travnaté pásy vyběhají do prostoru náměstí, čímž do něj přinášejí prvek přírody. Dochází zde ke změně výškového uspořádání, navýšení terénu o 1,5 metru. Schodištěm je vedena kaskáda, která ústí do obdélníkové vodní plochy na hlavním náměstí. V této ploše jsou umístěny žulové koule různých průměrů, z některých tryská voda.

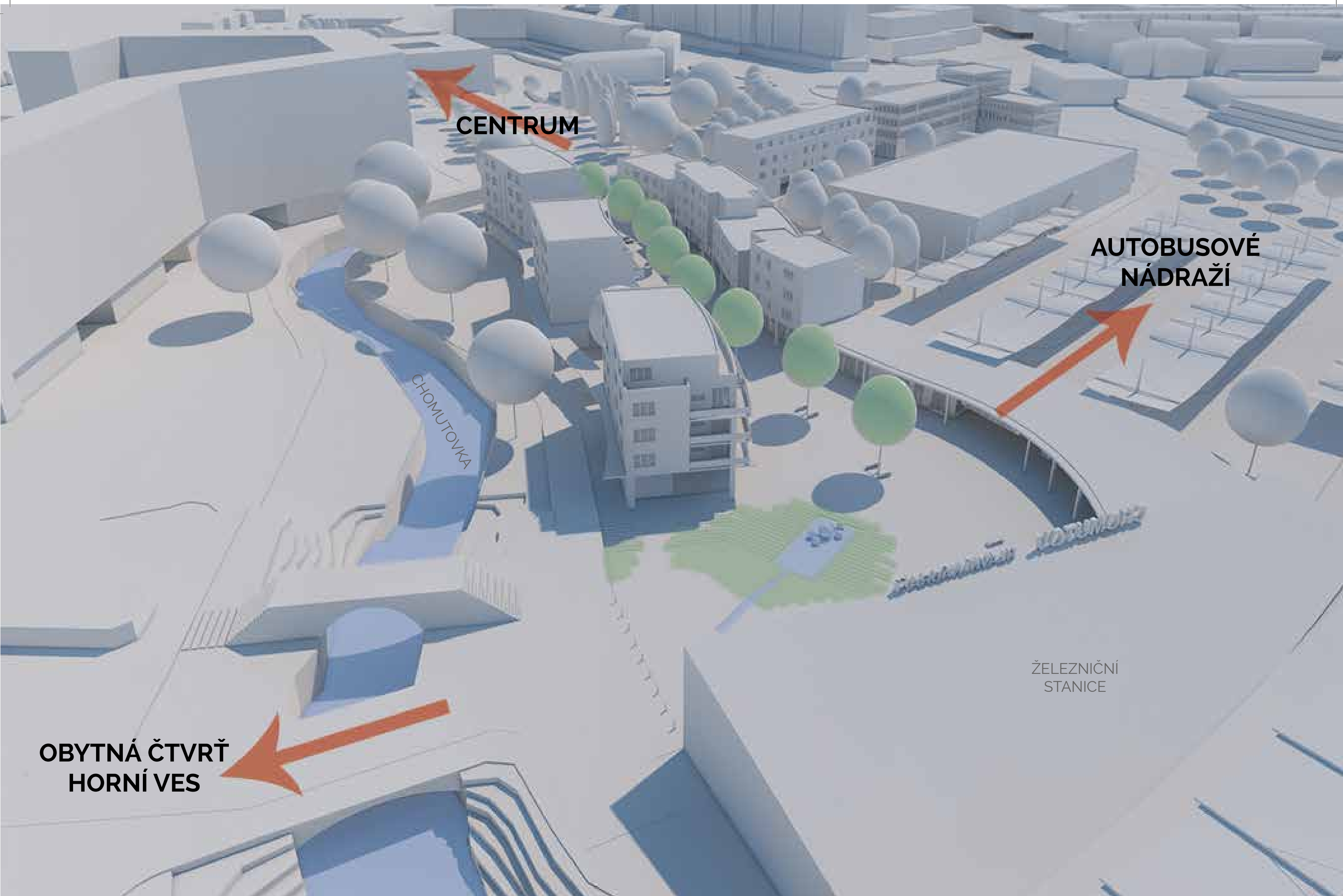
Po zmíněném schodišti či rampách, umístěných na jeho okrajích, se dostaneme o půl podlaží výše, než je převážná část řešeného území. Pod přesahem zastřešení nádražní budovy je možnost odstavení kol. Pokud budeme pokračovat ve směru k řece, naskytne se nám příležitost posedět na terasových stupních sestupujících k její hladině. Stávající most původní železniční trati je v návrhu zachován a je zpřístupněn kolemjdoucím nově navrženými schody. Na nich či přímo na mostě je možné posezení s výhledem na řeku Chomutovku.

Hlavní pěší osa spojující náměstí a centrum města je na straně k řece Chomutovce lemovaná třemi pětipodlažními bytovými domy s obchodními příležitostmi v pateru. Tyto domy jsou spojeny průběžnou markýzou, která chrání pěší za nepříznivého počasí či před silným sluncem. Mezi domy je tato markýza prolomena a prostupují jí dva jinany dvoulaločné. Po druhé straně je navržena kancelářská budova s ustoupeným přízemím, čímž je vytvořeno loubí, ze kterého jsou přístupné obchodní prostory v parteru. Součástí této čtyřpodlažní budovy jsou i tři byty v nejvyšším podlaží. Dostatečná šíře pěší třídy umožňuje v jejím středu vysazení aleje platanů. Domy po obou stranách pěší třídy jsou navrženy s ohledem na bytový dům na druhém břehu řeky Chomutovky tak, aby stávající obyvatelé nebyli poškozeni, neměli zastíněný výhled apod. Bytové domy jsou od břehu řeky posunuty a vzniká zde polosoukromý prostor s plochou krytou trvalkovým záhonem Tanec trav a mlatovou cestou vedoucí podél břehu lemovanou stávajícími stromy.

Dalšími objekty navrženými na území bývalého zimního stadionu, kterými se však diplomní projekt podrobněji nezabývá, jsou třípodlažní parkovací dům s kortenovým opláštěním umožňujícím dotatečnou výměnu vzduchu a střechou s extenzivní zelení, čtyřpodlažní bytový dům souběžný s ulicí Zborovská a objekt dominující okružní křižovatce ulic Zborovská, Lipská, Wolkerova, Školní a Palackého. Ten je členěn do dvou hlavních částí, kdy jedna slouží pro přechodné ubytování a ve druhé jsou prostory pro administrativní činnost. Dům je navrženo s fasádou tvořenou lehkým obvodovým pláštěm a střechou s extenzivní zelení. Ve svém nejvyšším bodě dosahuje úrovně pěti podlaží.

Zeleň a další přírodní prvky jsou pro návrh velmi důležité. Při řešení území byla snaha o maximální možnou míru zachování stávajících vzrostlých stromů na břehu řeky Chomutovky a jejich začlenění do návrhu. Nejenže jsou v návrhu tyto stromy zachovány, jsou i výrazně doplněny dalšími druhy. Jsou použity již zmiňované platany a jinany. V prostoru kolem ulice Lipské jsou navrženy duby letní. V prostoru u autobusového nádraží je navrženo několik druhů jeřábů typických pro oblast Podkrušnohoří. Dále jsou navrženy travnaté plochy a plochy s výsadbou trvalkových záhonů, navržených na základě doporučení z dendrologické zahrady v Průhoních. Podrobná specifikace použitých druhů zeleně je uvedena v části diplomové práce s názvem Koncepce zeleně.

Materiálové řešení fasád a prvků mobiliáře odpovídá industriálnímu odkazu místa. Na obou březích řeky Chomutovky je navrženo nové zábradlí, které koresponduje s novým řešením území. Navržené prvky osvětlení mají za úkol vhodně doplňovat prostor, dotvářet jeho atmosféru. Použité materiály povrchů (dlažba, mlat, beton) v sobě mimo jiné také nesou význam a funkci míst. Ať už působí jako jednotící prvek (hlavní/vedlejší cesty, úprava břehů a navazujících prostor) či na dotváření atmosféry místa (měkký mlatový povrch na břehu řeky Chomutovky, cesty v parkovém předprostoru).



CENTRUM

**AUTOBUSOVÉ
NÁDRAŽÍ**

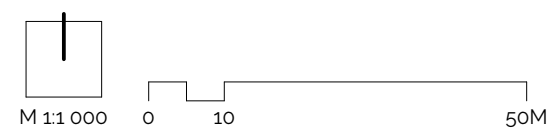
CHOMUTOVKA







ŽELEZNIČNÍ
STANICE

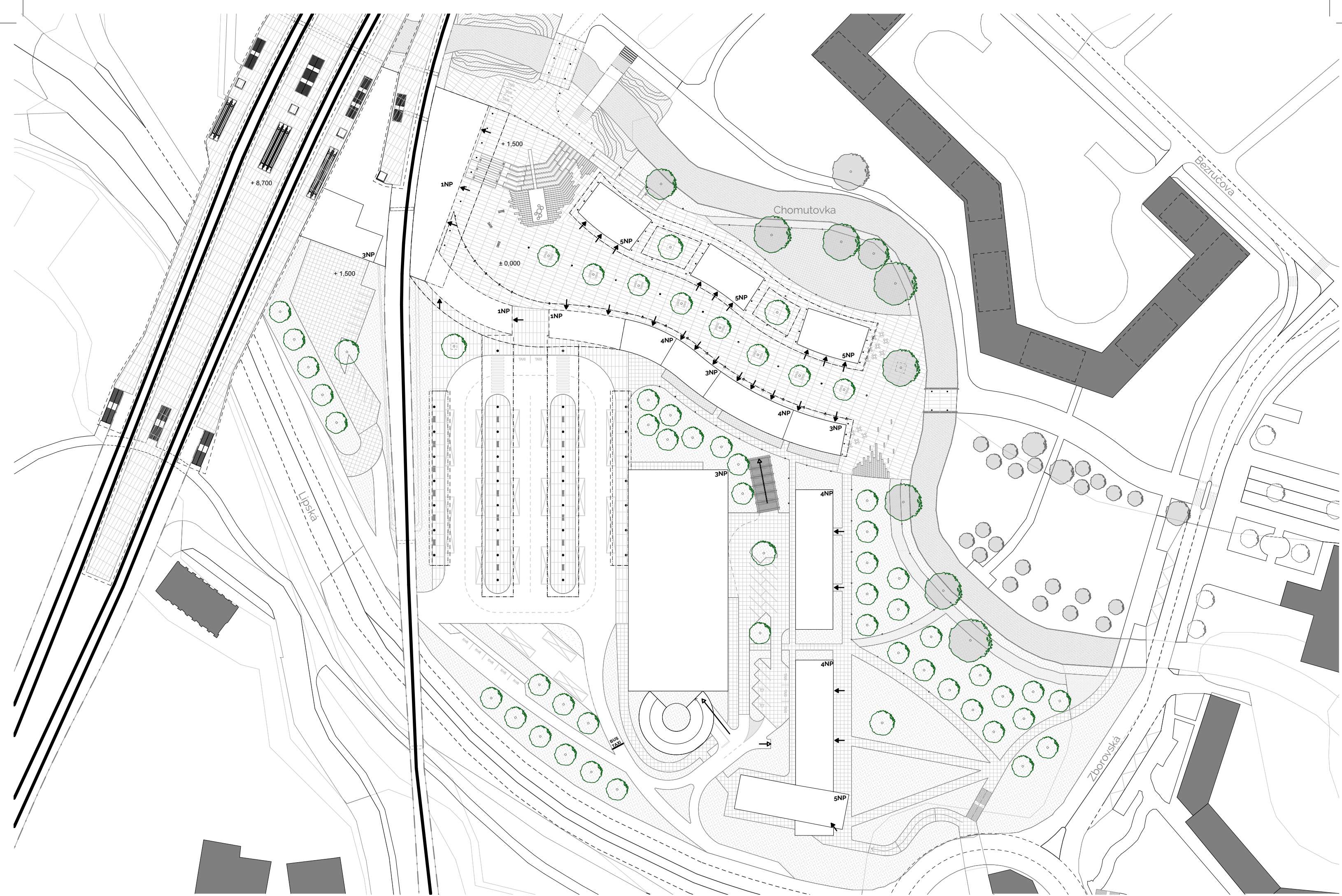
**OBYTNÁ ČTVRŤ
HORNÍ VES**



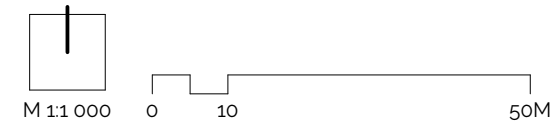
Technická situace











-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  NAVRŽENÉ OBJEKTY
-  ZELEŇ STÁVAJÍCÍ
-  ZELEŇ NAVRHOVANÁ
-  HLAVNÍ VSTUP DO OBJEKTU
-  VJEZD DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ/PARKOVACÍHO DOMU





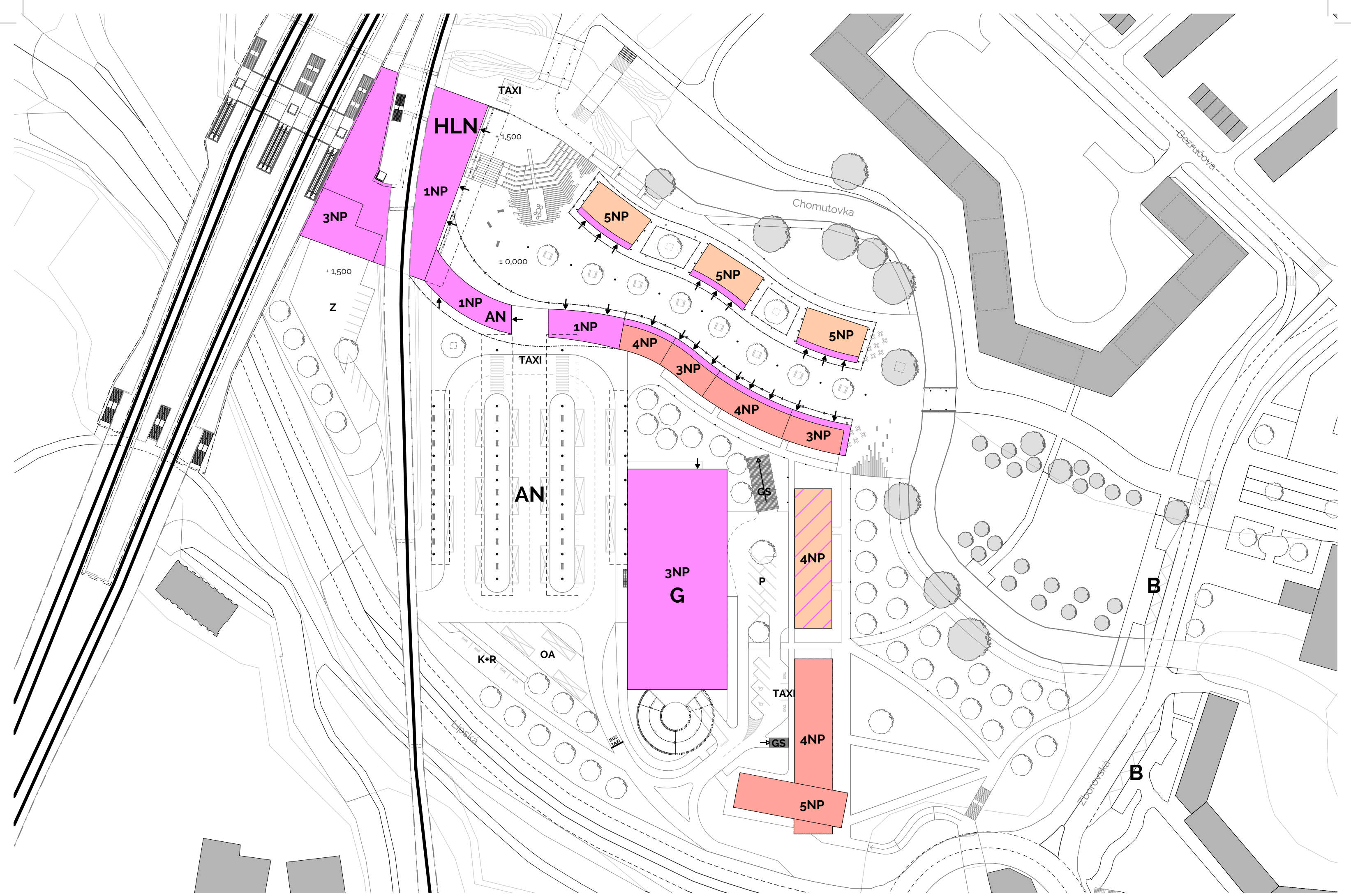
Organizační koncepce



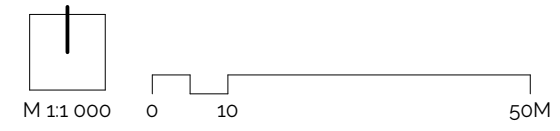
-  VZROSTLÁ ZELEŇ
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  NEBYTOVÉ FUNKCE
-  NEBYTOVÉ FUNKCE, OBČ. VYBAVENOST V PARTERU
-  VŠEOBECNĚ OBYTNÉ
-  OBYTNÉ, OBČ. VYBAVENOST V PARTERU
-  OBČANSKÁ VYBAVENOST
-  GARÁŽOVÉ STANÍ V ÚROVNI PARTERU

- HLN** HLAVNÍ VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
- AN** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- B** AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
- OA** ODSTAVNÁ PLOCHA PRO AUTOBUSY
- Z** ZÁSOBOVÁNÍ + PARKOVÁNÍ ZAMĚSTNANCI
- G** PARKOVACÍ DŮM
- GS** PARKOVACÍ STÁNÍ V SUTERÉNU
- P** POVRCHOVÁ PARKOVACÍ STÁNÍ
- K•R** PARKOVÁNÍ KISS AND RIDE
- TAXI** STÁNÍ TAXI

-  HLAVNÍ VSTUP DO OBJEKTU
-  VJEZD DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ/PARKOVACÍHO DOMU



Architektonická situace



ENOTA
Velenje, Slovenia
Velenje City Center Pedestrian Zone Promenada



Chyutin Architects
Beer-Sheva, Israel
University Square, Ben-Gurion Campus



Alf Polarise
Granollers, Spain
Can Gili Footbridge



Metalco, Vincent Guillermin
Grau d'Agde
OMBRIERE

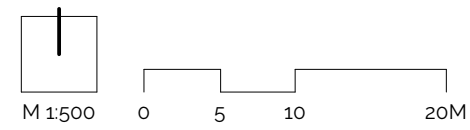


Agirbas & Wienstroer
Opladen, district of Leverkusen, Germany
Wupper-Bridge Opladen

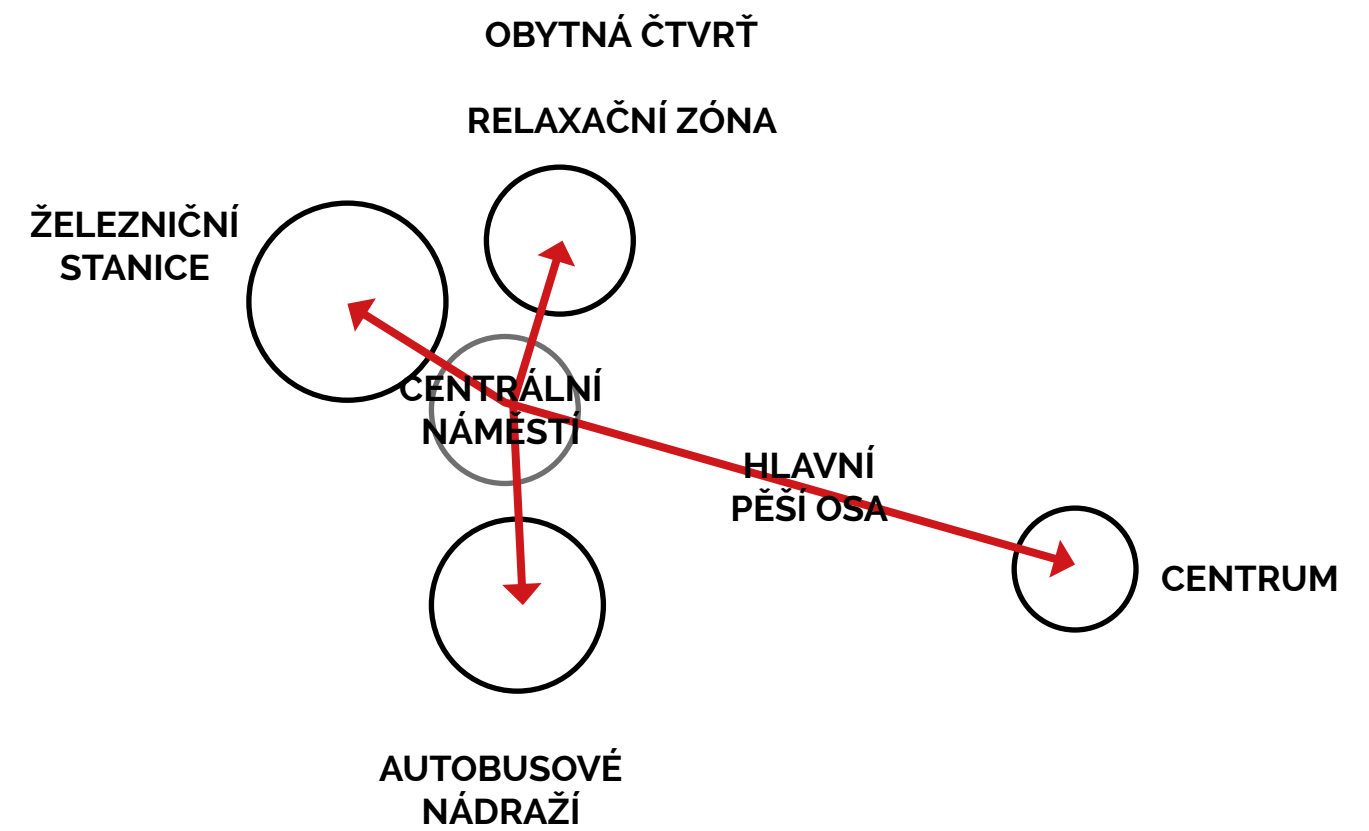


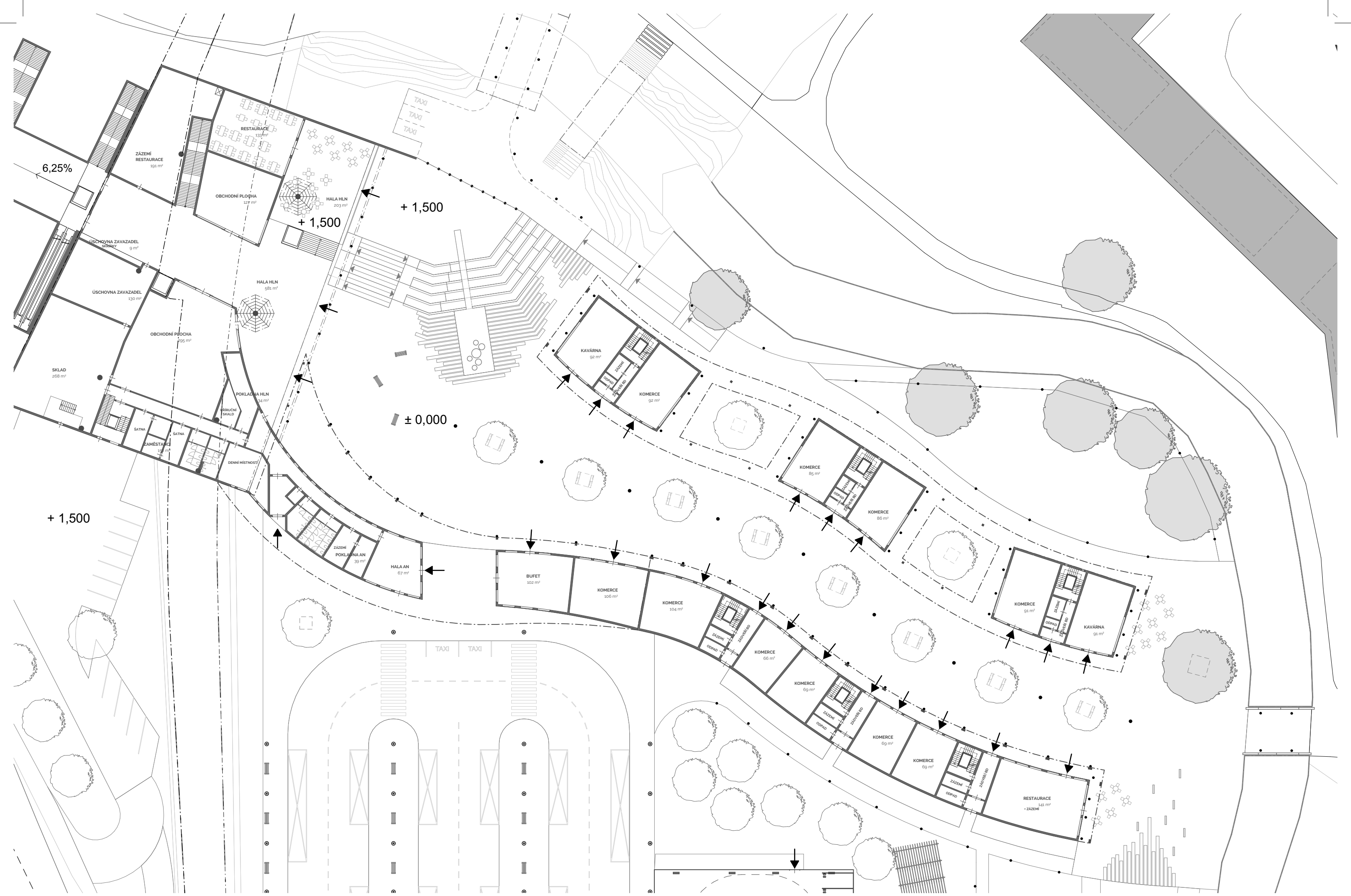


Půdorys 1.NP

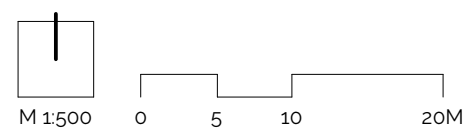


Hlavní prostorové vazby



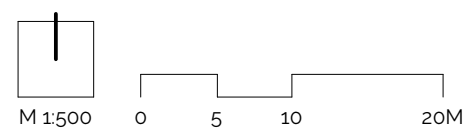


Půdorys 2.NP



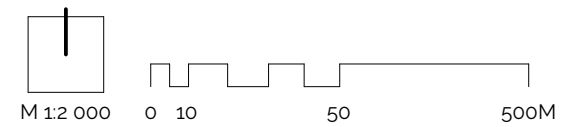


Půdorys 3.NP

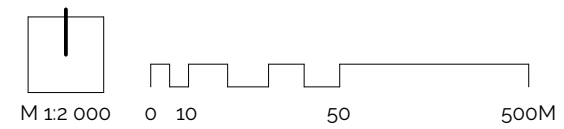




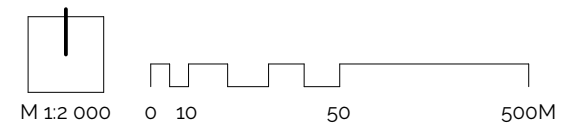
Půdorys 4.NP



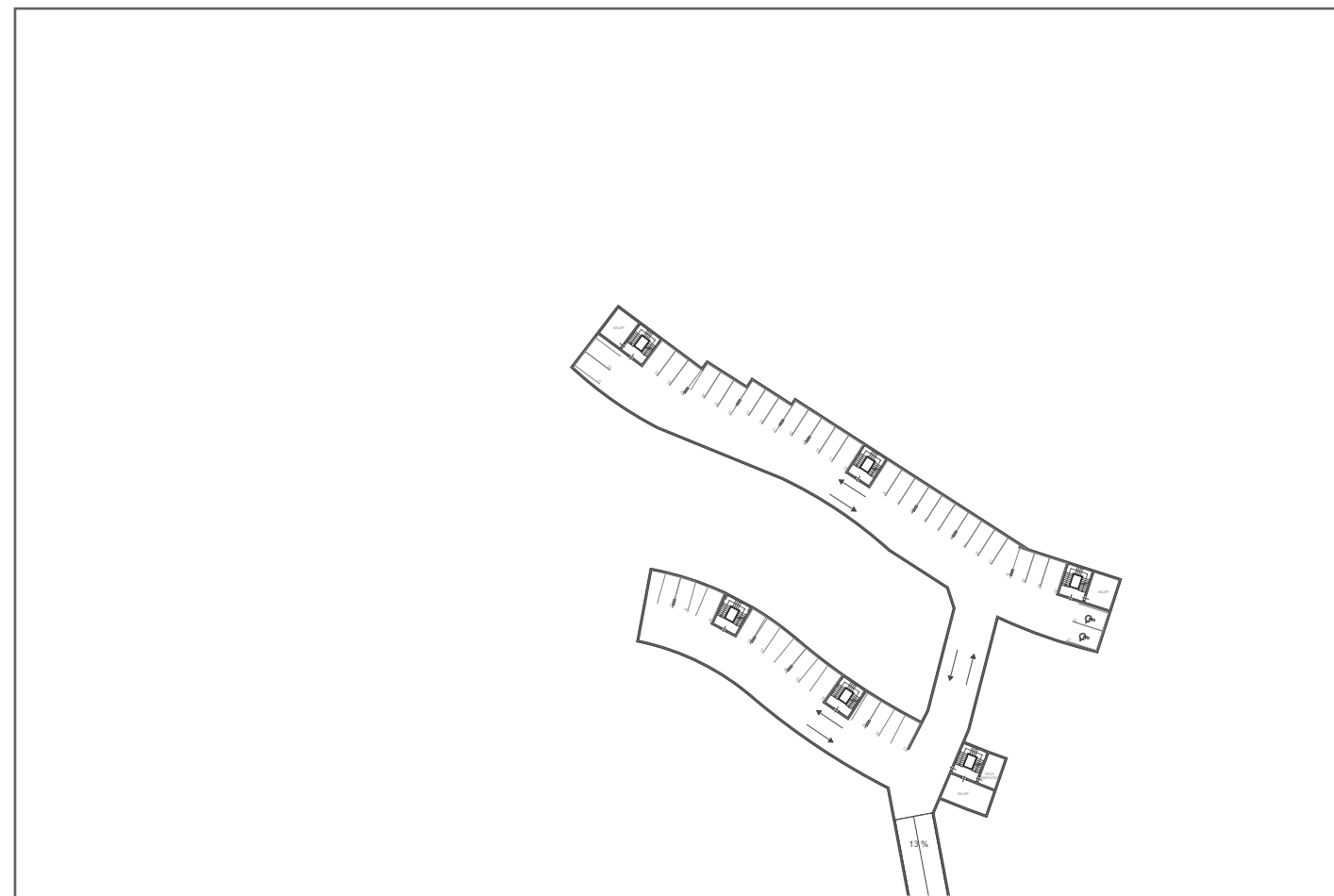
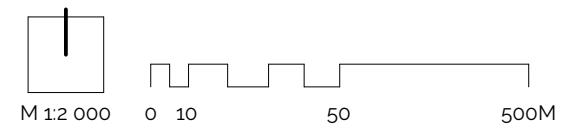
Půdorys 5.NP



Pūdorys 6.NP



Pūdorys 1.PP

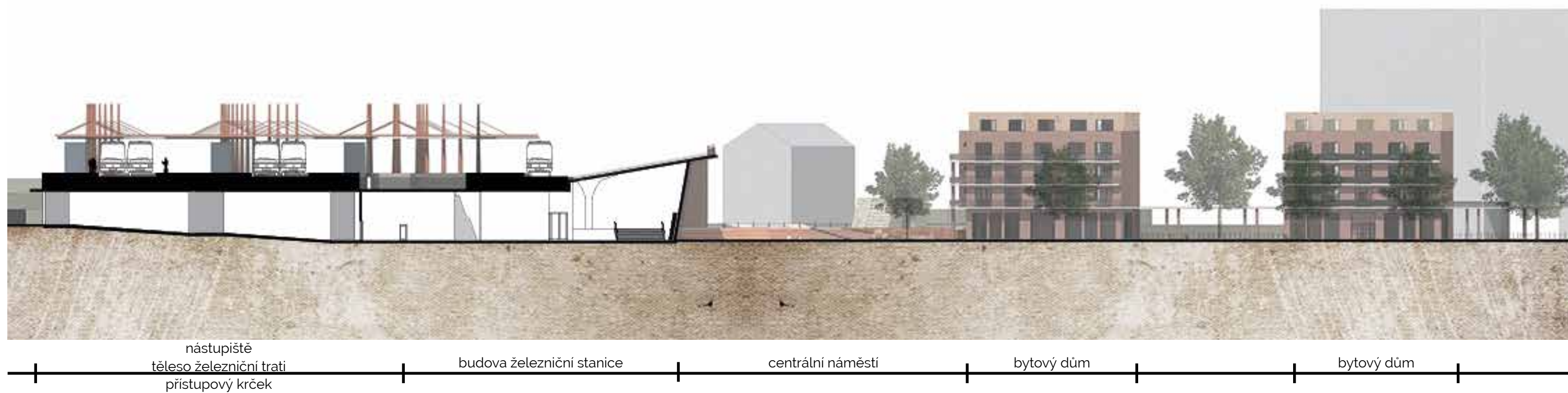
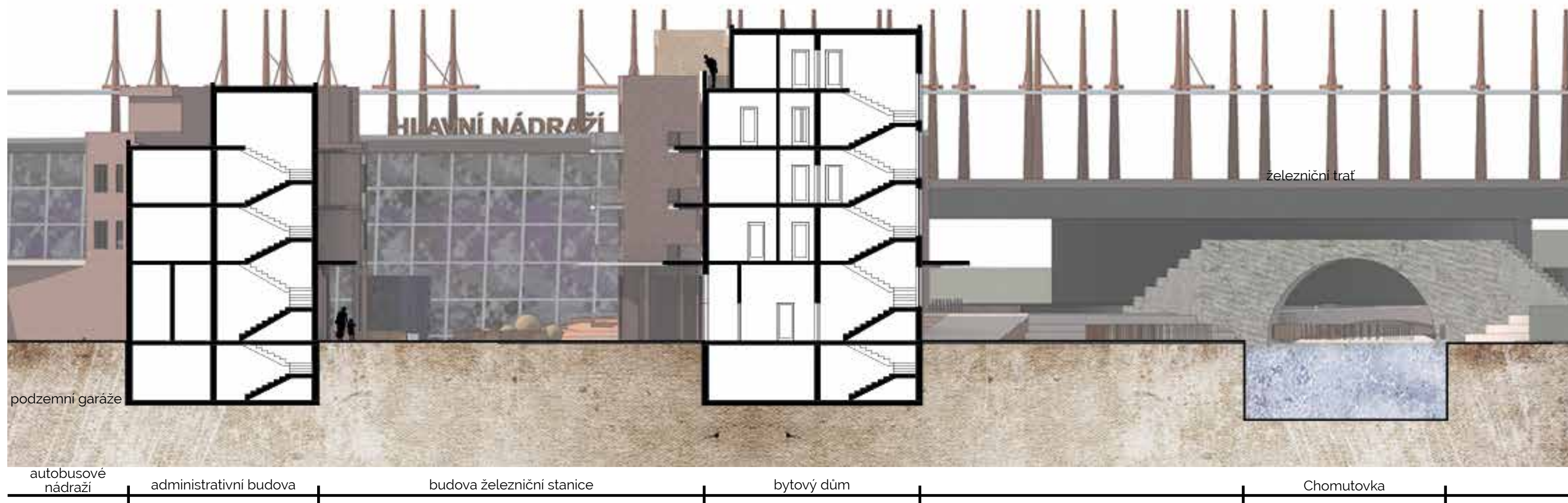


Řezy



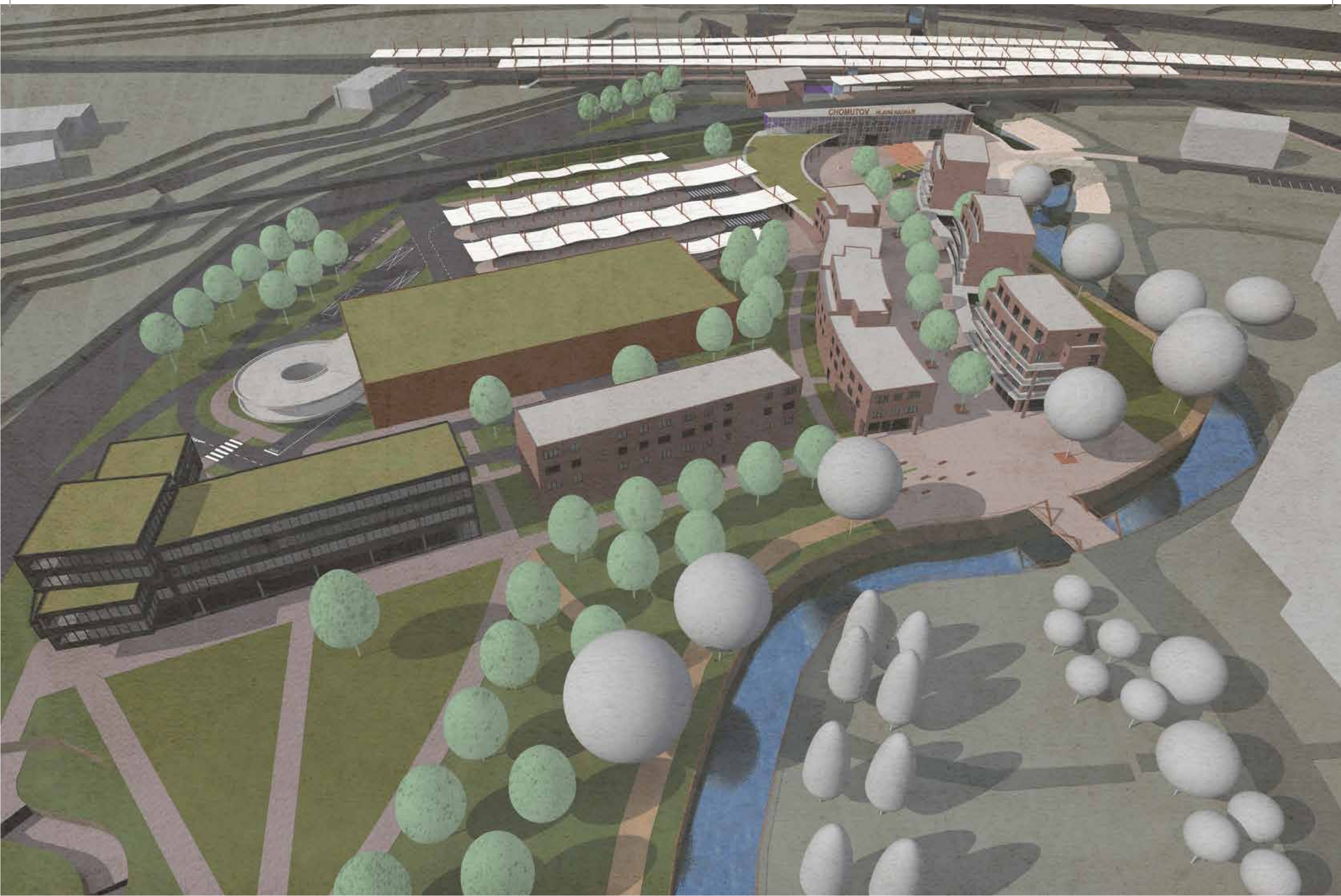
Příčný řez hlavní pěší osou

Podélný řez hlavní osou



Nadhledová perspektiva





Diplomní projekt



Vstup z centra



celková situace řešeného území



centrální náměstí, v čele budova nové železniční stanice, vpravo relaxační zóna **3**

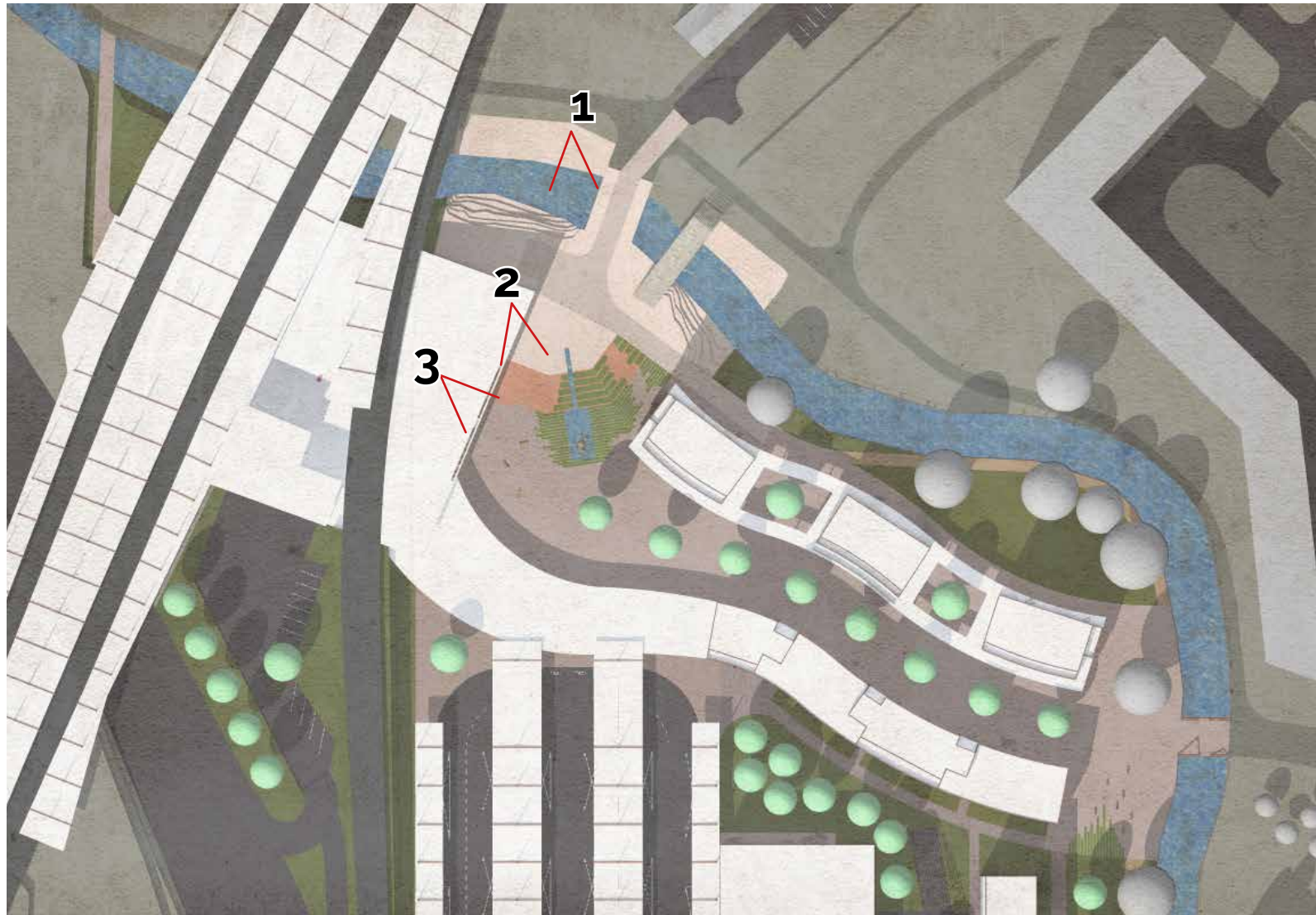


hlavní pěší osa s komerčními prostory v parteru **2**



vstup do řešeného území přes nový most ve směru z centra města **1**

Vstup z obytné zóny



celková situace řešeného území



pohled na centrální náměstí a hlavní pěší osu od budovy železniční stanice, vlevo relaxační zóna **3**

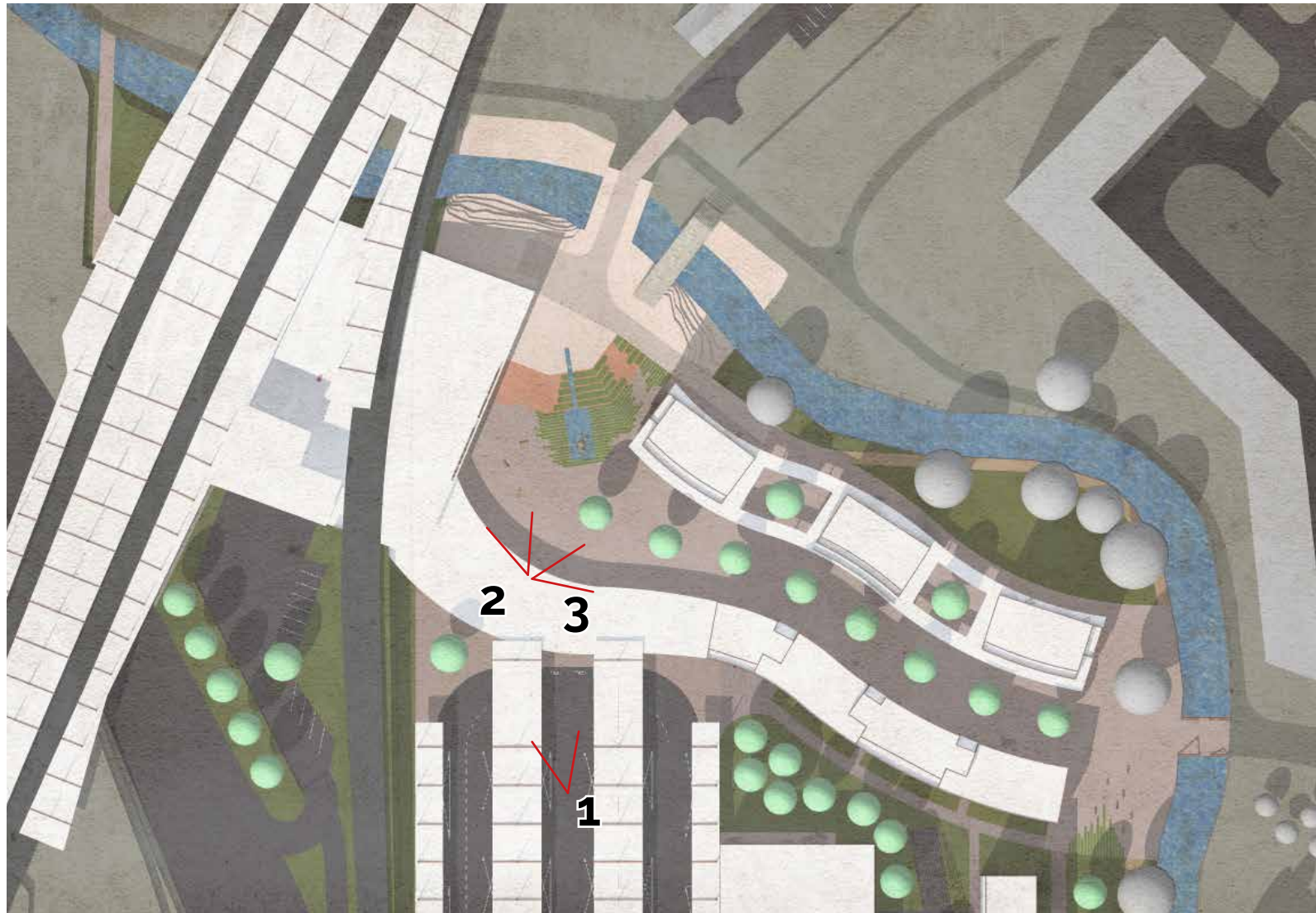


pohled na centrální náměstí a průchod na autobusové nádraží **2**



vstup do řešeného území přes nový most ve směru z Bezručovy ulice **1**

Vstup z autobusového nádraží



celková situace řešeného území



centrální náměstí a relaxační zóna, pohled z průchodu na autobusové nádraží **3**



hlavní pěší osa s komerčními prostory v parteru **2**



autobusové nádraží **1**

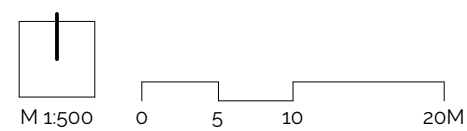
Vizualizace centrálního náměstí






Noční vizualizace hlavní pěší osy



Výkres parteru

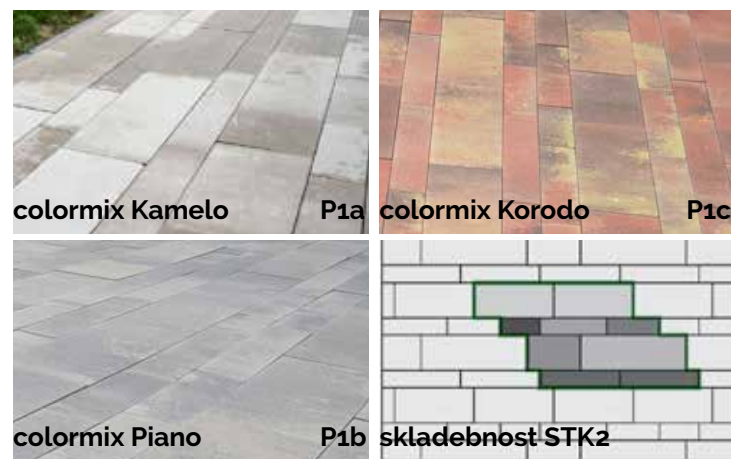


-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  NAVRŽENÉ OBJEKTY
- Px** POVRCHY
- Mx** MOBILIÁŘ
- Sx** OSVĚTLENÍ
-  **Z** ZELEŇ STÁVAJÍCÍ
-  **Z** ZELEŇ NAVRHOVANÁ
- V** VODNÍ PLOCHA



Skladebné prvky parteru

Povrchy



dlažba Setimo, Presbeton **P1**

hlavní pěší osa

Variabilní dlažba složená ze 7 samostatných vzájemně kombinovatelných dlažebních kamenů. Ve 3 barevných variantách. Povrch kamene je hladký, hrany rovné, bez fazety. Mrazuvzdorná. Povrch opatřen impregnací Protect System IN nebo Perfect Clean TOP.

- výška 80 mm, vhodné pro pochozí plochy a lehký provoz
- klade se spárou 3 - 5 mm
- při pokládce provedení colormix se doporučuje pokládat z několika vrstev a palet najednou - zamezení vzniku nežádoucích barevných hnízd



mlatový povrch **P3**

cesty při břehu Chomutovky, do ul. Zborovská

Mlatové cesty jsou konstruovány jako sypané plochy z přírodního kameniva ve směsi s jemnější frakcí, které se následně mechanicky hutní. Těleso mlatové cesty se někdy na okrajích zpevňuje lemováním z kovové páskoviny. Základem tělesa mlatové cesty je vrstva směsi dvou frakcí přírodního nebo umělého kameniva (např. struska, recyklát a pod.), která je namíchaná, rozprostřená a zhutněná tak, aby zajišťovala maximální soudržnost a nejvyšší dosažitelnou únosnost. Vložení odvodňovacích svážnic, proti vodní erozi.



travnaté pásy **P5**

v dlažbě schodiště a v jeho okolí



trvalkový záhon **P7**

Podrobná specifikace je uvedena v části Konceptce zeleně.



dlažba Relit II mix, Presbeton **P2**

vedlejší cesty

Tvarovaná dlažba s tryskaným povrchem, který dodává celkovému vzhledu luxusní nádech.

- výška 60 mm, vhodné pro pochozí plochy a lehký provoz
- 2 rozměrově různé kameny je možné pokládat samostatně, nebo se mohou vzájemně kombinovat
- při pokládce provedení colormix doporučujeme odebírat kameny z více vrstev a více palet najednou, aby byla dlážděná plocha rovnoměrně probarvená
- klade se se spárou 3-5 mm



dlažba BEST Kroso **P4**

parkovací plochy

Vysoce pevnostní vibrolisovaná dvouvrstvá betonová dlažba. Optimální poměr vrchní nášlapné a spodní jádrové vrstvy betonu zajišťuje maximální užitné vlastnosti, zejména vysokou pevnost, mrazuvzdornost a odolnost povrchu proti působení vody a chemických rozmrazovacích látek a nízkou obrusnost. Dobré adhezni vlastnosti distanční nálisky vymezují spáry o šířce 30 mm podíl zeleně činí 27,5%. Dlažba trvale impregnována proti znečištění a pro zvýšení odolnosti povrchu proti chemickým rozmrazovacím látkám.



beton **P6**

terasovité stupně na břehu Chomutovky



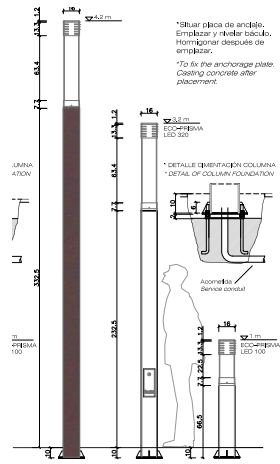
travnaté plochy **P8**

asfaltový povrch **P9**

autobusové nádraží

Skladebné prvky parteru

Osvětlení

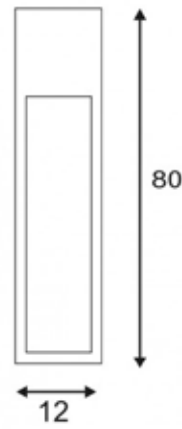


osvětlení, hlavní pěší osa **S1**
Eco Prisma LED, Escofet

Venkovní stožárové osvětlení osvětlení s technologií LED. Materiál korten.

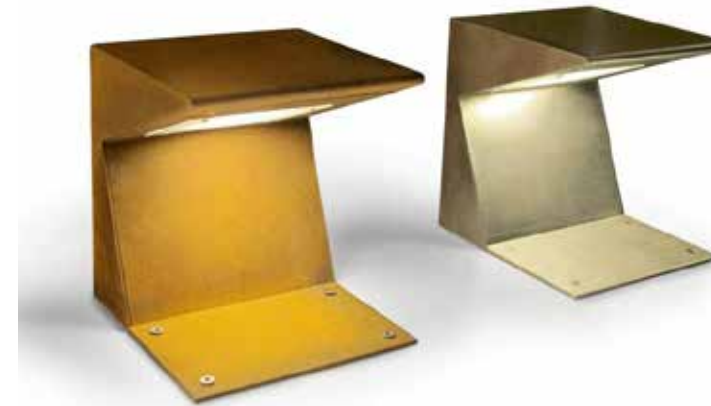


osvětlení loubí **S2**
Zip Square, Simes



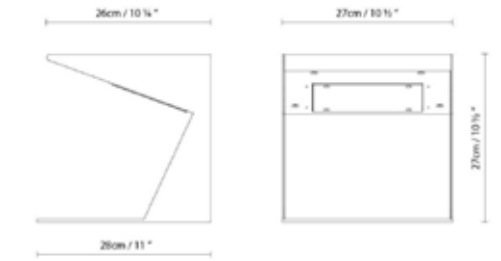
osvětlení/zábrana vjezdu **S3**
SLV Rusty Slot 80 pollare

Venkovní sloupek Rusty Slot 80 je svítidlo se speciální povrchovou úpravou: speciální slitina železa a mědi brání proreznutí a přitom vytváří na povrchu zvláštní patinu a jakoby nerovnosti zabarvení, což činí toto svítidlo unikátním. Svítidlo Rusty 80 je 80cm vysoké. Světelný zdroj max. 11W, objímka E27. Krytí IP55.



osvětlení cesty, nábřeží **S4**
světlo NORAY, B.lux

Venkovní svítidla vyrobená z kortexu nebo brusné nerezové oceli.



osvětlení vodní plochy **S5**
světlovodné kabely

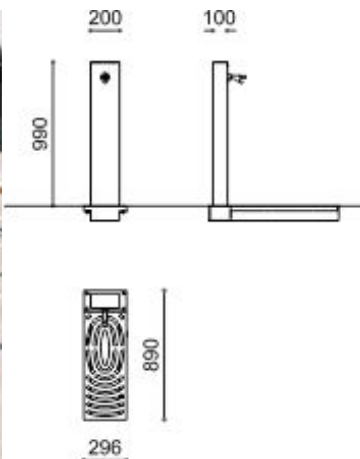
Osvětlení je chladné a neobsahuje složky infračerveného (IR) ani ultrafialového (UV) záření. Základem je zdroj intenzivního světla směřovaný do svazku světlovodných kabelů. Světlovodné kabely se svítícím povrchem jsou vhodné jako bezpečné osvětlení bazénu, které navíc může měnit svoji barvu.



osvětlení schodiště a stupňů u řeky **S6**
LED pásky

Skladebné prvky parteru

Mobiliár

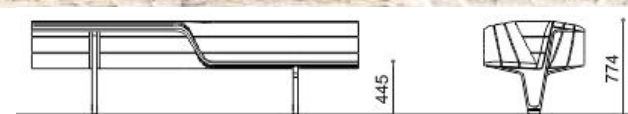


pítko Fuente

MetalCO, kolekce Stile.

M1

Fontánka je vyráběna ve třech verzích: oválná, kulatá a hranatá. Kovová konstrukce fontánky je doplněna o odtokovou mřížku, ze zadní strany je otvor pro připojení přívodu vody.

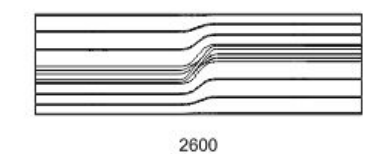


lavička Sedis Torsion

MetalCO, kolekce Stile, design Antonio Citterio, Toan Nguyen

M2

Lavička se sedákem a opěrkou ze dřeva, podnože litinové. Vyrábí se i ve verzi ocel se zinkovou úpravou.

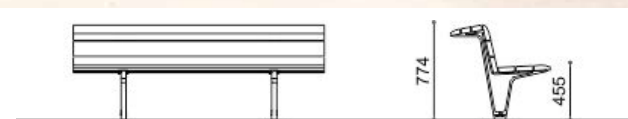
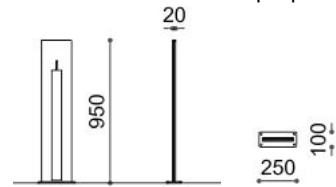


stojan na kolo Clos

MetalCO, kolekce Stile, design Alfredo Tasca

M3

Stojan na kola, který může tvořit zároveň i zábranu vjezdu. Je vyráběn v různých materiálových provedeních (corten, nerez, pozink). Možnost vypálení motivu (znaku) za příplatek.

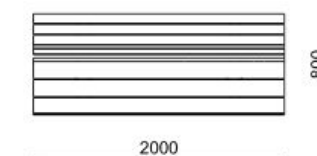


lavička Sedis

MetalCO, kolekce Stile, design Antonio Citterio, Toan Nguyen

M4

Lavička se sedákem a opěrkou ze dřeva, podnože litinové. Vyrábí se i ve verzi ocel se zinkovou úpravou.

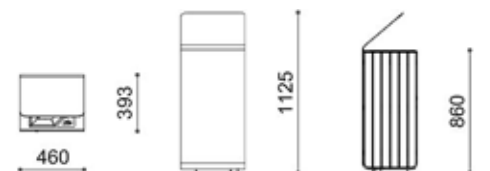


odpadkový koš Yes

MetalCO, kolekce Stile, design Alfredo Tasca

M5

Odpadkový koš Yes je vyroben ze silného plechu a exotické dřeviny teak. Stříška je v úhlu 45°, koš je otevíratelný ze strany pomocí klíče. Na přání zákazníka je možné laserem vypálit na boční plochy reklamní či jiné nápisy.



lavička

Katowice, budova kongresového sálu

M6

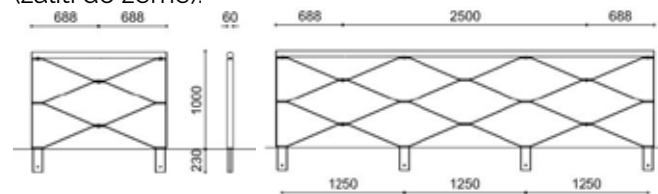


zábradlí Gitter transenna

MetalCO, kolekce Stile

M7

Modulární bariéra získaná spojením několika ohnutých desek, ve formě velké sítě se smyčkami. Madlo je z nerezové oceli, válcové, trubkové. Upevnění - nohy čtyřhranné trubky (zalíti do země).

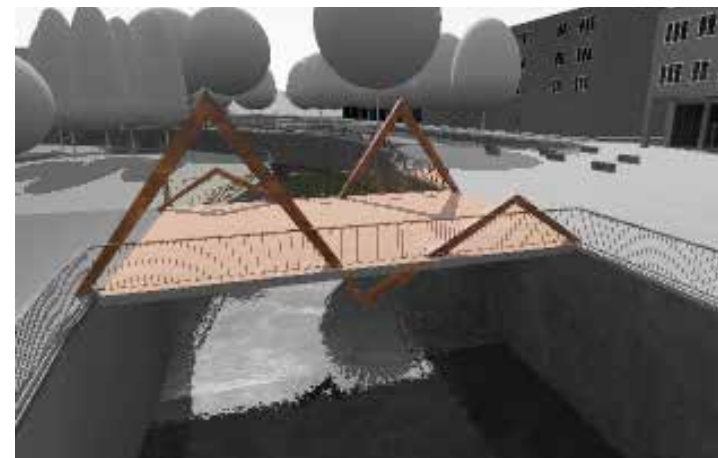


stolky a židle

model Praga, výrobce Coral

M8

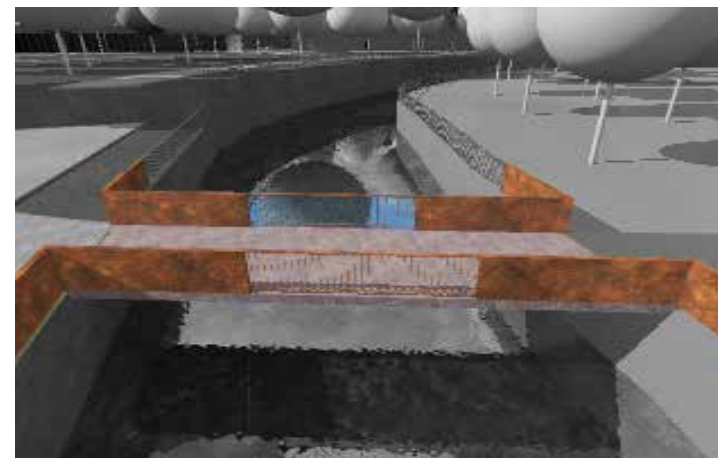
Židle je vyrobená z hliníkové kostry, sedák a opěrák židle vyveden z odolné PVC textilie. Celková výška 77 cm, výška sedáku 45 cm, šířka 58 cm, hloubka 56 cm. Stolek je vyroben z hliníkové kostry, deska stolu z odolného dobře omyvatelného materiálu. Celková výška stolu 80 cm.



most - hlavní pěší osa
vlastní návrh

M17

Návrh inspirován lávkou Can Gili Footbridge od Alfa Polarise.



most - ulice Zborovská
vlastní návrh

M18

Návrh inspirován lávkou Wupper-Bridge Opladen od Agirbas & Wienstroer.



most a úprava břehů
vlastní návrh

M19

Návrh inspirován Velenje City Center Pedestrian Zone Promenada od ENOTA.



Žulové koule

M9

Žulové koule o různých poloměrech umístěné ve vodní ploše. Některé z nich slouží jako vodotrysk.



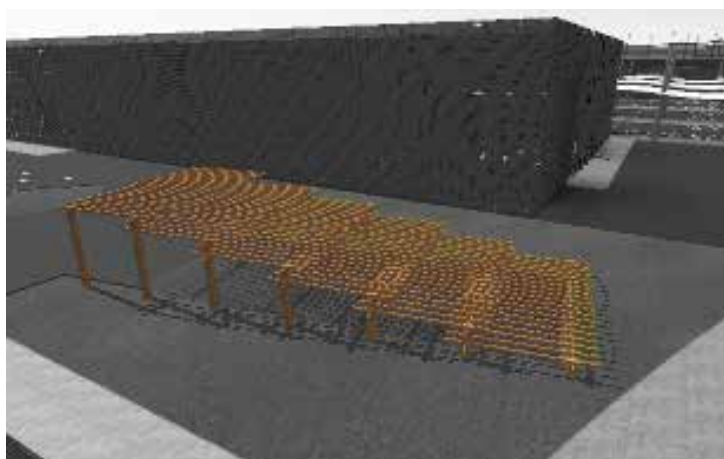
zastřešení nástupišť vlastní návrh

M11

Návrh inspirován konstrukcí pro zastínění OMBRIERE - Grau d'Agde od designéra Vincent Guillermin.

Součástí navrženého prvku je osvětlení a žlab pro odvod dešťové vody.

Materiál: sklo a korten.



zastřešní vjezdu do podzemních garáží vlastní návrh

M12

Dřevěná roštová konstrukce. Stupňovitě uspořádaná.



schodiště na historický most (vyhlídka)

M15

vlastní návrh

Materiál beton.



rabátko s lavičkou Garten Studio

M10

Navrženo designéry György Szloszjár, Borbála Salgó, Eszter Szentesné Dandé pro projekt Újbuda City Centre, Allee Shopping Centre v Budapešti.

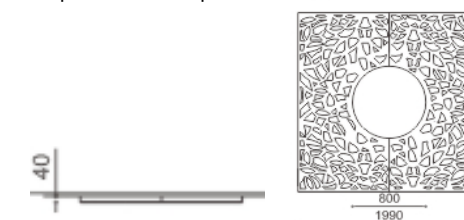


stromová mříž OBRA-Q

M12

Metalco, kolekce Stile

Stromová mříž z děrovaného plechu s rostlinnými motivy. Mříž je složena ze dvou polovin, vyztužena po obvodu ocelovými deskami, upevnění se pomocí šroubů.



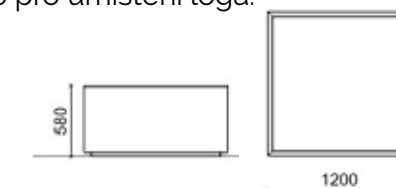
květináč Dahlia

M14

Metalco, kolekce Stile

Celokovový květináč kulatého nebo hranatého tvaru s regulovatelnými podstavci.

Každý květináč může být vybaven nerezovou tabulkou k dalšímu popisu nebo pro umístění loga.

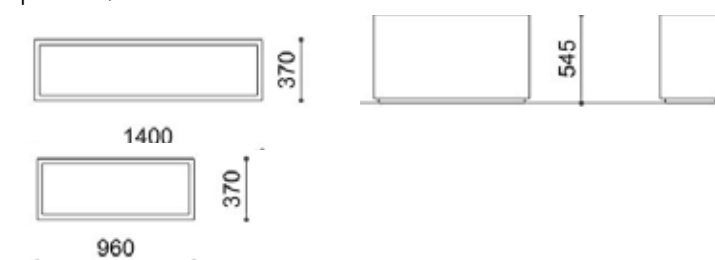


Květináč Bambù

M16

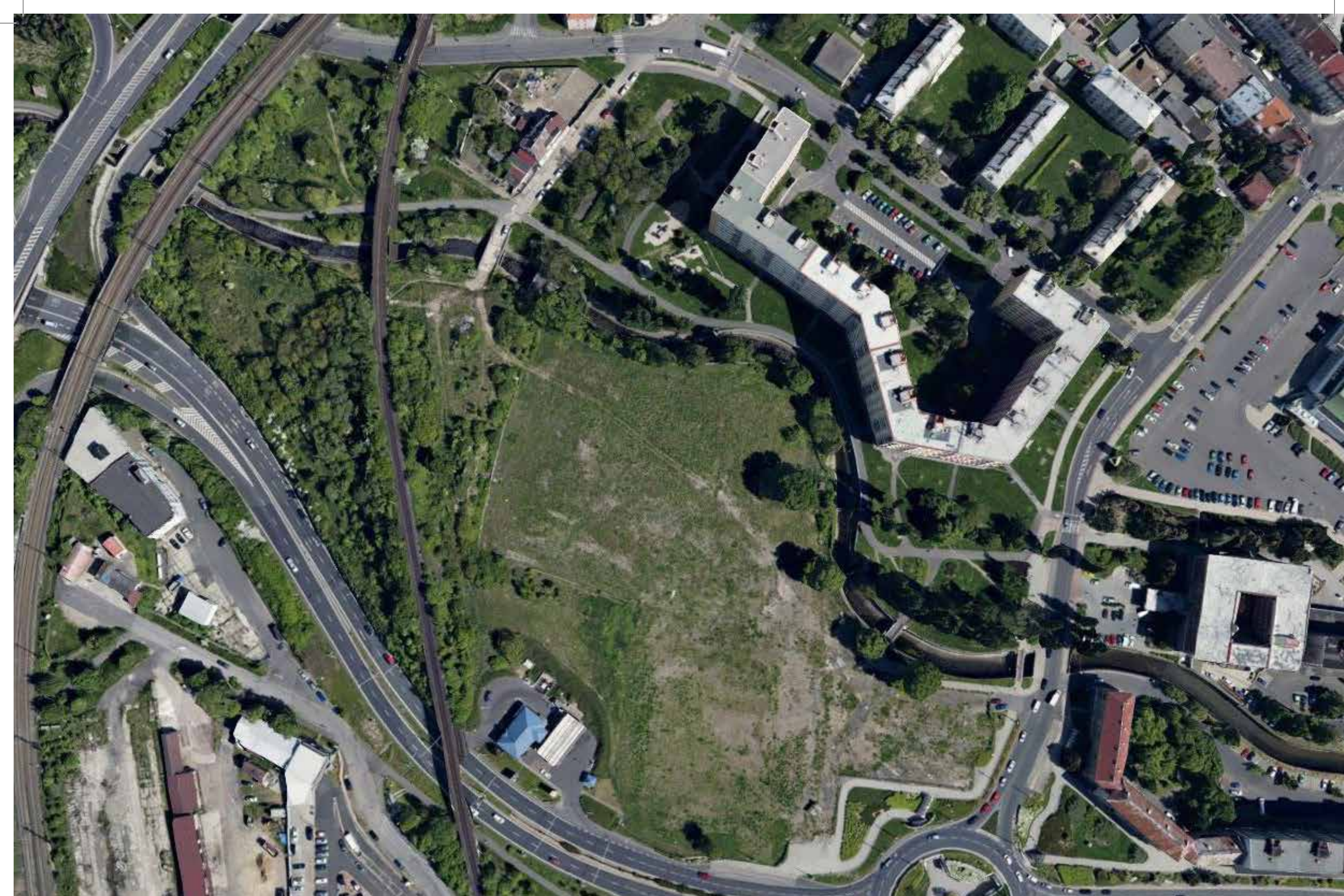
Metalco, kolekce Stile

Květináč obdélníkového tvaru, celokovový s regulovatelnými podnožemi. Na vyžádání může být vybaven dvěma nerezovými tabulkami, které mohou sloužit k dalšímu popisu či pro vyobrazení např. loga. Vhodný do veřejných prostor, exteriéru i interiéru. Ve dvou velikostech.



Koncepce zeleně

Současný stav



Koncepce zeleně

Návrh

-  Z1 Platan javorolistý
-  Z2 Jinan dvoulaločný
-  Z3 Jeřáb oskeruše
-  Z4 Jeřáb břek
-  Z5 Jeřáb ptačí
-  Z6 Jeřáb prostřední
-  Z7 Jeřáb muk
-  Z8 Dub letní
-  Z9 trvalkový záhon - Tanec trav
-  Z10 trvalkový záhon - Stříbrné léto
-  travnatá plocha
-  stávající vzrostlá zeleň



Koncepce zeleně

Použité druhy



Platan javorolistý **Z1**

Platanus acerifolia, cultivar pyramidalis

běžná výška: 15 - 20m běžná šířka: 3 - 6m
Opadavý až 20 metrů vysoký strom s korunou o průměru až 3 - 6 m. Nese velké, 20-22 cm široké, jasně zelené, mnohdy až lesklé listy. Jeho plodem je oříšek. Borka kmene složená z několika vrstev se odlupuje ve velkých tenkých plátech a vytváří tak nápadné, pestrobarevné (hnědé, šedé, žluté, zelené) zbarvení kmene a větví. Roste středně rychle až rychle. Je vhodný do měst, neboť snáší znečištěné ovzduší. Upřednostňuje vlhčí, křemičitou zemi. Řez je vhodné provést před rašením na konci zimy. Výborně snáší extrémní výkyvy teplot a dočasné zamokření. Plně mrazuvzdorný do -34°C.



Jinan dvoualochýň **Z2**

Ginkgo biloba

běžná výška: 15 - 30m běžná šířka: 8m
Opadavý jehličnan z čeledi jinanovité a rodu jinan, který dorůstá 20 metrů výšky a 8 metrů šířky. Větve jsou přikloněny ke kmeni. Listy jsou kožovité, vějířovité, vyrůstající po svazecích z brachyblastů. Během sezóny jsou zelené, na podzim žloutnou. Mají svou plochu rozdělenou na dva laloky mělkým zářezem. Tento strom vyžaduje humózní, ale dobře propustnou půdu. Nesnáší přemokření a zastínění. Dobře snáší znečištěné ovzduší.



Jeřáb oskeruše **Z3**

Sorbus domestica

běžná výška: 8 - 12m
Jde o ovocný strom s lichozpeřenými, tmavě zelenými listy. Květenství jsou bílé chocholíky. Plody jsou ale velmi rozdílné. Mají tvar maličké hrušky či jablíčka (2-4 cm dlouhé) a jsou zbarvené žlutočerveně. Plody se objevují nepravidelně, poprvé nejdříve ve stáří stromu 10 - 20 let. Oskeruše dorůstá v zahradách kolem 10-15 m a má v dospělosti velmi širokou korunu. Potřebuje teplé stanoviště a dlouhé nebo horké léto, přesto je velmi mrazuvzdorná. Pěstujte ji přednostně v živné, raději sušší půdě. Je odolná vůči znečištěnému ovzduší. Plně mrazuvzdorná do cca -30°C.



Jeřáb břek **Z4**

Sorbus torminalis

běžná výška: 3 - 12m
Strom, řídkěji keř 3 - 12 metrů vysoký rostoucí v šipakových a subxerofilních teplomilných doubravách, suchomilnějších dubohabřinách a vápnomilných bučinách. Břek je konkurenčně méně zdatným druhem a proto jej najdeme řídkěji rostoucí v lesních porostech. Stromy plodí až v pozdním věku (30-40 let). Listy jsou nedělené, střídavé, široce vejčité, peřenoklané. Pilovité úkrojky na okraji listu po 3 až 4 párech. Mladé lístky jsou chlupaté. Postupem času ale zůstává chlupatá pouze žilnatina, listy jsou lysé. Plody jsou malvice. Jsou veliké jen pár centimetrů, žlutočerveně zbarvené, po dozrání je zbarvení hnědé. Malvičky jsou velmi kyselé. Borka je drobně šupinatá, tmavě hnědě zbarvená.



Jeřáb ptačí **Z5**

Sorbus aucuparia

běžná výška: 3 - 12m
Dřevina stromovitého, vzácněji keřovitého vzrůstu, dorůstající se 3-12 m, s hladkou, světle šedavěhnědou borkou. Pupeny jsou plstnaté a nikdy nejsou lepivé. Listy jsou lichozpeřené, tvořené 5-9 jařmy. Lístky jsou asymetrické, protáhle kopinaté, na okraji pilovitě zubaté, ze spodu nápadně plstnaté. Květy jsou krémově bílé až žlutobílé, shromážděné v hustých květenstvích. Malvice jsou kulovité, oranžové až načervenalé, lesklé. Půda odvodňena, přednostně s kyselou reakcí. Má ráda umístění na plném slunci. Prořezávání se nedoporučuje, aby nedošlo k infekci řezných ran. Plně mrazuvzdorná do min. -34°C.



Jeřáb prostřední **Z6**

Sorbus intermedia

běžná výška: 6 - 15m
Strom s poměrně pravidelně stavěnou polokulovitou korunou, dorůstající výšky 6 - 15 metrů. Listy široce vejčité až eliptické, laločnaté, nepravidelně pilovité, svrchu lesklé a tmavě zelené, naspodu šedoplstnaté. Květy špinavě bílé. Plody elipsoidní, oranžovočervené. Nenáročný, dobře roste na propustných vlhkých a živinami zásobených půdách na plně osluněném místě, mrazuodolný a pomaleji rostoucí, ve vlhkých půdách snáší letní přísušky, ve stínu neroste, v přemokřených místech rychle hyne, v městských podmínkách vhodný pro výsadbu do otevřených půd a do zelených pásů s nezhužnoucí půdou, ve zpevněném povrchu roste hůře, dobře odolává větru.



Jeřáb muk Sorbus aria

Z7

běžná výška: 5 - 9m běžná šířka: 2 - 3m
Poměrně dlouhověký strom s vysokou odolností znečištění. Na jaře raší výrazně stříbřitě sivými listy, jimž barvu propůjčuje bohatá vrstva drobných chloupků po obou stranách listu. V létě se z lícové strany vytrácejí, ale na rubu zůstanou, takže strom má stále jemně stříbřitý efekt. Listy jsou široce oválné, mělce rýhované a při okrajích pilovité. Opadávají začátkem podzimu krátce poté, co se zbarví do žlutohnědé barvy. V květnu a červnu bohatě kvete okolíky drobných, vonných kvítků, jež poskytují bohatou pastvu pro včely. Z nich na podzim dozrávají malé, oranžově červené, lesklé kuličky jedlých plodů, sladké chuti a spíše moučné konzistence. Je to odolná dřevina, zvládne mráz až k -30°C.



trvalkový záhon - Tanec trav Tanz der Gräser

Z9

trvalková směs z projektu z výzkumného ústavu LVG Erfurt (Německo), autorkou je Cornelia Pacalaj

solitérní rostliny:

trtina, proso prutnaté, řebříček, liliochvostnatec

skupinové rostliny:

sápa Russelova, rozchodník, mák východní, kosatec, agastache, astra, kakost himalájský, pelyněk, krásnoočko přeslenité, šalvěj lékařská, denivka, dračík

vtroušené/pendleři:

mavuň červená, gaura, kohoutek věncový, len setý, zavínutka

pokryvné rostliny:

dobromysl obecná, kakost krvavý, bergénie, sasanka lesní

cibuloviny:

šafrán, šafrán Tommasiniho, šafrán, česnek kulatohlavý, česnek, tulipán



Dub letní Quercus robur

Z8

běžná výška: okolo 30m
Strom s mohutně a široce rozložitou, nahoře nepravidelně protáhle polokulovitou korunou, výška okolo 30 m, borka tmavě šedá, popraskaná. Listy jsou opadavé, kožovité, nepravidelně laločnaté (3 až 7 laloků na každé straně), krátce stopkaté nebo přisedlé. Báze listu je srdčitá nebo vytváří tzv. „kalhotky“. Listy jsou na modrozeleném rubu lysé. Plody jsou žaludy. Rostou na dlouhých stopkách po 1 až 5 kusech a jsou velké 2-3 cm. Plody jsou uloženy v číšce. Je světlo milný. Není náročný na půdní typ. Je velmi odolný suchu, jakmile zakoření. Nově vysazené stromy je nutné na 2-3 roky vyvázat k opoře. Snáší městské znečištění. Plně mrazuvzdorný do cca -34°C.



trvalkový záhon - Stříbrné léto Silbersommer, Silver Summer

Z10

trvalková směs pilotního projektu Silbersommer z Německa a Švýcarska, BdS (Svaz německých pěstitelů peren)

solitérní rostliny:

lilichvostec, kostřava, proso prutnaté, máčka sivá, třapatkovka nachová, divizna

skupinové rostliny:

řebříček, oman mečolistý, plesnivka perlová, hvězdnice chlumní, hvězdnice zlatovlásek, pryšec mnohobarvý, tužebník obecný, kohoutek věncový, rozchodník, sasanka lesní, kavyl, rozrazil ožankovitý

vtroušené/pendleři:

len vytrvalý, chrastavec makedonský

pokryvné rostliny:

marulka lékařská, kakost dalmatský, kakost krvavý, pryšec chvojka, pelyněk, mateřídouška úzkolistá, rozrazil šedivý, smolníčka obyčejná, černohlávek

cibuloviny:

šafrán Tommasiniho, modřeneček, tulipán, tulipán česnek kulatohlavý, ladoníčka



DIPLOMNÍ PROJEKT

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Technická infrastruktura

Průvodní zpráva

Předmětem návrhu je transformace území, nacházejícího se v blízkosti historického centra města. Těžištěm řešené části je Transferium Chomutov (nové hlavní vlakové nádraží a autobusové nádraží). Tento uzel je napojen na centrum města pomocí stávající pěší zóny, která je doplněna o nové objekty. V minulosti se v tomto území nacházel mlýn a později areál papíren (tzv. Dehtochema). Na místě navrhovaného Transferia byl v roce 1948 vybudován zimní stadion, který zde stál až do roku 2011, kdy byl - po vybudování nového v jiné části města - stržen. Od této doby zeje území prázdnou. Cílem návrhu bylo vytvořit harmonii mezi jemnou křivkou přírodního prvku (řeka Chomutovka a její okolí) a pravidelnou, pevnou linií dopravních staveb. V řešené lokalitě je navržena nová železniční stanice, autobusové nádraží, parkovací dům, tři bytové domy, a dva objekty pro kancelářské či komerční využití.

Řešeným územím vedou stávající inženýrské sítě, na které bude nově vytvářené území napojeno. K napojení dojde na parcelách číslo 2672/15 (vodovodní řad, kanalizace, CZT) a 2675/1 (elektrická energie). V areálu bývalého zimního stadionu je možný výskyt interních inženýrských sítí. V případě potvrzení jejich existence dojde k jejich zasypání.

Splašková kanalizace

Navržené potrubí bude vedeno v pěších komunikacích. Vstupní šachty budou prefabrikované (DN 1000), s pojízdným litinovým poklopem. Šachty budou osazeny v místech změny směru nebo sklonu přímých úseků, avšak v maximální vzdálenosti 50 metrů od sebe. Místo napojení na stávající síť je před objektem bytového domu s hlavní fasádou do ulice Zborovská, na parcele č. 2672/15. Kanalizace je navržena z kameninových trub. Jedná se o splaškovou kanalizační síť svedenou do ČOV Údlice. Nově navržené rozvody budou tlakové. V místech napojení objektů na kanalizační síť budou umístěna čerpadla.

Dešťová kanalizace

Dešťové vody z chodníků budou odvedeny do štěrbínového žlabu Ronn Drain TopSlot TSH 1500 nebo do části s vegetačním pokryvem. Štěrbínový žlab bude zaústěn do podzemních akumulačních zdrží (Ronn X-Box), odkud bude docházet k zasakování dešťové vody či přepouštění do řeky Chomutovky. Tyto zdrže budou v případě potřeby využity i pro odvodnění nadzemních parkovišť s asfaltovým povrchem. Spádování pěších komunikací je patrné z koordinační situace. V řešeném území je jednotná kanalizace s jednou oddělovací komorou dešťových vod (vyústění do koryta Chomutovky). Dešťová voda z nových zpevněných ploch bude primárně zasakována v území. Na objektu parkovacího domu a autobusového nádraží bude voda částečně akumulována na střeších s extenzivní zelení. Navržená vodní plocha může také sloužit pro retenci dešťové vody.

Vodovodní řad

Nově navržený vodovodní řad bude veden v pěší komunikaci. Vodovod bude navržen z PE trub, jednotlivé vodovodní přípojky budou napojeny na páteřní trasu navrtávacími pasy. Napojení domů bude přes vodoměrnou sestavu umístěnou v garážích, případně ve vstupním patře objektu. Řešené území spadá do dolního tlakového pásma Chomutov DTP.

Rozvody plynu

Na okraji řešeného území prochází nízkotlaká plynovodní síť. Navržené objekty na ni nebudou napojené, neboť budou využívat jiný zdroj tepla (CZT).

Centrální zásobování teplem

Stávající potrubí je vedeno z teplárny Acterm v Chomutově. Teplonosným médiem je horká voda upravená dle ČSN 07 7401. K přepravě horké vody jsou zapotřebí oběhová čerpadla, která jsou umístěna v teplárně. Topná voda je distribuována tepelně izolovanými horkovody do výměňkových stanic. Za vstupem do objektu budou osazeny uzávěry.

Rozvody elektrické energie

Ve spolupráci se společností ČEZ bude vybudována nová distribuční síť (vč. 2 trafostanic 22/0,4kv) s napojením na rozvodnu Chomutov - jih. Nové kabelové trasy jsou vedeny v pěších komunikacích.

Rozvody veřejného osvětlení

V celém území bude navrženo nové veřejné osvětlení, které bude napojeno z nové trafostanice. Kabely budou uloženy s minimálním krytím 0,5 metru. Na hlavní pěších komunikacích je navrženo stožárové osvětlení; bude použito svítidel s vysokotlakými výbojkami (sodíkové) o výkonu 28W a výšce stožáru 4 metry. K osvětlení hlavní pěší zóny budou rovněž použita světla umístěná v podloubí v dlažbě. Prostor nástupišť bude osvětlen pomocí světél zabudovaných v zastřešení.

Podél pěších komunikací vedoucích při břehu řeky Chomutovky a na pěších komunikacích v prostranství vymezeným řekou Chomutovkou, ulicí Lipskou a Zborovskou bude po straně umístěno sloupkové osvětlení o výšce 0,8 metru. Osvětlení hlavního náměstí bude světly umístěnými v dlažbě. Jednotlivé použité typy jsou dále specifikovány v knihovně prvků.

Možné využití alternativních zdrojů

Alternativní zdroje je možné využít k pokrytí energie potřebné pro vytápění, větrání, ohřev teplé vody a osvětlení. Alternativním zdrojem energie mohou být solární panely, tepelná čerpadla nebo kogenerační jednotky. Využití větrné energie není v řešeném území možné.

Odpadové hospodářství

Místa pro ukládání komunálního a tříděného odpadu jsou situována přímo v navržených objektech (speciální odvětrávaný prostor přístupný z interiéru i exteriéru budovy) nebo na plochách přilehlých k jednotlivým domům. Stanoviště pro tříděný odpad jsou navržena tak, aby nebyla překročena maximální doporučená docházková vzdálenost od jednotlivých domů. Nádoby na tříděný odpad budou také součástí veřejného prostoru. Odpadkové koše ve veřejném prostoru jsou součástí laviček nebo volně stojící. Směsný komunální odpad bude odvážen na skládku v Tušimicích nebo ve Vysoké Peci. Odpadové hospodářství je v kompetenci Technických služeb města Chomutova.

Technická infrastruktura

Výpočty

Tabulka výsledků

		Potřeba energie
Vytápění objektů	Q_{VVYT}	649,917 kW
Větrání	$Q_{VĚT}$	264,051 kW
Příprava teplé vody	Q_{TV}	2,342 kW
Ostatní funkce	$Q_{ostatní}$	72,000 kW
Občanská vybavenost	$Q_{obč.vyb.}$	60,000 kW
Umělé osvětlení budov	$Q_{osvět}$	236,180 kW
Veřejné osvětlení	$Q_{veř.osvětlení}$	3,625 kW

POTŘEBA VODY			
Specifická potřeba vody	Q_p	12 600,000	l/den
Max. denní potřeba vody	Q_m	15 750,000	l/den
Max. hodinová potřeba vody	Q_n	1 379,000	l/h
ODPADNÍ VODY			
Splašková kanalizace			
Průměrný průtok	Q_s	11 718,000	l/den
Maximální průtok	Q_{smax}	30 467,000	l/den
Dešťová kanalizace	Q_D	261,600	l/s
Odpadové hospodářství		34,800	t/rok

VYTÁPĚNÍ OBJEKTŮ

$$Q_{VYT} = n \cdot (10 - 15) + m \cdot (4,5 - 7,5) + (q \cdot V \cdot \Delta t) [W, kW, MW]$$

RD.....10-15 kW n...počet rodinných domů

BD.....4,5-7,5 kW/byt m...počet bytů

Občanské stavby

q...tepelná charakteristika [0,4-0,8 W/m³K]

V...objem občanských budov [m³]

Δt ...rozdíl teplot ($t_i - t_e$) [°C], $t_i = 19^\circ\text{C}$, $t_e = -12^\circ\text{C}$

$$Q_{VYT} = 52 \cdot 6 + 0,6 \cdot 34 \cdot 925 \cdot 31 = 649,917 \text{ kW}$$

VĚTRÁNÍ OBJEKTŮ

$$Q_V = n \cdot 4,5 + m \cdot (3 - 4) + (0,35 \cdot n \cdot 0,9 \cdot V \cdot \Delta t) [W, kW, MW]$$

RD.....4,5 kW/RD n...počet rodinných domů

BD.....3-4 kW/byt m...počet bytů

Občanské stavby

n...počet výměn vzduchu [0,4-2,5 h⁻¹]

V...objem občanských budov [m³]

Δt ...rozdíl teplot ($t_i - t_e$) [°C], $t_i = 19^\circ\text{C}$, $t_e = -5^\circ\text{C}$

$$Q_V = 52 \cdot 0,35 + 0,35 \cdot 0,9 \cdot 24 \cdot 34 \cdot 925 = 264,051 \text{ kW}$$

PŘÍPRAVA TEPLÉ VODY

$$Q_{TV} = [(\sum N_i \cdot q_i) / 24] \cdot k_d \cdot k_h \cdot 1,163 [W, kW, MW]$$

$\sum N_i \cdot q_i$...počet osob trvale bydlících, přechodně ubytovaných a zaměstnaných

q.....specifická potřeba vody [l/os.den, l/os.lůžkol]

q₁...trvale bydlící [40 l/os.den]

q₂...přechodně ubytování [60-80 l/os.lůžkol]

q₃...zaměstnanci [20-60 l/os.den]

k_d.....1,5

k_h.....1,8

$$Q_{TV} = [(120 \cdot 40 + 130 \cdot 70 + 100 \cdot 40) / 24] \cdot 1,5 \cdot 1,8 \cdot 1,163 = 2,342 \text{ kW}$$

OSTATNÍ FUNKCE

$$Q_{OST} = 0,6 \cdot N [W, kW, MW]$$

N.....počet trvale bydlících osob [0,6 kW/os]

$$Q_{OST} = 0,6 \cdot 120 = 72 \text{ kW}$$

OBČANSKÁ VYBAVENOST

$$Q_{OBČ.VYB.} = N \cdot (0,3 + 0,3) [W, kW, MW]$$

N.....počet zaměstnaných osob [0,3 kW/os - teplo, 0,3 kW/os - ostatní funkce]

$$Q_{OBČ.VYB.} = 100 \cdot 0,6 = 60 \text{ kW}$$

UMĚLÉ OSVĚTLENÍ BUDOV

$$Q_{OSVĚT.} = F \cdot (8 - 12) [W, kW, MW]$$

F.....plocha všech podlaží [8-12 kW/m² příkon pro průměrnou osvětlenost]

$$Q_{OSVĚT.} = 23 \cdot 618 \cdot 10 = 236,180 \text{ kW}$$

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

$$Q_{VEŘ.OSVĚT.} = A \cdot (1,5 - 3) [W, kW, MW]$$

A.....osvětlená plocha [ha]

$$Q_{VEŘ.OSVĚT.} = 1,45 \cdot 2,5 = 3,625 \text{ kW}$$

POTŘEBA VODY

Specifická potřeba vody

$$Q_p = N_1 \cdot A + N_2 \cdot B [l/den]$$

N₁...počet trvale bydlících osob

N₂...počet zaměstnanců (návštěvníků)

A...množství vody pro bytový fond [80 l/os.den]

B...množství vody pro občanské budovy [30 l/os.den]

$$Q_p = 120 \cdot 80 + 100 \cdot 30 = 12\,600 \text{ l/den}$$

Max. denní potřeba vody

$$Q_m = Q_p \cdot k_d [l/den]$$

k_d...součinitel denní nerovnoměrnosti k_d=1,25

$$Q_m = 12\,600 \cdot 1,25 = 15\,750 \text{ l/den}$$

Max. hodinová potřeba vody

$$Q_n = \frac{Q_m \cdot k_h}{24} [l/h]$$

k_h...součinitel hodinové nerovnoměrnosti k_h=2,1

$$Q_n = \frac{15\,750 \cdot 2,1}{24} = 1\,379 \text{ l/h}$$

ODPADNÍ VODY

Splašková kanalizace

Průměrný průtok

$$Q_s = (0,9 - 0,95) \cdot Q_p [l/den]$$

Q_p...specifická potřeba vody [l/den]

$$Q_s = 0,93 \cdot 12\,600 = 11\,718 \text{ l/den}$$

Maximální průtok

$$Q_{smax} = Q_s \cdot k_h [l/den]$$

k_h...součinitel nerovnoměrnosti odtoku k_h=2,6

$$Q_{smax} = 11\,718 \cdot 2,6 = 30\,467 \text{ l/den}$$

Dešťová kanalizace

$$Q_D = A \cdot \psi \cdot i [l/s]$$

A...odvodňovaná plocha [ha]

i...intenzita deště [170 l/s.ha]

ψ ...součinitel odtoku (střechy 0,9; dlažba 0,6; mlat 0,4; tráva 0,1)

$$Q_D = (0,587 \cdot 0,9 + 1,45 \cdot 0,6 + 1,406 \cdot 0,1) \cdot 170 = 261,6 \text{ l/s}$$

ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

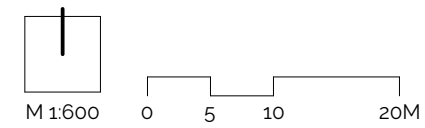
Průměrné množství odpadu.....290kg/os.rok

Počet trvale bydlících obyvatel...120 ob.

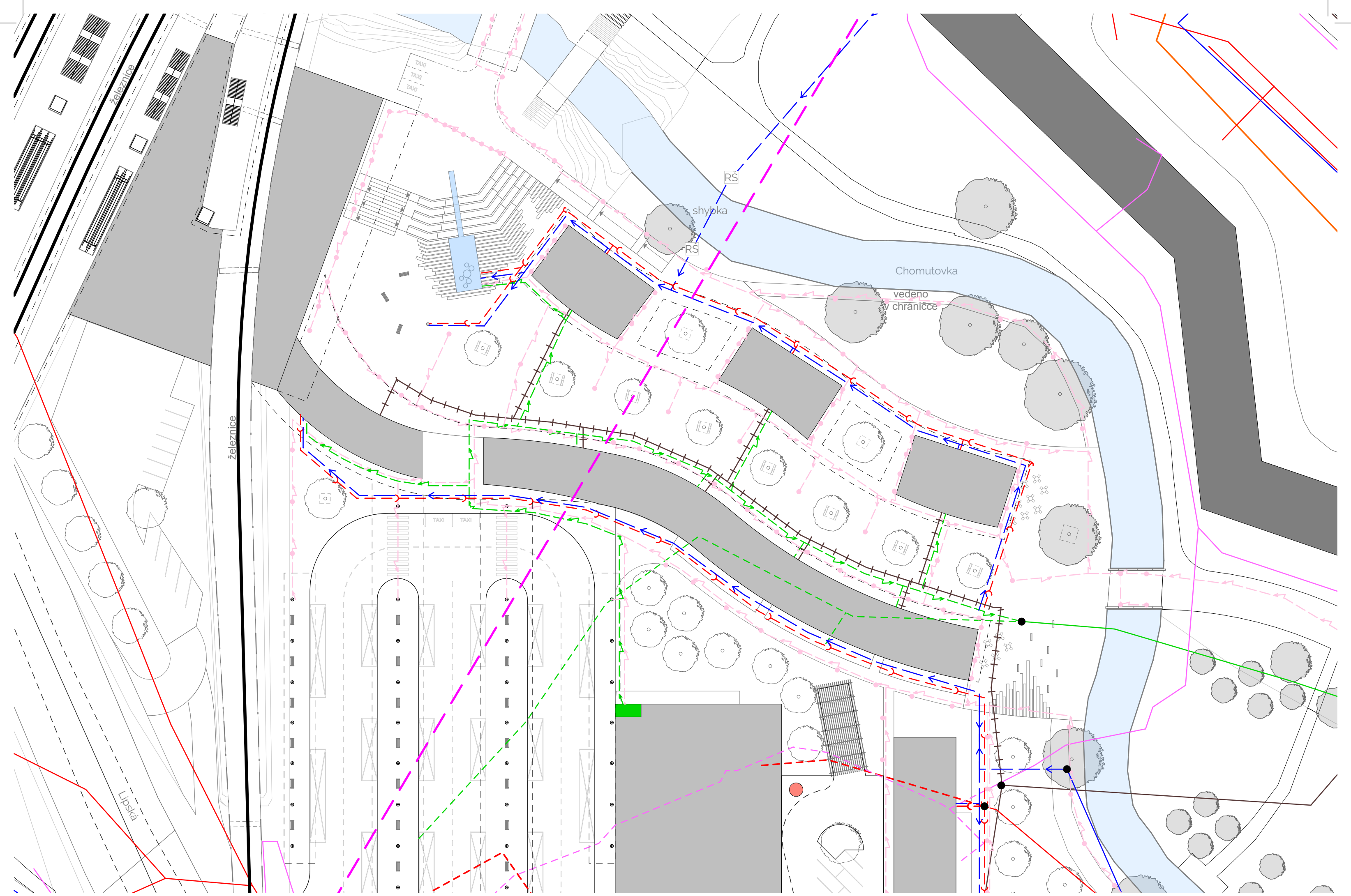
$$0,29 \cdot 120 = 34,8 \text{ t/rok}$$

Technická infrastruktura

Situace



	VODOVODNÍ ŘAD - STÁVAJÍCÍ
	VODOVODNÍ ŘAD - NÁVRH
	JEDNOTNÁ KANALIZACE - STÁVAJÍCÍ
	JEDNOTNÁ KANALIZACE - RUŠENÁ
	JEDNOTNÁ KANALIZACE - NÁVRH
	VEDENÍ PLYNOVODU NTL - STÁVAJÍCÍ
	PODZEMNÍ VEDENÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE - STÁVAJÍCÍ
	PODZEMNÍ VEDENÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE - RUŠENÉ
	PODZEMNÍ VEDENÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE - NÁVRH
	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - NÁVRH
	TRAFOSTANICE - NÁVRH
	CZT - PRIMÁR - STÁVAJÍCÍ
	CZT - PRIMÁR - NÁVRH
	RADIORELÉOVÁ TRASA
	KOMUNIKAČNÍ VEDENÍ - METALICKÉ A OSTATNÍ
	KOMUNIKAČNÍ VEDENÍ - METALICKÉ A OSTATNÍ - RUŠENÉ
	PŘIPOJOVACÍ BODY KE STÁVAJÍCÍM SÍTÍM
	MÍSTA PRO SBĚR TŘÍDĚNÉHO ODPADU
	NAVRŽENÉ OBJEKTY
	STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
	VODNÍ PLOCHA
	ŘEKA CHOMUTOVKA
	VZROSTLÁ ZELEŇ



Doprava

Průvodní zpráva

Diplomová práce prověřuje území v centru města, kde v minulosti stával zimní stadion. V současnosti není plocha využívána. Řešená lokalita je vymezena tokem řeky Chomutovky (S, SV), ulicemi Zborovská (V), Lipská (J, JZ) a tělesem železniční trati a s ním souběžnou komunikací č. 13/E 442 (SZ). Jedná se o plochu o rozloze téměř 3,5 ha. Území je obtížně dostupné pro pěši – ohraničení řekou a dopravními tepnami umožňuje přístup v podstatě pouze z východu. Návrh využívá potenciálu lokality – vzdálenost historického centra cca 15 minut chůze. Tento potenciál je podpořen hlavní pěší třídou situovanou v tomto směru. Návrh dodává místu celoměstský význam a plnohodnotně začleňuje lokalitu do struktury města.

Ulice Lipská je součástí páteřní komunikace procházející městem. V minulosti, do vybudování obchvatu města, sloužila jako hlavní tah na trase do Spolkové republiky Německo. Ulice Zborovská je silnicí místního významu s pohybem MHD. V lokalitě je nedostatek parkovacích stání. Komunikace č.13/E 442 je hlavním silničním propojením krajských měst Karlovy Vary a Ústí nad Labem.

Předmětem návrhu je okolí nového hlavního vlakového nádraží města Chomutova a autobusové nádraží v jeho těsné blízkosti. Lokalita je dobře obsloužena městskou hromadnou dopravou, zastoupenou trolejbusovými a autobusovými linkami. Chomutov je významným přestupním bodem pro okolní města a obce.

Chomutov je z pohledu dojížděky tzv. atraktivní, počet obyvatel dojíždějících převyšuje počet vyjíždějících. Denně se jedná 5 751 dojíždějících osob a 4 561 vyjíždějících osob. Nejvýznamnější 3 města dojížděky a vyjížděky jsou uvedeny v následující tabulce:

<u>Dojíždka</u>		<u>Vyjíždka</u>	
Jirkov	2 066	Praha	679
Kadaň	346	Kadaň	624
Klášteřec nad Ohří	342	Most	536

Pravidelná dojíždka a vyjíždka tvoří přibližně 1/3 všech realizovaných přepravních vztahů. Stávající železniční stanice v současné době obslouží 2 000 – 2 500 obyvatel denně, z nichž přibližně 1 600 využívá vlaky regionální dopravy.

Železniční stanice Chomutov hlavní nádraží

Nově navržené stanice odpovídají přestupním vazbám a nárokům, jaké by měly na stanici v budoucnu být. Ve stanici je navrženo 5 dopravních kolejí s nástupišti. Stávající železniční stanice by po vybudování nové byla pro osobní vlaky bez obsluhy.

Autobusové nádraží

Pro zefektivnění veřejné dopravy je důležitá minimalizace přestupních vzdáleností a časů. Z tohoto důvodu je v návrhu počítáno s přemístěním autobusového nádraží ze současné pozice v nedaleké ulici Wolkerova do těsné blízkosti nové železniční stanice. Autobusové nádraží bude sloužit jak linkové dopravě (12 stání), tak městské hromadné dopravě (2 stání). Dále je navržena výstupní hrana pro oba typy spojů a tři odstavná stání. Počet navržených stání vychází ze současného stavu a požadavků Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova (DPCHJ). Jednotlivá stání jsou navržena pro autobusy o délce 13 metrů, v případě MHD pro kloubové autobusy o délce 18 metrů. Autobusová doprava v Ústeckém kraji je stabilizovaná, není tedy předpoklad výrazného růstu kapacitních nároků. V prostoru autobusového nádraží jsou rovněž navržena 2 stanoviště taxi.

Parkování

V centru města Chomutova je nedostatek parkovacích míst. Ten je způsoben panelovou bytovou výstavbou v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století, kdy došlo ke zbudování velkého množství bytů s pro dnešní dobu nedostatečným počtem parkovacích stání.

Návrh počítá s vybudováním parkovacího domu s dostatečnou kapacitou, který bude sloužit nejen pro cestující autobusové a vlakové dopravy, ale i pro další návštěvníky města a stávající obyvatele. Součástí návrhu jsou i parkovací stání pro nově navrhované objekty a to jak ve formě povrchových stání, tak podzemních garáží.

Cyklisté a pěši

Řešeným územím prostupují tři hlavní pěší osy: z centra města, ze sousední obytné čtvrti a z autobusového nádraží. Pěší přístup k nástupištím železniční stanice je umožněn nejen ze směru hlavního předprostoru železniční stanice, ale i přilehlých čtvrtí Chomutova (podchodem ze směru ulice Kadaňská, z ulice Bezručova a z cyklostezky podél řeky Chomutovky pro čtvrt Horní Ves). V prostoru před železniční stanicí je umožněno odstavení kol. V návrhu je počítáno s novou cyklotrasou vedoucí podél břehu Chomutovky na území řešené lokality.

Doprava

Výpočty

Počty parkovacích a odstavných stání se navrhuji podle ČSN 73 6110.

Celkový počet stání pro řešené území se vypočte podle vzorce:

$$N = O_o \cdot k_a + P_o \cdot k_a \cdot k_p$$

- N celkový počet stání pro posuzovanou stavbu (území)
- O_o základní počet odstavných stání podle článku 14.1.6 (viz tabulka 34) při stupni automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel (1 : 2,5)
odstavné stáním je plocha, která slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá
- P_o základní počet parkovacích stání podle článku 14.1.6 (viz tabulka 34)
parkovací stání je plocha, která slouží k parkování vozidla např. po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu
- k_a součinitel vlivu stupně automobilizace pro posuzované území
(500/1000 → k_a = 1,2, 0 → k_a = 1,25)
- k_p součinitel redukce počtu stání (viz tabulka 30 → skupina 2) určený sloupcem charakteru území A, B, C podle tabulky 31 (vliv polohy posuzované stavby/území v obci → B) a řádkem stupně úrovně dostupnosti podle tabulky 32 (→ stupeň úrovně dostupnost 3 – dobrá kvalita) k_p = 0,8
- Index dostupnosti
A_D = Σ A_F = 4 · 5,3 = 21,2 [bus nebo trolejbus/hodl]
kde A_F je měrná frekvence spojů a Σ A_F je součet všech A_F na všech zastávkách v dosahu posuzované stavby
měrná frekvence spojů A_F = 60/A_N = 60/11,4 = 5,3 [-]
součinitel nástupní doby A_N = A_Z + A_C = 2,4 + 9 = 11,4 [min]
A_Z je doba docházky na zastávku [min]
A_Z = vzdálenost v m (nikoliv izochrona) · 1,4 m/s = počet sekund/60 = [min]
Nejvzdálenější bod cca 100 m
A_Z = 100 · 1,4/60 = 2,4 [min]
A_C je průměrná čekací doba na příjezd spoje
A_C = ½ A_S · 60/A_F = ½ · 1,8 · 10 = 9 [min]
A_S je součinitel spolehlivosti → autobusy/trolejbusy → A_S = 1,8
A_F součinitel frekvence spojů → cca 10 min

Na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Požadavky na stání pro vozidla, přepravující osoby těžce pohybově postižené, řeší vyhláška 398/2009 Sb. Stání je třeba vymezit z celkového počtu stání každé dílčí parkovací plochy z plochy, na které je:

2 až 20 stání	1 vyhrazené stání
21 až 40 stání	2 vyhrazená stání
41 až 60 stání	3 vyhrazená stání
61 až 80 stání	4 vyhrazená stání
81 až 100 stání	5 vyhrazených stání
101 až 150 stání	6 vyhrazených stání
151 až 200 stání	7 vyhrazených stání
201 až 300 stání	8 vyhrazených stání
301 až 400 stání	9 vyhrazených stání
401 až 500 stání	10 vyhrazených stání
501 a více stání	2 % vyhrazených stání

U staveb pro obchod, služby a zdravotnictví musí být vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku v minimálním počtu 1% stání z celkového počtu stání. Výsledný počet vyhrazených stání se zaokrouhluje na celá čísla směrem nahoru.

Počet parkovacích stání pro obytný soubor

Vstupní údaje:	4 byty s 1 obytnou místností	0,5 stání/byt	2 stání
	43 bytů do 100 m ²	1 stání/byt	43 stání
	3 byty nad 100 m ²	2 stání/byt	6 stání
	Předpokládaný počet obyvatel 120	20 ob./stání	6 stání

Vypočtená potřeba parkovacích a odstavných stání u bytových staveb se upravuje pouze součinitelem stupně automobilizace, součinitel redukce počtu stání se u bytových staveb neuplatňuje

$$N = (2+43+6) \cdot 1,25 + 6 \cdot 1,25 = 64 \text{ odstavných stání} + 7 \text{ parkovacích stání}$$

Je požadováno minimálně 64 odstavných stání, z toho 4 vyhrazená stání a minimálně 7 parkovacích stání, z toho 1 vyhrazené stání.

Odstavná a parkovací stání jsou navržena jak v úrovni 1.PP v podzemních garážích, tak v úrovni 1.NP jako povrchová stání a část krytých stání. Část stání je vyčleněna v rámci parkovacího domu. Tato stání jsou přístupná z exteriéru díky prolomení fasády do objektu parkovacího domu.

Počet parkovacích stání pro občanskou vybavenost

Vstupní údaje:	komerce v parteru	50 m ² obch. plochy/stání	21 stání
	stravování	10 m ² užit. plochy/stání	50 stání
	hotel	4 lůžka/stání	34 stání
	administrativa	25 m ² kancel. plochy/stání	59 stání

$$N = 164 \cdot 1,25 \cdot 0,8 = 164 \text{ parkovacích stání}$$

Je požadováno minimálně 164 parkovacích stání, z toho 7 vyhrazené stání.

Parkovací stání jsou navržena z části v úrovni 1.PP v podzemních garážích, tak v úrovni 1.NP jako povrchová stání. Další potřebná stání jsou situována v parkovacím domě.

Počet parkovacích stání pro veřejnou dopravu (železniční stanice, autobusové nádraží)

Vstupní údaje:	P + R	min 20 stání	20 stání
	K+R	min 3 stání	5 stání
	TAXI	min 3 stání	8 stání

$$N = 33 \cdot 1,25 \cdot 0,8 = 33 \text{ parkovacích stání}$$

Je požadováno minimálně 33 parkovacích stání, z toho 2 vyhrazené stání.

Parkovací stání pro TAXI jsou navržena v ploše autobusového nádraží (2), v těsné blízkosti budovy železniční stanice (3) a v prostoru za hotelem (3). Stání typu K+R (5) jsou situována při okraji autobusového nádraží. Ostatní stání jsou umístěna v parkovacím domě.

Parkovací dům má kapacitu 278 míst, z toho 8 vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a 3 stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku.

Doprava

Schéma dopravy - stávající stav

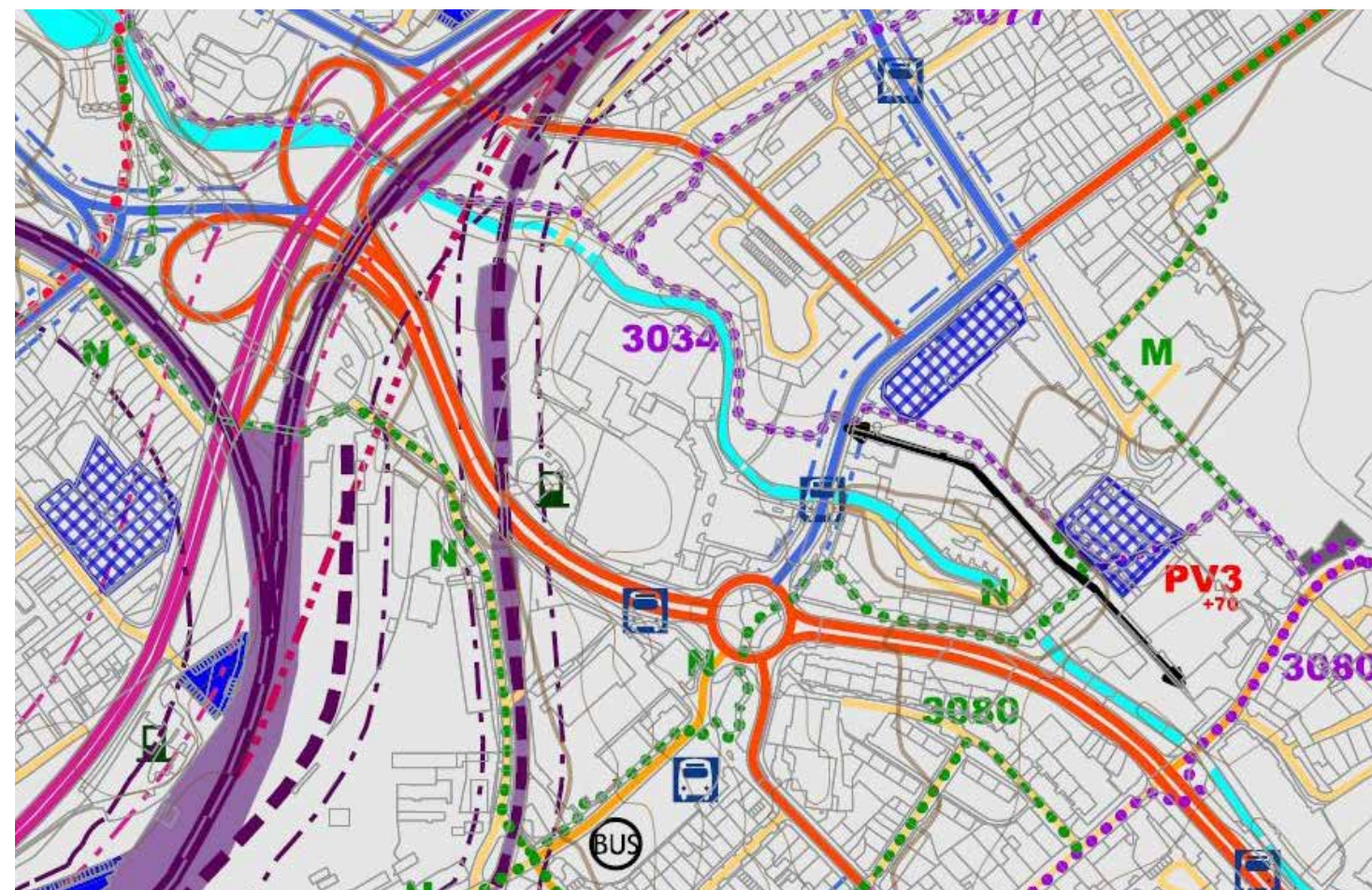
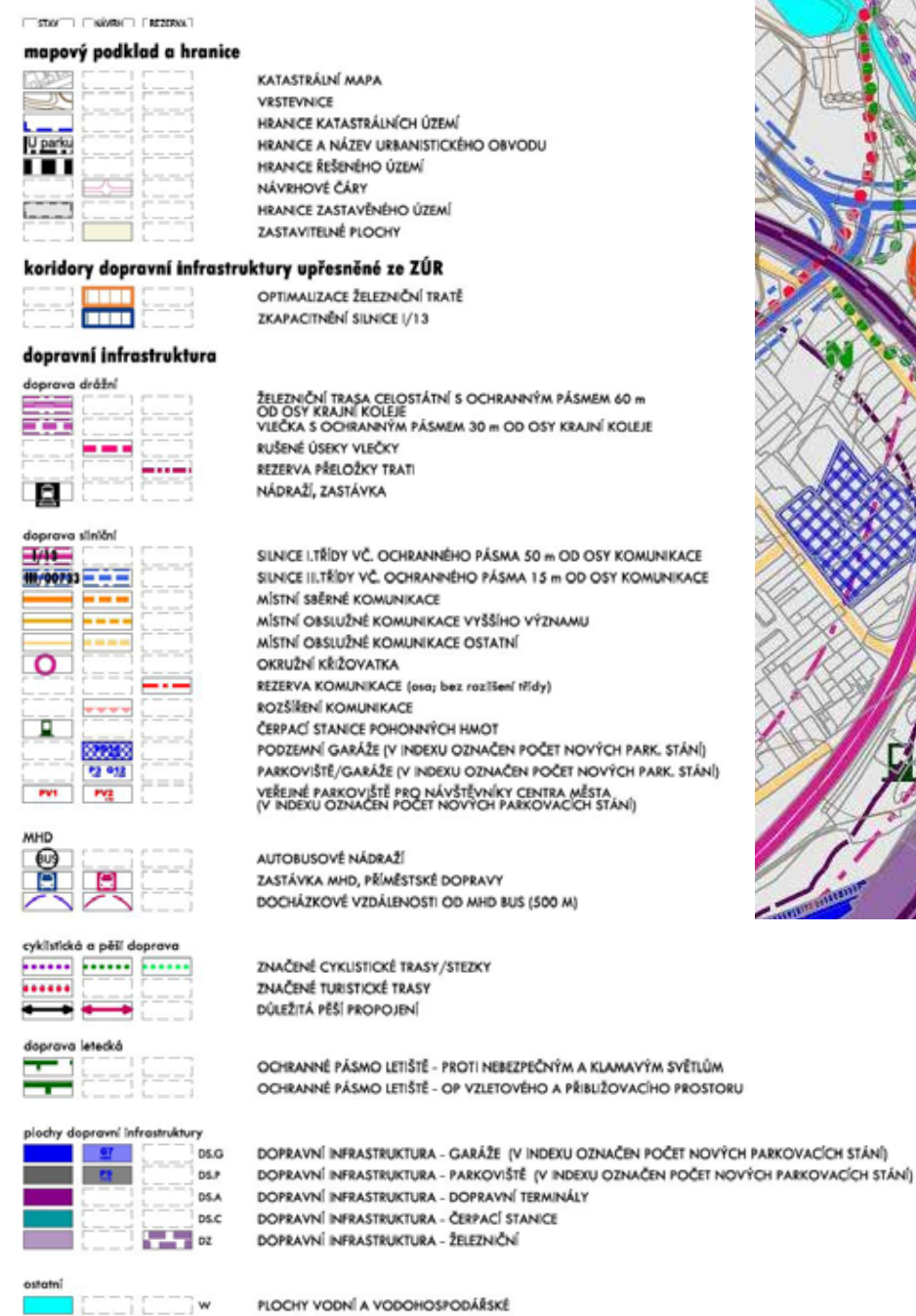
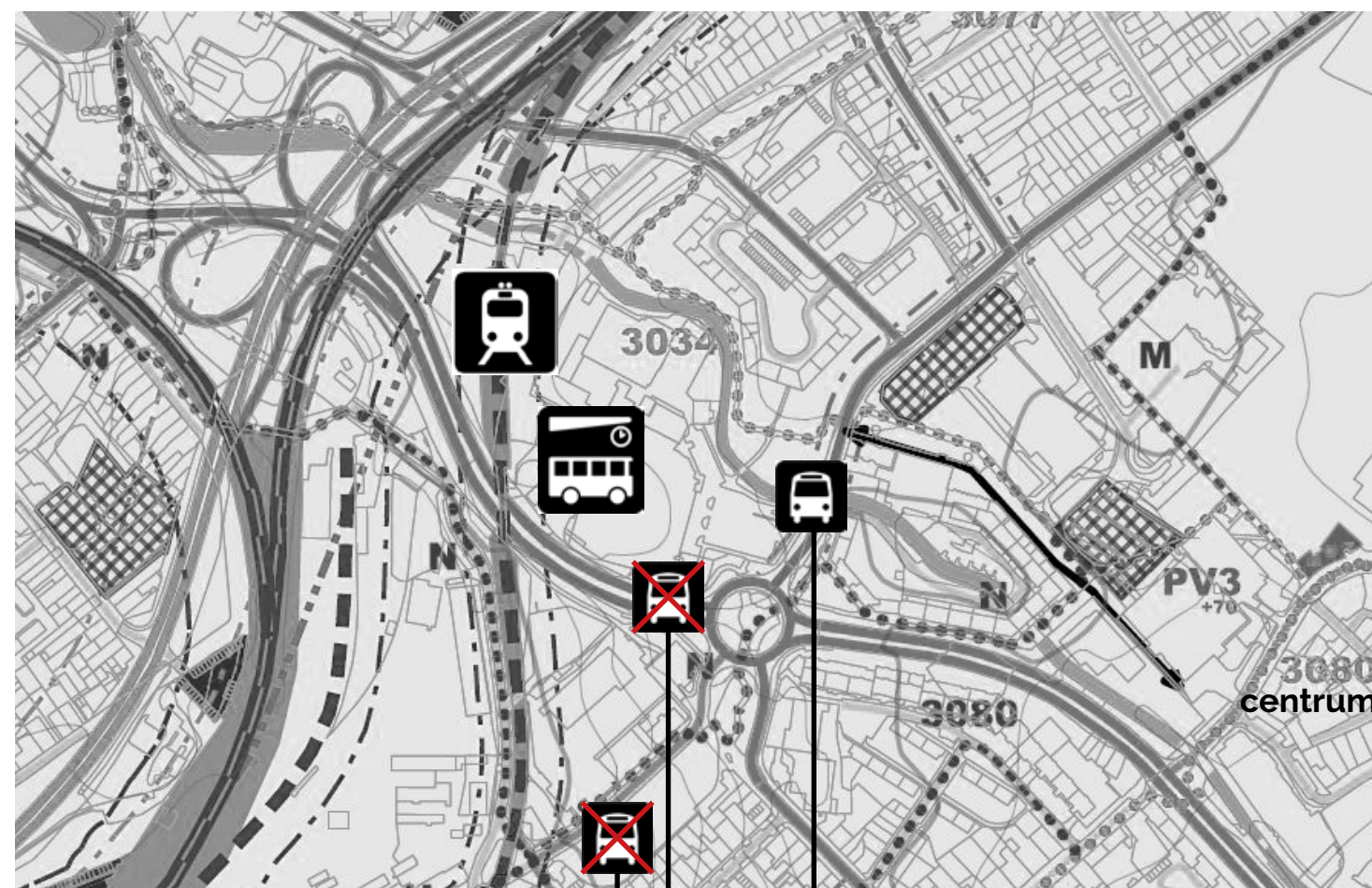


Schéma dopravy - návrh

-  nová železniční stanice
-  nové autobusové nádraží
-  přesunutá zastávka MHD
-  zrušená zastávka MHD



posunutí zastávky MHD ve směru do centra města










zrušená zastávka MHD ve směru z centra města (přesunuta na nové AN)

zrušené autobusové nádraží včetně zastávek MHD

Doprava

Situace



-  VZROSTLÁ ZELEŇ
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  NAVRŽENÉ OBJEKTY
-  ŘEKA CHOMUTOVKA
-  PLOCHY ZELENĚ
-  PĚŠÍ KOMUNIKACE A VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
-  ZÁSOBOVACÍ KOMUNIKACE, PLOCHA AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ
-  ZKLIDNĚNÁ KOMUNIKACE
-  MÍSTNÍ SBĚRNÁ KOMUNIKACE



Zdroje

NORMY A VYHLÁŠKY

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
ČSN 73 6058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže
ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště
Vyhláška č. 398/2006 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

LITERATURA

Zmizelé Čechy - Chomutov, Jaroslav Pachner, Ladislav Horáček - Paseka, Praha a Litomyšl 2006
Dějiny Chomutova, Zdena Binterová, Eva Šamšulová, Jan Gaža, Jaroslav Pachner, Vlastislav Růžek, Gerhard Stübiger, Město Chomutov, 2004
Chomutov ve starých pohlednicích, Vojtěch Bret, Václav Stiska, Jaroslav Pachner, FORTprint, Karlov, 1992
Chomutov - Historický průvodce a zajímavosti města, podle Fr. Záborského napsal a upravil Karel Brožovský, Městský národní výbor v Chomutově, 1978
Průvodce královským městem Chomutovem, Statutární město Chomutov, 2008
Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014
studie Transferium Chomutov, Řešení pro přestavbu železničního uzlu, Prověření nároků na dopravní uzel Chomutov, Jan Příkryl, Vít Janoš, Petr Janoš, Jiří Kalčík

WEBOVÉ STRÁNKY

www.geoportal.cuzk.cz
www.gis.chomutov-mesto.cz
www.chomutov-mesto.cz
www.havlis.cz
www.dendrologickazahrada.cz
www.metallo.it
www.archdaily.com
www.landezine.com

Vypracovala: Bc. Tereza Petříková
Tel: +420 602 407 308
E-mail: TPetrikova@seznam.cz

Vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. arch. Ivan Kaplan
Konzultant dopravního řešení: Ing. Václav Pivoňka
Konzultant technické infrastruktury: Ing. Václav Jetel, Ph. D.
Konzultant koncepce zeleně: Jan Hendrych, ASLA
Konzultace poskytnuté Magistrátem města Chomutova: Odbor rozvoje a investic

k127 - Katedra urbanismu a územního plánování, LS 2016/2017
Obor: Architektura a stavitelství, Zaměření: Architektura a urbanismus
České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Thákurova 7, 166 29 Praha 6