



MODERNIZACE DOPRAVNÍHO TERMINÁLU ZLÍN

DIPLOMOVÁ PRÁCE FA ČVUT, LETNÍ SEMESTR 2016

Bc. LENKA OTRUSINOVÁ

vedoucí práce Ing. arch. Jan Sedlák

OBSAH

ANALÝZY MĚSTA ZLÍNA

HISTORIE MĚSTA

DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

HISTORIE A VÝVOJ VLAKOVÉ DOPRAVY VE ZLÍNĚ

HISTORIE A VÝVOJ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY VE ZLÍNĚ

FOTKY ÚZEMÍ

ARCHITEKTURA V OKOLÍ NÁDRAŽÍ

STRATEGICKÝ A ÚZEMNÍ PLÁN

ANALÝZA ÚZEMÍ

BUDOUCNOST CENTRA ZLÍNA

GAHURŮV PROSPEKT

NÁVRH

ŠIRŠÍ VZTAHY A SITUACE

DETAIL ŘEŠENÍ NÁDRAŽÍ

ŘEZ ÚZEMÍM

PŮDORYSY DOMU

POHLED A ŘEZY

DETAIL FASÁDY

VIZUALIZACE

POUŽITÉ ZDROJE A LITERATURA

PODĚKOVÁNÍ

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Lenka Otrusínová

datum narození: 25.10.1990

akademický rok / semestr: 2015/2016 letní semestr

obor: Architektura

ústav: 151 29 Ústav navrhování III.

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák

téma diplomové práce:

MODERNIZACE DOPRAVNÍHO TERMINÁLU ZLÍN

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem práce je modernizace dopravního terminálu ve Zlíně. Prostor nádraží bude pojednán s ohledem na okolní části města, jejich charakter a postavení v rámci města. Nově navržené nádraží bude respektovat požadavky na dopravu v jednadvacátém století a klást důraz na komfort cestujících. Budou řešeny přestupní vazby v co možná nejkratší vzdálenosti. Cílem práce je urbanistické pojednání plochy stávajícího naddimenzovaného nádraží a návrh výpravní budovy.

2/ Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Návrh bude obsahovat urbanistické řešení nádraží v návaznosti na okolní městskou strukturu a její doplnění. Výpravní budova bude obsahovat čekárnu pro cestující s kavárnou, informační centrum a pokladny, komerční prostory, obchod s potravinami, restauraci a zázemí dopravců.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Autorská zpráva

Situace širších vztahů M 1:5000

Celková situace M 1:1000

Půdorysy objektu M 1:100 (M 1:200)

Řezy podstatné pro pochopení principu domu M 1:100 (M 1:200)

Pohledy M 1:100 (M 1:200)

Detail dle následného výběru

Vizualizace celková, vizualizace z horizontu chodce

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)


model, 2x portfolio diplomního projektu, 2x CD obsahující předepsané náležitosti, výstavní plakáty

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelu mohou být po dohodě s vedoucím práce upravena.

Datum a podpis studenta

25.2.2016 


Datum a podpis vedoucího DP

25.2.2016 

Datum a podpis děkana FA ČVUT



registrováno studijním oddělením dne

1.5.2016 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Lenka Otrusinová AR 2015/2016, LS NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) MODERNIZACE DOPRAVNÍHO TERMINÁLU ZLÍN (AJ) MODERNIZATION OF ZLIN RAILWAY AND BUS STATION JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	Ing. Arch. Jan Sedlák Ústav: ústav navrhování III.
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	Zlín, nádraží, Gahurův prospekt, perforovaný plech
Anotace (česká):	Předmětem práce je návrh nového dopravního terminálu ve Zlíně. Terminál by měl sloužit autobusové i vlakové dopravě a spojit je v jeden fungující celek.
Anotace (anglická):	Thema of the diploma project is new bus and railway station. The new station should be used by both kind of transport – bus and train and be one good transport hub.

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 27. 5. 2016

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

“NETŘEBA KOMENTÁŘE - HRŮZA (vzhled nádraží, špina, bezdomovci, opilci, nalévárny....)

Návrh na změnu: prostředí pro cestující za prací, do škol, pro turisty....ne pro bezdomovce a alkoholiky...”

autor: went

“Představuji si odborníka řekněme z Japonska, který jede do zlínského Kongresového centra na nějaký kongres. Je zvyklý cestovat vlakem, cestu z Prahy do Zlína ještě nějak přežije. V Otrokovicích po nastoupení do lokálky na Zlín už je trochu nervózní a po průjezdu polozbořeným areálem Svitů a zastavení na stanici “Zlín-Střed” (sic!) se poleká a raději hned dalším spojem maže zpátky...”

Návrh na změnu: Celá trat' do Zlína i nádraží potřebují zásadní rekonstrukci. Totéž se týká i nádraží autobusového a svitovského areálu podél železniční tratě.”

autor: Michal

““Vstupní brána” do Zlína pro návštěvníky Zlína (turisty, obchodní partnery, nové studenty atd.) je v horším stavu než v kterémkoli mnohem menším městě. Služby neslužby na informacích o autobusových spojích (často si člověk musí vystačit s archaickou cedulí u vstupu do nádraží), pidi čekárna, která se stala lehárnou pro bezdomovce, neuvěřitelný nepořádek, wc, kde se člověk bojí posadit a vůbec nadechnout, čekací místa se špatnými lavičkami na které prší, okolí nádraží v katastrofálním stavu, hnusný malý bufet, kde je možno jíst jen na stojáka.....vlakové nádraží velikostně odpovídá tak nanejvýš nějaké vesničce někde na Jižní Moravě...”

Návrh na změnu: Celkově zmodernizovat obě nádraží, zamyslet se nad potřebami moderního města, jímž se svými předraženými architektonickými skvosty město snaží za každou cenu být. Toto by byly efektivně vynaložené peníze, které návštěvníka Zlína zajistné oslní mnohem dříve než KUC atd.”

autor: Hanka B.

Názory občanů na prostor současného autobusového a vlakového nádraží převzaty z webu <http://www.mestskezasahyzlin.cz/>

ZLÍN

Zlín je oranžové město. Město cihlového pásku. Místo bat'ovské nejen architektury, ale i ducha. Tomáš Bat'a téměř před sto lety vybudoval z malinkaté vesničky město, které ve světě něco znamenalo. Postavil zde tovární areál, obytné čtvrti pro své dělníky, budoval silnice a železnici. Vystavěl prostředí v na svou dobu vysokém technickém, architektonickém i komfortním standardu. S jeho smrtí však jako by Zlín usnul věčným spánkem.

Ve Zlíně jsem se narodila, zde jsem vyrůstala. Je to město, které miluji a jako každý Zlíňák jsem na něj hrdá. Do svých 19 let jsem si neuměla představit, že bych odtud měla někdy odejít. Poté jsem se ze Zlína odstěhovala a začala jsem se na něj dívat trochu jinýma očima. Centrum města mám v živé paměti, když jsem si ještě jako malé dítě hrávala na průlezkách v parku. Z houpaček postupně zmizely řetízky, z dřevěných hříbků zbyly jen polohříbky, ale jinak se za těch 15 let v podstatě nic nezměnilo. Opuštěnou továrnu přímo v srdci města se obyvatelé naučili nevnímat, jako by ani neexistovala. Kromě postupné dostavby sídlišť, jako by Zlín stále i po téměř 70 letech ještě spal.

Naštěstí tento spánek netrval věčně. Od roku 2010, kdy bylo slavnostně otevřeno Kongresové centrum od Evy Jiříčné, neuplynul rok, kdy by ve Zlíně neproběhla nějaké soutěž nebo se nezačal realizovat projekt. Tovární areál už není hluchým místem, ale novým městským centrem. Parky se dočkaly revitalizace, veřejná prostranství obnovy a Zlín se tak po dlouhé době opět stává moderním městem. Jedno velmi důležité místo však svou novou podobu stále hledá. Místo, jež musíme po příjezdu do města spatřit, ať už naše další kroky vedou kamkoli. Místo, které je sice jen o dva roky starší než já, ale svou koncepcí a provedením je už dávno v důchodu. Je to nádraží, které je opravdu ostudou moderního a rozvíjejícího se města.

Do Zlína jezdím zhruba dvakrát do měsíce a pokaždé mám možnost zažít, jak pohodlné je čekat zde na autobus či vlak. Jak komfortní jsou možnosti dopravy do Otrokovic, kdy po cestě je více zastávek než poté z Otrokovic do Prahy. Již šestý rok jezdím mezi Zlínem a Prahou a podoba města není to jediné, co se za tu dobu výrazně změnilo. Obrovský pokrok nastal i v dopravě samotné. Cesta se mi zkrátila téměř o hodinu, vlaky nabízejí podstatně vyšší komfort. Jen to Zlínské nádraží je stále morálně v 70. letech minulého století. A právě tuto jizvičku na tváři mého milovaného rodného města jsem si vybrala pro svou diplomovou práci.



HISTORIE MĚSTA

První písemná zmínka o Zlínu se datuje do roku 1322, kdy jej koupila Eliška Rejčka a darovala brněnskému klášteru. Tehdy byl Zlín řemeslnicko - cechovním střediskem. Městská práva Zlín dostal v roce 1397. Mezi tato práva patřilo například možnost pořádání trhů, vaření piva či hrdelní právo. Později byl Zlín panským sídlem, na němž se vystřídala řada majitelů, například Šternberkové, Tetourové či Rottalové. Posledním vlastníkem Zlínského zámku byl Leopold Haupt, od něj zámek koupilo město Zlín v roce 1929. V 19. století měl Zlín méně jak 3000 obyvatel. Svou průmyslovou historii má však město ještě před nástupem Tomáše Bati. První manufaktura zde byla založena v roce 1779 a sloužila k bělení prádla. Později zde vznikla Brettonská továrna na zápalky a v roce 1870 byl Zlín poprvé spojen s výrobou obuvi. Tehdy vznikla Florimontova továrna na boty.

Výrazný přelom ve Zlínské historii nastal v roce 1894, kdy byla založena Bat'ova továrna na boty. Díky prosperitě firmy sem přicházeli stále noví a noví obyvatelé. Továrna znamenala pracovní příležitost pro mnoho lidí. Díky firmě bat'a se malé městečko změnilo v moderní funkcionalistické město.

Továrna

Továrna pro své fungování a růst potřebovala i adekvátní prostory. První tovární objekt vznikl již v roce 1906 podle návrhu Dominika Feye. Tato budova měla dřevěné stropy a zaklenutá okna. Jako prototyp pro výstavbu dalších objektů sloužila až do roku 1923. Většina těchto továrních budov byla zničena bombardováním v průběhu 2. světové války. V roce 1924 se začaly stavět typizované budovy, které se mohly rychle stavět pro potřeby růstu továrny. Základem byl železobetonový skelet o rozponu 6,15m x 6,15m, sloupy byly nejprve čtvercové, později kulaté. Budovy měly od dvou do pěti podlaží.

Další budovy byly stavěny po válce, při níž byla značná část původních budov zničena. Autorem nové podoby továrny se stal architekt Jiří Voženílek. Tradiční modul se zde změnil na prostorově lépe vyhovující 7,85m x 6,15m x 7,85m, budovy byly pětipodlažní. Tovární areál se vyvíjel i později. V roce 1955 byl postaven centrální sklad obuvi, jedna z nejvýraznějších budov areálu. Budova o rozměrech 78 x 72 metrů a 10 patrech vznikla podle návrhu Vladimíra Kubečky. Dále byl v roce 1964 postaven objekt centrální lisovny od architekta F. Bartoše.

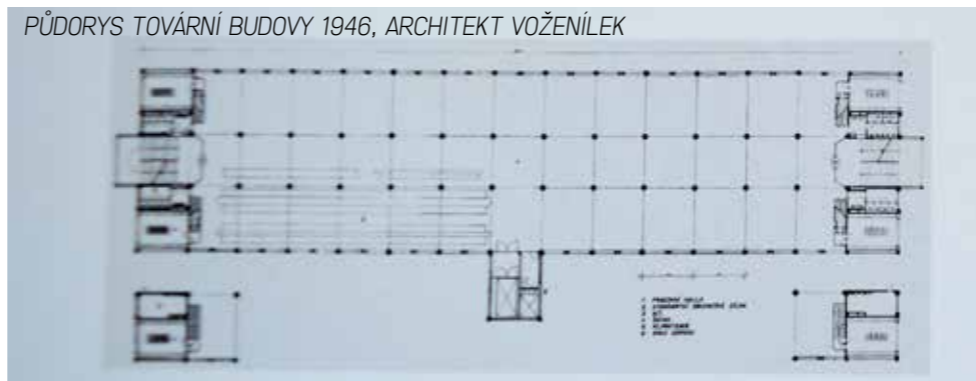
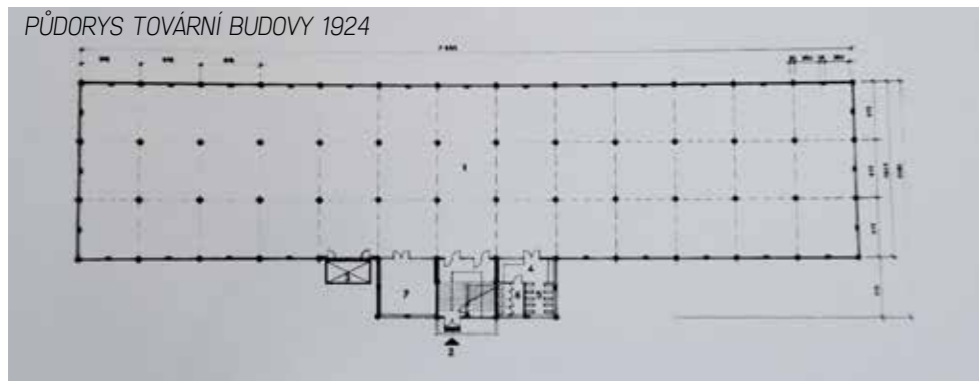
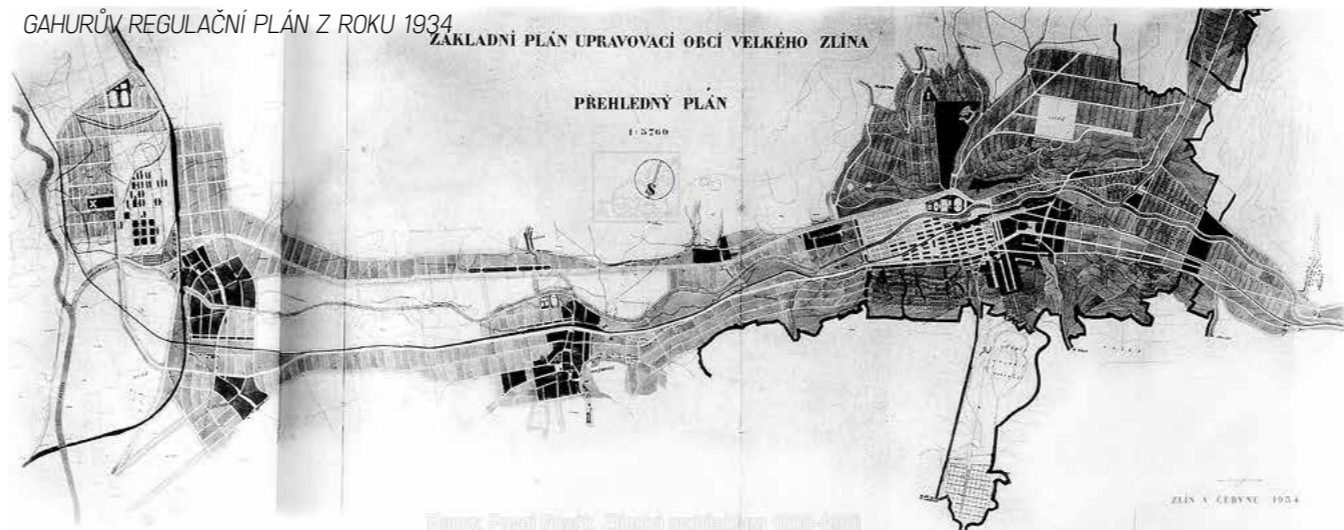
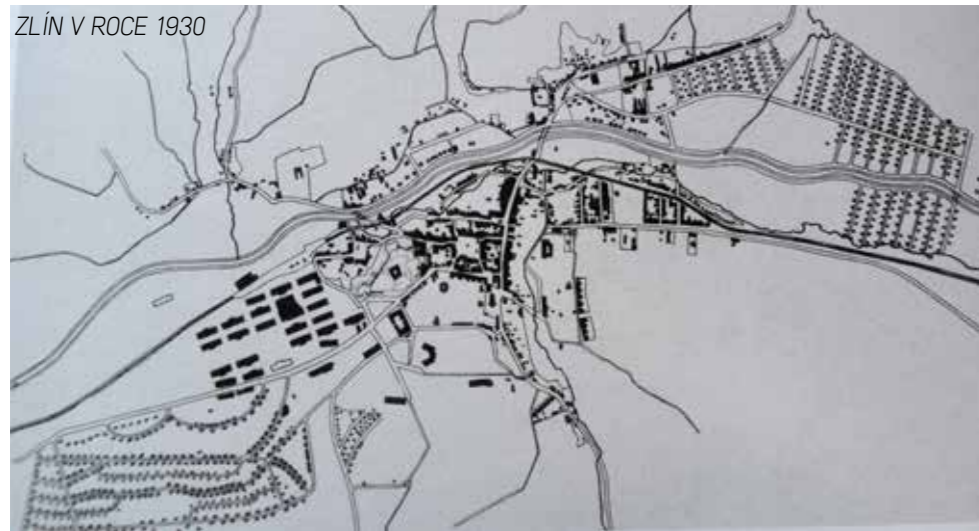
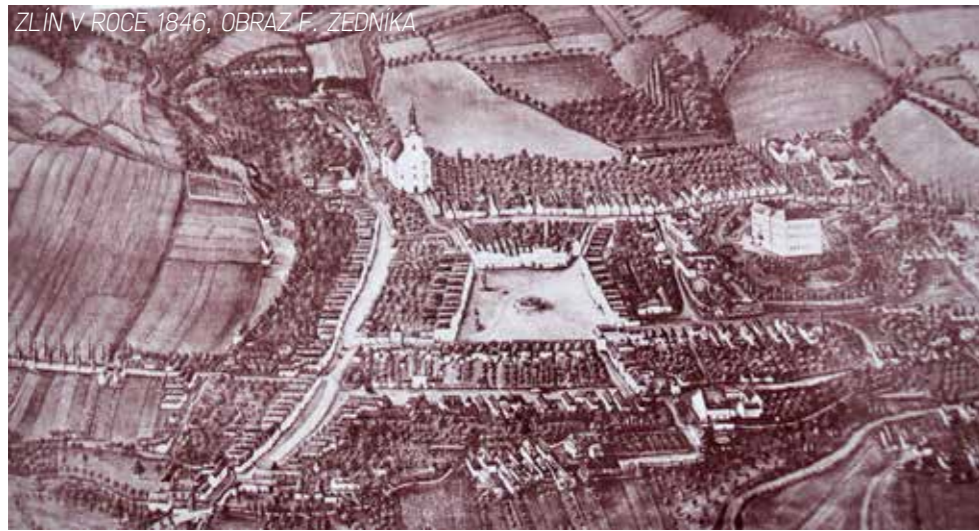
Vladimír Karfík

Vladimír Karfík je autorem nejzajímavější budovy celého areálu, postavené v roce 1938. Jedná se o tzv. Zlínský mrakodrap. Původně byla zvažována varianta 3 administrativních objektů, ale Karfík přišel s návrhem výškové budovy. "Mrakodrap", který má 17 podlaží a měří 77m, byl ve své době druhou nejvyšší budovou v Evropě. Na svou dobu byl nejen neobvykle vysoký ale i nadmíru technicky vyspělý. Koncept budovy umožňoval variabilně přestavovat příčky podle potřeby, celý objekt byl klimatizován, zvláštností je i pojízdná závěsná klec na umývání oken. Největší zajímavostí je ovšem pojízdná výtahová pracovna šéfa firmy, mohl odtud jednoduše kontrolovat své zaměstnance ve všech patrech. Pro osobní pohodlí bylo v pracovně i umyvadlo s tekoucí vodou. Tato perlička však byla využívána jen krátce J. A. Bat'ou, jeho nástupce o ni neměl zájem.

Od roku 1930 byl Karfík vedoucí projektového oddělení firmy Bat'a a podle jeho návrhu vznikl Společenský dům, školní areály, filmové ateliéry, koupaliště či společenské centrum s víceúčelovým sálem Malá scéna. Mimo práci ve Zlíně se podílel na tvorbě satelitních bat'ovských městeček v zahraničí. Dále projektoval evangelický kostel či zimní lázně.

František Lydie Gahura

Největší podíl na urbanistickém rozvoji Zlína má zlínský rodák architekt František Lydie Gahura. Jeho prvním Zlínským architektonickým počinem byla účast v soutěži na budovu radnice, v níž získal první místo. V roce 1923 byla radnice podle jeho návrhu postavena. Poté projektoval v různých částech města, například areál Bat'ovy nemocnice, Masarykovy školy v centru města, Náměstí práce, parkový prospekt internátů a mnohé další. Podle jeho návrhu vznikl i Památník Tomáše Bati postavený po Bat'ově tragické smrti v roce 1932. Gahura zpracovával i řadu regulačních plánů rychle se rozrůstajícího města. Nejvýznamnější z nich je „Upravovací plán obcí velkého Zlína“ z roku 1934, podle něhož se stavělo následující dvě desetiletí. Podle tohoto plánu vznikly čtvrti Zálešná, Podvesná, Lesní čtvrť a mnohé další. František Lydie Gahura byl městským architektem až do roku 1945.



DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

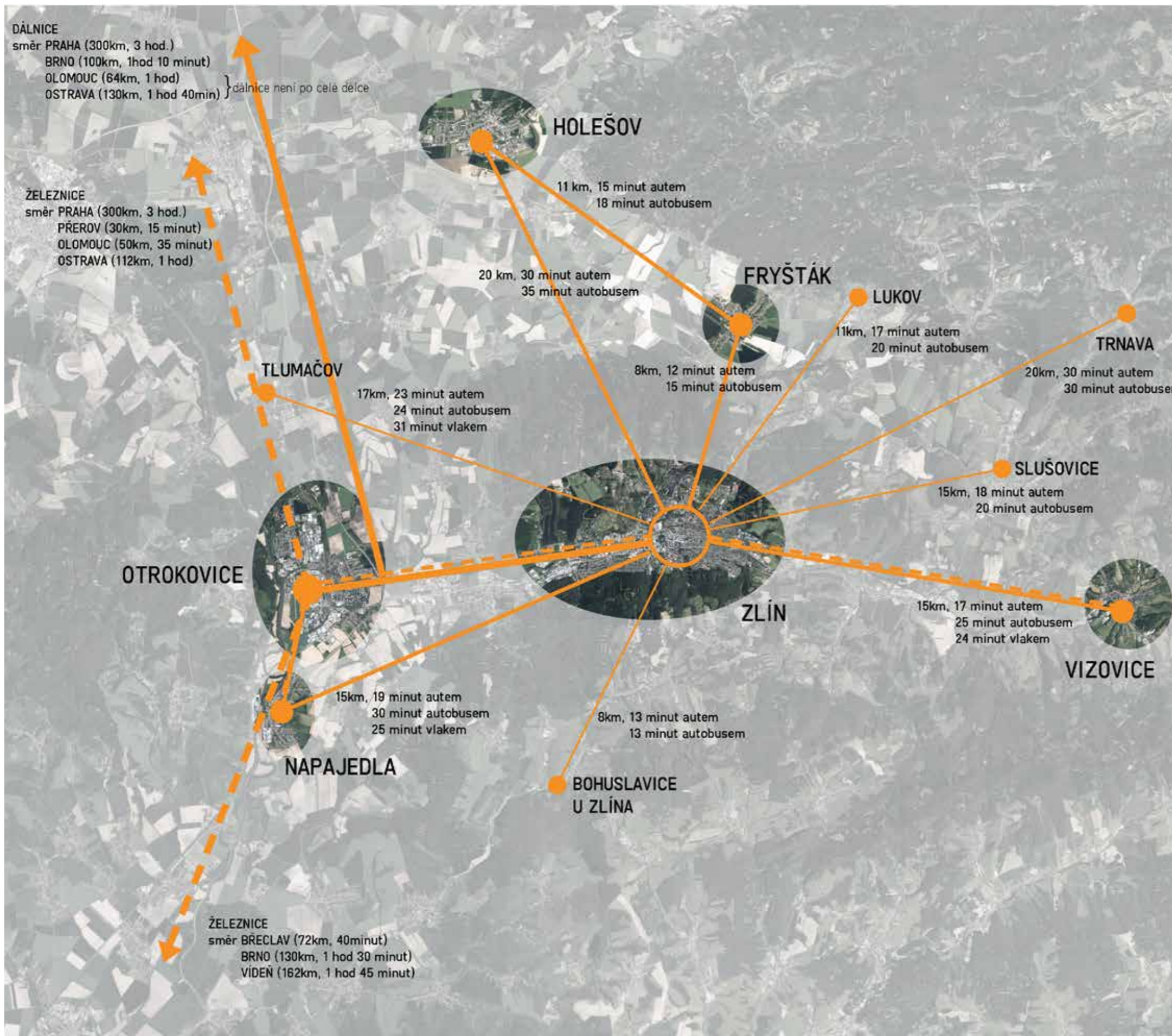
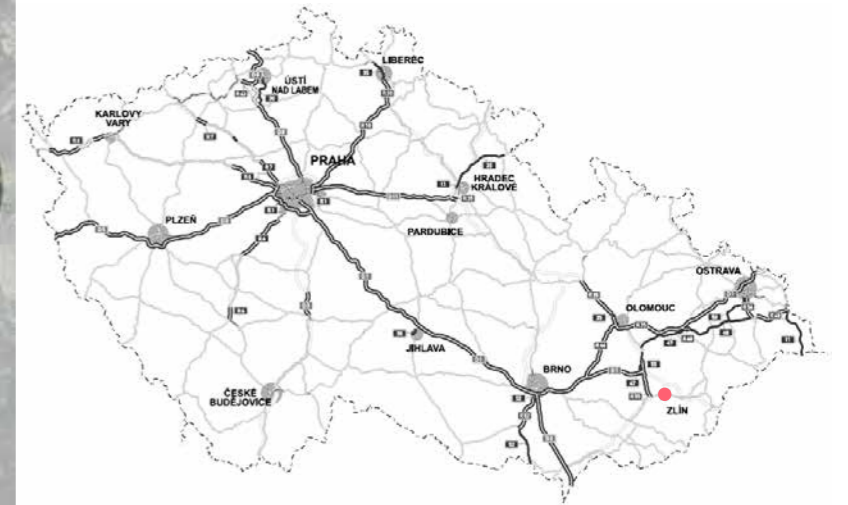
MĚSTO ZLÍN

Celková výměra města: 10 283 ha
 Výměra zastavěného území: 2 465, 81 ha
 Počet obyvatel: 75 278

ZLÍN V RÁMCI ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ ČR



ZLÍN V RÁMCI SILNIČNÍ SÍTĚ ČR



HISTORIE A VÝVOJ VLAKOVÉ DOPRAVY VE ZLÍNĚ

Železnice Otrokovice - Zlín střed - Vizovice je v současné době jednokolejná s trat'ovou rychlostí 60 km/h. Historie železniční dopravy na Zlínsku sahá do roku 1841, v té době začaly jezdit vlaky na trati z Vídně přes Břeclav a Přerov do Bohumína, tehdy však ještě o železnici ve Zlíně nikdo ani neuvažoval. Teprve v roce 1882 byla na této trati zřízena zastávka v Otrokovících, což přiblížilo vlakovou dopravu Zlínu. Dráha Otrokovice - Zlín - Vizovice byla vybudována na podnět občanů Vizovic a její provoz byl zahájen 8. října 1899. Délka trati byla 24,719 km s celkem 10 zastávkami po cestě, a byla vybudována pro maximální rychlost 30 km/h. Původně zde jezdily tři páry vlaků denně, každý z těchto vlaků měl dva osobní vozy a několik nákladních. V roce 1894 založila firma BAŤA ve Zlíně továrnu na obuv a město Zlín se začalo rozvíjet. Zajímavostí je, že v roce 1929 začal jezdit noční vlak s lůžkovými vozy mezi Zlínem a Prahou, toto spojení jezdilo až do roku 1986. V roce 1931 začíná firma Baťa odkupovat akcie místní dráhy a zasazuje se o její rozvoj. Pořizují se nové vozy a zvyšuje počet zastávek na trase. Firma Baťa však měla se Zlínskou železnicí daleko větší plány. Baťovi vadilo, že Zlín neleží na železničním uzlu, snažil se proto prosadit nové spojení na Slovensko, v němž by Zlín byl důležitým železničním uzlem. Toto spojení však nikdy nebylo realizováno. V roce 1962 - 1963 proběhla rekonstrukce trati, při které byla zvýšena trat'ová rychlost na současných 60 km/h.

BUDOVA ZLÍNSKÉHO NÁDRAŽÍ Z ROKU 1901



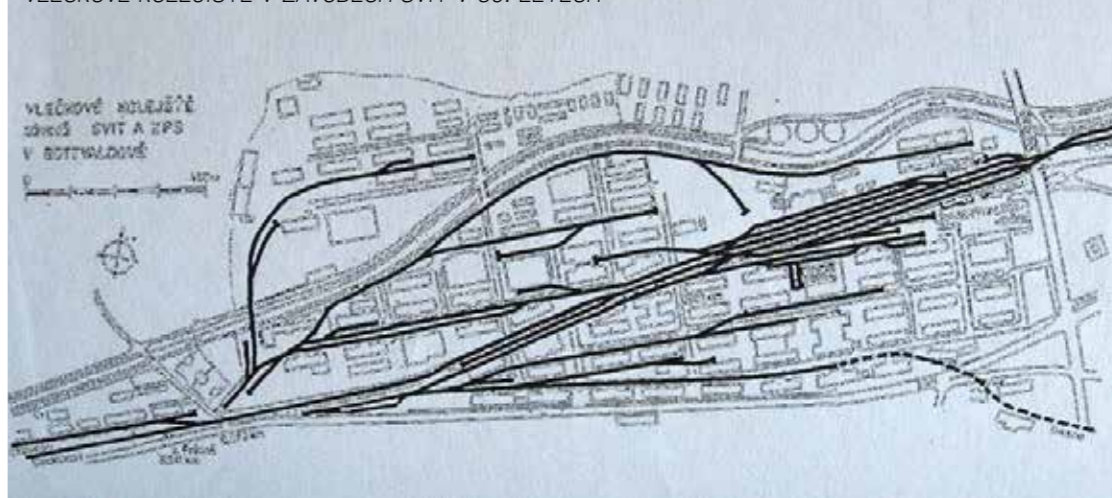
BUDOVA ZLÍNSKÉHO NÁDRAŽÍ Z ROKU 1927



BAŤOVY PLÁNY NA NOVÉ ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ NA SLOVENSKO



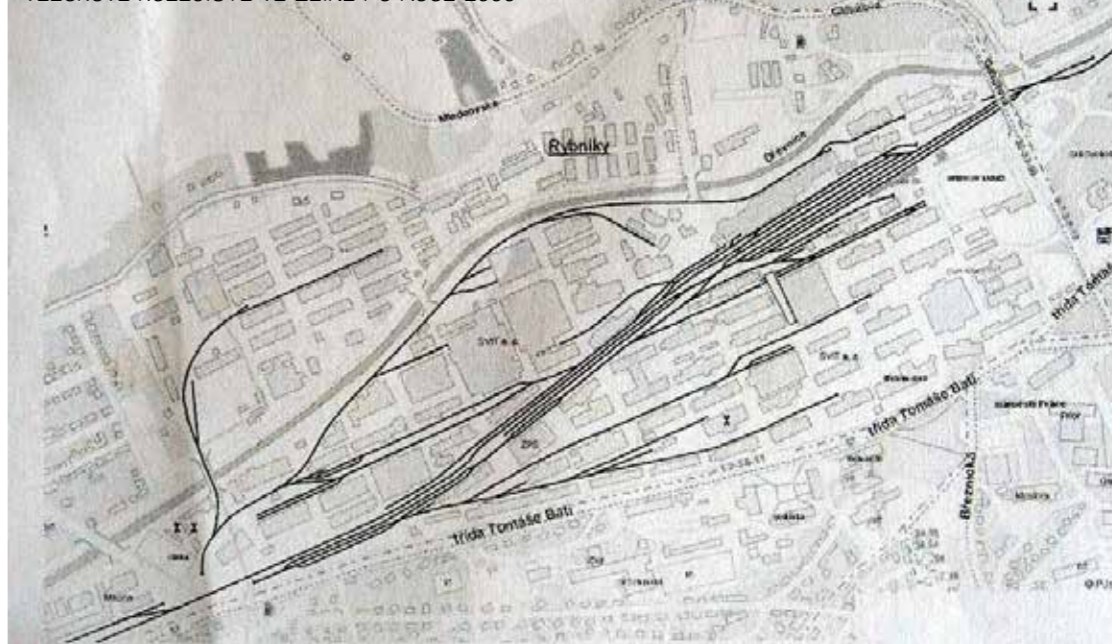
VLEČKOVÉ KOLEJIŠTĚ V ZÁVODECH SVIT V 50. LETECH



POHLED NA NÁDRAŽÍ Z ROKU 1925



VLEČKOVÉ KOLEJIŠTĚ VE ZLÍNĚ PO ROCE 2000

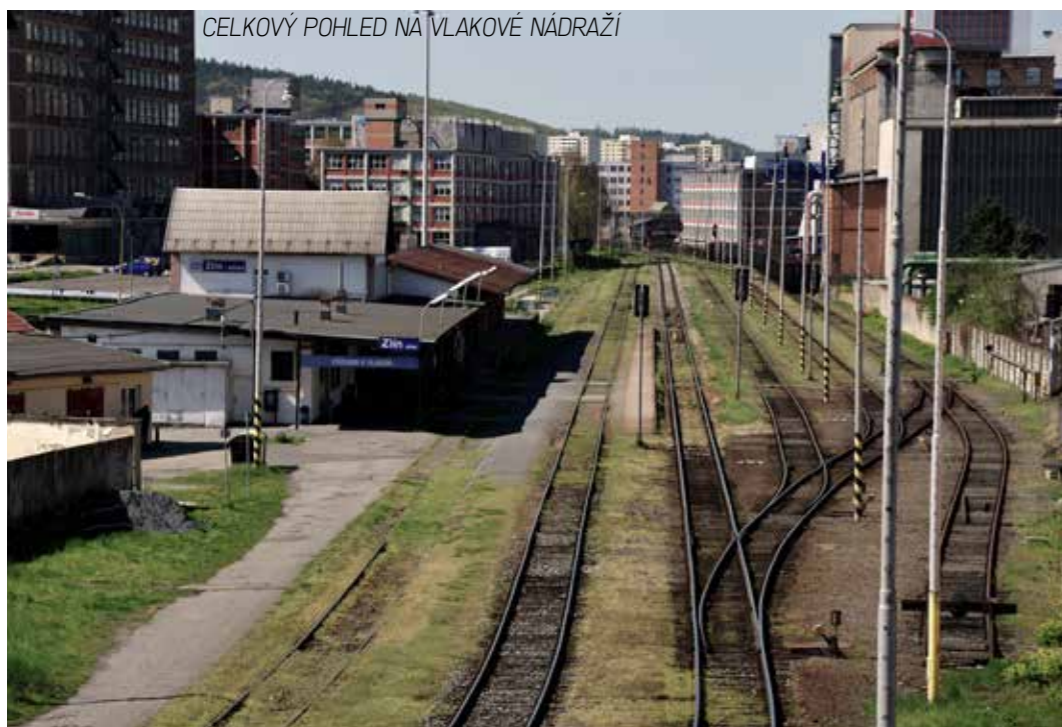


SOUČASNÝ STAV

Nádraží je své podstatě pouze nezpevněným nástupištěm a k němu přiléhající budova disponuje okýnkem ke koupi lístků a kávy z automatu. Nic víc nám nádražní budova nenabízí. Při příchodu na nádraží je jednodušší budovu obejít než ní projít. Nejbližší možnost přejít přes koleje je 300 metrů daleko směrem k nákupnímu centru Čepkov.

Pohyb na vlakovém nádraží

V současné době jezdí vlak mezi Zlínem a Otrokovicemi průměrně 2x za hodinu. Podle plánů SŽDC by v budoucnu po modernizaci tratě měly vlaky do Otrokovic jezdit v 15 minutovém intervalu. Vlaky do Vizovic momentálně jezdí jednou za hodinu, v budoucnu by měly jezdit dvakrát.



CELKOVÝ POHLED NA VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ



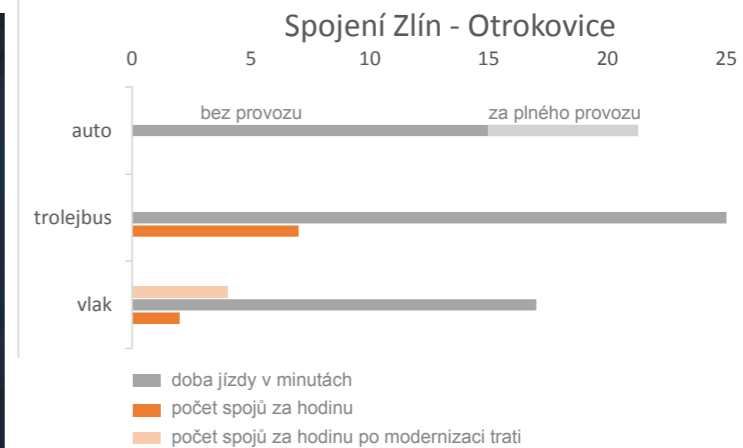
PŘÍCHOD K VLAKŮM



NÁDRAŽNÍ BUDOVA Z POHLEDU OD AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ



INTERIÉR ČEKÁRNY NA VLAKOVÉM NÁDRAŽÍ



POHLED NA KOLEJIŠTĚ Z NÁSTUPIŠTĚ



VLAKOVÉ NÁSTUPIŠTĚ



ČD CENTRUM

HISTORIE A VÝVOJ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY VE ZLÍNĚ

Hromadná doprava na Zlínsku začala fungovat okolo roku 1920, kdy byla zajišťována poštovními autobusy. Jedny z prvních autobusů jezdily na trase Fryšták, Holešov a Zlín. Autobusy měly kapacitu asi 30 osob, jezdily rychlostí asi 25 km/h a kromě lidí vozily i denní poštu. Od roku 1924 nastalo podstatné rozšíření spojů soukromými dopravci. Nejdříve sem jezdily nákladní fordky vybavené lavicemi a některé kryté plachtou, později se objevily autobusy s plátěnými stěnami a střechou a následně i velké zasklené vozy. Podle statistiky z roku 1929 dojíždělo do Zlína 3160 zaměstnanců z okolních obcí. V té době bylo stanoviště autobusů pod Masarykovými školami vedle panského dvora. Počet dojíždějících stále rostl a v roce 1932 do Zlína jezdilo 75 linek se 150 autobusy. Postupně přestávala stačit i kapacita stanoviště. V roce 1934 bylo tedy zřízeno autobusové nádraží před továrními budovami č. 2 a 3, kde s úpravami vydrželo až do roku 1988. V tomto roce přestala kapacita rozrůstajícímu se okresnímu městu stačit, bylo proto vybudováno nádraží nově, větší. Nové nádraží vzniklo v původní vilové čtvrti Trávník. Autorem je brněnský Dopravoprojekt, provozní budovy navrhl architekt P. Šimeček. Zastřešení mělo být řešeno ve spolupráci s katedrou designu, z finančních důvodů k tomu však nedošlo. Zároveň s autobusovým nádražím byl vystavěn i nadjezd nad železniční trať a řekou Dřevnicí. Touto stavbou bohužel musela být zničena zahrada Bat'ovi vily na Čepkově.

Městská hromadná doprava

Postupem času a rozrůstáním města vznikla poptávka i po dopravě po městě samotném, především za prací do Bat'ovy továrny, proto v roce 1921 byla zřízena první autobusová linka na Zálešnou. Postupně se městská hromadná doprava rozrůstala a v roce 1934 už po Zlíně jezdilo 7 pravidelných dopravců, kteří zajišťovali spojení s nově vzniklými obytnými čtvrtěmi. Posun v této oblasti nastal během druhé světové války, kdy začaly jezdit první trolejbusy.

FOTO Z ROKU 1929, V POZADÍ MASARYKOVY ŠKOLY



FOTO Z ROKU 1932



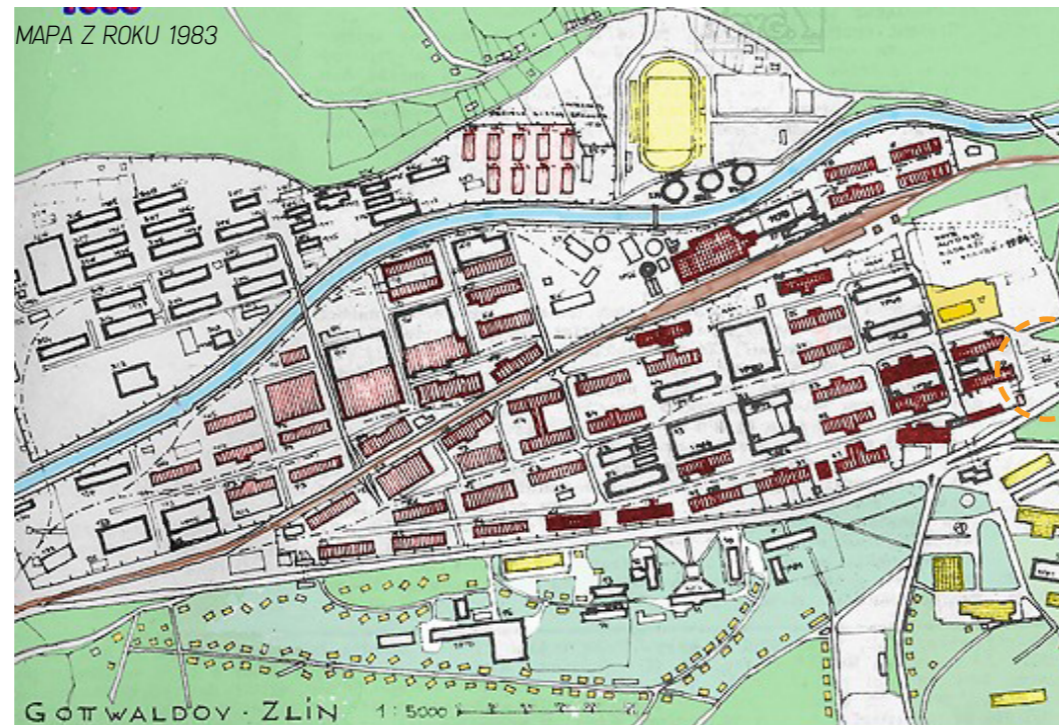
FOTO PŘED ROKEM 1938, AUTOBUSY NA MÍSTĚ DNEŠNÍ ZASTÁVKY U ZÁMKU



AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ PŘED BUDOVAMI 2 A 3 V 60 LETECH



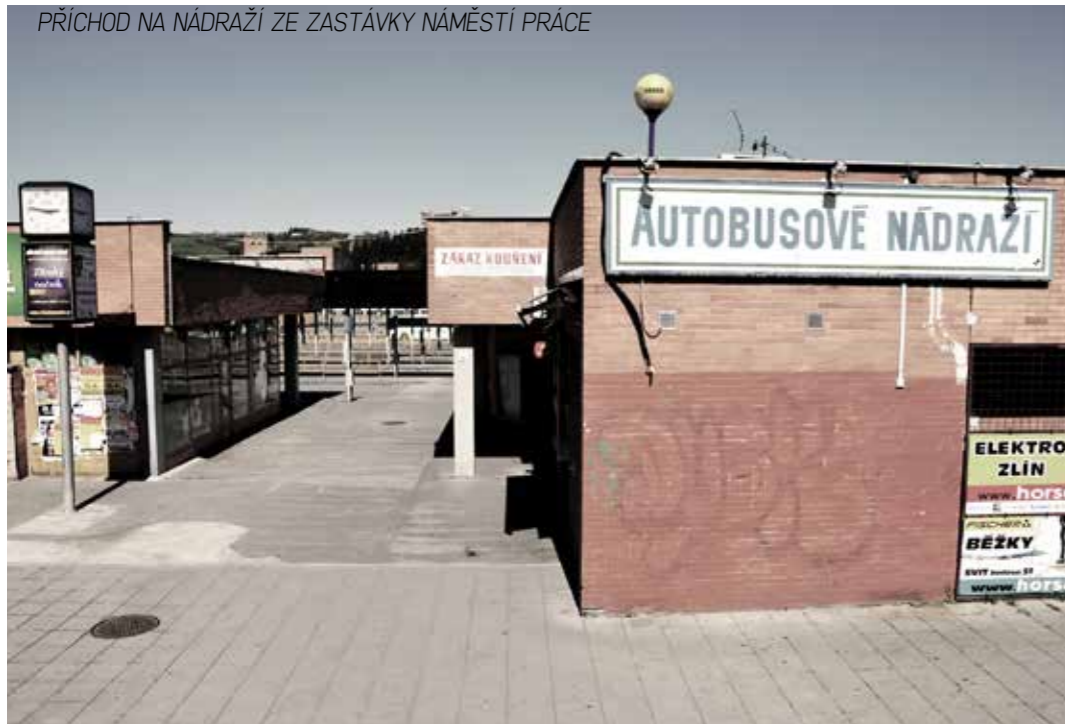
MAPA Z ROKU 1983



AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ PŘED BUDOVAMI 2 A 3 V 80 LETECH



PŘÍCHOD NA NÁDRAŽÍ ZE ZASTÁVKY NÁMĚSTÍ PRÁCE



BUDOVA AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ



SOUČASNÝ STAV

Současné nádraží má 64 nástupišť s čísly 1 - 78. Některé z nich jsou využívány jako odstavné parkoviště pro autobusy, některé jsou pouze výstupní. Celé nádraží je v nevyhovujícím stavu, budovy i nástupiště jsou neudržované a konstrukce špinavé. Nádražní bufet je místem setkávání bezdomovců a ožralů, do nádražní čekárny, jejíž součástí je i předprodej jízdenek, by se člověk téměř bál vstoupit. Při čekání na autobus tedy člověk nemá jinou možnost, než stát venku na nástupišti. Příchod na nádraží z většiny směrů také není vyhovující, je nutné obcházet zábradlí, které nástupiště lemuje snad ze všech stran. Nejhorší je návaznost na nově zrekonstruovaný Bat'ův institut, kde je nutné dokonce obcházet poměrně vysokou zeď.

Pohyb na autobusovém nádraží

Na základě analýzy jízdních řádů a pozorování skutečného stavu na autobusovém nádraží jsem zjistila, že během půl hodiny všedního dne odjede z nádraží průměrně 12 autobusů. Situace se výrazně liší ve špičce, která nastává ráno mezi šestou a sedmou hodinou a odpoledne mezi druhou a třetí. Maximální počet odjíždějících autobusů v jeden čas je celkem 14 ve 14:30 hodin. Do jednoho autobusu se průměrně vejde 50 osob, lze tedy předpokládat pohyb cca 700 lidí po prostoru nádraží v nejzatíženější situaci.

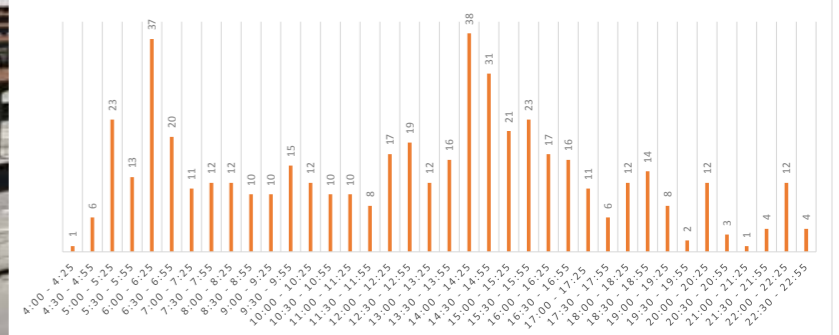
PŘÍCHOD NA NÁDRAŽÍ ZE ZASTÁVKY U ZÁMKU



CELKOVÝ POHLED NA AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ



POČET AUTOBUSŮ V PRŮBĚHU VŠEDNÍHO DNE



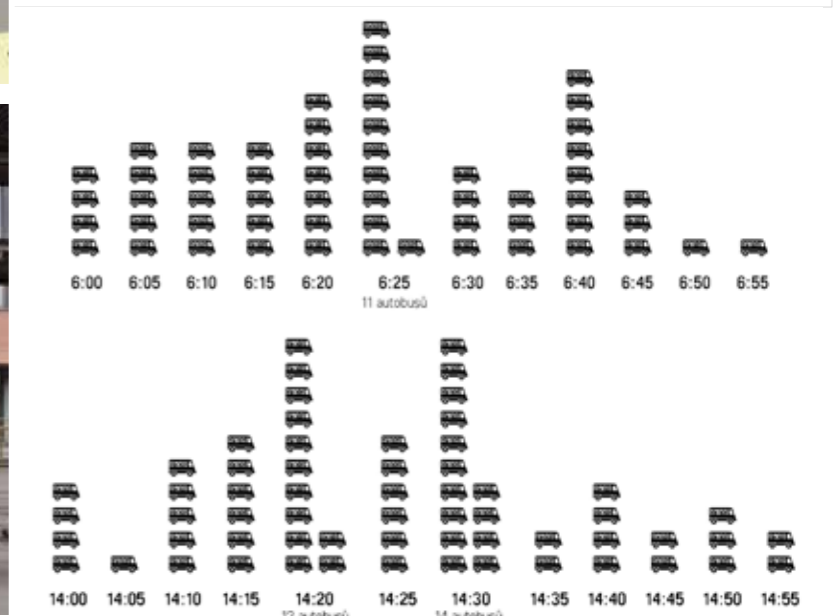
INFORMAČNÍ CEDULE



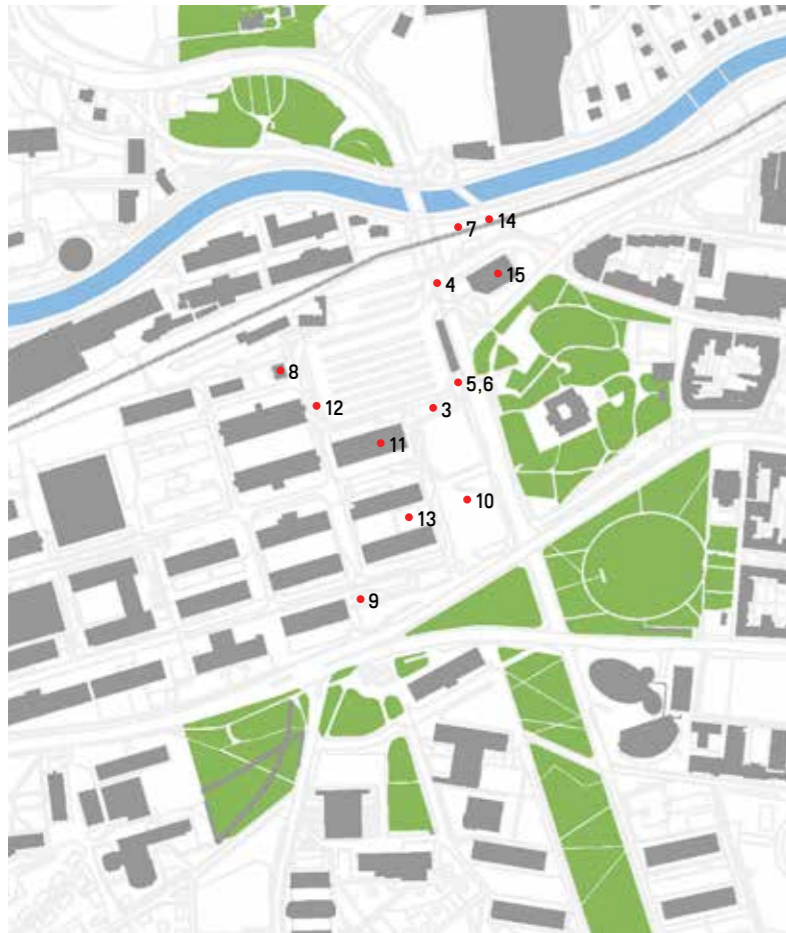
PROSTORY 1. NÁSTUPIŠTĚ



"PARTER" LEMUJÍCÍ NÁDRAŽÍ



FOTKY ÚZEMÍ



1. POHLED NA AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ



2. NÁSTUPIŠTĚ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ



3. BUDOVA AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ



4. MOST VEDOUcí NA JIŽNÍ SVAHY



5. TOALETY



6. PODCHOD NA ZASTÁVKU U ZÁMKU

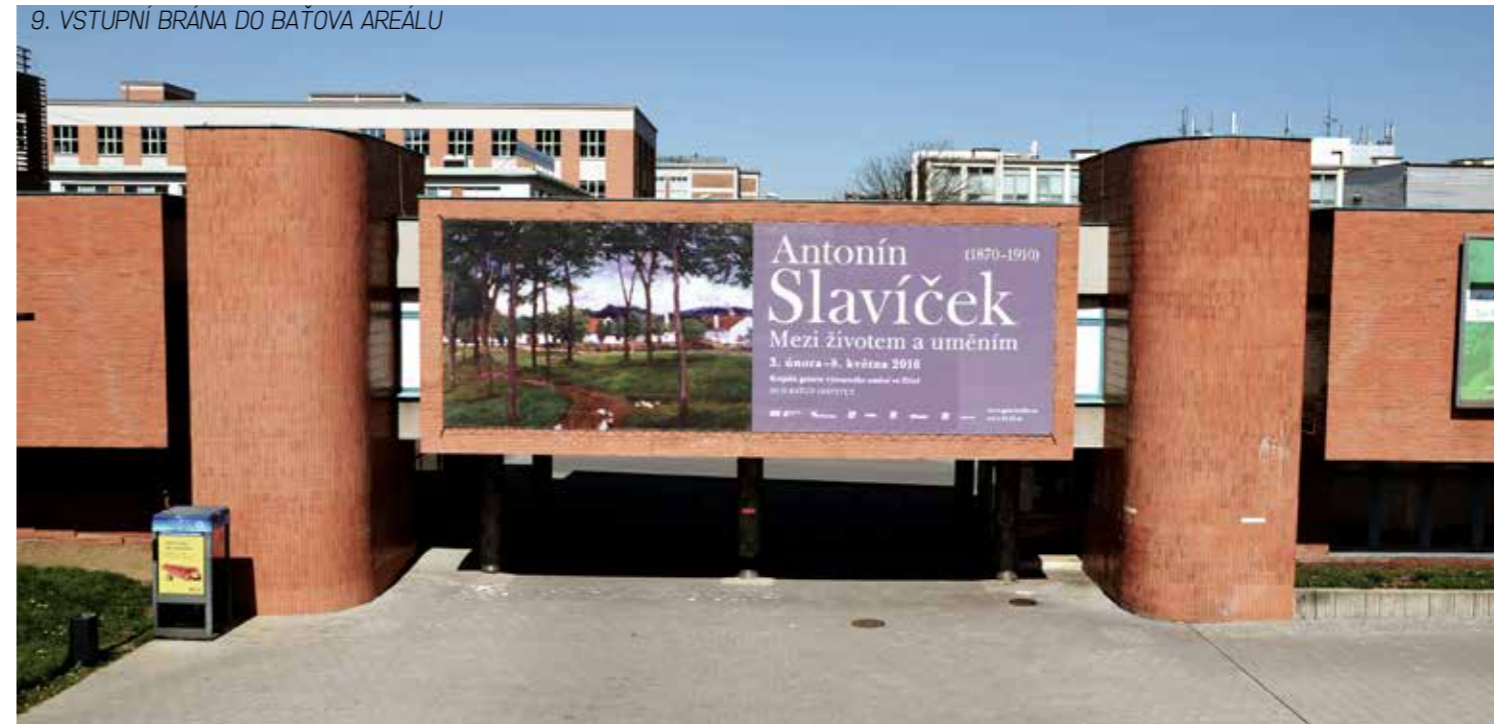


7. PRŮHLED SKRZ KOLEJIŠTĚ NA OC ČEPKOV

8. POHLED NA KNIHOVNU OD VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ



9. VSTUPNÍ BRÁNA DO BAŤOVA AREÁLU



10. PARKOVIŠTĚ V OSE GAHUROVA PROSPEKTU



11. BUDOVA LABORATORNÍHO CENTRA UTB



12. PŘÍSTUP NA NÁDRAŽÍ JE PLNÝ PŘEKÁŽEK



13. 2 A 3 BUDOVA AREÁLU



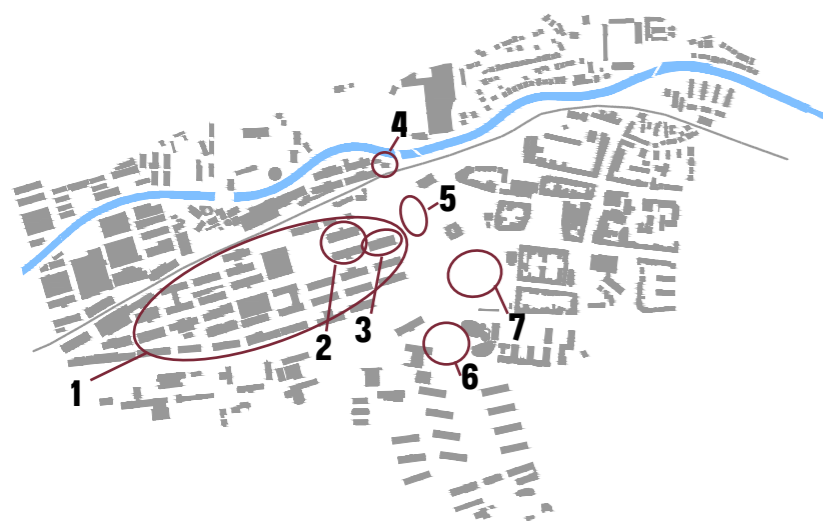
14. PŘECHOD PŘES KOLEJE K OC ČEPKOV



15. PARKOVACÍ DŮM



ARCHITEKTURA V OKOLÍ NÁDRAŽÍ



1. Tovární areál firmy Bat'a

Tovární areál je postaven podle urbanistické koncepce Františka Lydie Gahury z roku 1924. Budovy jsou tvořeny železobetonovým skeletem o rozměrech 6,15 m x 6,15 m s cihlovou výplní, počet pater se pohybuje od dvou do pěti. Nejzajímavějším objektem v areálu je správní budova navržená architektem Vladimírem Karfikem v roce 1938. Na svou dobu technicky velmi vyspělá stavba měří 77 m a jako tzv. zlínský mrakodrap je symbolem města. Dnes se jedná o sídlo Zlínského Kraje a Finančního úřadu. Během druhé světové války byl Zlín zasažen bombardováním, při kterém byla zničena i značná část továrního areálu. Zničené budovy byly nahrazeny novými podle návrhu Jiřího Voženilka, nové budovy jsou pětipodlažní. V roce 1955 vznikl centrální sklad obuvi podle návrhu Vladimíra Kubečka a dále v roce 1962 byla postavena centrální lisovna podle návrhu architekta Bartoše.



2. Bat'ův Institut 14/15

Bývalé tovární budovy 14_15 v těsné blízkosti nádraží byly přestavěny na Bat'ův institut zaštitující knihovnu, galerii a muzeum. Budovy byly zrekonstruovány podle návrhu studia A.D.N.S. Production, který citlivě zachovává původní podobu budov a doplňuje je i platformu vhodnou k pořádání venkovních kulturních akcí, které zároveň slouží jako detašovaný sklad knihovny. Návrh vzešel z architektonické soutěže v roce 2009, v provozu jsou od roku 2013.



3. Laboratorní centrum Fakulty Technologické UTB

Místo na kterém dnes stojí laboratorní centrum, má poměrně zajímavou historii. Původně zde stávala plovárna U Továrny, jednalo se o padesátimetrový bazén z roku 1939 navržený arch. Karfikem. Bazén sloužil obyvatelům města až do roku 1990 jako koupaliště Bat'ák. Poté zde byla nevábně vyhlížející vietnamská tržnice, později byl prostor opuštěný úplně. V roce 2013 zde vyrostla nová budova univerzity navržená Vladislavem Vránou. Budova svým pojetím a materiálovým řešením zapadá do továrního charakteru centra města.



4. Vila Rudolfa Asmuse

Vila je jednou z nejstarších vil stojících v blízkosti nádraží a je jednou z mála, které zde zůstaly z původní vilové čtvrti zvané Trávník. Vila byla postavena po první světové válce pro přednostu zlínského nádraží. Dnes je vila zrekonstruovaná a sídlí v ní pobočka Generální inspekce bezpečnostních sborů.

5. Centrum Ekoferm

Stavba z poloviny 90tých let od Zdeňka Chládky tvoří jednu stěnu nádražního prostoru. Její zpustlé vnitřní prostory vnímáme, pokud přicházíme k nádraží od parkoviště. Konstrukce je neudržovaná a vnitřní, kdysi prodejní, prostory opuštěné.



6. Gahurův prospekt

Prostor Gahurova prospektu je významnou částí města Zlína. Jedná se o severojižní zelenou osu Zlína, která propojuje lesy nad Zlínem s městskou zelení. Na samém vrcholku Gahurova prospektu se tyčí památník Tomáše Bati. Po obou stranách prospektu se nacházejí budovy internátů a škol, park tedy slouží především studentům. Severní část Gahurova prospektu byla v roce 2013 revitalizována. Nový stav perfektně spojuje požadavek na zachování jansého pásu zeleně ve městě a zároveň nutnosti přístupu k novému Univerzitnímu a Kongresovému centru. Revitalizace byla provedena podle vítězného návrhu kanceláře Ellement. Autoři se snažili naplnit ideu "Projít a nepřerušit", čehož docílili prostřednictvím modelace terénu do mírných kopečků a zapuštěním chodníků pod travnatou úroveň. Obrubníky zároveň slouží jako lavičky. V rámci obrubníků jsou instalované pitky, které myslí i na pejsky. Park je doplněn uměleckým dílem Jiřího Valocha v podobě textu "pokaždé úplně jiná slova", který je šestkrát v prostoru zopakován.



7. Park Komenského

V roce 2014 proběhla rozsáhlá revitalizace parku Komenského v centru města. Před úpravami byl park velmi zastaralý s přerostlou zelení, díky níž park přestával být bezpečným místem k odpočinku. Dětské hřiště, na kterém jsem si jako malá hrávala, už dnes dětem také příliš nesloužilo. Autorem revitalizace je architekt Pavel Mudřík ve spolupráci se zahradním architektem Václavem Babkou. Jejich návrh zachovává původní ráz parku a doplňuje jej o solitérní objekty, jako je hudební altán, či houpačky umístěné volně na trávníku. Ústředním motivem parku je okružní cesta lemovaná lavičkami. Tato cesta působí spíše dojmem běžeckého okruhu, než městské parkové cesty a jejím faktickým sporovním využitím v centru města si nejsem příliš jistá. Východní část parku navazuje na město pěší třídou ulice Školní, která po přestavbě ještě nabyla na významu.



STRATEGICKÝ A ÚZEMNÍ PLÁN ZLÍNA

STRATEGICKÝ PLÁN

Problémem neadekvátního dopravního napojení a podobou stávajícího nádraží se zabývá i strategie města Zlína do roku 2020.

Mezi globální vize rozvoje města patří mimo jiné následující:

“V roce 2020 je město Zlín konkurenceschopným centrem Zlínského kraje a přirozeným jádrem více než 100 tisícové městské aglomerace s dokončeným napojením na páteřní dopravní síť České republiky a moderním terminálem veřejné dopravy, které současně nabízí vysokou kvalitu života svým obyvatelům ve všech souvisejících oblastech - zaměstnanost a trh práce, bydlení, občanská vybavenost, sociální soudržnost a bezpečnost, životní prostředí.

Klíčovou rolí při naplňování formulované vize rozvoje města Zlína hrají realizované projekty regenerace chátrající a podvyužité části Bat'ova areálu jako přirozeného, multifunkčního centra města, kde je v roce 2020 rovněž situován moderní terminál veřejné dopravy.”

Analytická část strategie poukázala na existenci některých problémů v silniční a železniční síti města Zlína. Mezi tyto problémy se řadí zejména:

- nedokončená výstavba silniční sítě nadregionálního významu (rychlostní silnice R49) včetně navazujících silnic na území města Zlína (přivaděč Zlín - Fryšták, obchvat Zálešné, napojení rychlostní silnice R55 na pravé straně řeky Dřevnice) a kvalitativní parametry některých silnic regionálního významu,
- stav silniční sítě a technické infrastruktury v Bat'ově areálu,
- kvalitativní parametry železniční trati Zlín - Otrokovice,
- konflikt funkce dopravy a bydlení generovaný železniční dopravou,
- existence rozvojových plánů sítě technické infrastruktury na území města Zlína se zohledněním potřeb nově zastavitelných území.

Oprávnění pro naplnění vizi a cílů:

Opatření 3.1-3: Podporovat modernizaci železniční trati Otrokovice - Zlín -(Vizovice)

Kvalitativní parametry železniční trati Zlín - Otrokovice jsou v současné době nevyhovující z hlediska rychlosti i propustnosti. Město Zlín bude podporovat modernizaci železniční trati v úseku Zlín - Otrokovice a to včetně odhlučnění kolejového svršku v úseku Zlín - Vizovice. Město Zlín nebude podporovat plány na výstavbu železniční trati Vizovice - Valašská Polanka a bude usilovat o maximální minimalizaci negativních dopadů železniční dopravy na funkci bydlení na území města.

Opatření 3.2-2: Rozvíjet veřejnou dopravu na území města Zlína šetrnou k životnímu prostředí a podporující chytrá řešení

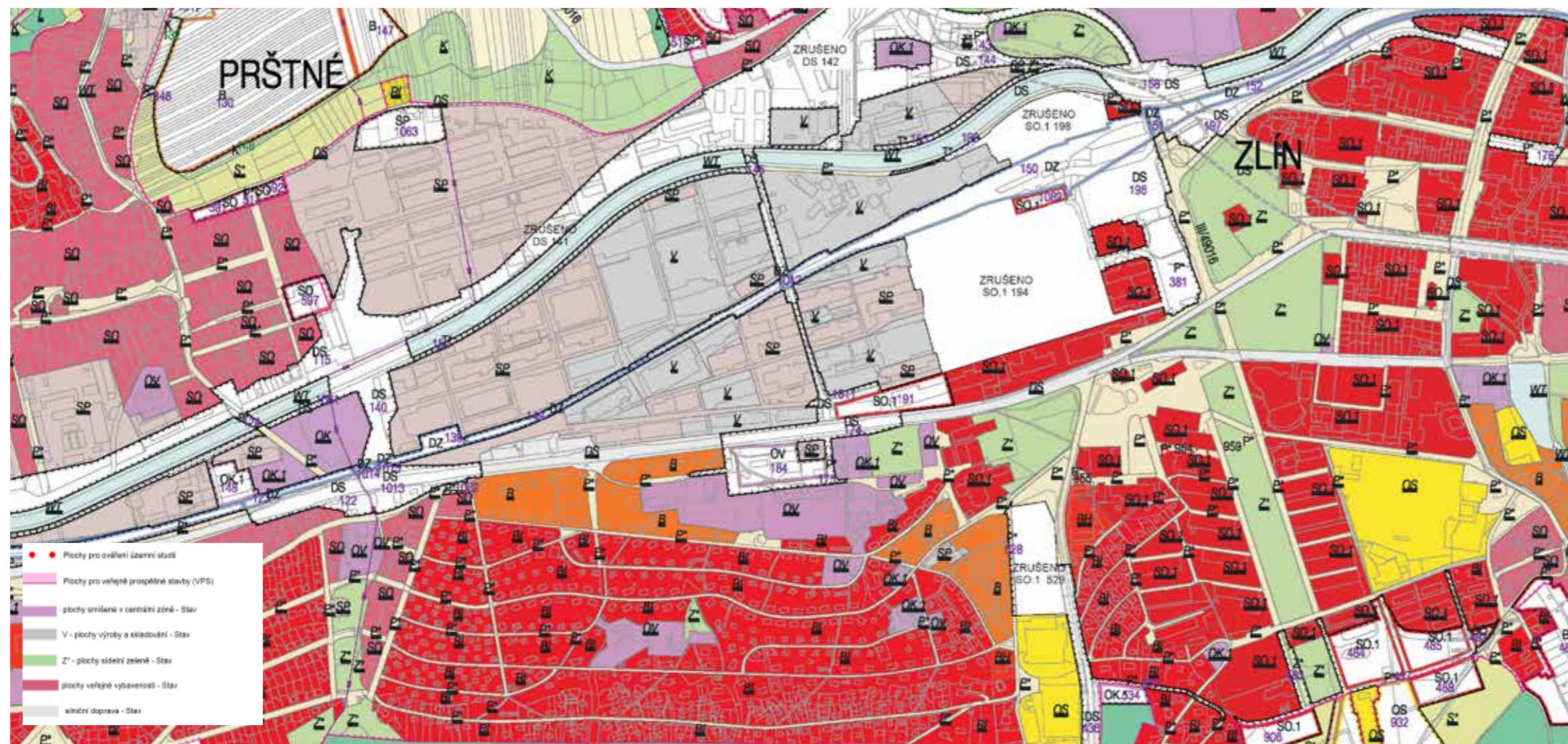
Pro naplnění cíle posilovat udržitelný městský dopravní systém města Zlína je nezbytné nabídnout obyvatelům města Zlína alternativu k individuální dopravě.

První z těchto alternativ bude podpora aktivit rozvoje veřejné dopravy šetrné k životnímu prostředí:

- Město Zlín bude podporovat výstavbu moderního terminálu veřejné dopravy integrujícího návaznost železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Tímto způsobem rovněž dojde k řešení v současnosti nevyhovujícího fyzického stavu vlakového a autobusového nádraží města Zlína.

citace: STRATEGIE ROZVOJE STATUTÁRNÍHO MĚSTA ZLÍNA DO ROKU 2020 - ZLÍN 2020, NÁVRHOVÁ ČÁST, listopad 2012

ÚZEMNÍ PLÁN



Územní plán je v centrální části města, zejména v oblasti nádraží a nazaující části Baťova areálu zrušen a není zde žádná platná regulace.

V textové části UP jsou stanoveny urbanistické koncepce a principy přistupující k centrální části města.

B) KONCEPCE OCHRANY A ROZVOJE HODNOT ÚZEMÍ

- ochrana hodnot spočívá v čistotě baťovského urbanismu a zachování tradičního stylu staveb města Zlína

ident.	hodnota	Lokalizace	charakteristika hodnoty	Podmínky ochrany hodnot
14	C	Zlín - Tovární areál – vých. část	- soubor továrních převážně typizovaných objektů industriální architektury v tradičním zlínském architektonickém pojetí, objekty jsou řazeny v ortogonálním rastru	- při konverzi areálu i jednotlivých objektů zachovat urbanistickou strukturu, jednotný architektonický charakter a vzhled objektů - respektovat v maximální možné míře původní konfiguraci terénu

Hodnota C - Architektonicky významný soubor staveb

C) URBANISTICKÁ KONCEPCE, VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH, PLOCH PŘESTAVBY A SYSTÉMU SÍDELNÍ ZELENĚ

Územní rozsah je vymezen v grafické části ve výkrese 2. Hlavní výkres.

C)1. NÁVRH URBANISTICKÉ KONCEPCE

C)1.1. Hlavní zásady urbanistické koncepce města

Urbanistická koncepce rozvíjí tyto zásady řešení :

1. Posílení významu města Zlína v rámci České republiky a Evropském prostoru

(...)

- posílení významu železnice ve Zlíně (zdvoukolejnění, elektrizace), napojením na III. tranzitní železniční koridor (Lipník nad Bečvou – Přerov) a II. tranzitní železniční koridor (Přerov – Břeclav)
- posílení vztahů v rozvojové oblasti mezi Otrokovicemi, Zlínem, Napajedly a Holešovem:
 - spoluprací v dělbě funkcí - využití průmyslové zóny Holešov pro rozvoj pracovních příležitostí v oblasti výroby
 - rozšířením příležitostí pro vzdělávání ve Zlíně vymezením ploch, umožňujících rozvoj vysokého školství, rozvojem ploch pro inovace a služby (východní část Baťova areálu, plochy mezi Dřevnicí a tř.T.Batí)
 - rozvojem veřejné integrované dopravy s terminálem v centru Zlína
 - propojením cyklistickými stezkami
 - propojením systému ekologické stability

2. Posílení atraktivity města

(...)

3. Posílení rozmanitosti života v souladu v harmonii s prostředím

(...)

Koncepční zásady těchto tří hlavních „P“ - se promítají do koncepce navržené v jednotlivých částech města:

Centrum města

z hlediska koncepce rozvoje centra města je navrženo:

- rozšíření centrotvorných aktivit do východní části Baťova areálu (včetně třicáté ul.)
- zachování stávajících kapacit bydlení a rozšíření bydlení i do východní části Baťova areálu
- rozšíření plochy centra za nádraží
- další dopravní napojení na tř.T.Batí křižovatkou Antonínova přes Baťův areál na kapacitní silnici – tzv. pravobřežní komunikaci
- řešení dopravního uzlu Čepkov s převedením hlavního dopravního tahu prostorem mezi železnicí a Benešovým nábrežím do dopravního uzlu Cigánov, který respektuje navržené rozšíření a zvýšení podjezdu pod železnicí na ulici Dlouhá.
- v případě neúměrného nárůstu tranzitní dopravy centrem ve směru východ - západ je navržena územní rezerva (podpovrchová trasa v území mezi Čepkovem a Podvesnou XVII)
- v celé trase řeky - pravý břeh Dřevnice využít pro zklidněnou dopravu, pěší a cyklisty
- přestupní terminál všech druhů integrované dopravy v návaznosti na hlavní komunikaci Gahurovu
- územní rezerva propojení Březnické a Hradské - ulic Hradskou, přes nám T.G.M., za Priorem a kinem
- přírodní a kompoziční osa, propojující zalesněné masivy Tlusté Hory a Mladcovských kopců
- vedlejší kompoziční osa zámek v parku – komunikace v Baťově areálu
- kompoziční osa s dominantou administrativní budovy KÚZK (budova 21)

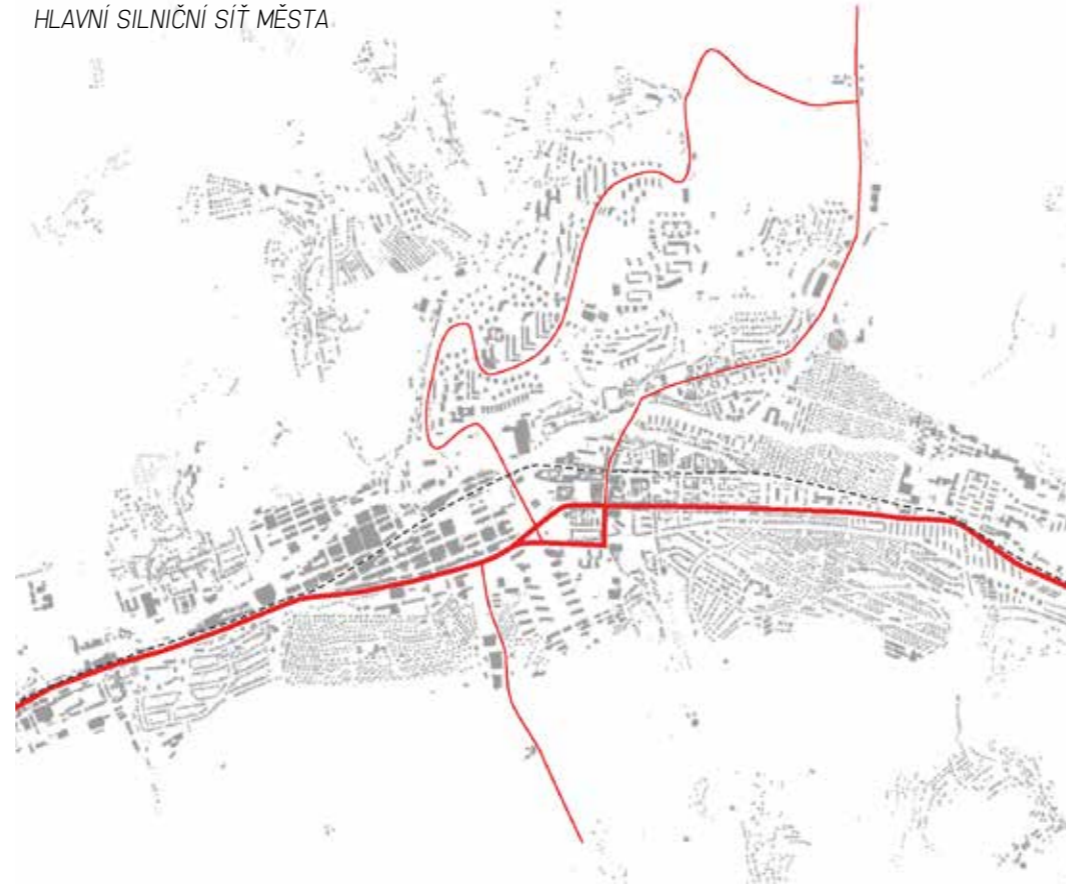
Vybrané části z textové části Územního plánu.

Zdroj: Zlín, Územní plán ve znění změny č. 1B, 2014, textová část.

Autor: Urbanistické středisko Brno, spol. s.r.o.. Pořizovatel: Magistrát města Zlína

ANALÝZA ÚZEMÍ

HLAVNÍ SILNIČNÍ SÍŤ MĚSTA

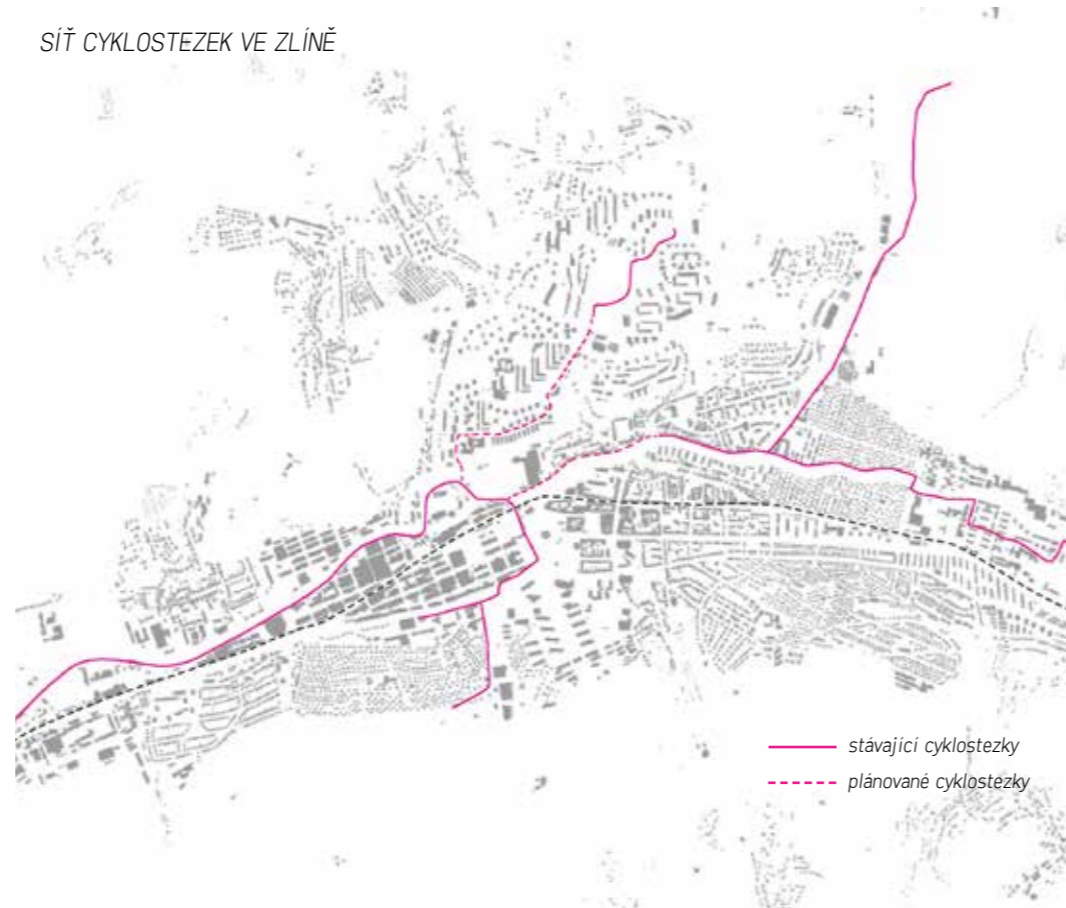


HODNOTY ÚZEMÍ



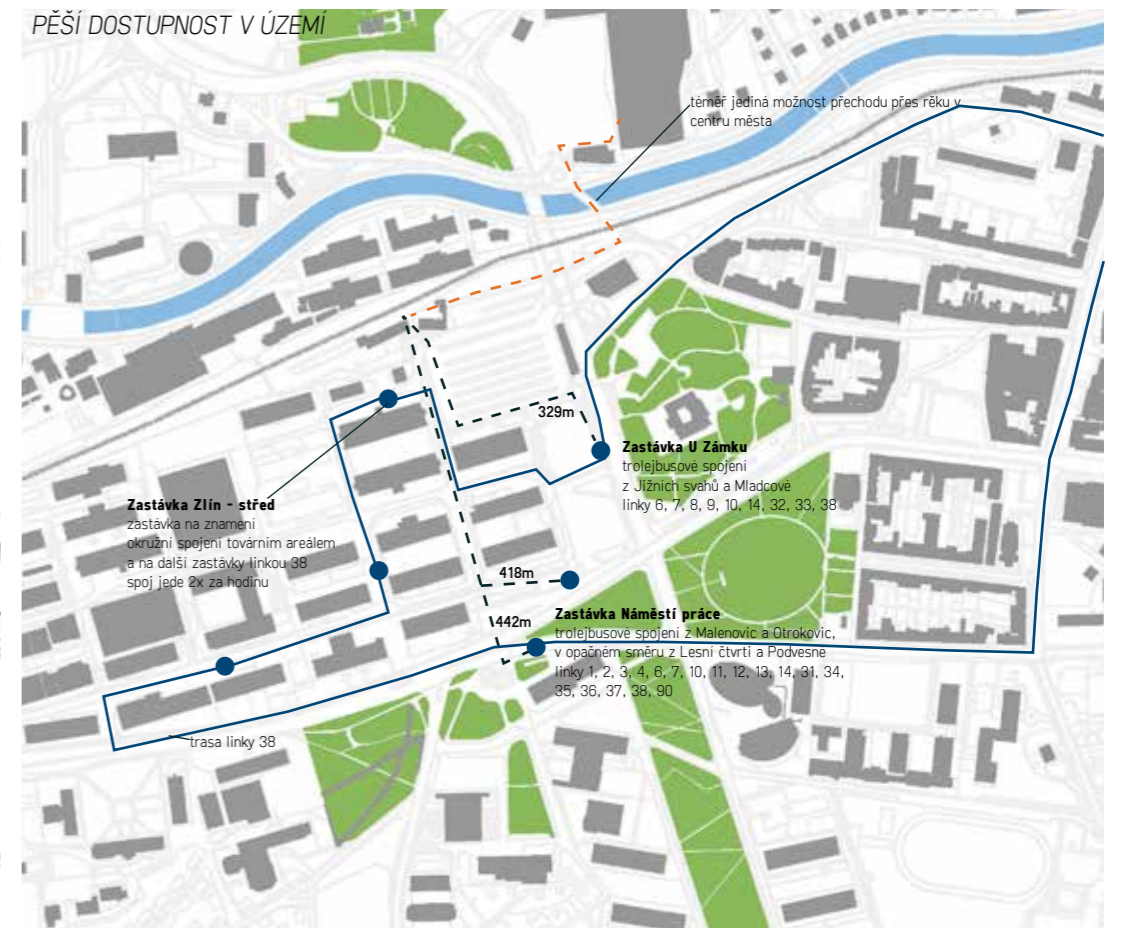
1. zelená osa Gahurova prospektu
2. kompoziční osa
Zlínský zámek - ulice Vavrečkova
3. architektura továrního areálu
4. "Zlínský mrakodrap" a výhled z něj

SÍŤ CYKLOSTEZEK VE ZLÍNĚ



- stávající cyklostezky
- - - plánované cyklostezky

PĚŠÍ DOSTUPNOST V ÚZEMÍ



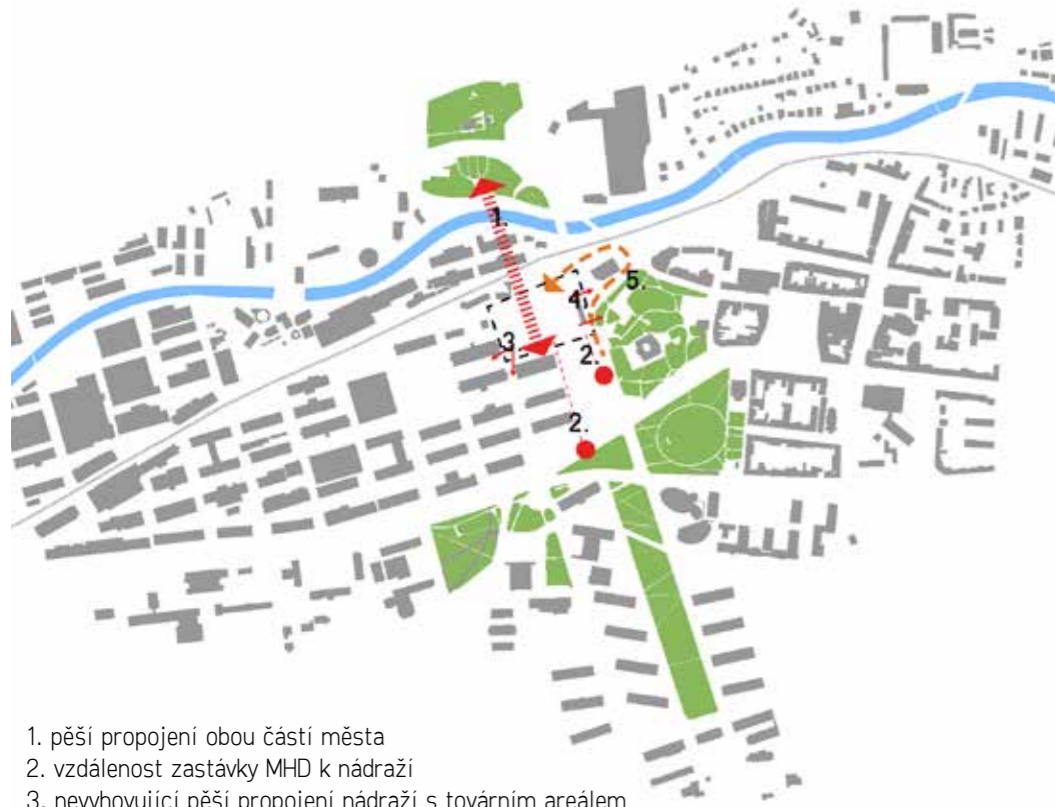
Zastávka Zlín - střed
zastávka na znamení
okružní spojení továrním areálem
a na další zastávky linkou 88
spoj. jede 2x za hodinu

Zastávka U Zámku
trolejbusové spojení
z Jižních svahů a Mladcově
linky 6, 7, 8, 9, 10, 14, 32, 33, 38

Zastávka Náměstí práce
trolejbusové spojení z Malenovic a Otrokovic,
v opačném směru z Lesní čtvrti a Podvesné
linky 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 31, 34,
35, 36, 37, 38, 90

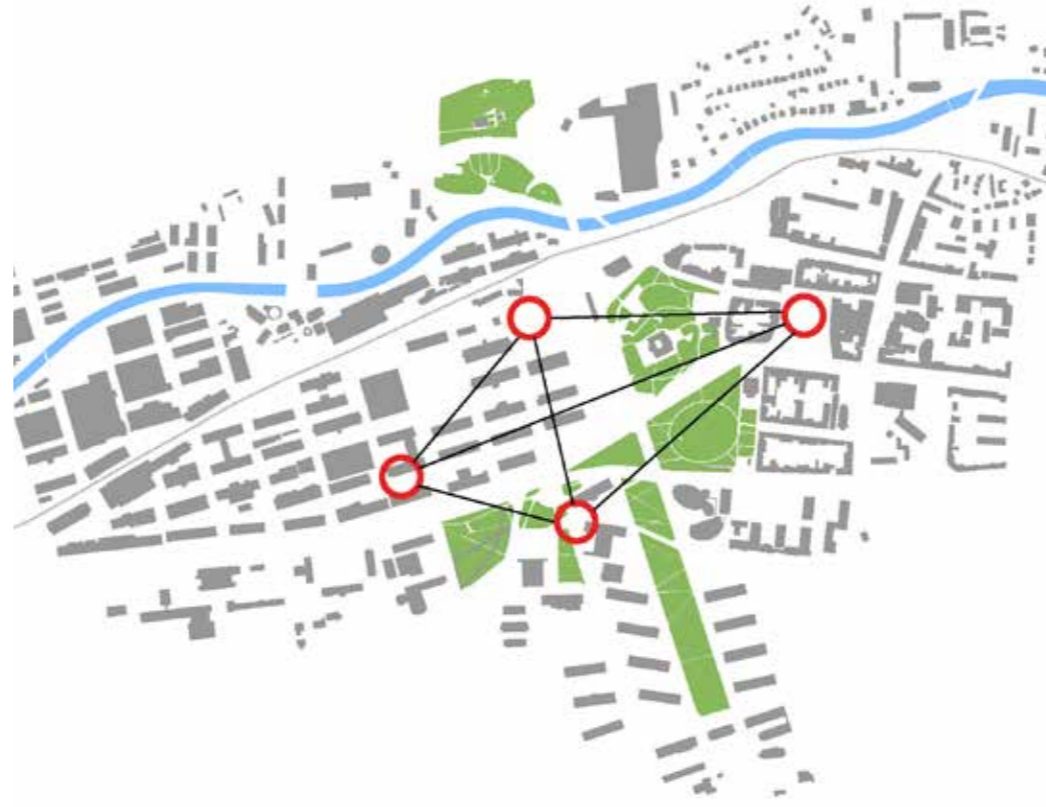
trasa linky 38

PROBLÉMY ÚZEMÍ

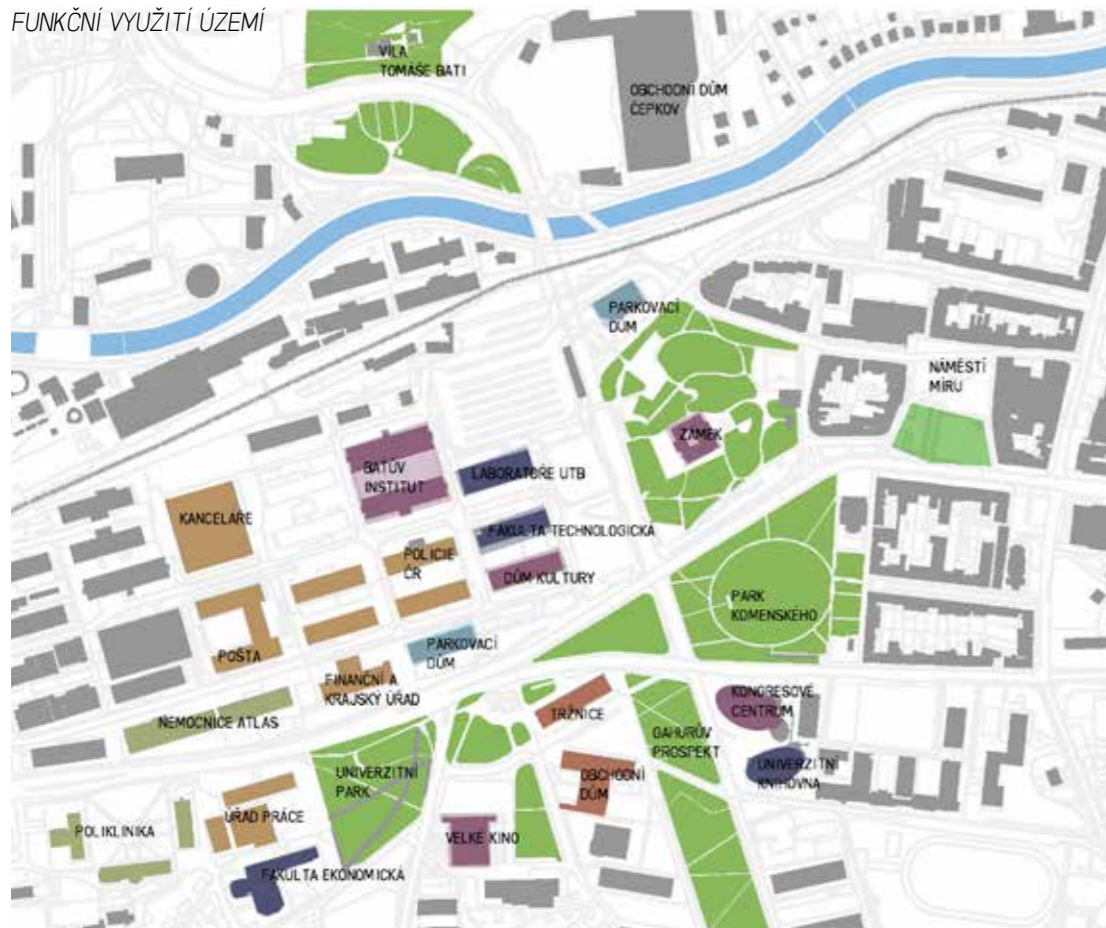


1. pěší propojení obou částí města
2. vzdálenost zastávky MHD k nádraží
3. nevhovující pěší propojení nádraží s továrním areálem
4. nevhovující pěší propojení nádraží se zámeckým parkem
5. komplikovaný příjezd autobusů na nádraží

HLAVNÍ CÍLE POHYBU PĚŠÍCH



FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ



INTENZITA POHYBU PĚŠÍCH



BUDOUCNOST CENTRA ZLÍNA



Elektrifikace trati Otrokovice - Vizovice

Projekt modernizace železniční trati Otrokovice - Vizovice je aktuální téma již po desítky let, v současné době je však ještě o něco aktuálnější než dříve. Poprvé se totiž SŽDC podařilo obhájit studii proveditelnosti tohoto projektu, v této studii odůvodnili ekonomickou návratnost investice zhruba 8 miliard korun a získali tak na elektrifikaci Zlínské železnice finanční prostředky. Modernizace trati s sebou nese řadu výrazných zásahů nejen do železnice, ale i svého okolí, vytváří se v jejím rámci řada nových mostů či tunelů pro zvýšení bezpečnosti provozu. Celá trať bude elektrifikována a zkapacitněna, což umožní výrazné posílení provozu. Vlaky mezi Zlínem a Otrokovicemi budou jezdit v 15ti minutovém intervalu, čímž by se měla výrazně zrychlit a zjednodušit přeprava cestujících mezi těmito městy. Tento úsek železnice je navíc zapojen do systému MHD ve Zlíně a Otrokovicích, čímž by měl značně ulehčit provozu trolejbusů a silničnímu provozu na třídě Tomáše Bati, která obě města spojuje. Vlaky opačným směrem do Vizovic, by měly jezdit ve 30ti minutovém intervalu. Navíc by nově měly ze stanice Zlín - střed jezdit i přímé vlaky do Brna, Olomouce a v budoucnu možná i do Prahy. Tyto dálkové linky výrazně vylepší dopravní spojení Zlína na celorepublikový dopravní systém, protože ušetří cestujícím jeden zdoluhavý přestup v Otrokovicích, který je nyní nezbytný. V současné situaci řada cestujících již v Otrokovicích přestoupí na trolejbusy či autobusy MHD a stanice Zlín - střed nevyužívají. Myslím si, že zkvalitnění spojů jezdících do Zlína a vytvoření moderního přepravního terminálu v srdci krajského města výrazně pomůže dalšímu rozvoji celého města. Výrazný posun by měl nastat i v nákladní dopravě, pro niž budou nově na železnici vytvořeny 3 koleje. To by umožnilo rozvoj průmyslu a dalších odvětví, které v současné době ve Zlíně skomírají, protože dopravní situace je nevyhovující.

Nové autobusové nádraží

V návaznosti na modernizaci železniční tratě zpracovává Odbor koncepce a realizace dopravních staveb projekt na přestavbu autobusového nádraží a revitalizaci navazující části bat'ova areálu. V současné době zpracovávají několik variant podoby nádraží. Jeden z projektů vzniká ve spolupráci s ateliérem Ellement, jenž je autorem oceňovaného návrhu revitalizace spodní části Gahurova prospektu. Prostorové uspořádání území počítá s umístěním autobusového nádraží rovnoběžně s mostem vedoucím na Jižní Svahy. Nádražní prostor ukončuje osu Gahurova prospektu, naopak výpravní budova samotná je umístěna bokem, v rohu továrního areálu.

Vize CREAM Real Estate

Společnost Cream v současné době vlastní nemalé množství budov v Bat'ově areálu a postupně pracují na jejich rekonstrukcích či přestavbách. V roce 2013 došlo ke zbourání 3 továrních budov, na jejichž místě má pod taktovkou této společnosti vyrůst obchodní a kancelářské centrum Fabrika 24-25-26. Tento projekt navržený studiem CMC Architekti by měl obsahovat 14 000 m² kancelářských prostor, 30 000 m² obchodní plochy a 1 000 parkovacích stání. Podle původních plánů měly nové domy stát v roce 2018, zatím však nemá všechny potřebné povolení.

Firma Cream má i vlastní vizi výpravní budovy vlakového nádraží, která by měla stát v těsné blízkosti tohoto nákupního centra. Vzhledem k nevhodným funkčním, dopravním a pěším návaznostem, tento projekt realizován nebude.



GAHURŮV PROSPEKT

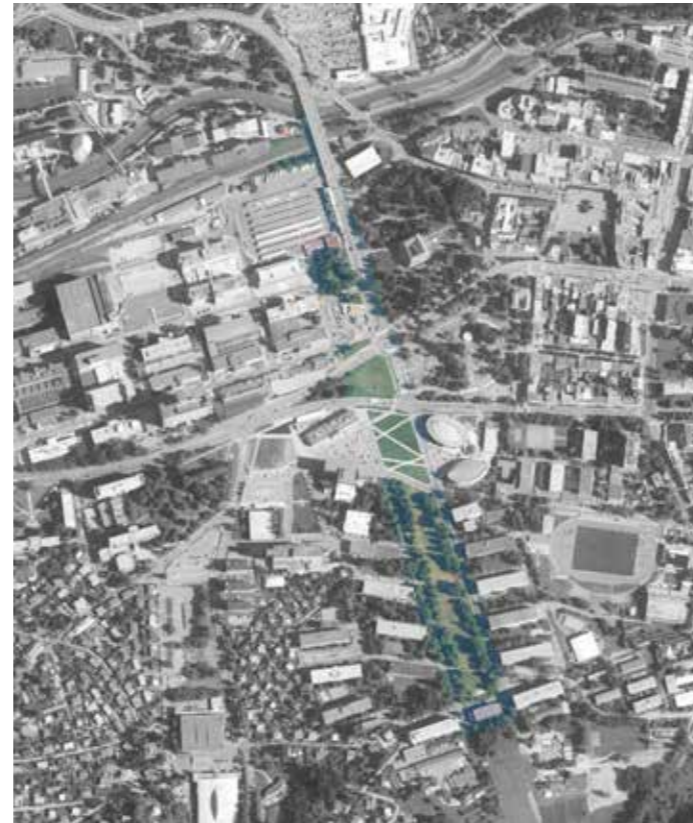
ZÁKLADNÍ UPRAVOVACÍ PLÁN ZLÍNA OD F. L. GAHURY Z TOKU 1934

Zelená osa je vedena podél okraje továrny až ke kolejím, kde je naznačena návaznost mostem přes řeku. Území podél továrny má zpevněnější charakter než jižní část osy a tvoří přechod mezi zámeckou zahradou a továrnou.



PODOBA GAHUROVA PROSPEKTU DNES

Zelená osa prochází mezi budovami internátů, ukončena je parkovou úpravou v předprostoru Univerzitního centra, kde se dostává do konfliktu s Třídou Tomáše Bati. Za křižovatkou můžeme najít náznak jejího pokračování v podobě neudržovaného chumlu stromů před nádražím. V místě dnešního nádraží již osa není respektována vůbec. Napojení na severní část města je řešeno výrazným nadejzdem po pravé straně osy.



NÁVRH

AUTORSKÝ TEXT

Projekt modernizace železnice ve Zlíně je aktuálním tématem a podoba stávajícího nádraží je znatelným problémem města. Turistům mířícím do Zlína se často stává, že minou krajské město, protože mají pocit, že projíždějí vesnicí. Stávající nádraží je nedůstojné a jeho poměrně velká zpustlá plocha vybízí k úpravám. Obzvláště v poslední době, kdy se okolní areál začal měnit na moderní městské centrum. K jeho konečné podobě je ještě hodně času a práce, ale má nakročeno dobrým směrem. Momentálně je toto téma obzvláště citlivé, jelikož projekt nové železnice si obhájil ekonomickou návratnost své investice a finančním prostředkům na realizaci by tedy nemělo nic bránit. Právě tento projekt nové železnice považují za svůj odrazový můstek, pro nové nádraží.

Urbanistická kompozice

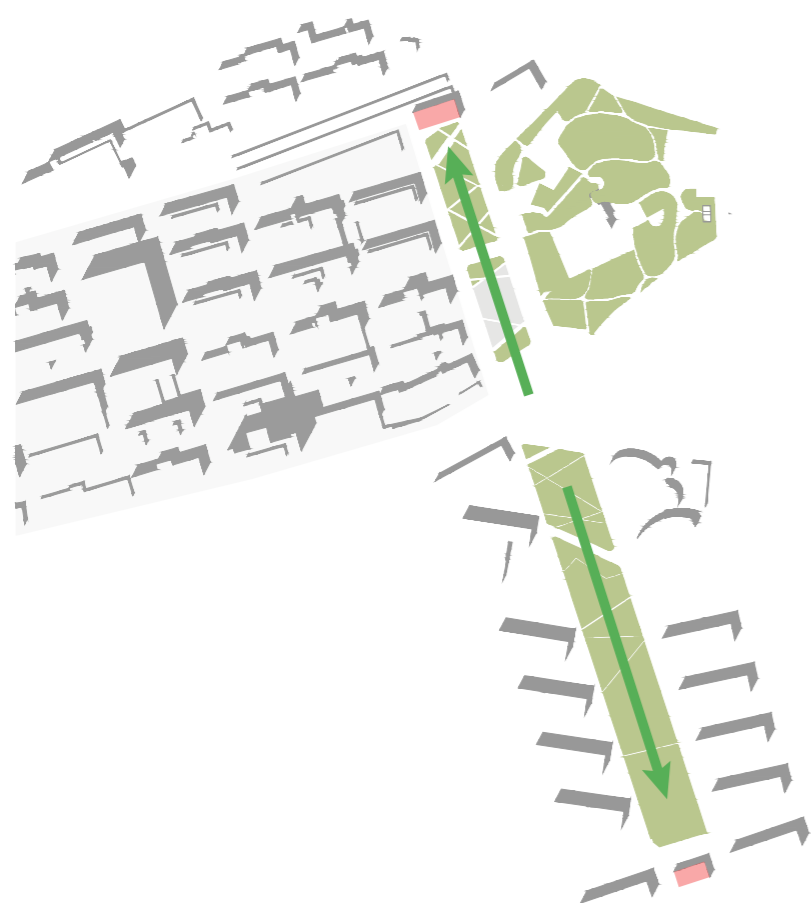
Prostor autobusového nádraží ve Zlíně je umístěný na rozhraní několika různých struktur. Nádraží je na pomezí bývalého továrního areálu ze západní strany, z východu se dotýká zámeckého parku, od kterého je vizuálně oddělen mostem vedoucím na Jižní Svahy. Z jižní strany tento prostor protíná zelená osa Gahurova prospektu. Ze severu je území lemováno řekou. Prostor nádraží je jakýmsi kloubem tyto struktury spojujícím v jeden městský celek. Zelená osa Gahurova prospektu má jasně definovaný začátek budovou památníku Tomáše Bati, ambiciózně prochází mezi budovami internátů a poté se jakoby rozplyne v masivní komunikaci třídy Tomáše Bati. Právě tuto osu chci svým návrhem podpořit a definovat celou její podobu. Protahuji ji až ke kolejím, což bylo i původním plánem F. L. Gahury a jasně definuji její konec výpravní budovou. Autobusové nádraží umístím na ose prvních dvou řad budov továrního areálu, tedy mimo Gahurovův prospekt. V prodloužení osy definuji dva charakterové veřejné prostory. Před prvními budovami Batova areálu, v místě kde se osa dostává do kontaktu se zámeckým parkem, navrhuji náměstí s vodním prvkem a místem pro umělecké dílo. V místě svého konce, před výpravní budovou, je osa opět parkem. Pro podpoření jednotnosti a celistvosti prostoru volím stejné řešení parkové úpravy, které použil ateliér Ellement ve střední části prospektu a které dodává místu jedinečnou atmosféru. Vnitřkem domu vede cesta na jižní svahy, jež spojuje obě kolejemi a řekou oddělené části města. Strukturu továrního areálu doplňuji o dva objekty, jeden polyfunkční, druhý je objektem Univerzity Tomáše Bati. Těmito objekty a nástupištěm autobusové dopravy doplňuji areál a jasně definuji jeho tvar.

Dopravní řešení

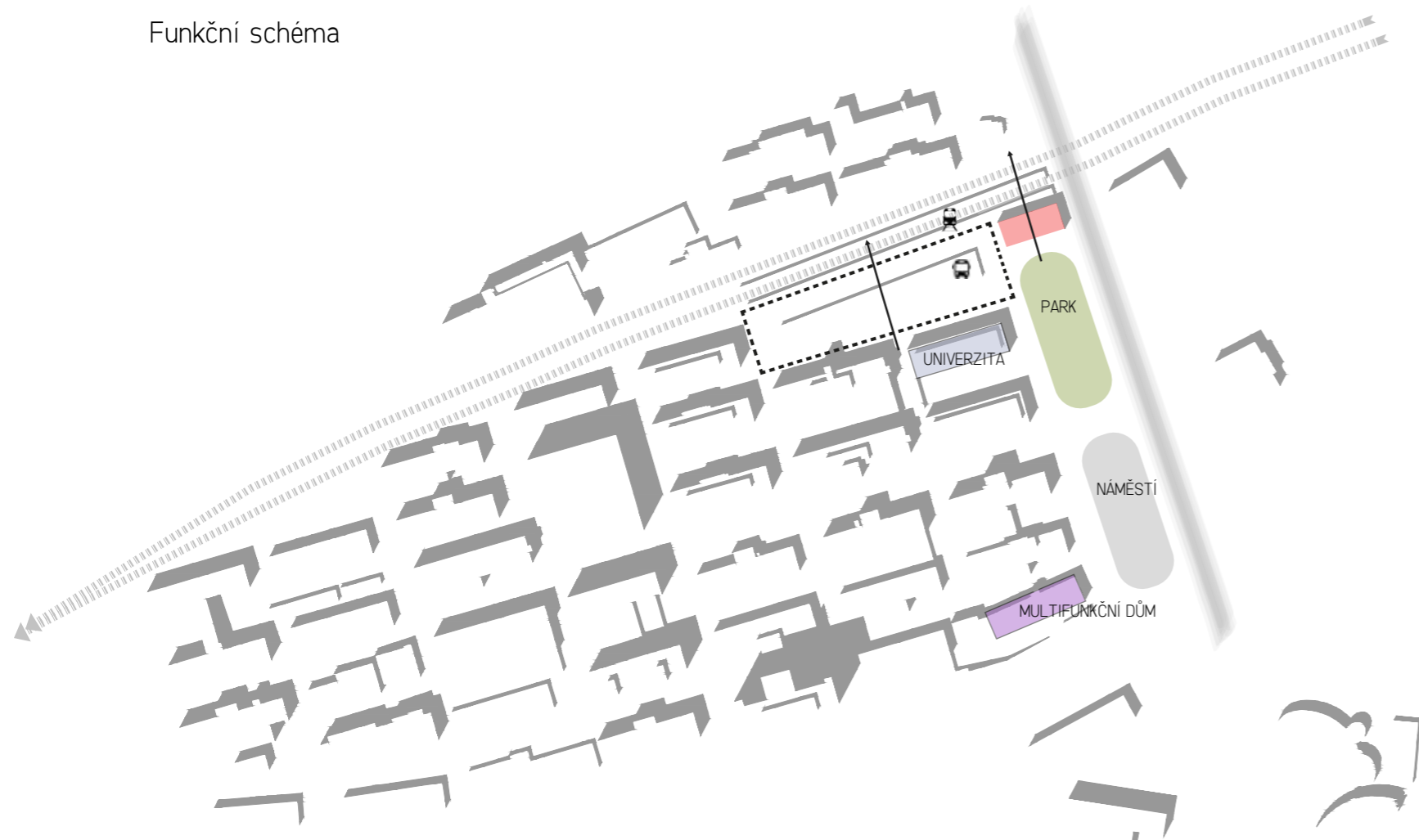
Základní dopravní řešení území vychází z konceptu městského odboru koncepce a realizace dopravních staveb. Tento koncept mimo jiné stanovuje ulici Vavrečkovu jako novou městskou třídu procházející areálem. Tuto funkci městské třídy ještě posilují zavedením trolejbusové linky vedoucí areálem, procházející skrz park před nádražím a dále pokračující ulicí Zarámí. Tato linka rozšíří možnosti MHD ve Zlíně, která je ve východo-západním směru koncentrována na třídu Tomáše Bati a ulici 2. května. Základním konceptem mého dopravního řešení v továrním areálu je střídání rušné a klidové zóny. V severojižní směru vytvářím ulici První podél zelené osy prospektu, která je jedním z možných příjezdů na autobusové nádraží. Ulici Desátou měním v pěší zónu procházející od nádraží až na náměstí Práce. Ulice Dvacátá je druhým možným příjezdem na nádraží. Do budoucna vidím potenciál v propojení ulice Dvacáté s třídou Tomáše Bati a navázání na další městskou strukturu, které by zlepšilo propojenost poměrně uzavřeného areálu s okolím. Autobusové nádraží navrhuji jako jeden terminál s celkem jednadvaceti nástupišti, tento počet vychází z analýzy současných jízdních řádů a pozorování provozu nádraží. Režim nádraží je řešen najížděním autobusů na čas, maximálně s krátkodobými odstavami. K dlouhodobému parkování autobusů slouží stávající parkoviště v městské části Louky. Kolem nádraží navrhuji parkovací stání typu K+R a parkování taxi, k dlouhodobému parkování slouží stávající parkovací dům v těsné blízkosti terminálu, s kapacitou 130 míst, jenž je nyní využíván asi z padesáti procent.

Architektonické řešení

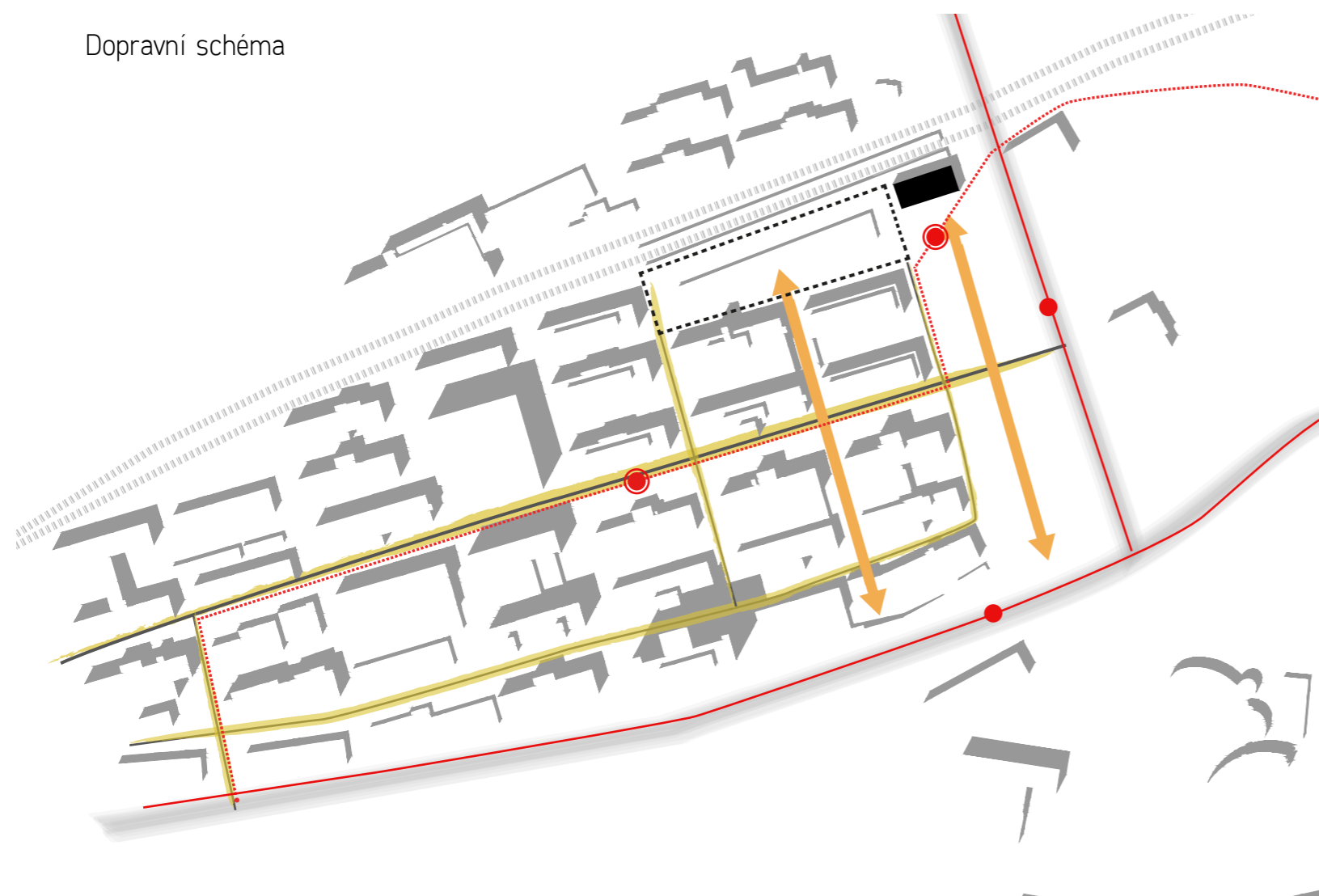
Budova dopravního terminálu je umístěna na zelené ose Gahurova prospektu jako protipól Památníku Tomáše Bati. Objemově je budova třípodlažní kvádr zapadající do téměř jednotné Zlínské struktury. Kompozice domu vychází z reprezentačního prostoru atria, na které z jedné strany navazují prostory pro cestující, z druhé strany zázemí dopravců. Při návrhu terminálu jsem kladla důraz na komfort cestujících. Navrhuji zde prostornou čekárnu s dětským koutkem a klidovou zónou s možností zakoupit kávu či drobné občerstvení. Dále je zde restaurace se střešní terasou, jež je ve Zlíně jakýmsi fenoménem, který má řada významných budov. Kromě klasických komerčních prostor navrhuji i obchod s potravinami, který považuji v prostoru nádraží za nezbytný. Zázemí dopravců je tvořeno technickými místnostmi, zázemím pro řidiče a kancelářemi. Vnější výraz je tvořen předsazeným obvodovým pláštěm z perforovaného plechu, jež dává domu kompaktní tvar zapadající do struktury areálu. Plechová fasáda dává domu technicistní výraz a zároveň ho svou barevností odlišuje od okolní zástavby.



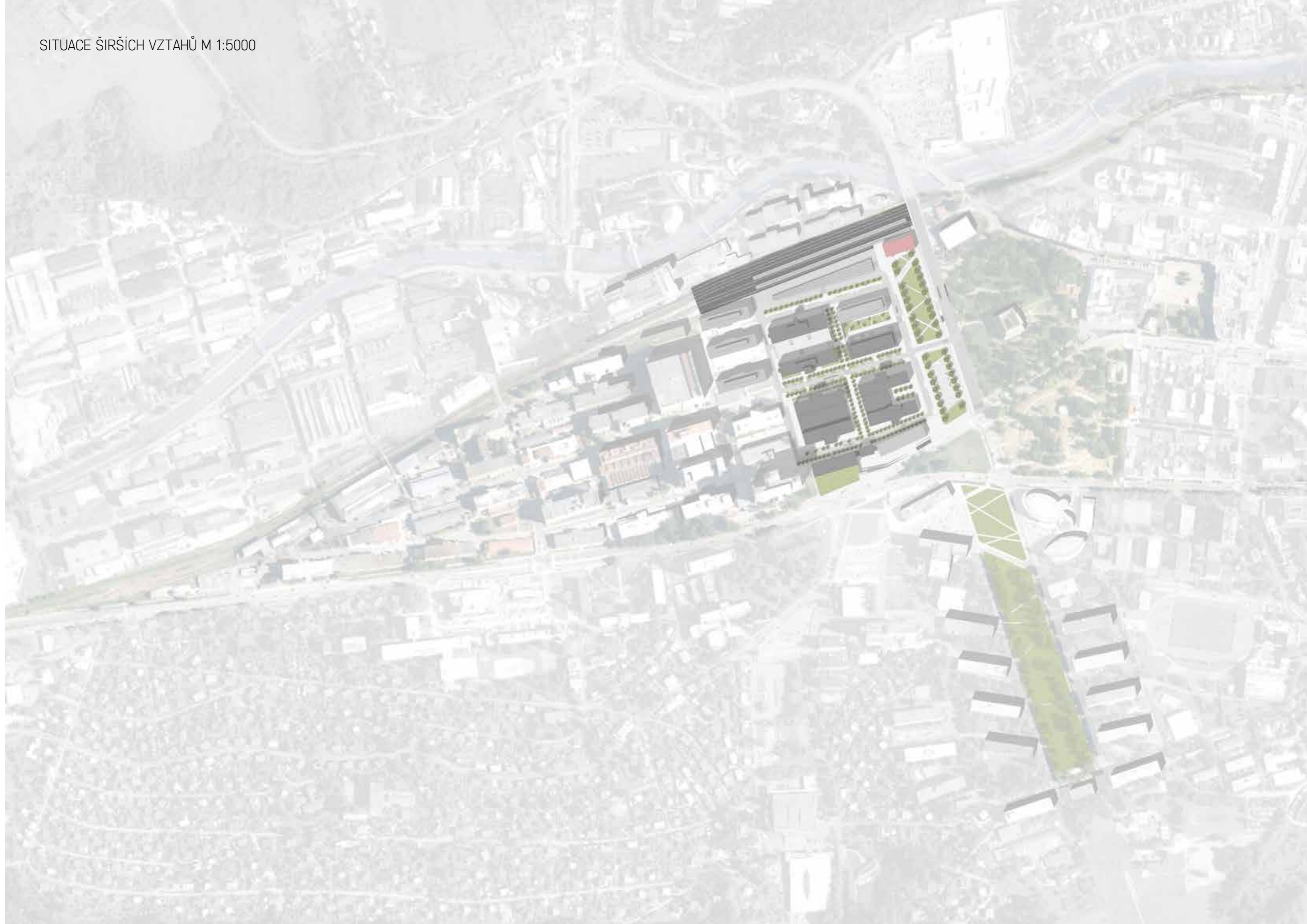
Funkční schéma



Dopravní schéma



- HLAVNÍ DOPRAVNÍ TEPNY
- KOMUNIKACE PRO AUTA
- PĚŠÍ ZÓNA
- TROLEJBUSOVÁ LINKA STÁVAJÍCÍ
- ... TROLEJBUSOVÁ LINKA NAVRHOVANÁ
- ZASTÁVKA STÁVAJÍCÍ
- ZASTÁVKA NAVRHOVANÁ





NAVRHOVANÁ ZÁSTAVBA



STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA



PLOCHY PRO PĚŠÍ



PLOCHY POJÍZDNÉ

NÁSTUPIŠTĚ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ M 1:200

Na autobusovém nástupišti navrhují systém prosklených částečně či plně uzavřených čekáren. vytváříme tak intimnější prostory v závětří či plně chráněné před vlivy počasí.

VÝBĚR MOBILIÁŘE VEŘEJNÉHO PROSTORU



betonová nekonečná lavička b_concrete
s možností povrchové úpravy dřevěnými špalíky



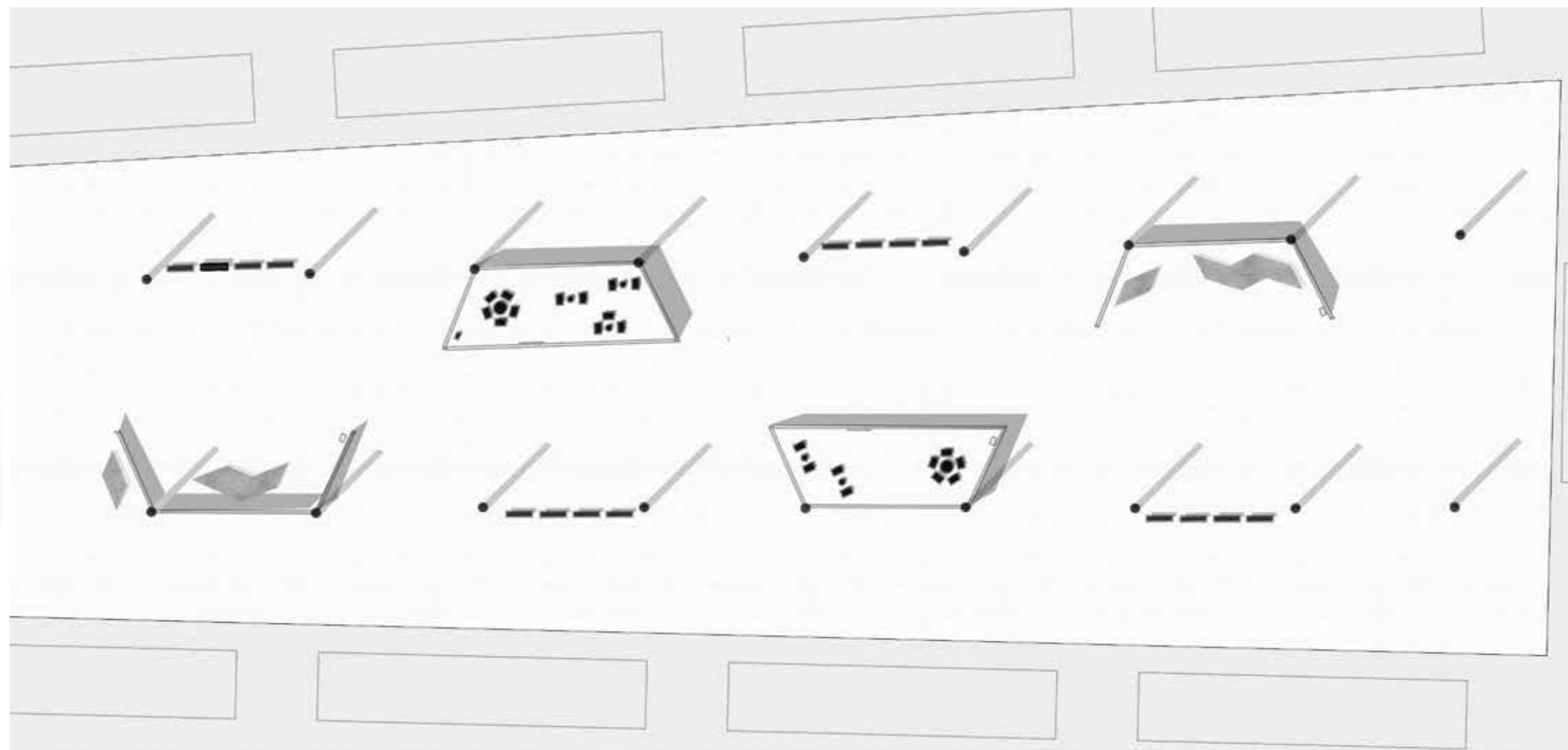
stojany na kola mmcité edgetyre



odpadkový koš mmcité prax



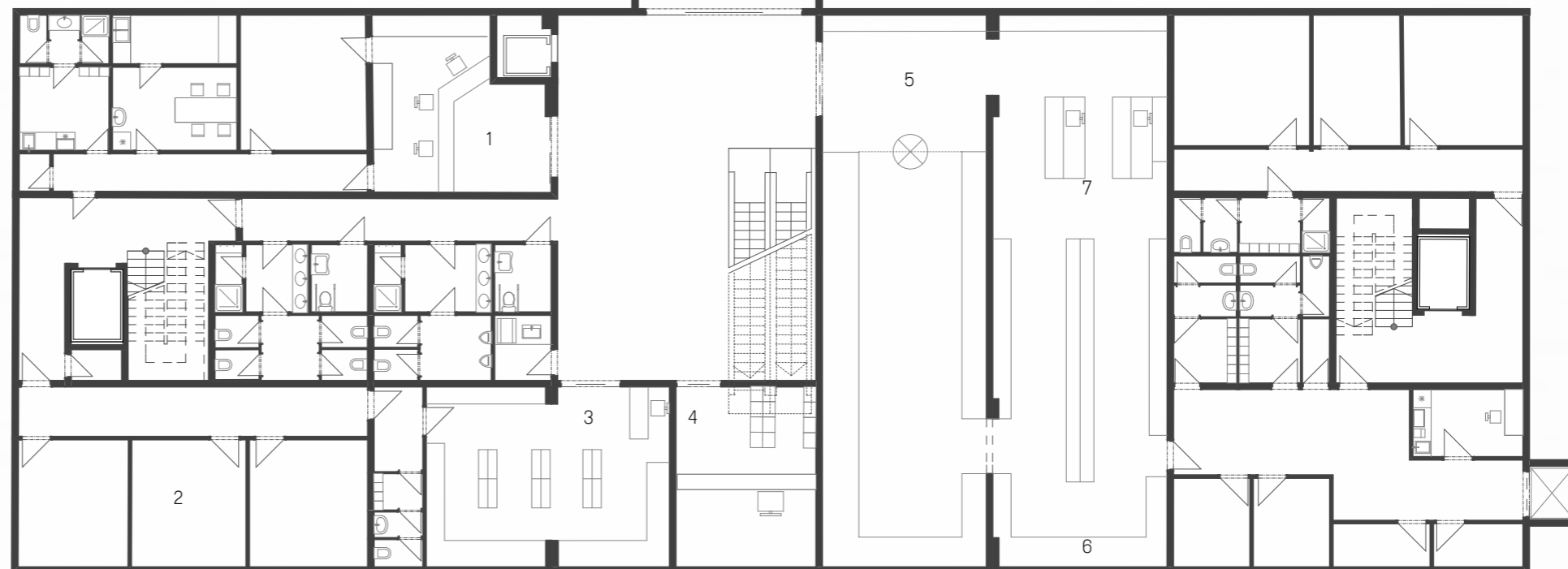
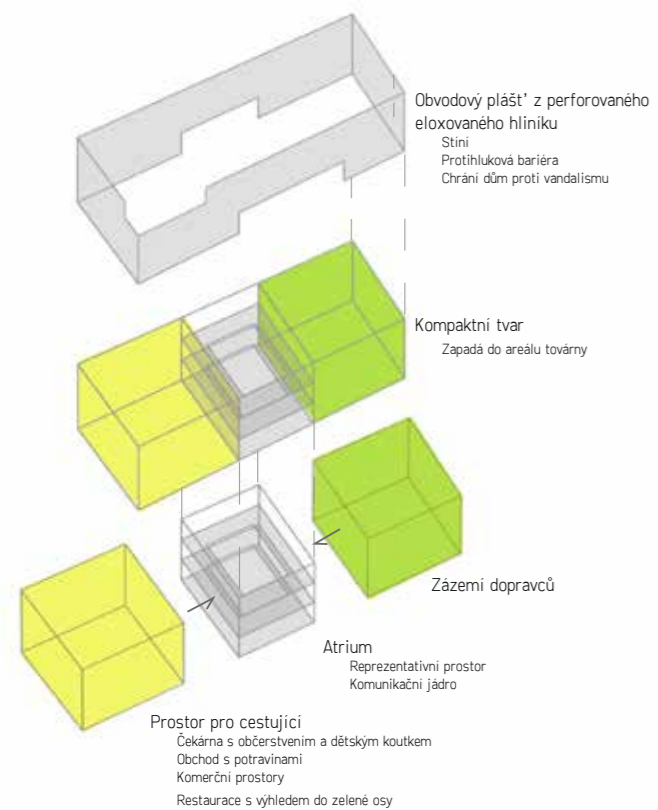
opěrátka mmcité







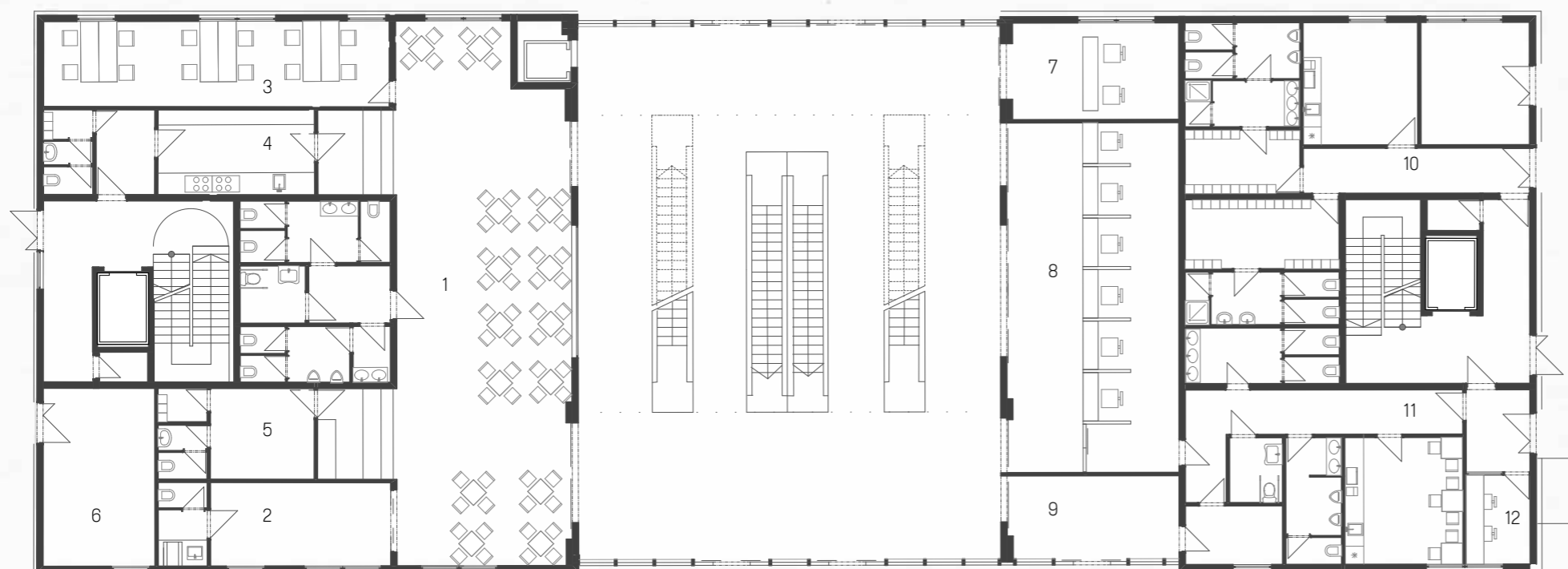




- 1 LÉKÁRNA
- 2. TECHNICKÉ ZÁZEMÍ
- 3. DROGERIE
- 4. ÚSCHOVNA ZAVAZADEL

- 5. PRODEJNA POTRAVIN
- 6. ZÁZEMÍ PRODEJNY
- 7. ZABEZPEČOVACÍ VLAKOVÁ TECHNIKA



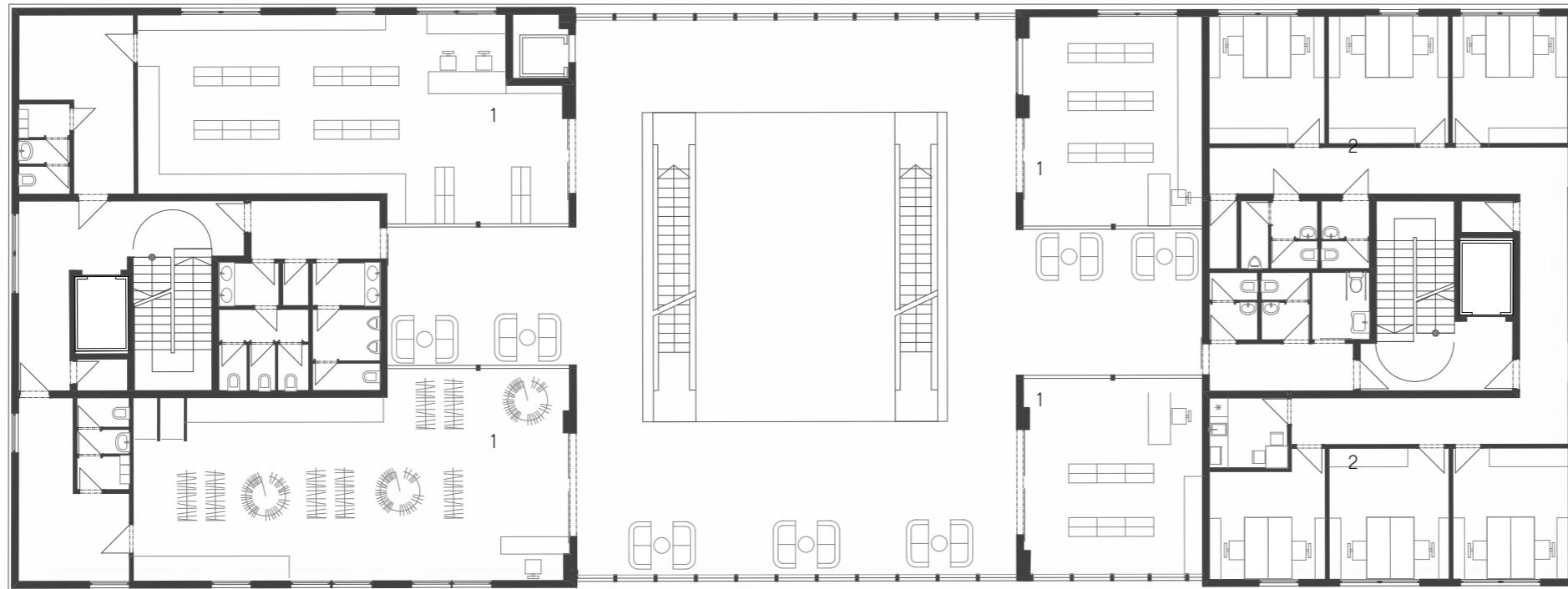


1. ČEKÁRNA
2. DĚTSKÝ KOUTEK
3. TICHÁ ZÓNA
4. OBČERSTVENÍ
5. KAVÁRNA
6. ÚDRŽBA BUDOVY

7. INFORMAČNÍ CENTRUM
8. PRODEJ JÍZDENEK
9. PŮJČOVNA KOL
10. ZÁZEMÍ ŘIDIČŮ
11. ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ
12. OSTRAHA OBJEKTU

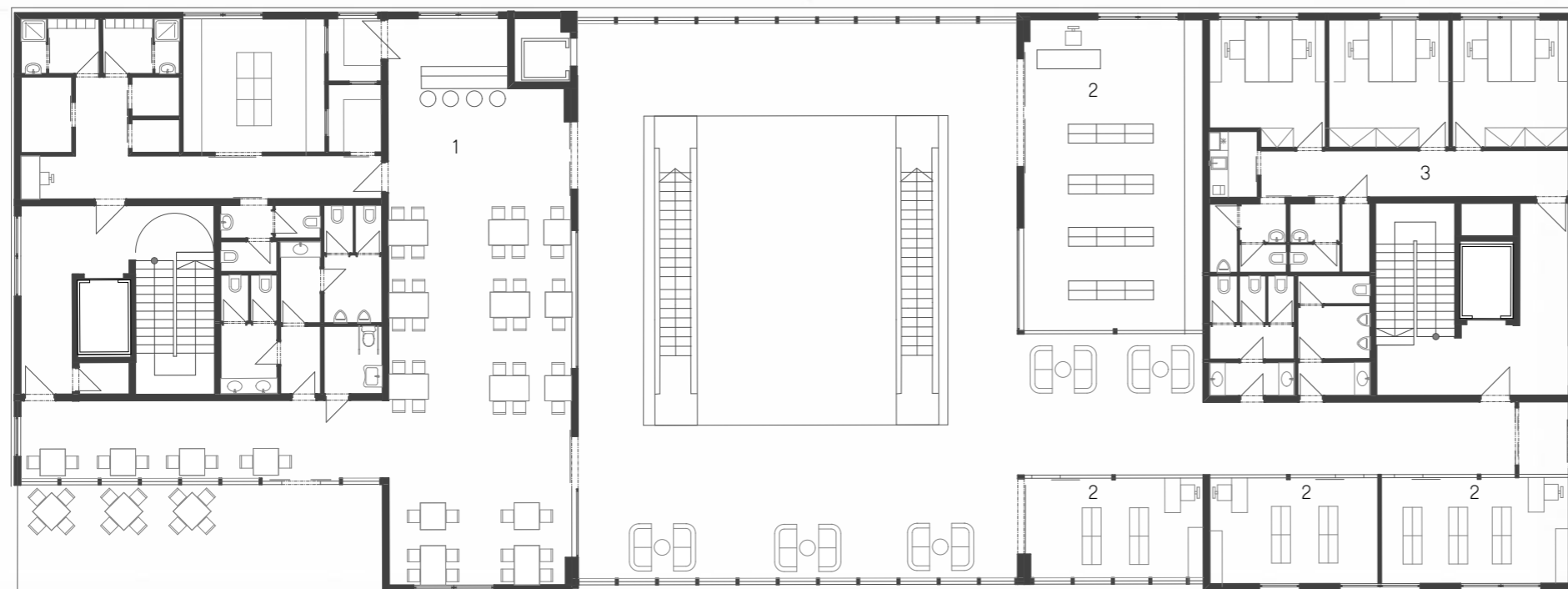
Budova dopravního terminálu je umístěna na zelené se Gahurova prospektu jako protipól Památníku Tomáše Bati. Objemově je budova třípodlažní kvádr zapadající do téměř jednotné Zlínské struktury. Kompozice domu vychází z reprezentačního prostoru atria, na které z jedné strany navazují prostory pro cestující, z druhé strany zázemí dopravců. Při návrhu terminálu jsem kladla důraz na komfort cestujících. Navrhuji zde prostornou čekárnu s dětským koutkem a klidovou zónou s možností zakoupit kávu či drobné občerstvení. Dále je zde restaurace se střešní terasou, jež je ve Zlíně jakýmsi fenoménem, který má řada významných budov. Kromě klasických komerčních prostor navrhuji i obchod s potravinami, který považuji v prostoru nádraží za nezbytný. Zázemí dopravců je tvořeno technickými místnostmi, zázemím pro řidiče a kanceláři. Vnější výraz je tvořen předsazeným obvodovým pláštěm z perforovaného plechu, jež dává domu kompaktní tvar zapadající do struktury areálu. Plechová fasáda dává domu technicistní výraz a zároveň ho svou barevností odlišuje od okolní zástavby.

PŮDORYS 2. NP M 1:200

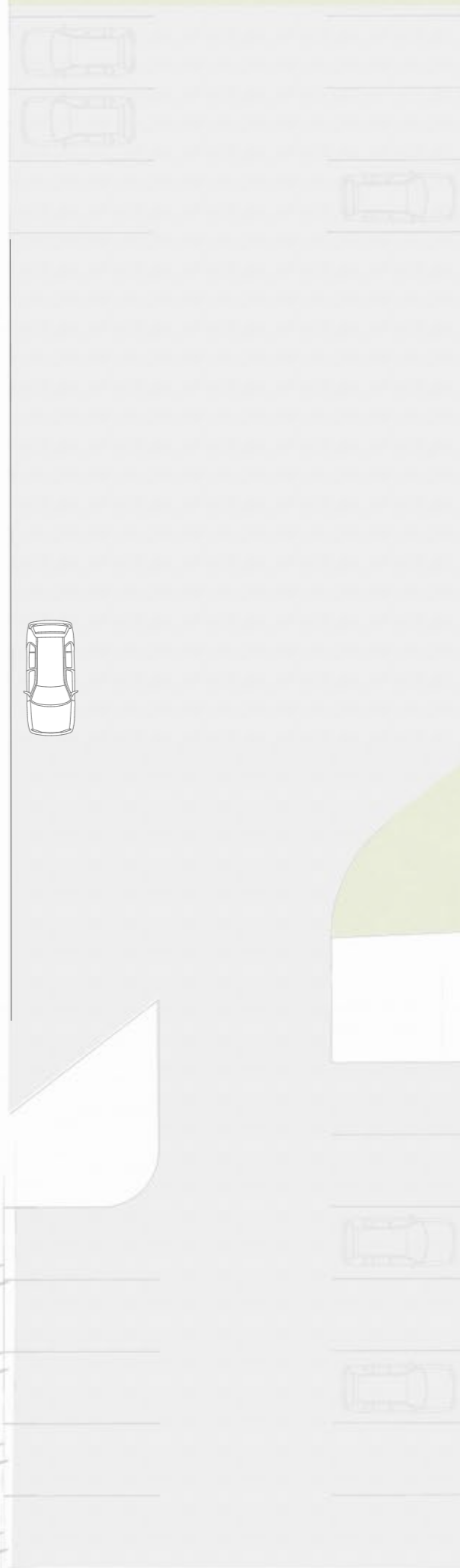


- 1. KOMERČNÍ PROSTORY
- 2. KANCELÁŘE DOPRAVCŮ

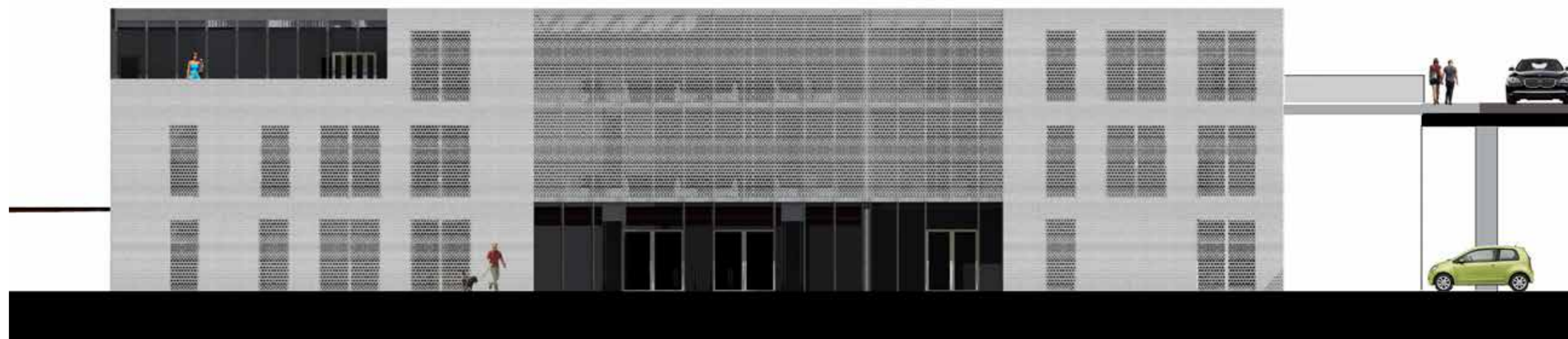




- 1. RESTAURACE
- 2. KOMERČNÍ PROSTORY
- 3. KANCELÁŘE DOPRAVCŮ



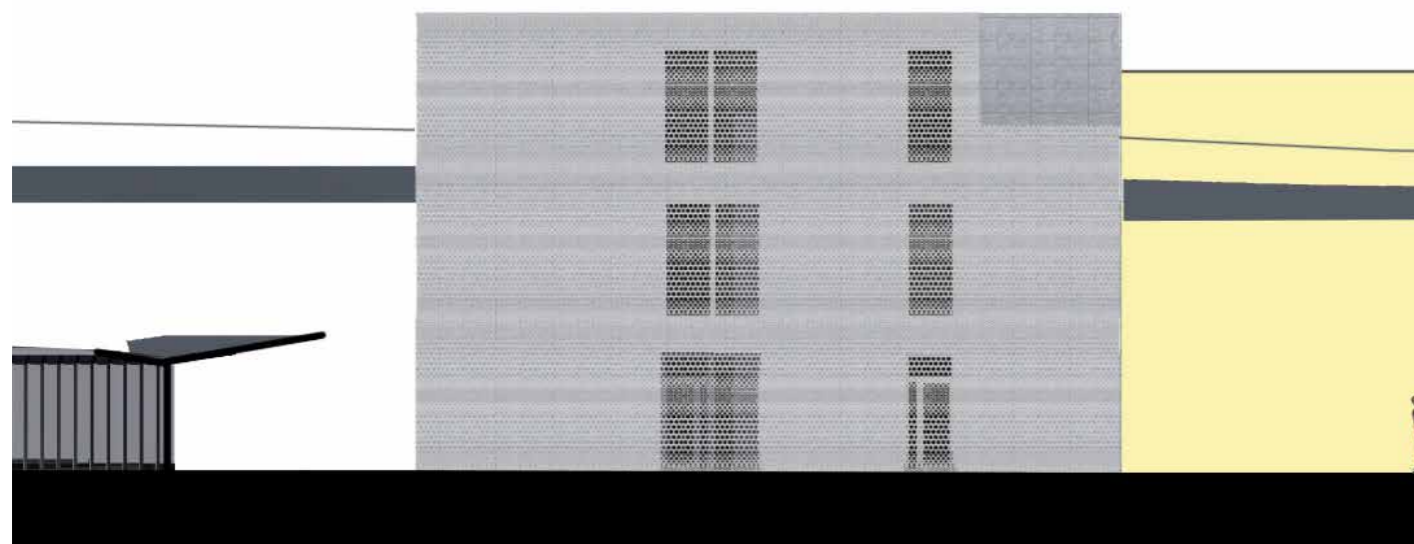
JIŽNÍ POHLED M 1:200



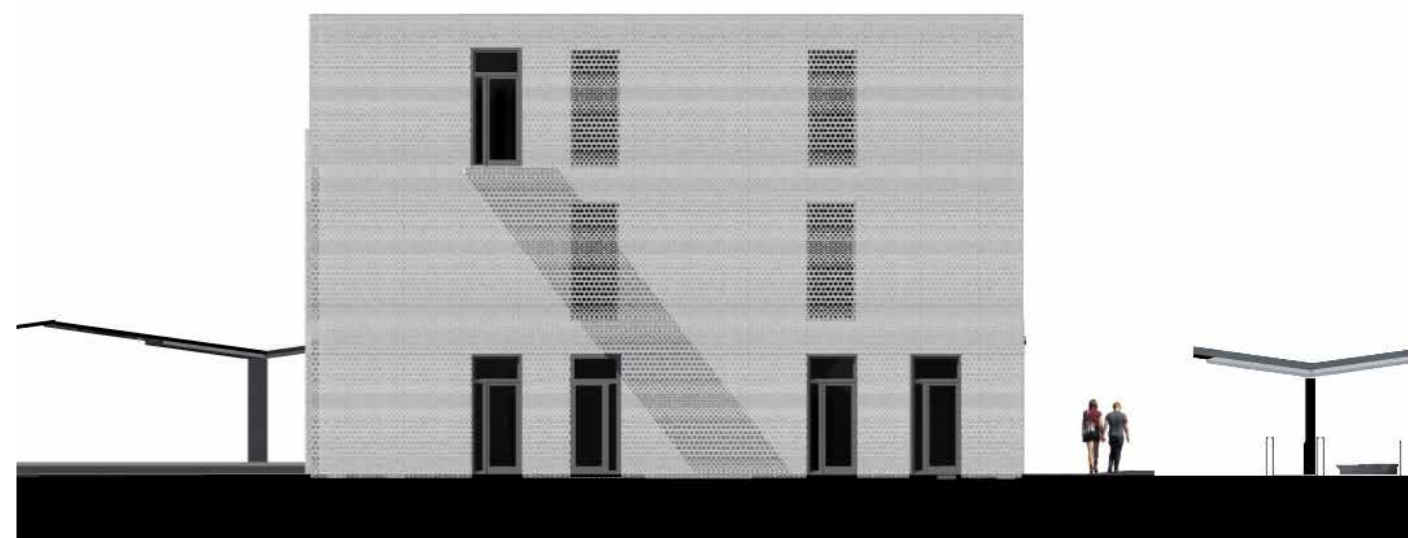
SEVERNÍ POHLED M 1:200



ZÁPADNÍ POHLED M 1:200



VÝCHODNÍ POHLED M 1:200



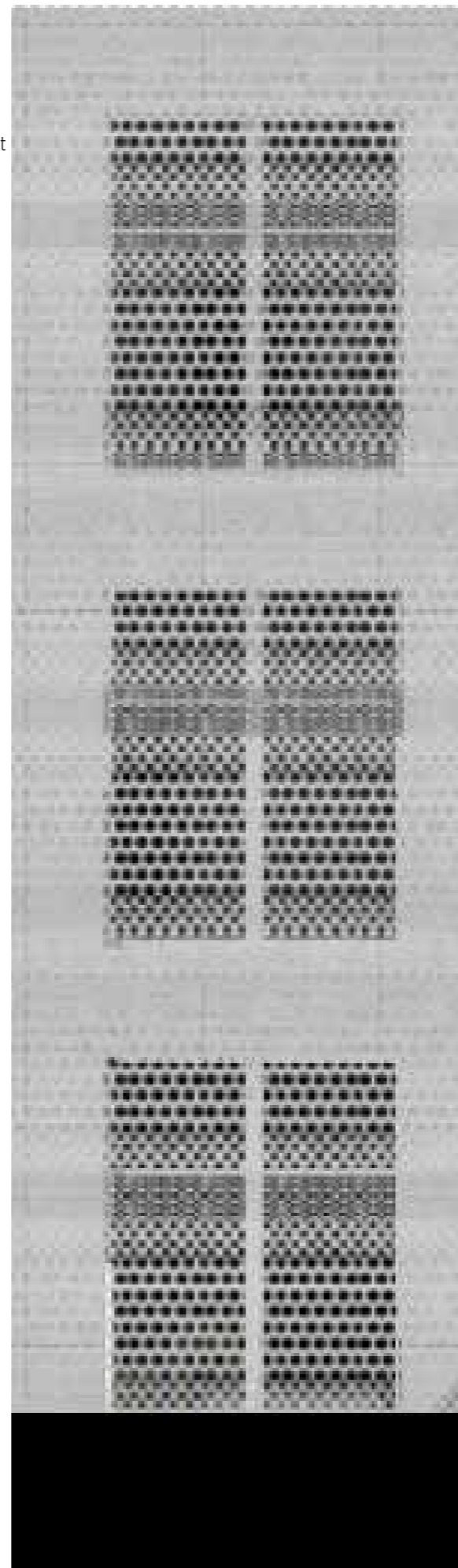
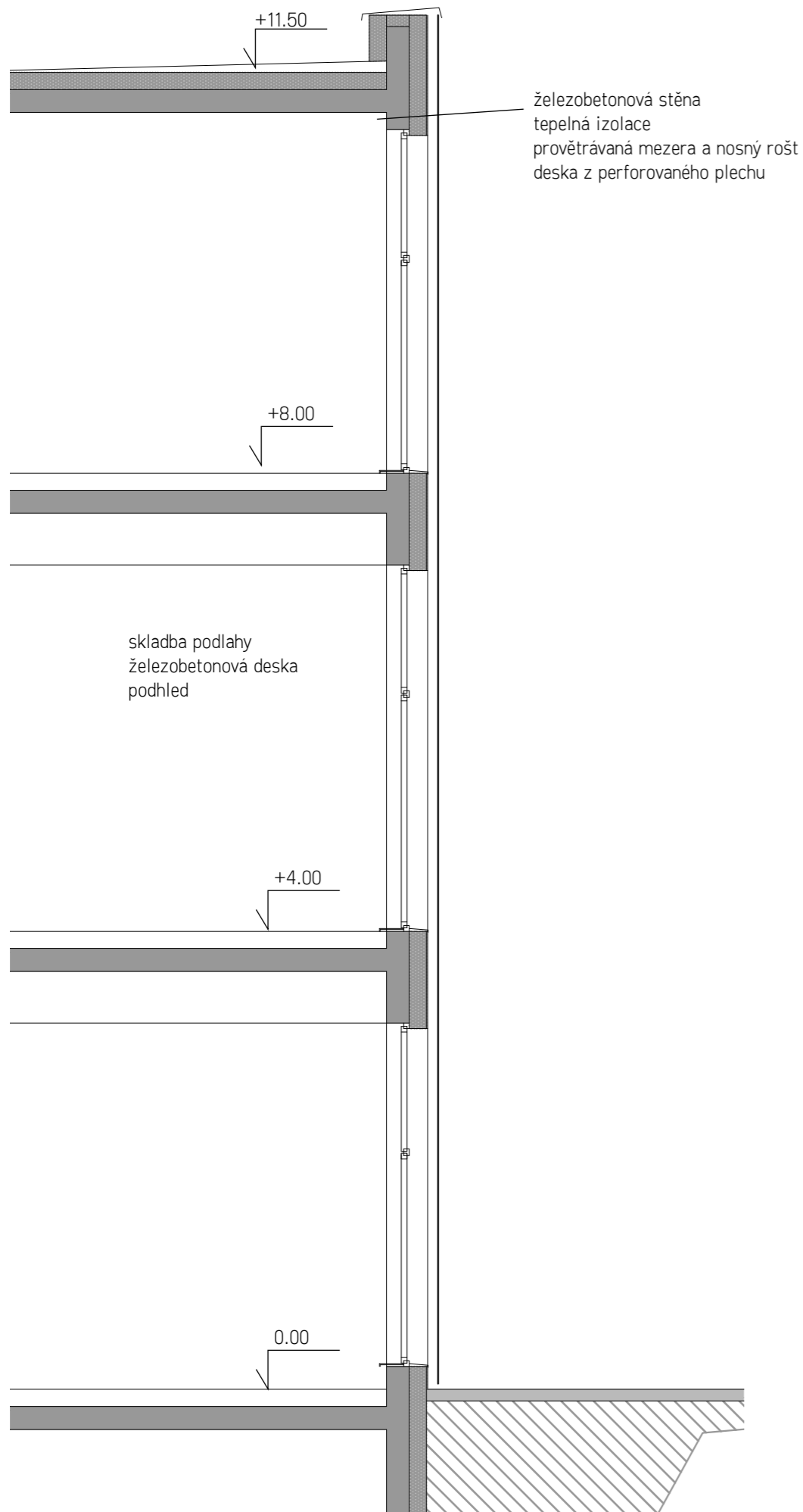
PODÉLNÝ ŘEZ M 1:200



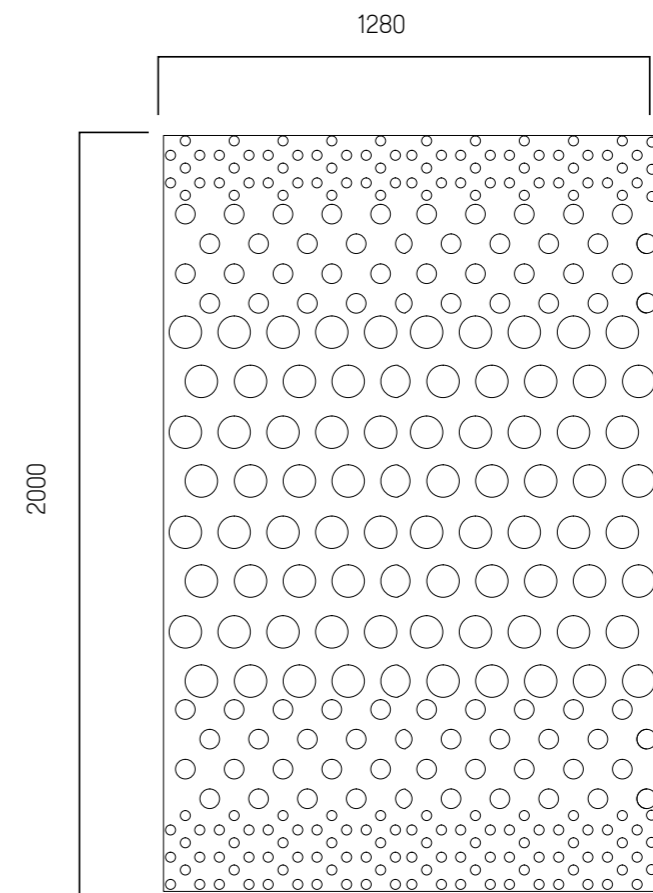
PŘÍČNÝ ŘEZ M 1:200



DETAIL FASÁDY M 1:50



PERFOROVANÁ DESKA M 1:20







ZDROJE A POUŽITÁ LITERATURA

CHRISTOPHER BLOW: *Transport Terminals and Modal Interchanges*, 2005

ONDŘEJ ŠEVEČEK: *Zrození Bat'ovy průmyslové metropole*, 2009

PAVEL NOVÁK: *Zlínská architektura 1900 - 1950*, 2008

Internetové stránky:

Revitalizace spodní části Gahurova prospektu ve Zlíně, <http://www.ellement.cz/>

<http://www.architekturazlin.cz>

<http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003323-Z-historie-moravskych-trati-Otrokovice-Zlin-Vizovice-1>

Závěrem bych chtěla poděkovat všem, kteří mě při studiu a při tvorbě diplomové práce pomáhali. Především děkuji svému vedoucímu Ing. arch. Janu Sedlákovi, dále panu Ing. arch. Ivanovi Hnízdilovi. Zvláštní poděkování patří panu Mgr. Petru Pšeničkovi, Ing. Karlu Řihovi a Ing. Jiřímu Drbohlavovi za cenné rady. V neposlední řadě děkuji své rodině a příteli za obrovskou podporu, které se mi od nich dostávalo.