

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Vojtěch Hajný
datum narození: 14.6.1985
akademický rok / semestr: 2011/2012 LS
ústav: 15129 Ústav navrhování III
vedoucí diplomové práce: Ing. Akad. arch. Jan Šépka

téma diplomové práce: Milovice - hledání města

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

1/ Z necelé tisícovky stoupl za 15 let počet obyvatel na téměř 10 000. Nově vzniklé město se skládá ze čtyř čtvrtí, které v minulosti představovaly samostatné vesnice. Je tedy důležité prověřit jejich sklobení nebo nalezení nové identity, která by dokázala celkově pozvednout nově vzniklou srostlici. Území bylo již v minulosti prověřováno několika projekty, nicméně žádný zatím nebyl realizován. Jak se tedy postavít k situaci, kdy většina obyvatel utíká za prací do Prahy? Jaký potenciál nalézt v místě, které nemá prastaré kořeny? Mají se jednotlivé různorodé čtvrtě scelovat nebo naopak více rozdělit? To jsou důležité otázky, na které je potřeba hledat odpovědi.

2/ plachta 1188 x 1680 mm, 2x portfolio projektu ve formátu A3, CD s elektronickou prezentací projektu, portfoliem a plachtou

3/ finální model v měřítku 1:2000

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Vojtěch Hajný

AR 2011/2012, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) MILOVICE - HLEDÁNÍ MĚSTA

(AJ) MILOVICE - SEARCHING FOR CITY

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce: Ing. akad. arch. Jan Šépka Ústav: 15129 Ústav navrhování III.

Oponent práce: MgA. Ing. arch. Michal Fišer

Klíčová slova
(česká): Milovice, železnice

Anotace
(česká): Milovice - vyzdvížení a prodloužení železniční dráhy. Železnice je vždy chápána jako jizva v městské struktuře. V souvislosti se zamýšleným prodloužením dráhy z Prahy přes Milovice do Liberce navrhuji železniční most nad městem. Základní myšlenkou je osvobození města od železnice v samém jeho jádru a vytvoření navazující městské struktury, která by propojovala dosud odtržené městské části.

Anotace (anglická): Milovice - elevation and extension of the railway track. The railway is always seen as a scar in the urban structure. In connection with the intended path extending from Prague to Liberec through Milovice, I propose railway bridge over the city. The basic idea is the city's liberation from the railroad in the very heart of the city, and creating a structure that would connect two separated districts.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 18. května 2012

.....

podpis autora-diplomanta

Místo:

město Milovice

Úkol:

Milovice jsou známé především svým bývalým vojenským prostorem v části zvané Mladá. V tomto prostoru, zřízeném již za Rakousko - Uherska roku 1904, žilo během okupace Československa po roce 1968 více než 100.000 sovětských vojáků s rodinnými příslušníky, kteří zde měli velké zázemí. Po konci okupace začal být vojenský prostor přestavován pro potřeby civilního obyvatelstva a za posledních několik let se do nových bytů ve městě nastěhovalo mnoho nových lidí ze všech koutů země. Z necelé tisícovky stoupl za 15 let počet obyvatel na téměř 10 000.

Nově vzniklé město se skládá ze čtyř čtvrtí, které v minulosti představovaly samostatné vesnice. Je tedy důležité prověřit jejich skloubení nebo nalezení nové identity, která by dokázala celkově pozvednout nově vzniklou srostlici. Území bylo již v minulosti prověřováno několika projekty, nicméně žádný zatím nebyl realizován. Jak se tedy postavit k situaci, kdy většina obyvatel utíká za prací do Prahy? Jaký potenciál nalézt v místě, které nemá prastaré kořeny? Mají se jednotlivé různorodé čtvrtě scelovat nebo naopak více rozdělit? To jsou důležité otázky, na které je potřeba hledat odpovědi.

Program:

Není předepsaná přesná velikost návrhu, nové zástavby či vlastního zásahu. Vyslovení filozofického názoru na fungování města v blízké budoucnosti. Jednotlivé funkční náplně a plošné výměry mohou být relativizovány vlastním návrhem.

OBSAH

HISTORIE MILOVIC	01
HISTORICKÉ MAPY	02
LETECKÉ SNÍMKY	03
ORTOMAPA	04
FOTODOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU	05
MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	06
PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN	07
ČLÁNKY K TÉMATU	08
LIBERECKÝ KRAJ	09
V. KORIDOR	10
PROVEDENÉ ÚZEMNÍ STUDIE	11
M1 ARCHITEKTI	12
UHLÍK ARCHITEKTI	13
PROJEKTIL ARCHITEKTI	14
MILVICE - HLEDÁNÍ MĚSTA	15
ANALÝZY	16
SCHEMA HLEDÁNÍ MĚSTA	17
KONCEPT	18
DOKUMENTACE	19
SITUACE	20
FUNKČNÍ SCHEMA	21
PROVOZNÍ SCHEMA	22
ŘEZ ,1NP,2NP	23
3NP, 4NP - PERON, POHLED VÝCHODNÍ	24
VARIANTA ŘEŠENÍ ŘADOVÝCH DOMŮ	25
VIZUALIZACE	26
HLAVNÍ VIZUALIZACE	27
VIZUALIZACE NÁDRAŽÍ	28
VIZUALIZACE PERONU	29
VIZUALIZACE ROZMEZÍ	30
VIZUALIZACE ZAHRADA	31
FOTOGRAFIE FYZICKÉHO MODELU	32
SKICI	33
ZDROJE	34

HISTORIE



Město Milovice se nachází ve Středočeském kraji, oblasti Středního Polabí, v blízkosti města Lysá nad Labem a ve vzdálenosti 15 km od města Nymburk, 35 km od Mladé Boleslavi a 38 km od okraje Prahy. Počet obyvatel k 1. lednu 2011 byl 9532 s průměrným věkem 30,3 let, který je nejnižší v České republice. Město je položeno na pravém břehu střední části potoka Mlynařice. Nadmořská výška území se pohybuje od 188 do 254 m. Nejvyšším bodem je křižovatka Mladá s nadmořskou výškou 253,8 m, a nejnižším niva Mlynařice na hranici katastrálního území Benátecká Vrutice se 188 m. n. m. Město zahrnuje katastrální území Milovice nad Labem a Benátecká Vrutice o celkové rozloze 2831 ha a je rozděleno na městské části Milovice, Mladá, Benátecká Vrutice a Boží Dar. Ve znaku města je stříbrná hlava smy s krkem a zlatým jazykem. Tento nejstarší doložený heraldický motiv se objevoval na středověkých pečetích rytířů z Milovic. Smy je umístěna v zeleném štítě s vybihajícími třemi hroty k hornímu okraji stříbrné hlavy štítu. Zelená barva má připomínat bohatství lesů v regionu.

Nejstarší informace o obcích Milovice, Benátecká Vrutice a Mladá Ve 14. století se u cesty vedoucí z Prahy do Jičína nacházelo zemanské sídlo vladky Holomka, které se v archivních listinách nazývá „villa Milewicz“ – tvrz Milevice. První zmínka dle archiválií pochází z roku 1396 v souvislosti s pozůstalostí po Sperkově manželce Pavlíně. Ves Milovice bývala sídlem dvou šlechtických rodin, z nichž jedna sídlila ve tvrzí a druhá ve dvoře. Tvrz stála ještě roku 1599 a zanikla nejspíše ve třicetileté válce. Obecní škola byla postavena v roce 1860. Po zřízení vojenského cvičiště v roce 1904 dochází k nebývalému rozvoji Milovic, které se stávají významným místem regionu. První písemný záznam o existenci Benátecké Vrutice je datován do roku 1241, kdy královna Kunhuta, manželka českého krále Václava I., darovala Vrutici lyskému klásteru. Podle pověstí ovšem vznikla Benátecká Vrutice mnohem dříve a název jí byl dán podle vyvěrajících pramenů vody. Střídavě patřila pod lyské a benátecké panství. V patnáctém století byly Benátecká Vrutice a Mladá připojeny na dobu 31 let k Milovicím. Významným byl zdejší velký rybník nazývaný Vrutický, který se rozkládal až k Milovicím. K založení obce Mladá se váže pověst o záchraně kněžny Mladé, dcery knížete Boleslava I. První písemná zpráva o této vesnici a její nově založené faře je z roku 1341. Po třicetileté válce náležela Mladá jako filiálka (tzn. jako další kostel větší farnosti) k faře v Nových Benátkách. Roku 1787 se mladská fara osamostatnila a k Mladé byly přiřazené Milovice. Téhož roku byla zřízena ve vsi škola a do roku 1860 ji navštěvovaly i děti z Milovic. V roce 1813 táhla vsí pruská a francouzská vojska „a mnohé škody napáchalo těch 130 000 vojáků“. V roce 1903 byly pozemky na benáteckém panství schváleny jako budoucí vojenské cvičiště a obec Mladá byla určena k zániku.

Vojenské cvičiště a zajatecký tábor (1904–1918) Po vojenských neúspěších rakousko-uherské armády v prusko-rakouské válce bylo rozhodnuto, že musí dojít k její modernizaci včetně důkladného výcviku vojsk. Armáda si jako nejvhodnější prostor pro cvičiště vytyčila rozsáhlé území zahrnující tehdejší Nové a Staré Benátky, Jiřice, Benáteckou Vrutici, Milovice, Mladou, Lipník a Straky. Vyhláškou o vyvlastnění nemovitostí vydanou 30. 4. 1904 armáda začala vykupovat statky, pozemky a domy, kdo prodal nechtěl, toho donutili. Obec Mladá nacházející se uprostřed zabraného území, která měla šest statků, školu a faru, byla vystěhována a srovnána se zemí. Armáda v roce 1907, jako kompenzaci škod za původní kostel sv. Kateřiny v Mladé, vystavěla v Milovicích nový kostel, faru a hřbitov.

Za první světové války v říjnu roku 1914 byl na pahorku mezi Benáteckou Vruticí a Milovicemi postaven zajatecký tábor, ve kterém byli ubytováni ruští, srbsí a italsí váleční zajatci. Samotný tábor tvořily tři části: kamenný tábor, který byl postaven již dříve v roce 1904 a dále části II a III, které tvořily řady dřevěných baráků pobitých černou lepenkou. Jednotlivé baráky byly až 45 metrů dlouhé a 10 m široké. V jednom baráku bylo 220–300 zajatců. V táboře bylo umístěno 30 000 zajatců, po válečné ofenzivě až přes 45 000. Po vstupu Itálie do války výrazně vzrostl počet zajatců, a proto byl na jižní straně zajateckého tábora roku 1915 zřízen vojenský hřbitov. Velitelé zajateckého tábora se snažili o důstojné pohřby, nechyběla při nich kapela složená z italských válečných zajatců ani pěvecký sbor z ruských zajatců. Na konci první světové války bylo na vojenském hřbitově pohřbeno 5276 italských válečných zajatců, 527 ruských a 60 srbských. Zároveň zde byli pochováni rakousko-uhersí vojáci, dle národnosti 224 Čechů, 49 Maďarů, 6 Rumunů, 40 Poláků, 4 Rakušané a 2 ošetrovatelky z vojenské nemocnice národnosti české. V roce 1920 byla uspořádána sbírka na pomník italských vojáků, který byl slavnostně odhalen v roce 1923. Do 2. světové války bylo o hřbitov dobře postaráno a vždy na začátku listopadu se konal pietní akt za přítomnosti delegátů z Ministerstva národní obrany, italského království, civilních korporací, milovických občanů a pozůstalých. Na tuto tradici byl navázán opět až po odchodu sovětské armády, kdy byly náklady italského ministerstva obrany hřbitov obnovendovzhleduz První republiky.

Mezi válečné období (1918–1939) již od ukončení první světové války a zřízením samostatné Československé republiky roku 1918 československá armáda provozovala v milovickém táboře výcvik dělostřeleckých vojsk, zkoušky těžké munice, byly zde umístěny vojenské instrukční školy a probíhal i výcvik balonového vojska. Roku 1920 (a také v roce 1922) navštívil prezident T. G. Masaryk zdejší posádku. Z důvodu potřeby rozšíření cvičiště a snadnější dopravy byla v roce 1921 budována z Lysé nad Labem do Milovic železniční vlečka, která sloužila kromě přepravy vojenských příslušníků a obyvatel Milovic také k výcviku vojsk železničních útvarů. Ve dvacátých letech byla v rámci tzv. útočné vozby československé armády v Milovicích vybudována tanková četa s tanky Renault FT, která byla jediná v celé armádě. V roce 1936 převzala armáda první tanky vyrobené ve firmě Škoda a ČKD a během roku jich bylo ve výzbroji milovického pluku 197 ks. Mezi obyvateli Milovic a armádou byl velmi blízký svazek spolupráce. Vojáci vybudovali pro děti Skautský domov, zajišťovali přepravu stanů na letní skautské tábory, armáda zapůjčovala stadion ve vojenském táboře na všechny sokolské akce, byla vydlážděna silnice Milovice–Lysá a také průtah obcí Milovice.

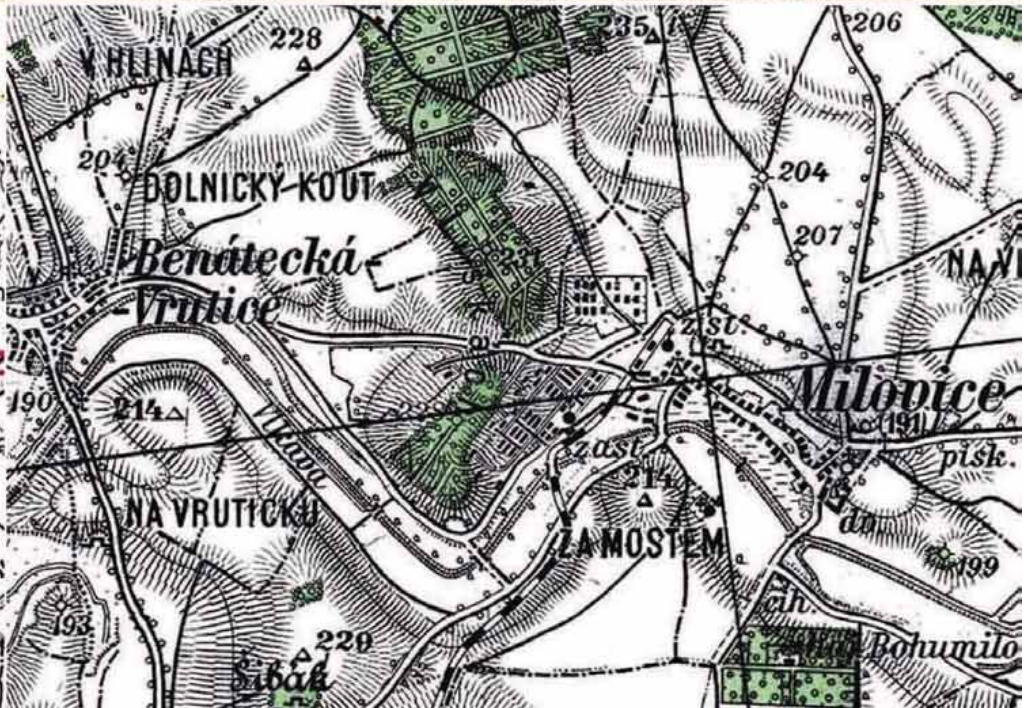
2. světová válka (1939–1945) 15. března 1939 obklíčila Milovice německá armáda a v následujících dnech začala přebírat československou armádní výzbroj. Vojenský prostor byl Němci pojmenován Truppenübungsplatz Milowitz. V roce 1940, při plánovaném rozšíření cvičiště na 5300 hektarů, byla nuceně vystěhována Benátecká Vrutice a řada domů byla v obci zbourána nebo poškozena. K obnově Vrutice došlo po skončení války. Vojenský prostor převzaly večer 8. května 1945 jednotky 1. praporu protektorátního vládního vojska a následně od 17. května 1945 zajišťovala správu prostoru až do listopadového odchodu Rudé armády Milovice-Mladá po roce 1945. Po roce 1949 začala rozsáhlá modernizace letiště Boží Dar, kdy došlo k prodloužení železniční tratě až na letiště. V Milovicích byla vybudována kanalizace, vodovod a vznikla bytová výstavba na Balonce. V roce 1951 byl zřízen Vojenský újezd Mladá. V roce 1968 zabrala prostor na 22 let sovětská armáda a Milovice-Mladá se stala sídlem velitelství okupačních vojsk. Většina vojáků čs. armády byla převezena na Slovensko, letectvo do Pardubic. K 30. červnu 1991 odešel z Milovic poslední sovětský voják a v roce 1995 byl vojenský výcvikový prostor zrušen. Roku 1996 došlo ke sloučení města Milovice a obce Benátecká Vrutice a byla zahájena obnova nové městské části Mladá.



2.POL.18.STOLETÍ
1943



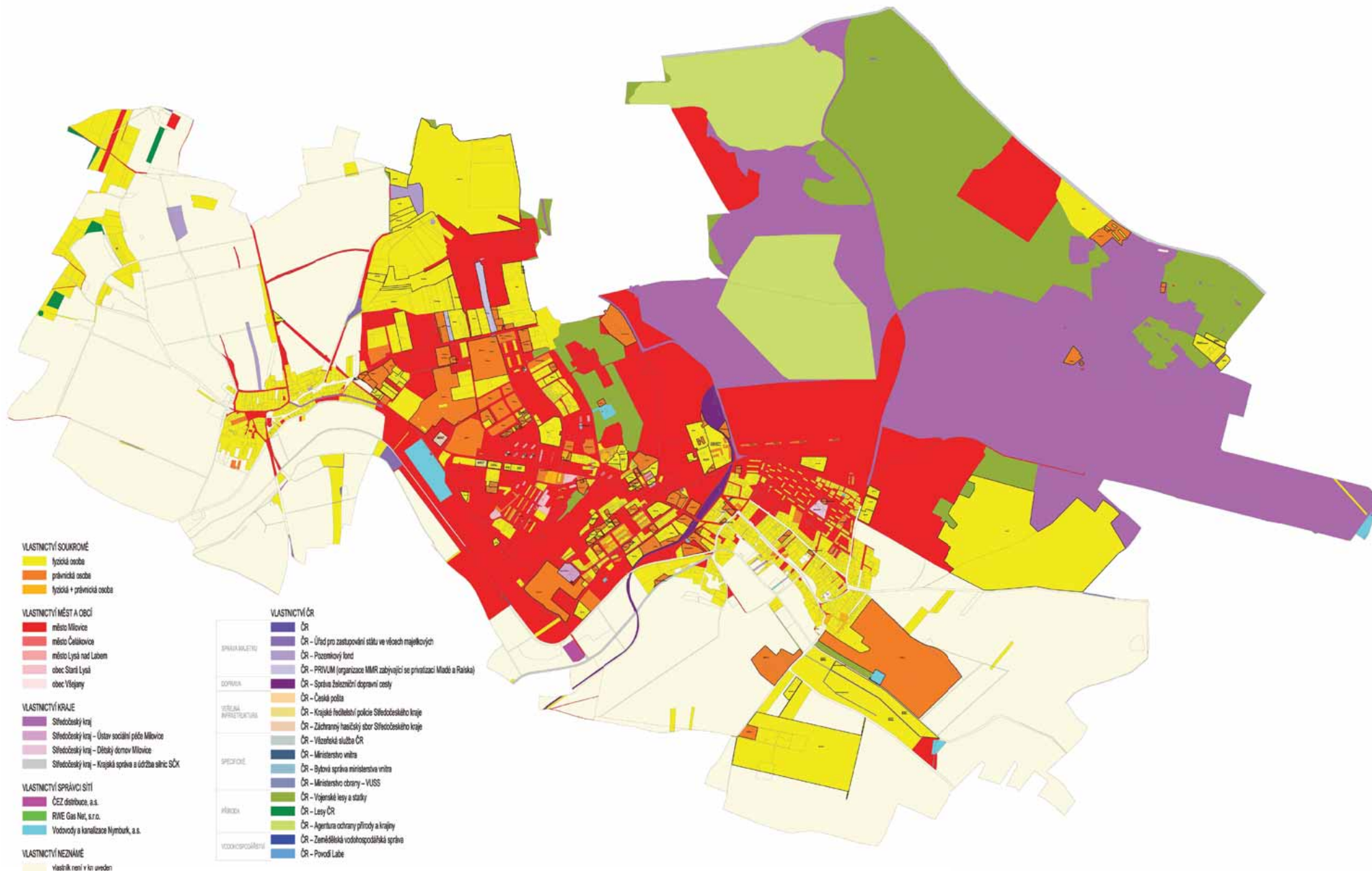
1720
1932

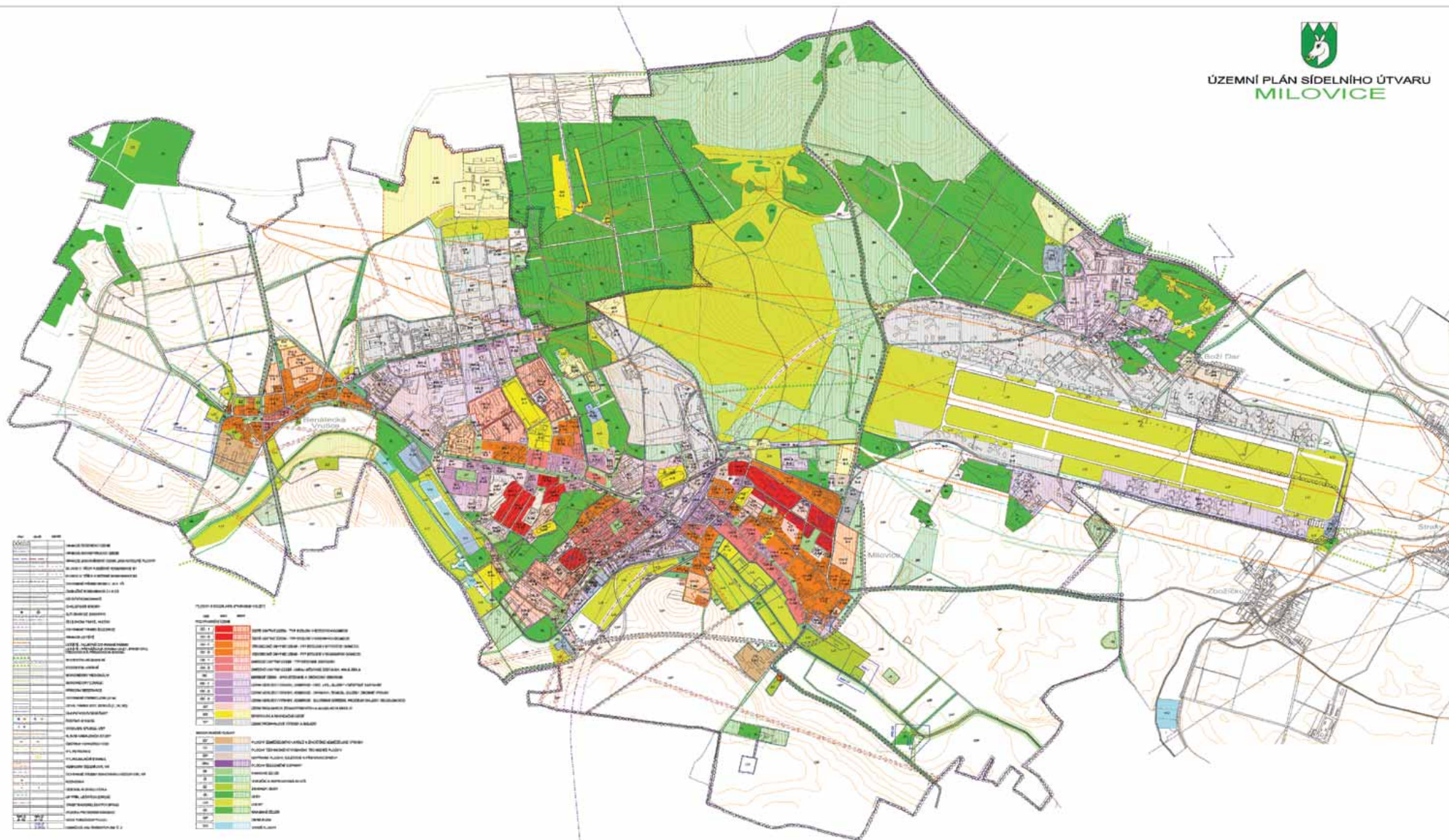












ČLÁNKY K TÉMATU

Liberecký kraj chce železniční trať do Prahy, cesta by trvala hodinu

2. června 2011 9:36

Cesta vlakem z Liberce do Prahy dnes trvá minimálně dvě a půl hodiny. Liberecký krajský úřad to chce ale změnit. Spolu se Středočeským krajem začal tlačit na politiku, aby prosadili vybudování železničního koridoru mezi krajským a hlavním městem. Cesta by pak trvala jen hodinu.

(ilustrační snímek) | foto: Libor Teichmann, MF DNES

"Liberec stále nemá kvalitní spojení po železnici s hlavním městem, včetně Středočeského kraje a průmyslových zón. Začneme plánovat spolupráci a oslovíme se žádostí o pomoc také poslance a senátory zvolené za naše kraje," poznamenal náměstek hejtmána pro dopravu Martin Sepp.

Oba kraje chtějí společně tlačit na stát, České dráhy nebo Správu železniční a dopravní cesty. Přímé a rychlé spojení Liberce s Prahou je prý dnes vysoce důležité. O vybudování nové dopravní železniční trasy jednali před časem radní kraje s představiteli Generálního ředitelství Českých drah.

Za důležitou pokládá trať také Středočeský kraj. "Podařilo by se zajistit železniční spojení mezi centrem Liberce a Prahou za šedesát minut. Výrazně by se také snížila intenzita dopravy na silnici R 10, neopominutelné jsou i pozitivní dopady na životní prostředí," vypočítal Robin Povšík, náměstek hejtmána Středočeského kraje pro dopravu.

Přímé železniční spojení Liberce s Prahou je vysoce potřebné i podle železničního specialisty Jindřicha Berounského. "Liberecký kraj je na tom úplně nejhůř co se týká dostupnosti s Prahou, v úvahu vlastně přichází jen silnice. Lidé jsou v rámci veřejné dopravy odkázáni na poslední autobus. Z Prahy jede poslední autobus v půl desáté, a to ještě ne z centra, ale z Černého mostu. Do jiných krajských měst se dá dostat z představení v Praze minimálně půlnočním vlakem," upozornil specialista.

Jsou tři varianty, kudy by koridor mohl vést

Zatím existují tři varianty budoucího vedení tratě. Jednou z nich je podle Berounského napřímění úseku z Mladé Boleslavi do Turnova, který by obkroužila spojka mezi stávajícími tratěmi. Zároveň by došlo k napřímění železnice mezi Turnovem a Libercem.

Počítalo se také s tím, že by trať vedla Turnovem na Malou Skálu a dále by se stočila přes Jablonec nad Nisou. Nejeftivnější by podle předběžných studií mohla být trať, která by vedla paralelně s rychlostní silnicí na Prahu. "Je to na odbornících, přípravné projekční práce musí teprve začít a právě proto se do věci vložily oba kraje, aby přiměly stát k zahájení přípravných činností, zajištění projektové dokumentace nebo výkupy pozemků," doplnil radní Povšík.

Podle sdělení Správy železniční a dopravní cesty se zatím jedná o prvotní návrh. Do roku 2025 se prý s takovou stavbou nepočítá. "Zatím nejdou podklady pro rozpracování a uskutečnění takového návrhu," bere oběma krajům iluze Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty. Za vysoce náročnou pokládá především problematiku výkupu pozemků v hustě osídleném Středočeském kraji a Praze.

Předběžný odhad stavby by podle něj činil zhruba osmdesát miliard. Tento odhad by však upřesnil projekt stavby. "Uváděl by předpokládanou cenu, rozsah stavebního díla s návrhem všech nutných technologií," doplnil Drvota.

Zdroj: <http://liberec.idnes.cz/liberecky-kraj-chce-zeleznicni-trat-do-prahy-cesta-by-trvala-hodinu->



Historie

Trať spojující Prahu s městem pod Ještědem byla uváděna do provozu mezi lety 1859 a 1872. Spojení Prahy s Libercem bylo ovšem při stavbě až na druhém místě - vždyť poslední úsek z roku 1872 vede z Prahy do Čákovice. To se podepsalo na přímosti trati i v případě úvrati v Turnově. S dokončením rychlostní silnice R10 v roce 1990 a postupně i s navazující komunikací (R35) do Liberce se osobní železniční doprava na relaci Praha - Liberec stala zcela nekonkurenceschopnou. Poměr jízdní doby autobusu a vlaku mluví jasně: vlak urazí trasu za více než dvojnásobný čas (i když ale zároveň urazí o 40 km více). Při jízdní době 2 hodiny a 35 minut je vlak použitelný prakticky pouze pro režisty...

Současný plán

Jisté snahy o zlepšení spojení jmenovaných měst bylo možné zaznamenat už za socialismu, ale jejich vztah k realitě byl velmi vzdálený. V současnosti je aktuální příprava přestavby tratě, o které se diskutuje již poměrně dlouhou dobu. Jsou připraveny již i mnohé dokumenty, s přestavbou počítají územní plány. První razantní a ucelené kroky k naplnění myšlenky rychlého spojení Prahy a Liberce začaly být ale podnikány až ve 3. tisíciletí. V roce 2002 byla u společnosti SUDOP objednána studie možností zrychlení spojení do Liberce. Cílem studie bylo najít možná řešení pro modernizaci tratě v takovém rozsahu, aby byla zajištěna odpovídající jízdní doba do 90 minut. Tato nejnovější studie v zásadě potvrdila předchozí snahy a nabídla několik různě zásadních rekonstrukcí v následujících parametrech.

Varianty přestavby v úseku Praha - Mladá Boleslav

Název	Max. rychlost [km/h]	Počet traťových kolejí	Elektrizace	Náklady [mil.Kč]	Jízdní doba [min]
2M120	Praha - Neratovice: 120/150 Neratovice - Všetaty: 140 Všetaty - M.Boleslav: 120/150	1	ANO	9 083,0	41:00
2M160	Praha - Neratovice: 120/150 Neratovice - Všetaty: 140/160 Všetaty - M.Boleslav: 150/160	Praha - Všetaty: 1 Všetaty - M.Boleslav: 2	ANO	11 781,7	38:00
3R	Praha - Lysá n/L: norm. stav Lysá n/L - Milovice: 70 Milovice - Vlkava: nová trať Vlkava - M.Boleslav: optim.	Praha - Lysá n/L: 2 Lysá n/L - M.Boleslav: 1	ANO	6 225,2	45:00
3M120	Praha - Lysá n/L: norm. stav Lysá n/L - Milovice: 70 Milovice - M.Boleslav: 160	Praha - Milovice-Boží Dar: 2 Milovice-Boží Dar - M.Boleslav: 1	ANO	8 097,0	42:15
3M160	Praha - Lysá n/L: 120/140 Lysá n/L - M.Boleslav: 160	2	ANO	9 935,9	37:20

Varianty přestavby v úseku Mladá Boleslav - Liberec

Název	Max. rychlost [km/h]	Počet traťových kolejí	Elektrizace	Náklady [mil.Kč]	Jízdní doba [min]
4M120	M.Boleslav - Turnov: 120/150 Turnov - odb.Šimonovice: 160 odb.Šimonovice - Pilínkov: 120/150 Pilínkov - Liberec: 80/100	M.Boleslav - Hodkovice n/M: 1 Hodkovice n/M - odb.Šimonovice: 2 odb.Šimonovice - Liberec: 1	ANO	15 380,0	31:25
4M160	M.Boleslav - Pilínkov: 160 Pilínkov - Liberec: 80/100	2	ANO	17 760,1	30:20

Praha hl.n. - Mladá Boleslav přes Milovice

mapy: Čelákovice - Vlkava | Vlkava - Mladá Boleslav

Na začátku je trať společná s předchozí variantou - až po odbočce Skály. Dále tato varianta pokračuje po optimalizované trati č.231 až do Lysé nad Labem. Varianty 3R a 3M120 uvažují s normovým stavem tohoto úseku, zatímco varianta 3M160 předpokládá jeho optimalizaci. V jejím rámci má být trať upravena pro rychlost 120/140 km/h a proto je nutné přetrasovat několik oblouků. kromě běžných posunů os (např. za Čelákovicemi by i tak klesla rychlost na 100/130 km/h) je navržena především výrazná přeložka právě před Čelákovicemi. Napřimuje trať vedením přes současný depozitář NTM a do stanice se zapojuje souběžně s tratí od Mochova. Zpracována je zde i varianta východního objezdu Čelákovice pro rychlost 160 km/h a dokonce i napojení na VRT. Za stanicí Lysá nad Labem trať pokračuje po dnešní lokálce s poloměry oblouků i pouhých 195 - 300 metrů do Milovic. Oblast s velkým potenciálem rozvoje si rozhodně zaslouhuje lepší a přímé spojení s Prahou. Studie firmy SUDOP ho navrhuje hned v několika variantách: při využití návrhu 3R by trať vedla ve stávající stopě (minimální posuny os) s maximální rychlostí 70 km/h a teprve esičko před koncovou stanicí by bylo narovnáno. Za milovickým nádražím by trať pokračovala po nové trati, společně pro všechny varianty. Další řešení počítají s novou tratí, vedenou o něco dále od Lysé. A to buď pro rychlost 90 - 100 km/h, nebo dokonce s mimoúrovňovou přesmyčkou nákladní magistrály pro rychlost 100/120 - 160 km/h. Obě nové varianty jsou dvoukolejné. Velké změny čekají stanicí v Milovicích. Ta je mimo jiné velmi zajímavá už dnes, neboť působení sovětských vojsk zde zanechalo své stopy: velká přístavba staniční budovy, dlouhý krytý perón, předtápěcí stojany. Nová stanice bude zcela v přímé (bude v km 5,495). Koleje vedou dále již po zcela novém úseku pro rychlost 160 km/h skrz 435 metrů dlouhý tunel do stanice Milovice-Boží Dar, kde se uvažuje s ukončením příměstských vlaků. Po několika kilometrech následuje nová zastávka Vanovice a konečně trať zaústí do současné žst.Vlkava. Ve variantách 3R i 3M120 se ve zmíněném úseku navrhuje prozatím výstavba jedné koleje s předpokladem pozdějšího dokončení druhé. Od Vlkavy až před Mladou Boleslav vedou nové koleje přibližně ve stávající stopě s patřičně upravenými oblouky. V případě realizace této části tratě dvoukolejně by byla stanice Luštěnice nahrazena zastávkou. Zcela nevyhovující je krátký úsek v údolí Jizery před žst.Mladá Boleslav hl.n. Zde jsou navržena dvě řešení: překročení řeky hned při vstupu do údolí a pokračování podle tratě od Všetat, či "narovnáni" oblouku tunelem o délce 305 metrů a překročení řeky až téměř ve stávající stopě. Minimální rychlost na vjezd do stanice je 70 km/h. Navržena byla i možnost přjezdu do Mladé Boleslavi po nové trati, odbočující u Voděrad a okolo obce Semčice vedoucí k napojení na trať od Dolního Bousova na východě Mladé Boleslavi. Za novou hlavní stanicí v místě žst.Mladá Boleslav město by se koleje rovnou připojily na trať do Turnova. Dnešní hlavní nádraží by tak zbylo jen vlakům od Neratovic a možná i od Mělníka. Zahloubením městské stanice v dvoukolejně podobě bylo takovéto zásadní řešení prakticky znemožněno. Celkově je modernizace spojení přes Milovice daleko pravděpodobnější, než u první varianty. Důvodů je více: vytvoření nových tras osobní dopravy, nižší náklady, obsluhuje nových oblastí a lepší sklonové poměry.

Jízdní doby v úseku Praha - Liberec (dle varianty, doporučené SUDOPem)

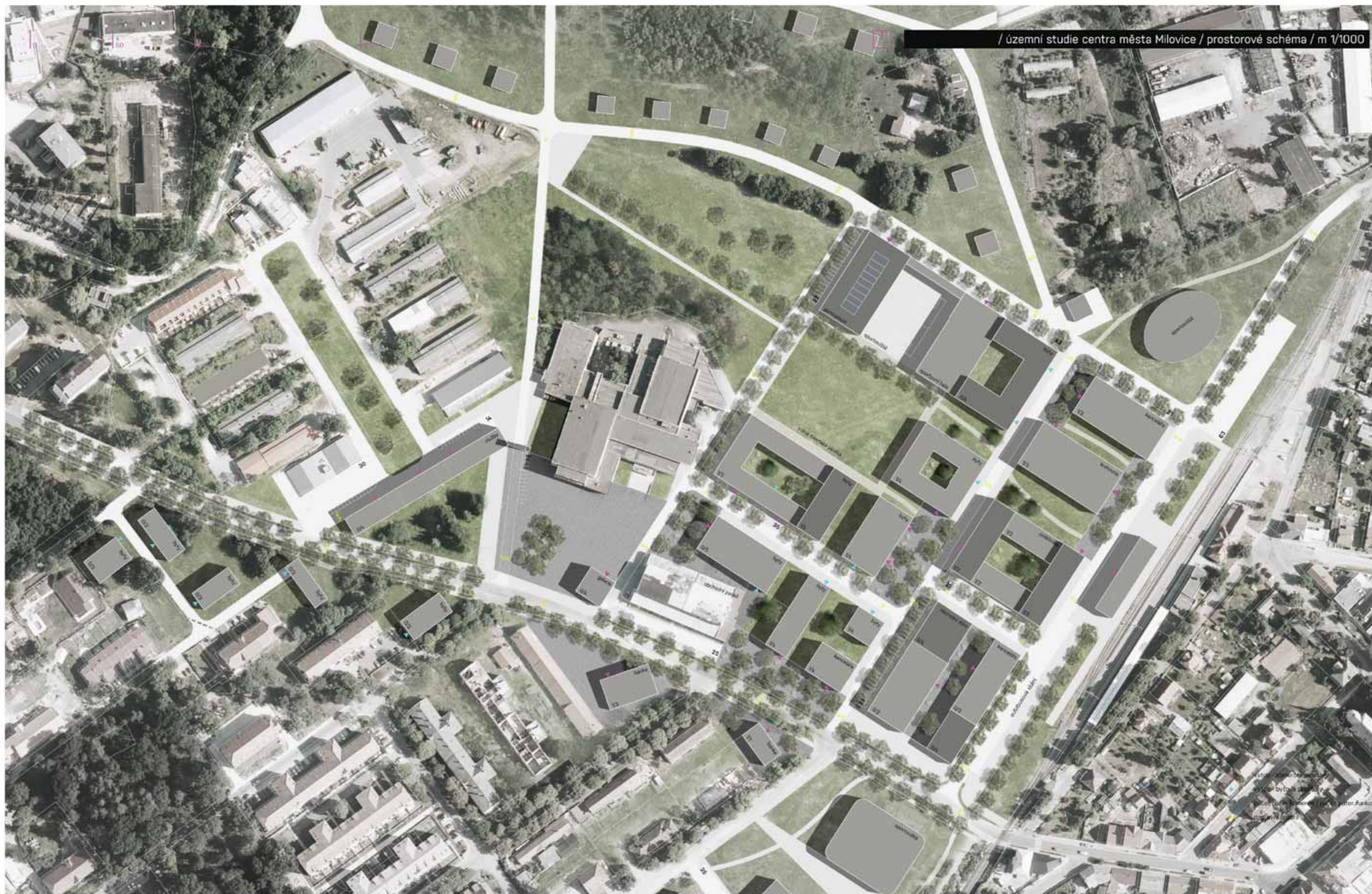
Stanice	Expres [min]		Rychlík [min]	
	řada 600	řada 471	řada 600	řada 471
Praha hl.n. odj.	00:00	00:00	00:00	00:00
Milovice odj.	(28:00)	(30:00)	31:30	32:30
Mladá Boleslav hl.n. odj.	42:30	45:30	43:30	48:00
Turnov odj.	62:00	67:30	69:00	73:00
Liberec příj.	77:00	83:30	84:00	89:00

Jízdní doba Ex(600) Praha - Liberec mimo Turnov 70:30, s estakádovou spojkou 69:00.

A co se na "V. koridoru" děje už teď? Zpracována je zatím předprojektová příprava pro úsek Praha - Mladá Boleslav (přes Milovice) a připravuje se i k navazujícímu úseku do Turnova. V létě 2005 byl SUDOP Praha vybrán jako zhotovitel studie "Modernizace tratě Praha-Vysočany - Lysá nad Labem - Milovice" a současně přípravné dokumentace k "Elektrizaci tratě Lysá nad Labem - Milovice". Daleko blíže k realizaci je modernizace stanice Mladá Boleslav hl.n. (možná už od roku 2006).

PROVEDENÉ ÚZEMNÍ STUDIE

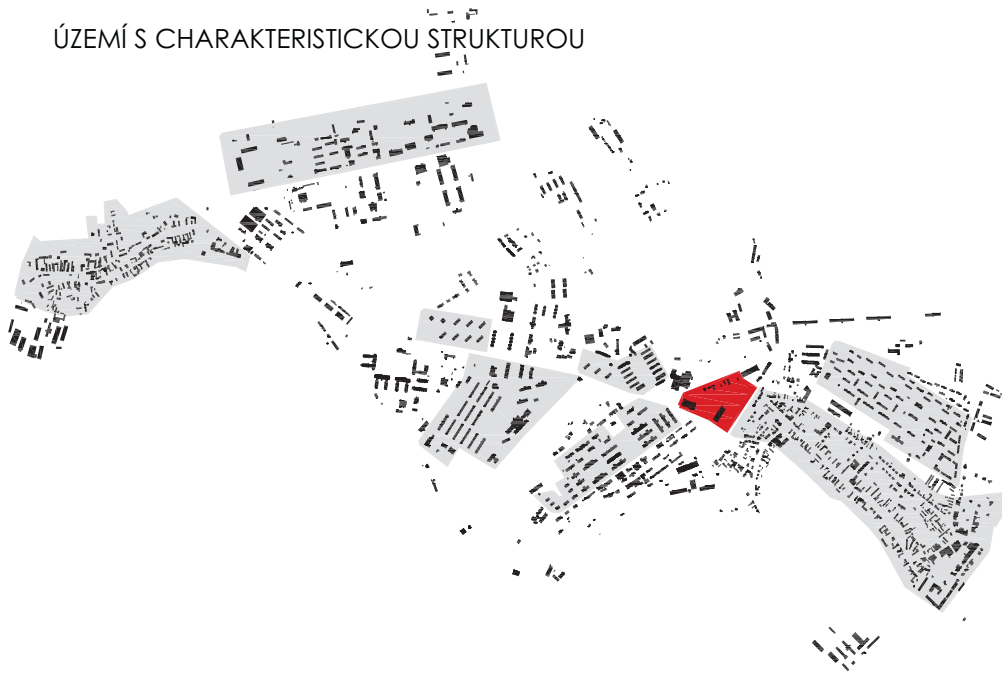




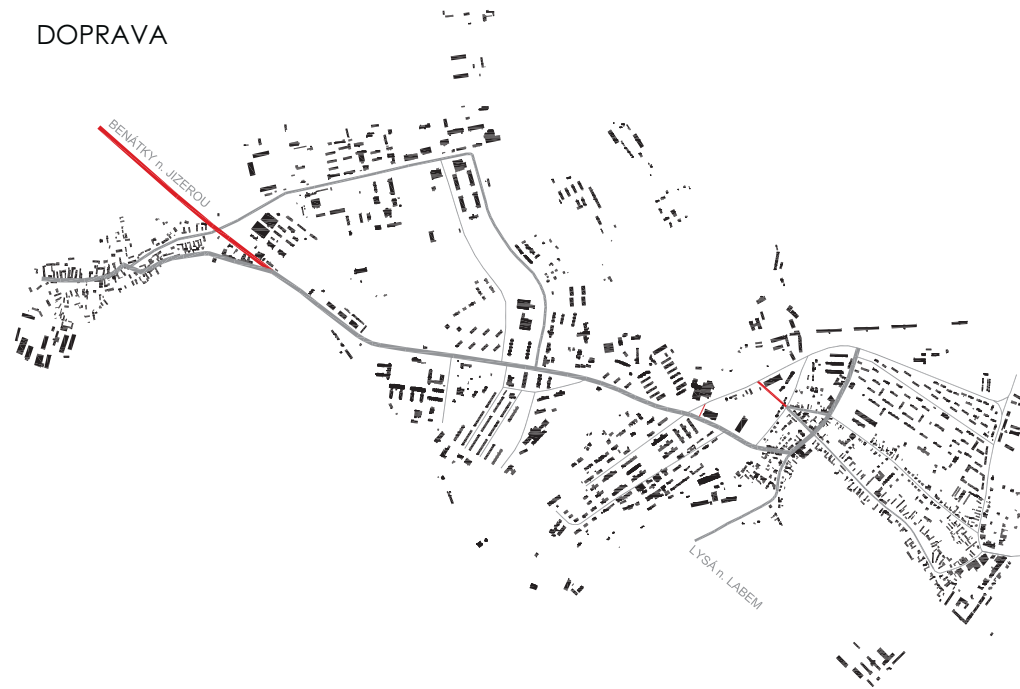


MILOVICE - HLEDÁNÍ MĚSTA

ÚZEMÍ S CHARAKTERISTICKOU STRUKTUROU



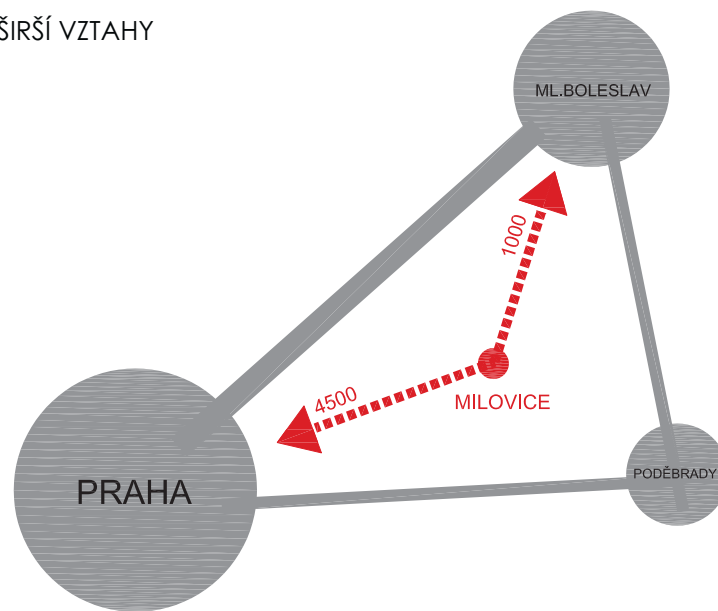
DOPRAVA



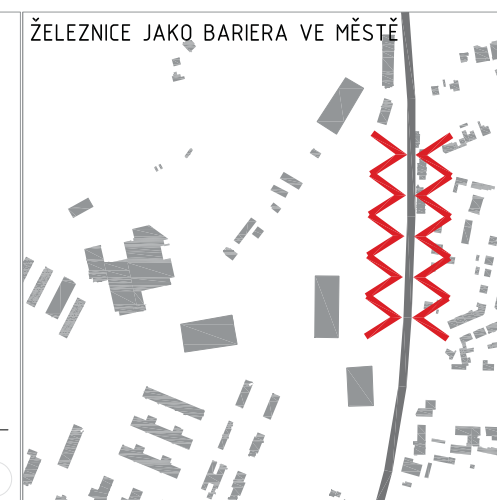
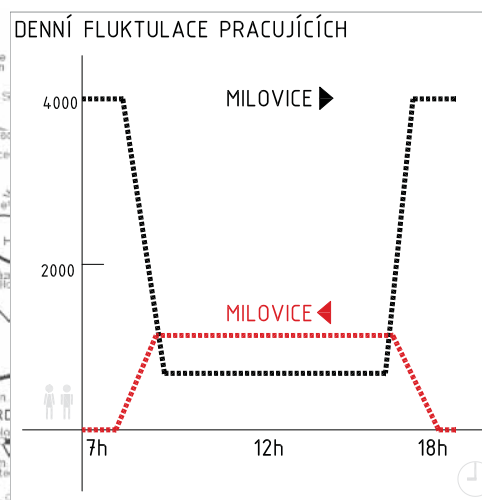
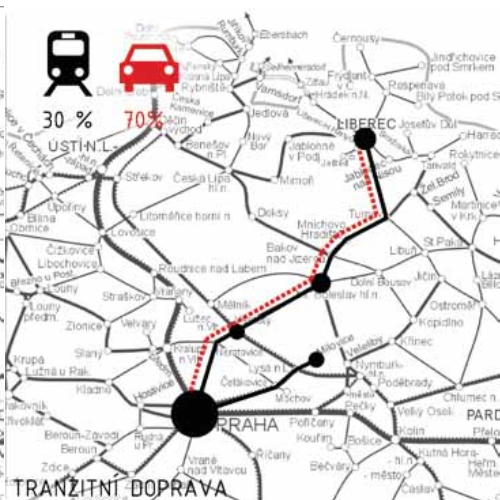
SYSTÉM ZELENĚ



ŠIRŠÍ VZTAHY







NÁDRAŽÍ JAKO NEJNIŽŠÍ BOD VE MĚSTĚ VIADUKT NAD MĚSTEM

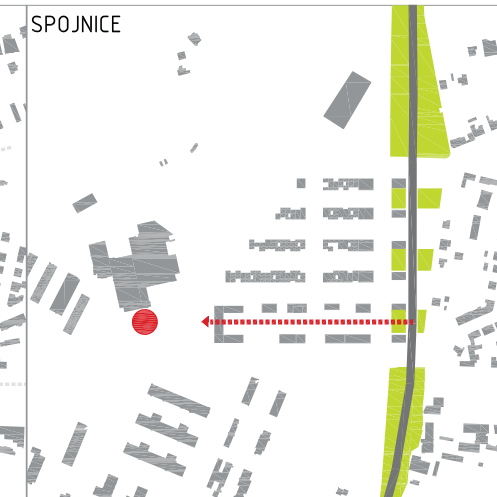
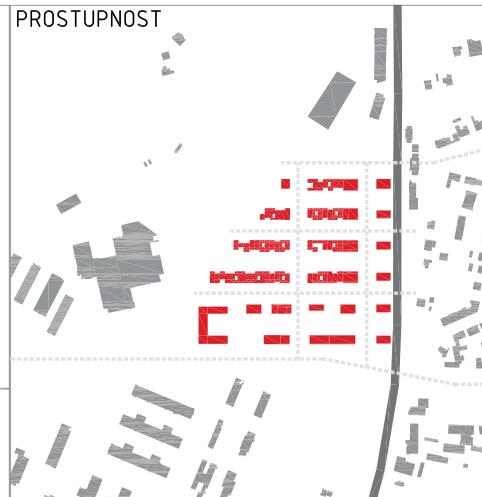
DÍKY TERENNÍ KONFIGURACI A EKOLOGICKÉMU ZATÍŽENÍ PŮDY V MILOVICÍCH NENÍ MOŽNÉ VÉST ŽELEZNICI POD ÚROVŇ TERÉNU. ZATÍŽENÍ MĚSTA ŽELEZNIČNÍ TRATÍ V DIMENZÍCH ODPOVÍDAJÍCÍCH POŽADAVKŮM REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY BY BYLO NEÚSNĚŠNÉ. VEDNÍ TRATĚ NAD ÚROVŇ TERÉNU JE TAK NEVYHNUTELNÉ.

MORFOLOGIE

OSVOBOZENÍ

ŽELEZNICE OD SEBE ODDĚLUJE DVĚ MĚSTSKÉ ČÁSTI, MLADOU A STARÉ MILOVICE, KTERÉ SE ALE SNAŽÍ ŽÍT V SYMBÍOZE. PROPOJENÍ TĚCHTO ČÁSTÍ, FYZICKÉ I VIZUÁLNÍ, BY MĚLO USADNIT JEJICH SOUŽITÍ.

TRANSPARENCE-KOMUNIKACE MEZI MĚSTSKÝMI ČÁSTMI

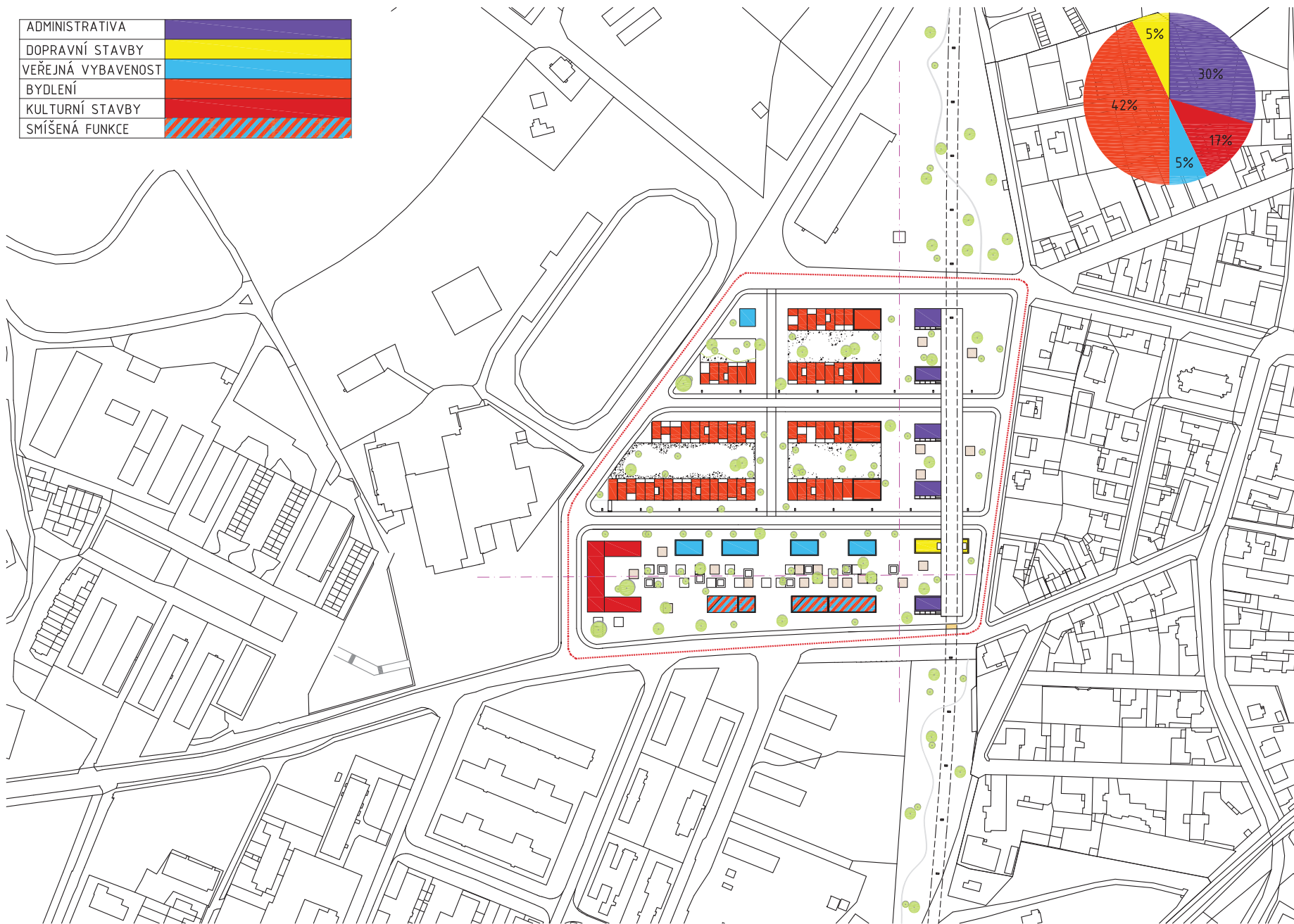


DOKUMENTACE

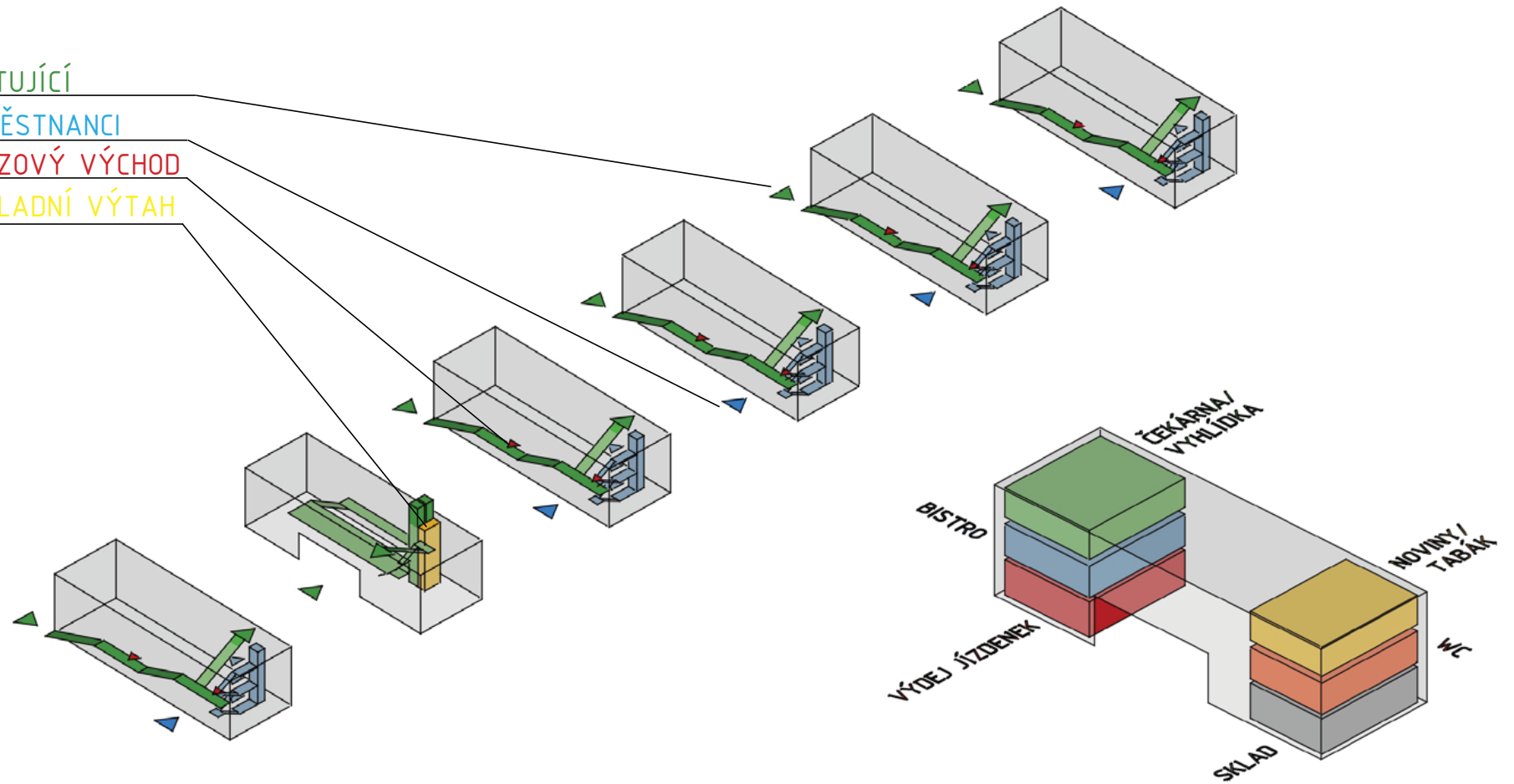
ZPEVNĚNÁ PLOCHA	
MINERÁLNÍ DLAŽBA	
SPOLEČNÉ ZAHRADY	
ZELEŇ VEŘEJNÁ	
POJÍŽDENÝ CHODNÍK	
CHODNÍK	
PÍŠČITÝ POVRCH	
STŘEŠNÍ TERASY	
PARKOVACÍ STÁNÍ	
DROBNÝ MOBILIÁŘ	



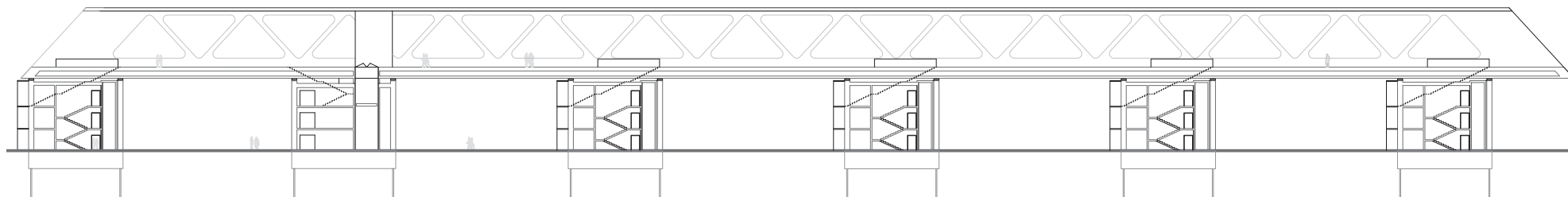
ADMINISTRATIVA	
DOPRAVNÍ STAVBY	
VEŘEJNÁ VYBAVENOST	
BYDLENÍ	
KULTURNÍ STAVBY	
SMÍŠENÁ FUNKCE	



CESTUJÍCÍ
ZAMĚSTNANCI
NOUZOVÝ VÝCHOD
NÁKLADNÍ VÝTAH



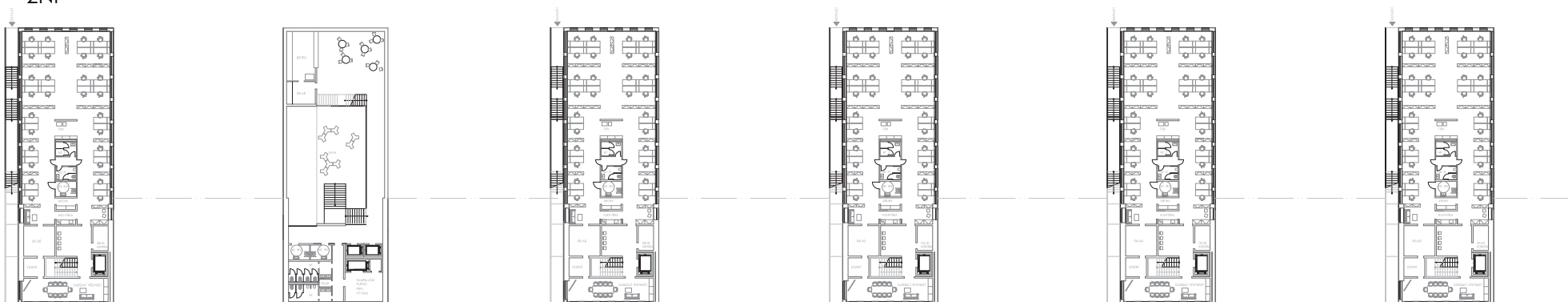
ŘEZ



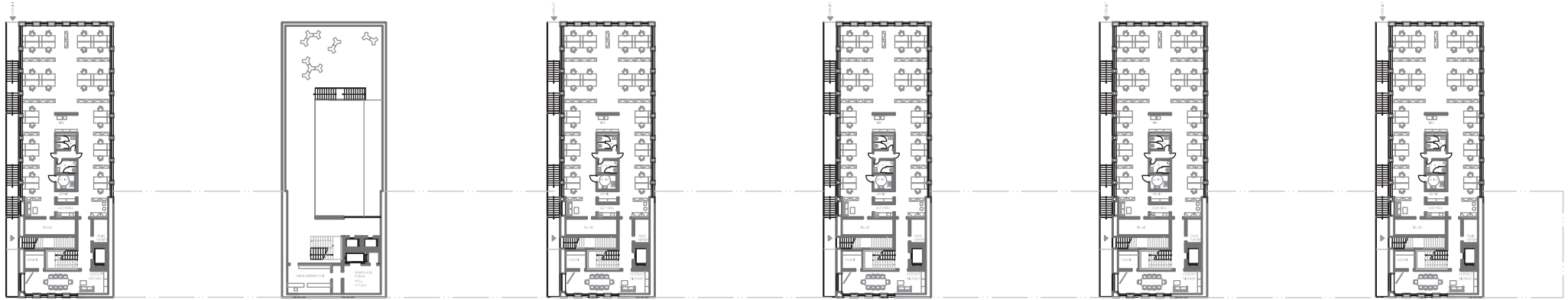
1NP



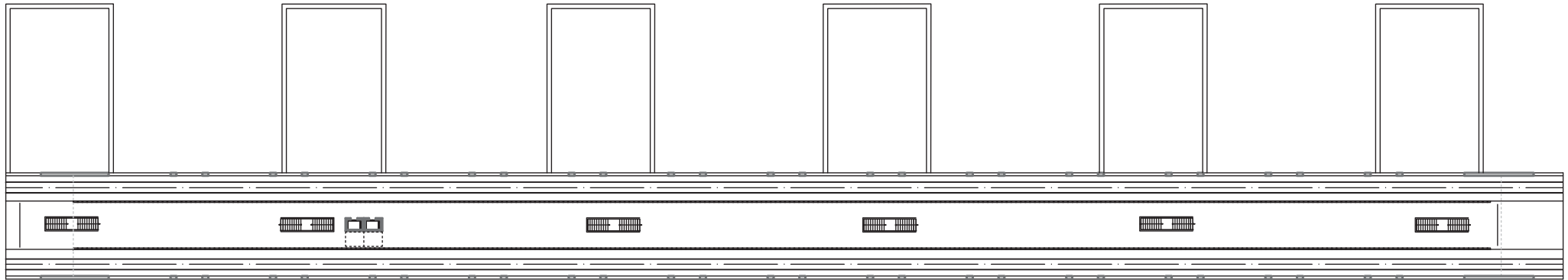
2NP



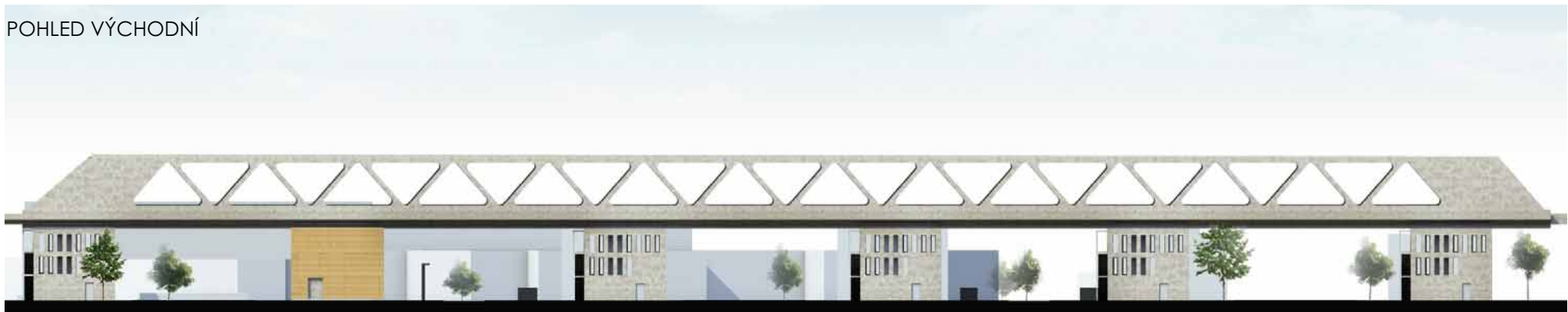
3NP



4NP - PERON



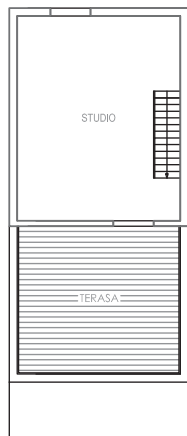
POHLED VÝCHODNÍ



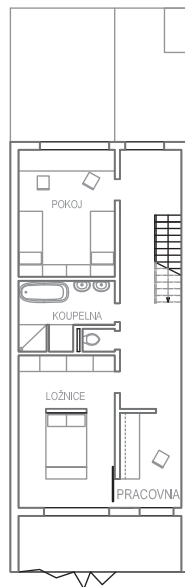
POHLED



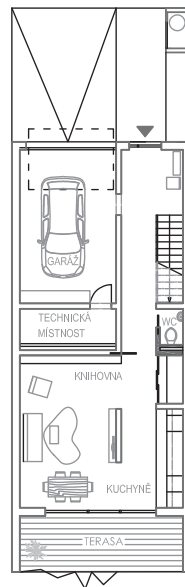
3NP



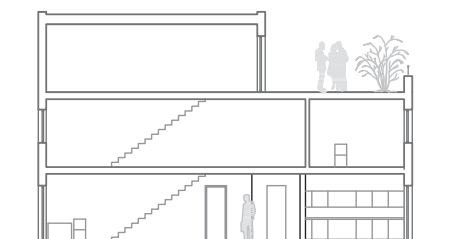
2NP | 25



1NP



ŘEZ



VIZUALIZACE





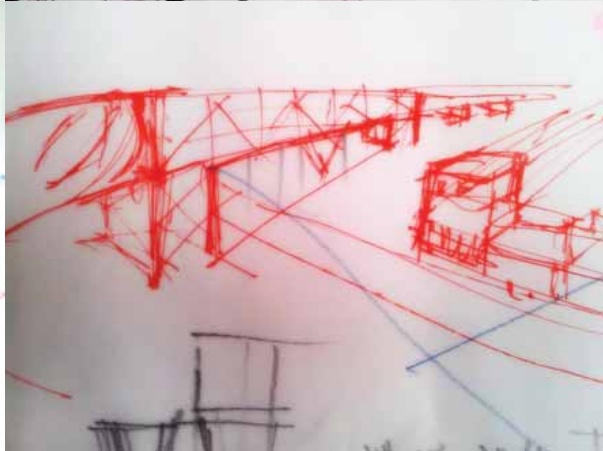
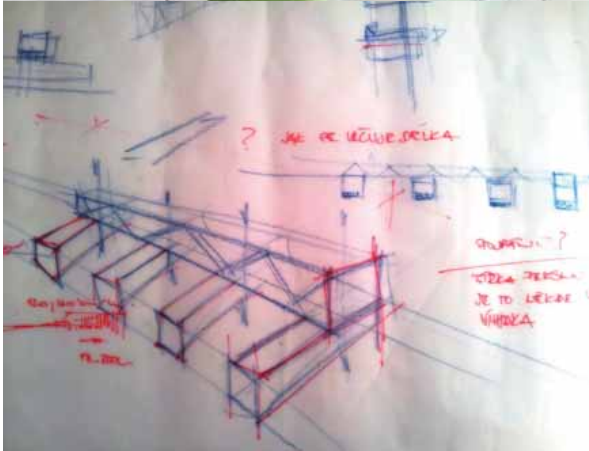
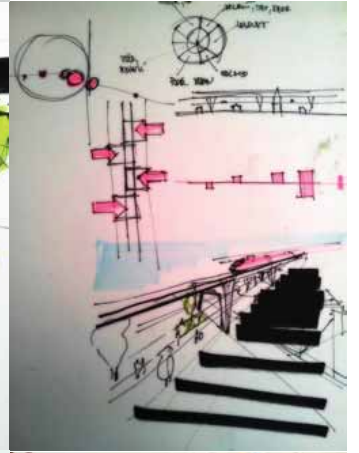
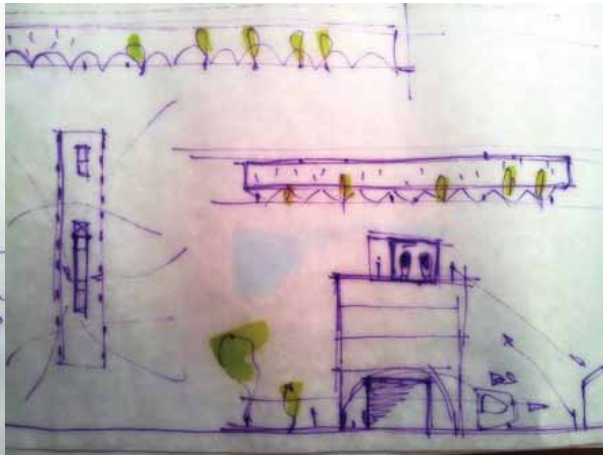
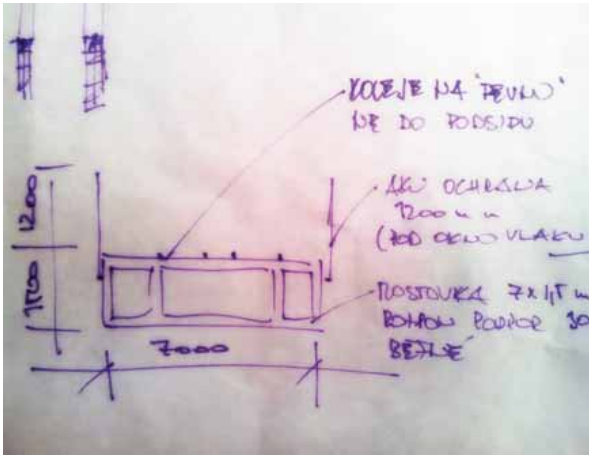
VIZUALIZACE NÁDRAŽÍ | 28











ZDROJE:

http://liberec.idnes.cz/liberecky-kraj-chce-zeleznicni-trat-do-prahy-cesta-by-trvala-hodinu-1fo-/liberec-zpravy.aspx?c=A110602_1595949_liberec-zpravy_kol
<http://www.k-report.net/koridory/dalsi4.htm>
<http://www.archdaily.com/130303/negrellisteg-explorations-architecture/> <http://www.archdaily.com/130303/negrellisteg-explorations-architecture/>
<http://www.archdaily.com/194274/foster-partners-win-competition-to-design-ourense-ave-station/>
<http://www.archdaily.com/148606/kaohsiung-port-station-urban-design-competition-winning-proposal-by-de-architekten-cie/>
www.bustler.net
www.europaconorsi.com

Dopravní stavby a systémy, Patrik Kotas, ČVUT Praha, 2007

KONZULTACE:

ing. arch. Patrik Kotas
Ing. Miloslav Smutek

PODĚKOVÁNÍ

Chtěl bych poděkovat vedoucím atelieru Janu Šépkovi a Mirce Tůmové, za příkladné vedení, za všechny podněty a výtky, které se mi podařilo, některé lépe než jiné ,přetavit do své práce. Dále děkuji Žandě za to, že o mne pečovala, povzbuzovala mě ve chvílích beznaděje a celkově mi byla oporou, jak při práci na diplomním projektu, tak po celou dobu studia. Děkuji také bratrovi Ondrovi za to, že přišel a pomohl, když to bylo nejvíce potřeba. Děkuji také kolegům v atelieru, za jejich kritiku i chválu, které si vážím, a která mě často hnala dál. Děkuji.