

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2007/08

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro:

Jakuba Křivana

obor:

architektura

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona o vysokých školách č. 111/1998 Sb. určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu:

Autobusový terminál Český Krumlov

Zásady pro vypracování:

Místo:

Pozemek stávajícího autobusového terminálu Český Krumlov

Komentář:

Prioritou je umístění a návrh nového dopravně turistického terminálu pro autobusovou dopravu, včetně vytvoření nové parkovací kapacity pro osobní vozy obyvatel města a jeho návštěvníků a základních služeb spojených s hromadnou dopravou osob, odpovídající požadavkům 21. století a významu města zapsaného v seznamu památek kulturního dědictví UNESCO.

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146114176

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Univerzitní knihovna
Vorněžská 135B, Liberec 1
PSČ 461 17

V 27/08 Ab

JLČ.

Dr. J. ab.

LAR

107

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE:

AUTOBUSOVÝ TERMINÁL ČESKÝ KRUMLOV

ATELIÉR ING. ARCH JIŘÍHO BUČKA
ASISTENT ING. ARCH FILIP HORATSCHKE

ÚZEMÍ ČESKÉHO KRUMLOVA, JE TRVALE OSIDLENO OD STARŠÍ DOBY KAMENNÉ, OD 6. STOLETÍ JE PAK OSIDLENE SLOVANY, VLASTNÍ MĚSTO BYLO ZALOŽENO SYNEM VITKA Z PRČICE V ROCE 1274 A NEJVĚTŠÍHO ROZKVĚTU SE DOČKALO ZA VLADY RODU ROZMBERKŮ.

MĚSTO NIKDY NEBYLO PRŮMYSLOVÝM CENTREM A I DÍKY TOMU SI UCHOVALO SVŮJ RENESANČNĚ-BAROKNÍ CHARAKTER A MLADŠÍ STAVEBNÍ ZASAHY SE HO DOTKLY POUZE V NEPODSTATNĚ MÍŘE.

ČESKÝ KRUMLOV SE ÚROVNÍ SVÉHO STAVEBNÍHO DĚJÍ, KULTURNÍHO A SPOLEČENSKÉHO ŽIVOTA V PRŮBĚHU SVÉ HISTORIE RADIL NA ÚROVNĚ PŘEDNÍCH SIDEL VE STŘEDNÍ EVROPE. PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VALCE VSAK NASTAL VELKÝ ÚTLUM, KTERÝ TRVAL AŽ DO ROKU 1989.

OD ROKU 1992 JE ZAPSÁNO NA SEZNAMU SVĚTOVÉHO DĚDICTVÍ UNESCO A JEHO DALŠÍ ROZVOJ SE MOŽNÁ AŽ PŘILIS JEDNOSTRANNE ORIENTOVAL A JEHO ÚSPĚCH JE ZALOŽEN PŘEDEVŠÍM NA CESTOVNÍM RUCHU.

V SOUČASNÉ DOBĚ, TAK NENÍ SCHOPNO PLNĚ KONKUROVAT OSTATNÍM VÝZNAMNÝM MĚSTŮM ČESKÉ REPUBLIKY A NEVYUŽIVA TAK PLNĚ SVÝCH MOŽNOSTÍ, HISTORICKY VELMI CENNÉ CENTRUM MĚSTA, NENÍ SCHOPNO NAPLNIT POŽADAVKY, KTERÉ JSOU KLADENY SOUČASNOU EKONOMICKOU POPTÁVKOU. A SNAHY O VYRAZNEJŠÍ ZACLENĚNÍ SOUČASNÝCH POTŘEB DO SAMOTNÉHO HISTORICKÉHO CENTRA MĚSTA BY BYLO CHYBOU.

PROTO JE TŘEBA VYTVOŘENÍ MLADŠÍHO CENTRA, KTERÉ NAPLNÍ SOUČASNÉ POTŘEBY MĚSTA A JEHO OBYVATEL A BUDE V TĚSNÉ SYMBIOZE S HISTORICKÝM JADREM. VZNIKEM DOSTATEČNÝCH PLOCH ÚRČENÝCH PRO PODNIKÁNÍ A EFEKTIVNÍM NAPOJENÍM MĚSTA NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU DOJDE K PŘILIVU FIREM, KTERÉ JSOU NYNÍ NUCENY PODNIKAT V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH A K UKONČENÍ KAŽDODENNÍHO ODLIVU JEHO OBYVATEL ZA PRACÍ. ČESKÝ KRUMLOV SE VYMANÍ ZE ZAVISLOSTI NA ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH A BUDE SCHOPEN PLNĚ KONKUROVAT I DALŠÍM ČESKÝM MĚSTŮM.

V SOUČASNÉ DOBĚ NARŮSTAJÍCÍ DOPRAVNÍ ZÁTĚŽE MĚST, JE TŘEBA REALIZOVAT TAKOVÁ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ, KTERÁ PŮVEDOU K PROSPERITĚ MĚSTA, NIKOLIV K JEHO ÚTLACOVÁNÍ. ZEFEKTIVNĚNÍ DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MĚST A ELIMINACI NEŽADOUČÍCH FAKTORŮ DOPRAVY, DOJDE K DALŠÍMU POZITIVNÍMU VÝVOJI MĚSTA. JEDNIM Z NEŽADOUČÍCH FAKTORŮ DOPRAVY JE JEJÍ ZVYŠUJÍCÍ SE PROSTOROVÁ NAROČNOST V ZAVISLOSTI NA DOPRAVNÍM VYTÍŽENÍ. NOVÉ DOPRAVNÍ NAVRHY BY PROTO MELY PŘEHODNOCOVAT NEREALIZOVANÉ VÍZE A HLEDAT NOVA ŘEŠENÍ.

SVOU SOUČASNOU HODNOTU ZÍSKAL ČESKÝ KRUMLOV PŘEDEVŠÍM DÍKY ODVAŽNÝM A ROZSAHLÝM INVESTICÍM, KTERÉ SE V JEHO HISTORII OPAKOVALY. DOMNÍVAM SE, ŽE I DO SOUČASNÝCH ŘEŠENÍ BYLA MĚLA BYT VKLADANA HODNOTA ODPOVÍDAJÍCÍ TOMUTO MĚSTU.

MÉ ŘEŠENÍ JE INSPIROVANO VÍZEMI HARVEY WILEY CORBETTA A DALŠÍMI AUTORY, KTERÍ SE NARŮSTAJÍCÍ DOPRAVNÍ ZÁTĚŽÍ SNAŽILI ŘEŠIT ODDĚLENÍM DOPRAVY A PĚŠÍHO PARTERU MĚSTA. DOMNÍVAM SE, ŽE V DNESNÍ DOBĚ NEMUSÍ BYT TAKOVÁ ŘEŠENÍ POUZE VÍZEMI, ALE JSOU V URČITĚM MĚRITKU REALIZOVATELNÁ. NAVRHL BY PROTO MĚL BYT SNAHOU O VYTVOŘENÍ FUNKČNÍHO „DOPRAVNÍHO STROJE“. VYTVOŘENÍ PLNOHODNOTNÉHO MĚSTSKÉHO PROSTORU S MODERNÍM ARCHITEKTONICKÝM ŘEŠENÍM RESPEKTUJÍCÍM KLASICKÉ HODNOTY. PŘÍKLADY TAKOVÉ ARCHITEKTURY NACHÁZÍM V PRACÍCH DAVIDA CHIPPERFIELDA, TADAA ANDA, TOYO ITO A DALŠÍCH.



AUTOBUSOVÝ TERMINÁL ČESKÝ KRUMLOV

D.1 – PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ROZBOR_

NOVÝ TERMINÁL AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ V ČESKÉM KRUMLOVÉ MĚSTO PLÁNUJE REALIZOVAT NA MÍSTĚ STÁVAJÍCÍHO AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ. TO JE SITUOVANO NA KŘIŽOVATCE SILNIC 2, TRIDY A TO SILNICE 160 SMĚREM NA VĚTRNÍ A SILNICE 157 SMĚREM NA KAPLICE. SPOLEČNĚ SE SILNICI 1. TRIDY ČÍSLO 39, TVOŘÍ TYTO TRI PÁTERNÍ SILNICNÍ TRASY ZÁKLADNÍ SILNICNÍ SKELET. JAKO DALŠÍCNÍ PRIVÁDEC MĚSTA NA PLANOVANOU DALŠNÍCI TRASU D3, R3 JE UVAŽOVANA PŘELOŽENA TRASA SILNICE 39. DALE JE NAVRŽENO PROPOJENÍ SILNICE 39 S ULICÍ OBJÍZDKOVOU (SILNICI 160). TUNELEM, S VYUŠTĚNÍM TUNELU V SEVERNÍ ČÁSTI ŘEŠENÉ LOKALITY. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ SE TAK STÁVA NEJDULEŽITĚJŠÍM KRÍZENÍM SILNICNÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ.

V SOUČASNÉ DOBĚ PROJEDE KŘIŽOVATKOU 17.500 AUTOMOBILŮ DENNĚ. PŘEDPOKLÁDANÉ NEJVĚTŠÍ DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ BUDE PROCHÁZET ZE SILNICE 39 TUNELEM NA SILNICI 160. SOUČASNÝ PROVOZ NA SILNICI 157 JE 4.500 AUTOMOBILŮ DENNĚ. V SOUČASNÉ DOBĚ JE U ÚSTÍ TUNELU NAVRHOVANA MALÁ OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA.

STÁVAJÍCÍ AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ SLOUŽÍ JAK PRO MHD, TAK PRO PŘÍMĚSTSKOU AUTOBUSOVOU DOPRAVU. STÁVAJÍCÍ KAPACITY JSOU PŘEDIMENZOVANÉ. OPTIMÁLNI POČET ZASTÁVEK JE 8-12 STÁNÍ. PARKOVÁNÍ AUTOBUSU NA AUTOBUSOVÉM NÁDRAŽÍ JE NEŽÁDOUCÍ.

SOUČÁSTÍ DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MĚSTA JE ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU, DLE ZÁVAZNÉ ČÁSTI ÚZEMNÍHO PLÁNU JE PLANOVANO V LOKALITĚ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ PODZEMNÍ ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ PRO CCA 250 AUTOMOBILŮ.

NÁVRH_

STĚŽEJŠÍM BODEM KONCEPCE NÁVRHU, JE ZVĚTŠENÍ OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY NA HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ. DOSAZENÍ VĚTŠÍ PLYNULOSTI DOPRAVY, INTEGRACE OSOBNÍ A HROMADNÉ DOPRAVY DO JEDNOHO BODU, VYTVOŘENÍ PLNOHODNOTNÉHO MĚSTSKÉHO PROSTORU BEZPEČNÉHO PRO CHODCE A ZHODNOCENÍ CENNEHO ÚZEMÍ V BLÍZKOSTI HISTORICKÉHO CENTRA S VYNIKAJÍCÍM DOPRAVNÍM NÁPOJENÍM.

NÁVRH POČÍTÁ SE VZNIKEM ATYPICKÉ OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY V PODOBĚ TROJÚHELNÍKU S DOPRAVNÍM NÁPOJENÍM KOMPLEXU ZE VŠECH JEHO STRAN. AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ JE VYHRÁŽENO PŘEDEVŠÍM 2.PP S PRŮJEZDNÝMI ZASTÁVKAMI PŘI JIŽNÍ HRANICI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ. ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ JE SITUOVANO V 3.PP KTERÉ JE PŘÍSTUPNÉ Z 2.PP.

DOPRAVNÍ PATRA JSOU PROPOJENA VERTIKÁLNÍMI A HORIZONTÁLNÍMI KOMUNIKACEMI A ÚSTÍ DO VSTUPNÍ HALY NA ÚROVNI 1.NP. TĚDY PARTERU. PARTER JE KONCIPOVAN JAKO PĚŠÍ ZONA, ZE KTERÉ SE VSTUPUJE DO VŠECH OBJEKTU KOMPLEXU. TĚMI JE HOTEL SITUOVANÝ U HRANICE SE SKALOU NAD VLTAVOU, ADMINISTRATIVNÍ BUDOVU NA NEJEXPOZOVANĚJŠÍM MÍSTĚ V SEVERNÍM CIPU ÚZEMÍ, BUDOVU TERMINÁLU A DALŠÍCH SLUŽEB A TĚŽ DO LINEÁRNÍHO OBJEKTU, VYTVÁŘEJÍCÍM ULICNÍ RADU NA JIŽNÍ HRANICI ÚZEMÍ. CELÝ KOMPLEX A PŘEDEVŠÍM PARTER, TVOŘÍ PROPOJENÍ REZIDENČNÍCH ČTVRTÍ S NOVÝM CENTREM S TERMINÁLEM A S HISTORICKÝM JADREM MĚSTA.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ_

NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ SE SNAŽÍ VÝRAZNĚ NEPŘESAHOVAT HRANICI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ PŘI NÁVRHU DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ, PŘEDVŠÍM PAK VÝŠKOVÝCH POLOH JEDNOTLIVÝCH KOMUNIKACÍ, VSTUPUJÍCÍCH DO ÚZEMÍ.

KONCEPTEM DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ JE VYTVOŘENÍ OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY S ATYPICKÝM TROJÚHELNÍKOVÝM PUDORYSEM. PRUPLÉTY VOZIDEL JSOU ŘEŠENY VZDY NA ROVNÝCH ÚSECÍCH A JSOU NAVRŽENY V DOSTATEČNÝCH VZDALENOSTECH. NA ROVNÝCH ÚSECÍCH KŘÍŽOVATKY DOCHÁZÍ K NAPOJENÍ KOMPLEXU NA OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKU A TO ODOČOVACÍMI PRUHY DO STŘEDU. NA ROVNÝCH ÚSECÍCH JSOU TĚDY NAVRŽENY DVA PRUJEZDNÉ PRUHY (PRUBEŽNÝ PRUH OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY A BYPASS SPOJUJÍCÍ PŘIPOJOVACÍ O ODOJOVACÍ PRUH V JEDEN) A PŘIPOJNÝ NEBO ODOJOVACÍ PRUH KOMPLEXU. KŘÍŽOVATKA JE NAVRŽENA PRO RYCHLOST 50KM/H JAKO KOMUNIKACE TRIDY B A TOMU ODPOVÍDAJÍ ŠÍRKY PRUHU, POLOMĚRY ZATAČEK, PODJEZDNÉ VÝŠKY I PRUPLÉTOVÉ VZDALENOSTI.

FUNKČNÍ ROZDĚLENÍ_

VERTIKALNĚ JE KOMPLEX ROZDĚLEN NA DVĚ ČÁSTI. DOPRAVNÍ OBSLUŽE SLOUŽÍ 3.PP. A 2.PP. 1.PP. JE KOMUNIKAČNÍM PODLAŽÍM MEZI DOPRAVNÍ A PĚŠÍ ČÁSTÍ KOMPLEXU NA ÚROVNI 1.NP. VZNIKÁ PARTER A PROSTOR KONCIPOVÁNY JAKO PĚŠÍ ZONA S VELMI OMEZENOU AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU (ZASOBOVÁNÍ, UKLID).

TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ZÁZEMÍ KOMPLEXU JE SITUOVÁNO V 3.PP. VĚTŠINA KOMUNIKACÍ A PROSTOR, VČETNĚ TUNELU A AUTOBUSOVÉHO NADRAŽÍ JSOU NAVRHOVÁNY S PŘEVÁŽUJÍCÍM PŘIROZENÝM ODVĚTRÁNÍM.

V ÚROVNI PARTERU JE KOMPLEX DĚLEN LINEÁRNÍ PĚŠÍ ZONOU PŘI JIŽNÍM OKRAJI ÚZEMÍ, KTERÁ JE NAPOJENA NA PĚŠÍ KOMUNIKACE Z CENTRA, OD MĚSTSKÉHO ÚRADU A RESIDENČNÍCH ČTVRTÍ. LAVKA VYSTUPUJÍCÍ NA ROVINU NOVÉHO PARTERU JE NAPOJENÍM STAVAJÍCÍ KOMUNIKACE NA PĚŠÍ ZONU SMĚREM OD NEMOCNICE LAVKA USTÍ DO CENTRÁLNÍHO NÁMĚSTÍ KTERÉ JE NAVRŽENO S DÚRAZEM NA PRÍMY VIZUÁLNÍ KONTAKT S HISTORICKÝM CENTREM MĚSTA A JEHO VÝZNAMNÝMI PAMÁTKAMI. TAK JAKO VSTUPNÍ PROSTOR NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH OBJEKTŮ KOMPLEXU, KTERÝMI JE AUTOBUSOVÝ TERMINÁL SE VSTUPNÍ HALOU, HOTEL A ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA. TYTO DVA HLAVNÍ KOMPONIZIČNÍ PRVKY JSOU SPOJENY V JEDEN, POMOCÍ KOMORNÍHO NÁMĚSTÍ MEZI HOTELEM A TERMINÁLEM A MÍRNĚ SVAŽITOU RAMPOU MEZI TERMINÁLEM A ZAZELENENOU PLOCHOU PŘI VÝCHODNÍM OKRAJI KOMPLEXU.

POPIS JEDNOTLIVÝCH FUNKČNÍCH CELKŮ_

NEJEXPONOVANĚJŠÍM MÍSTEM V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ JE SEVERNÍ VRCHOL TROJÚHELNÍKU, DO KTERÉHO JE SITUOVÁNA VALCOVÁ ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA SE SKLENĚNOU REFLEXNÍ FASADOU, KTERÁ SVÝM TVAREM I MATERIÁLOVÝM ŘEŠENÍM ODPOVÍDÁ EXPONOVANÉMU VRCHOLU KŘÍŽOVATKY KOLEM NĚHOŽ SE OBTAČÍ NEUTICHAJÍCÍ PROUD AUTOMOBILU.

HLAVNÍ VSTUP JE SITUOVÁN V ÚROVNI 1.NP. VSTUP DO BUDOVY JE VŠAK MOŽNÝ I Z 3. A 2. PP. BUDOVA MÁ 5 PODLAŽÍ S KONSTRUKČNÍ VÝŠKOU 3,75 M. KOMUNIKACE, SOCIÁLNÍ ZÁZEMÍ A DALŠÍ TECHNICKÉ MÍSTNOSTI JSOU SITUOVÁNY PŘI VNITRNÍ STĚNĚ VALCE.

NA SEVERO-ZÁPADNÍ HRANĚ ÚZEMÍ, NAD STRMÝM SVAHEM VLTAVY LEVITUJE NAD KOMUNIKACÍ LINEÁRNÍ OBJEM HOTELU. JE ORIENTOVÁN PŘEDVŠÍM NA VÝHLED. ROZDĚLENÍM

HOTELU NA PRUBEŽNÉ PODLAŽÍ POD ÚROVNĚ PATERU A DVOJICI OBJEMŮ VYSTUPUJÍCÍCH 2 PATRA NAD, ZAROVNĚNÍ VSAK NETVOŘÍ ANI VIZUÁLNÍ HRADBU. HOTEL JE NAVRŽEN JAKO KLIDNÝ, LESKLÝ, BILÝ OBJEM S PLNĚ PROSKLENOU FASÁDOU NAD REKOU, LEVITUJÍCÍ NAD OBJÍZDKOVOU ULICI, PODPÍRAN SLoupY. UVAŽOVÁN JE STANDARD **** A JE NAVRŽENO 72 POKOJŮ, TĚDY KAPACITNĚ 3 ZAJEZDOVÉ AUTOBUSY.

VSTUP DO HOTELU JE ZAJIŠTĚN JAK Z ÚROVNĚ PATERU, TAK Z ÚROVNĚ 2 PP SE STÁNÍM PRO TAXI A HOTELOVÉ VOZY. HORIZONTÁLNÍ KOMUNIKACE HOTELU JE VEDENA V 1. PP, TĚDY MEZI HORNÍM A DOLNÍM VSTUPEM, ZASOBOVÁNÍ HOTELU JE ŘEŠENO PRÍSLUŠNÝMI PROSTORY V 3. PP. TECHNICKÉ ZÁZEMÍ A VYBAVENÍ HOTELU, VČETNĚ KANCELÁŘÍ, RESTAURACÍ, KUCHYNÍ, SKLADŮ A ZASOBOVÁNÍ JE SITUOVÁNO V SEVERNÍM ČÁSTI HOTELU.

TERMINÁL AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ JE SPOLU S DALŠÍMI DOPLNĚNÍMI SLUŽEBAMI SITUOVÁN V TĚŽÍŠTI KOMPLEXU A JE PROPOJENÍM ÚROVNĚ DOPRAVY S ÚROVNĚ PATERU NA PROSKLENÉM PATERU, VE KTERÉM SE NACHÁZÍ VSTUPNÍ HALA AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ A PARKINGU, RYCHLE OBČERSTVENÍ A PLOCHY ÚRČENÉ PRO SLUŽBY SPOJENÉ S OBCHODNÍ A EKONOMICKOU NAPLNÍ KOMPLEXU, JAKO JSOU OBCHODY, RESTAURACE, KAVÁRNY, BARY, FITNESS ATD. JSOU POSAZENA Dvě PATRA ÚRČENÁ PŘEDEVŠÍM PRO ADMINISTRATIVNÍ VYUŽITÍ, TO REFLEKTUJÍ I FASÁDY A 2. A 3. NP, KTERÉ JSOU OBLOŽENY KAMENNÝM OBKLÁDEM A PROSVĚTLENY STĚBINOVITÝMI OKNY.

V SAMOTNÉ VSTUPNÍ HALE AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ MAJÍ DOMINANTNÍ POLOHU POHYBLIVÉ SCHODY, PROPOJUJÍCÍ 1. NP SE ZÁVĚŠENOU TRANSPARENTNÍ LAVKOU V 1. PP NAD ÚROVNĚ AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK. DO ČISTÉHO OBDELNÍKOVÉHO PUDORYSU HALY JSOU VSÁZENY PROPOJENÉ OBJEMY INFORMACÍ A POKLADEN, PO OBVODU PAK DOPLNĚNÍMI SLUŽBY, KTERÝMI JSOU: RYCHLE OBČERSTVENÍ, ČEKARNA, ÚSCHOVNA, TRAFIKA A SOCIÁLNÍ ZARÍZENÍ.

STŘEŠNÍ KONSTRUKCE HALY SE SVĚTLÍKEM JE VYNEŠENA V INTERIÉRU PŘÍZNANÝMI PLNOSTĚNNÝMI NOSNÍKY A SLOUPY, OBDELNÍKOVÉHO, ČTVERCOVÉHO PRŮŘEZU. FASÁDA JE NAVRŽENA Z PLNĚ PROSKLENÉHO FASÁDNÍHO SYSTÉMU SCHUCO. NA PODLAHÁCH JSOU NAVRŽENY HLADKÉ, LESKLÉ, BÍLÉ PODLAHOVÉ DESKY NA KERAMICKÉ ČI CEMENTOVÉ BAZI.

NA JIŽNÍ HRANICI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ JE NAVRŽEN 2. PODLAŽNÍ LINEARNÍ OBJEKT ÚRČENÝ PŘEDEVŠÍM PRO DROBNÉ SLUŽBY A ADMINISTRATIVU, PŘÍPADNĚ ATELIERY. OBJEKT JE DŮLEŽITÝM PRVKEM NAVAZUJÍCÍ NA URBANISTICKÉ ČLENĚNÍ SOUSEDNÍ REZIDENTNÍ ČTVRTI, VYTVOŘÍ JIŽNÍ ULIČNÍ RADU KOMPLEXU A CELÝ KOMPLEX UZÁVÍRÁ.

POPIS 2. PP. _

2. PP JE ZÁKLADNÍM PODLAŽÍM ÚROVNĚ DOPRAVY. ZÁKLADNÍ ÚROVNĚ PODLAŽÍ JE +5M, TĚDY 515 M N.M. PŘEVÁŽNOU PLOCHU PODLAŽÍ ZABÍRÁ PŘI JIŽNÍ HRANICI POZEMKU AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ, TO JE PŘÍROZENÉ ODVĚTRÁVANO PROSTŘEDNÍCTVÍM OTEVŘENÍ 2. PP V SEVERNÍ ČÁSTI ÚZEMÍ (PŘED ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOU A HOTELEM), OTEVŘENÍM KONSTRUKCE STROPU V PROSTORU TERMINÁLU NÁDRAŽÍ A DALŠÍMI OTEVŘENÝMI PLOCHAMI PŘEVÁŽNĚ SMĚREM K NEMOCNICI U SILNICE 157.

VJEZD AUTOBUSŮ NA NÁDRAŽÍ JE Z OBJÍZDKOVÉ ULICE, RAMPOU NA ÚROVNĚ +5M. SCHEMA FUNGOVÁNÍ DOPRAVY V SAMOTNÉM AUTOBUSOVÉM NÁDRAŽÍ LZE POPSAT JAKO SPIRÁLU, KTERÁ ZÁČINA VYSTUPNÍMI ZASTÁVKAMI, POKRACUJE ODSTAVNÝMI PARKOVACÍMI STÁNÍMI (ZDE JE PRO POTŘEBY ŘIDIČŮ SITUOVÁNO ZÁZEMÍ PRO ZAMEŠTNANCE A DISPEČINK), NASTUPNÍMI ZASTÁVKAMI NA 1 A 2 NASTUPIŠTĚ A VYJEZDEM AUTOBUSU PŘES PŘEMOSTĚNÍ DO TUNELU PŘI JIŽNÍ HRANICI ÚZEMÍ.

KOMUNIKACE PRO CESTUJÍCÍCH MEZI JEDNOTLIVÝMI NASTUPIŠTI, HALOU NADRAŽÍ A PARKINGEM JSOU ŘEŠENY NAD ÚROVNÍ AUTOBUSOVÉHO NADRAŽÍ V ZAVĚSENÉM, PROSKLENÉM, KOMUNIKAČNÍM PATŘE PRO CESTUJÍCÍ, POHYB MEZI JEDNOTLIVÝMI PODLAŽÍMI JE ZAJISTĚN POMOCÍ POHYBLIVÝCH SCHODIST, VÝTAHU A KLASICKÝCH SCHODU.

NAPOJENÍ KOMPLEXU PRO OSOBNÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVU JE ŘEŠEN RAMPOU ZE SILNICE 157. U NEMOCNICE VOZY VYJÍŽDEJÍ PO RAMPE NA ÚROVĚN +5M A ROZDĚLUJÍ SE VOZY TAXI A HOTELOVÉ VOZY, MOHOU ZASTAVIT U SPODNÍHO VSTUPU DO HOTELU, NEBO ČEKAT U HRANICE NADRAŽÍ PŘI SEVERNÍM NASTUPIŠTI, VYJEZD JE ŘEŠEN PO ÚROVNI +5M, KDY SE VOZY NAPOJUJÍ NA VÝJEZD Z AUTOBUSOVÉHO NADRAŽÍ A PŘEMOŠTĚNÍM DO TUNELU PŘI JIŽNÍ HRANICI ÚZEMÍ. OSTATNÍ OSOBNÍ AUTOMOBILY POKRACUJÍ DO SJEZDU DO 3.PP. KDE JE NAVRŽENO 270 STÁNÍ A ZÁSOBOVÁNÍ PRO HOTEL. VÝJEZD JE ŘEŠEN RAMPOU NA ÚROVĚN +5M DO TUNELU PŘI JIŽNÍ HRANICI ÚZEMÍ.

NEPOCHOZÍ PLOCHY JSOU V TOMTO PODLAŽÍ ŘEŠENY JAKO KAMENNÁ POLE SE SKULPTURAMI, SOCHAMI ČI VELMI ODOLNOU VEGETACÍ. PLOCHA PŘED ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOU A HOTELEM JE ŘEŠENA JAKO OTEVŘENÝ PARK S TRAVNATÝM POKRÝVEM, KERÍ A DROBNĚJŠÍMI STROMY.

POPIS 1.NP.

1.NP JE ZÁKLADNÍM PODLAŽÍM PĚŠÍ ÚROVŇ A HLAVNÍM VSTUPNÍM PODLAŽÍM DO VŠECH OBJEKTŮ V KOMPLEXU. ZÁKLADNÍ ÚROVĚN PODLAŽÍ JE +13M, TĚDY 513M N.M. ROVINA PODLAŽÍ VYTVARÍ KLASICKÝ MĚSTSKÝ PARTER, VE KTERÉM JSOU ROZMÍSTĚNY JEDNOTLIVÉ OBJEKTY S PODLAŽÍMI URČENÝMI PŘEDEVŠÍM PRO RESTAURACE, KAVARNY, OBCHODY A DALŠÍ SLUŽBY. POVRCH PARTERU JE TVOREN DĚVĚMI DRUHY DLAŽBY, VELKOFORMÁTOVOU DLAŽBOU A KAMENNÝMI KOSTKAMI VELKÉHO FORMÁTU. PŘI ULICI 157. SMĚREM K NEMOCNICI JE V ÚROVNI PARTERU VYTVOŘENA VÝVYŠENÁ ZATRAVNĚNÁ PLOCHA, OSAZENÁ KERÍ A MENŠÍMI STROMY. NA PLOŠE PARTERU BUDOU DALE ROZMÍSTĚNY MOBILNÍ KERÉ A MENŠÍ STROMY. V LETNÍCH MĚSÍCÍCH NABÍZÍ PARTER DOSTATEČNOU PLOCHU PRO ROZMÍSTĚNÍ LETNÍCH TERAS RESTAURACÍ A PRO PORADÁNÍ AKCÍ NEJRUZNĚJŠÍCH DRUHŮ.

STATICKÉ ŘEŠENÍ

KOMPLEX JE KOMBINACÍ NĚKOLIKA ZÁKLADNÍCH STATICKÝCH ŘEŠENÍ. ZALOŽENÍ STAVBY TĚTO VELIKOSTI A SLOŽITOSTI BUDE KOMPLIKOVANÉ A VÝŽADA SI ŘEŠENÍ S VYUŽITÍM PŘEVAŽNĚ VĚTŠINY ZPUSOBŮ ZAKLADÁNÍ. NOSNÝM SYSTÉMEM JE KOMBINACE MOHUTNÝCH ŽELEZOBETONOVÝCH STĚN NA OBVODU KOMPLEXU S RASTREM SLOUPŮ V MODULU 8,1 X 8,1 M. TĚMI JE PŘENÁŠENO ZATÍŽENÍ Z ŽB DESKY, KTERÁ TVOŘÍ PODLAHU 2.PP. MEZI 2.PP A 1.NP DOCHÁZÍ KE ZMĚNĚ NOSNEHO SYSTÉMU. ZATÍŽENÍ JE PŘENÁŠENO VLOŽENÝM PATREM 1.PP, KTERÉ JE TVOŘENO PŘIHRADOVÝMI NOSNÍKY NA VÝŠKU CELEHO PODLAŽÍ. ŽELEZOBETONOVÁ DESKA TVOŘÍCÍ PARTER PAK ROZNÁŠÍ ZATÍŽENÍ STĚNOVÝCH A SKELETOVÝCH SYSTÉMU JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ.

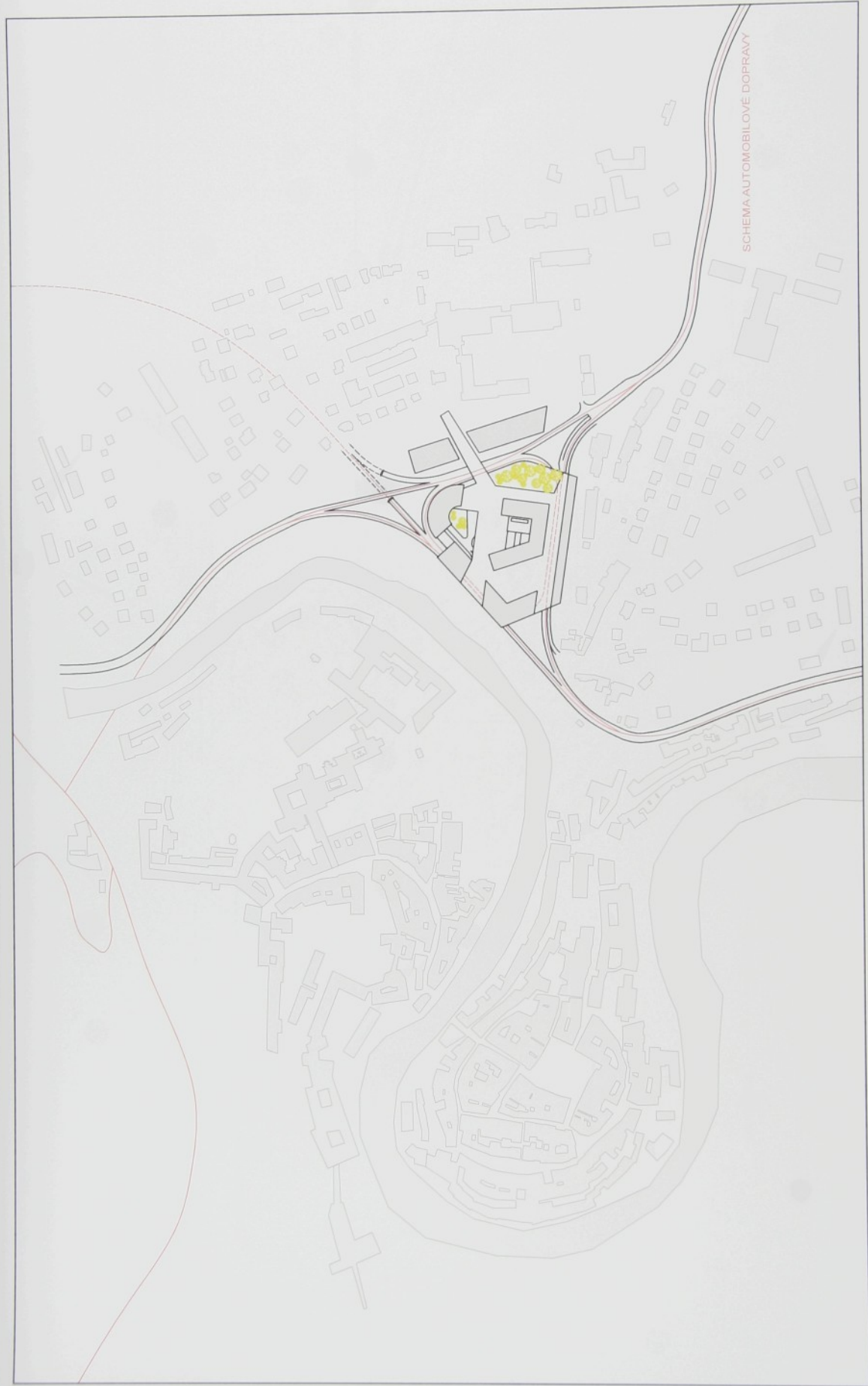
STATISTICKÉ ÚDAJE

VELIKOST ÚZEMÍ (VČETNĚ KOMUNIKACÍ A TD) 27000 M²

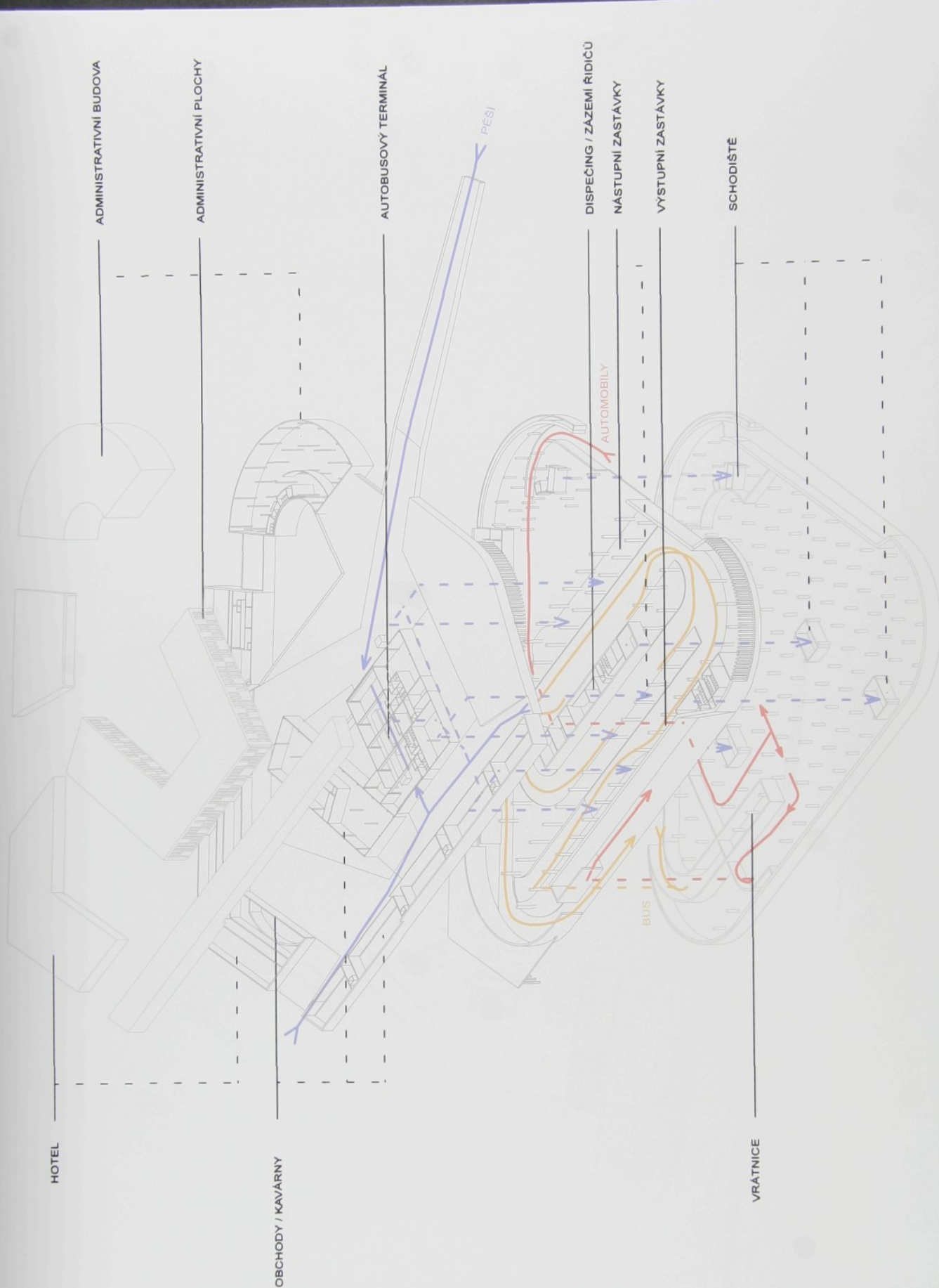
HPP:

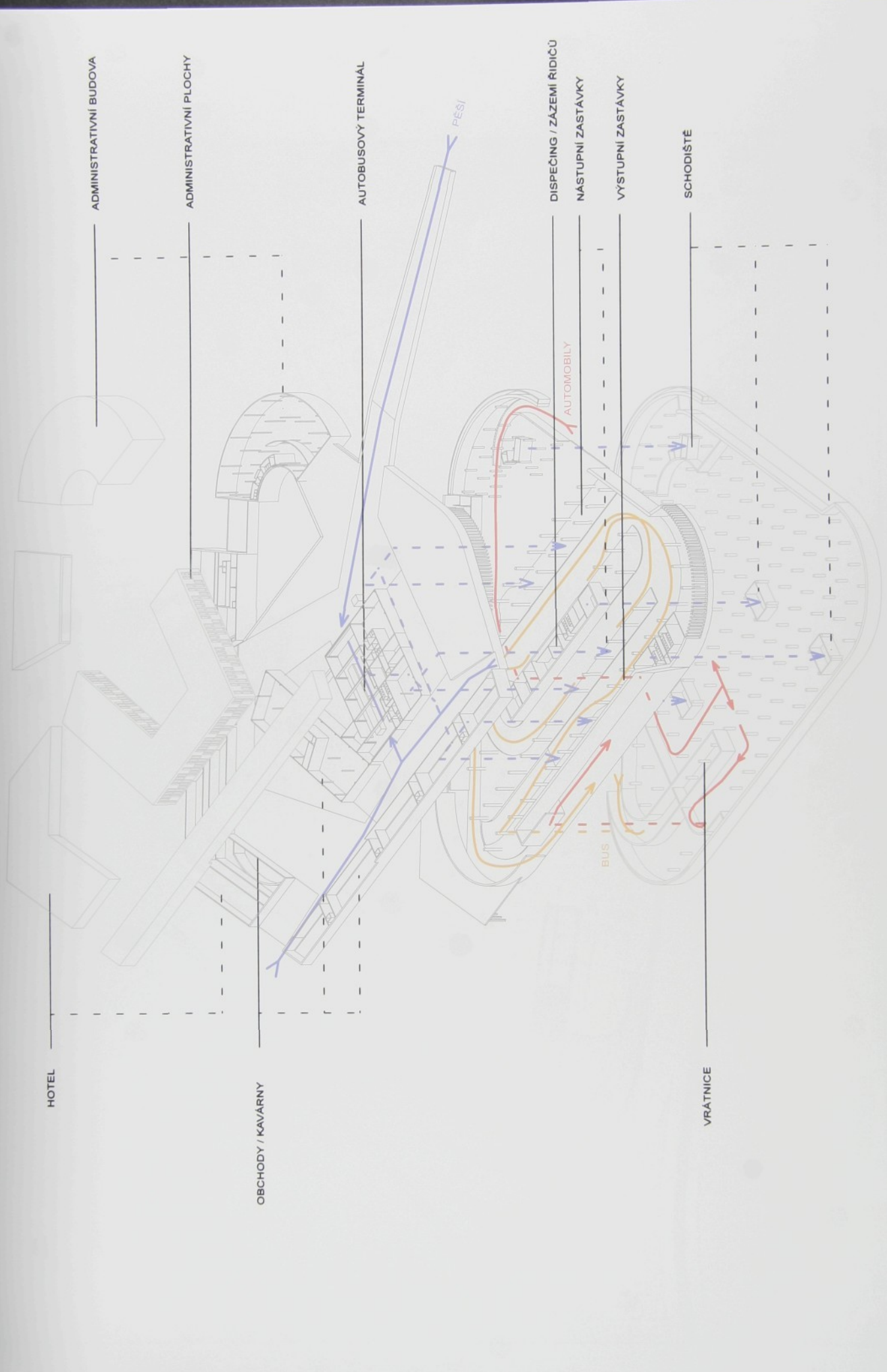
HOTEL	7620 M ²
ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA	6175 M ²
TERMINÁL	8205 M ²
CESTUJÍCÍ+DISPEČING	2615 M ²
OBCHODY/SLUŽBY	2550 M ²
	24550 M ²

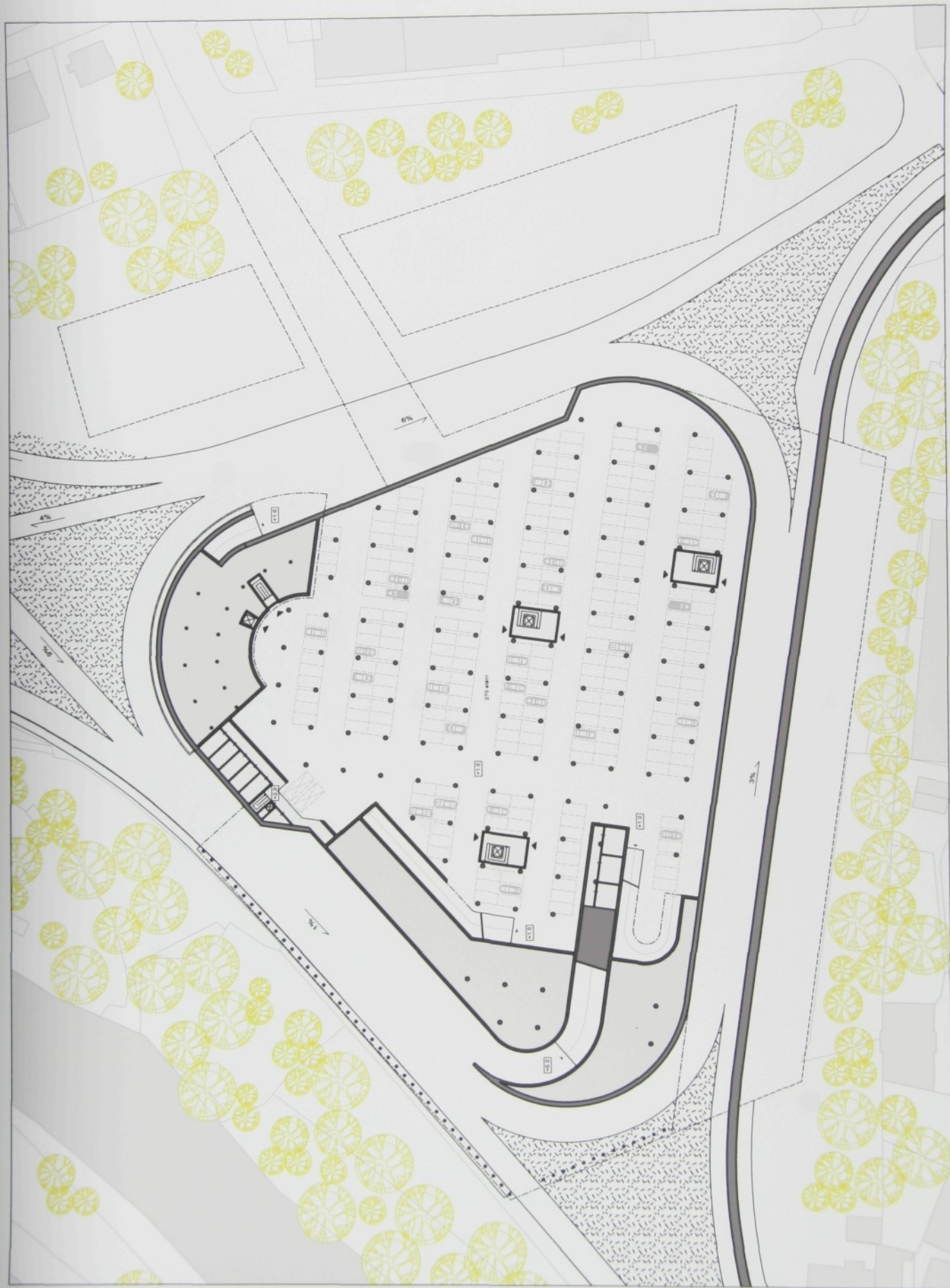
PARKING 270 STÁNÍ	9300 M ²
AUTOBUSOVÉ NADRAŽÍ	9700 M ²
VEREJNÉ PLOCHY NA 1.NP	9800 M ²
	28800 M ²



NOVÝ TERMINÁL AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ V ČESKÉM KRUMLOVÉ MÍSTO PLÁNUJE REALIZOVAT NA MÍSTĚ STÁVAJÍCÍHO AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ. TO JE SITUOVANO NA KŘIŽOVATCE SILNIC 2, TRIDY A TO SILNICE 160 SMĚREM NAVĚTRNÍ A SILNICE 157 SMĚREM NA KAPLICE. SPOLEČNĚ SE SILNICI 1. TRIDY ČÍSLO 39. TVORÍ TYTO TRÍ PATERNÍ SILNIČNÍ TRÁSY ZÁKLADNÍ SILNIČNÍ SKELET. JAKO DOPLNĚNÍ PŘÍVADĚC MĚSTA NA PLÁNOVANOU DALNIČNÍ TRÁSU D3 R3 JE UVAŽOVÁNA PŘELOŽENÁ TRÁSA SILNICE 39. DÁL JE NAVRŽENO PROPOJENÍ SILNICE 39 S ULICÍ OBJÍZDKOVOU (SILNICI 160) TUNELEM. S VYUŠTĚNÍM TUNELU V SEVERNÍ ČÁSTI ŘEŠENÉ LOKALITY. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ SE TAK STÁVÁ NEJDŮLEŽITĚJŠÍM KŘIŽENÍM SILNIČNÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ.







±0.000 = 500 MM

0 5 10 20

VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
/ CHRÁNĚNÉ UNIKOVÉ CESTY



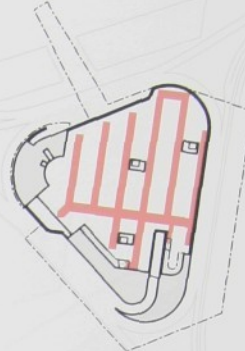
CHRÁNĚNÁ UNIKOVÁ CESTA
VZDÁLENOST K UNIKOVÉ CESTĚ >45m

FUNKČNÍ ROZDĚLENÍ

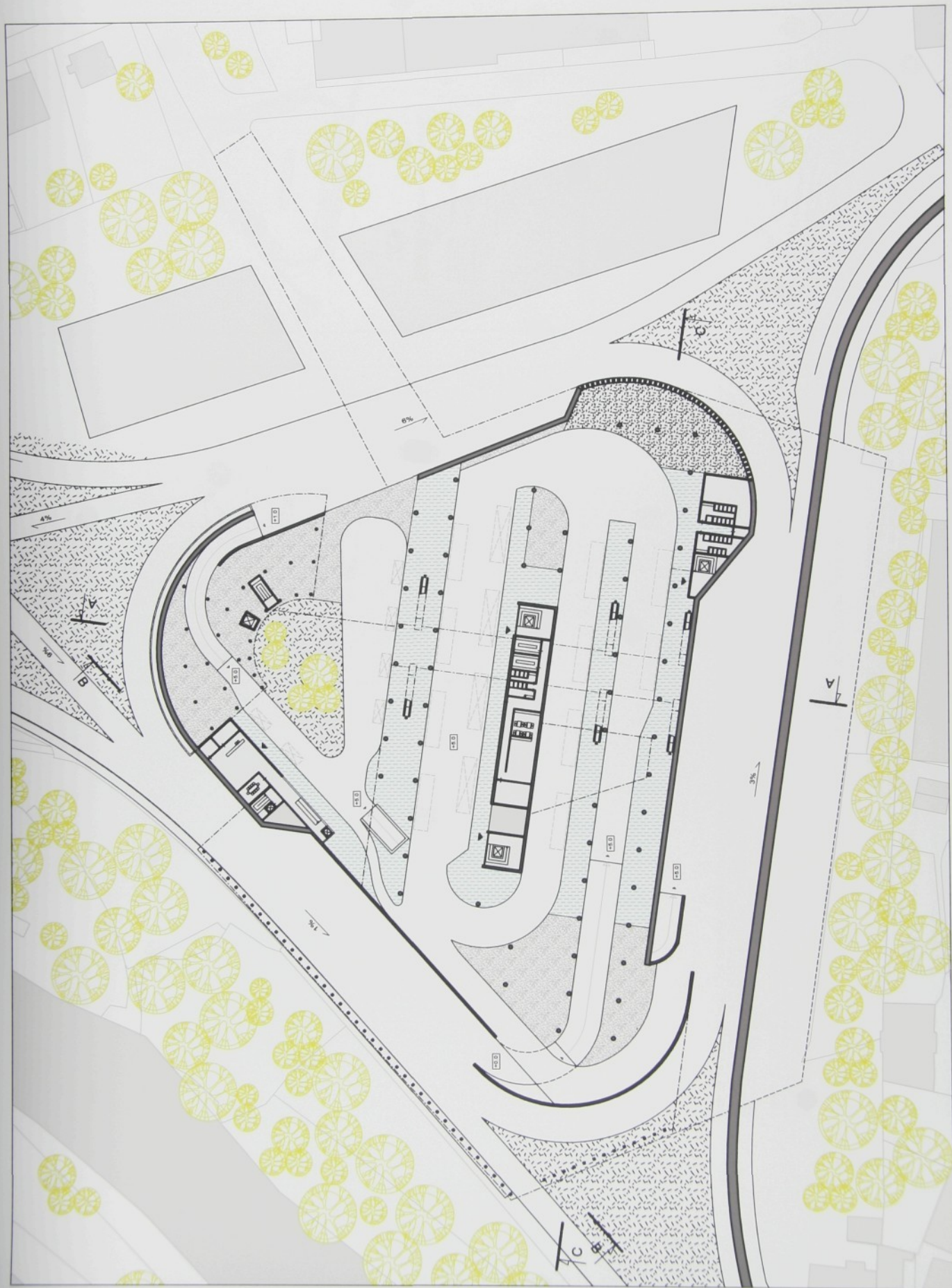


TECHNICKÉ ZÁZEMÍ
VRATNICE
VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE _ TERMINÁL
HOTEL

VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
/ CHRÁNĚNÉ UNIKOVÉ CESTY

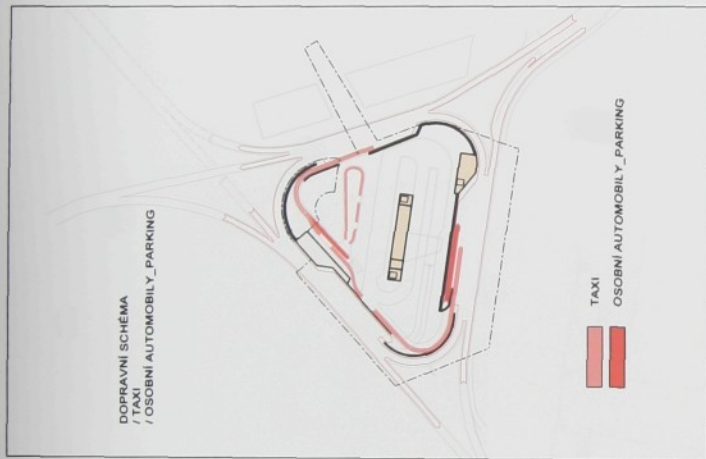


KOMUNIKACE _ PARKING



±0.000 = 500 MM

0 5 10 20



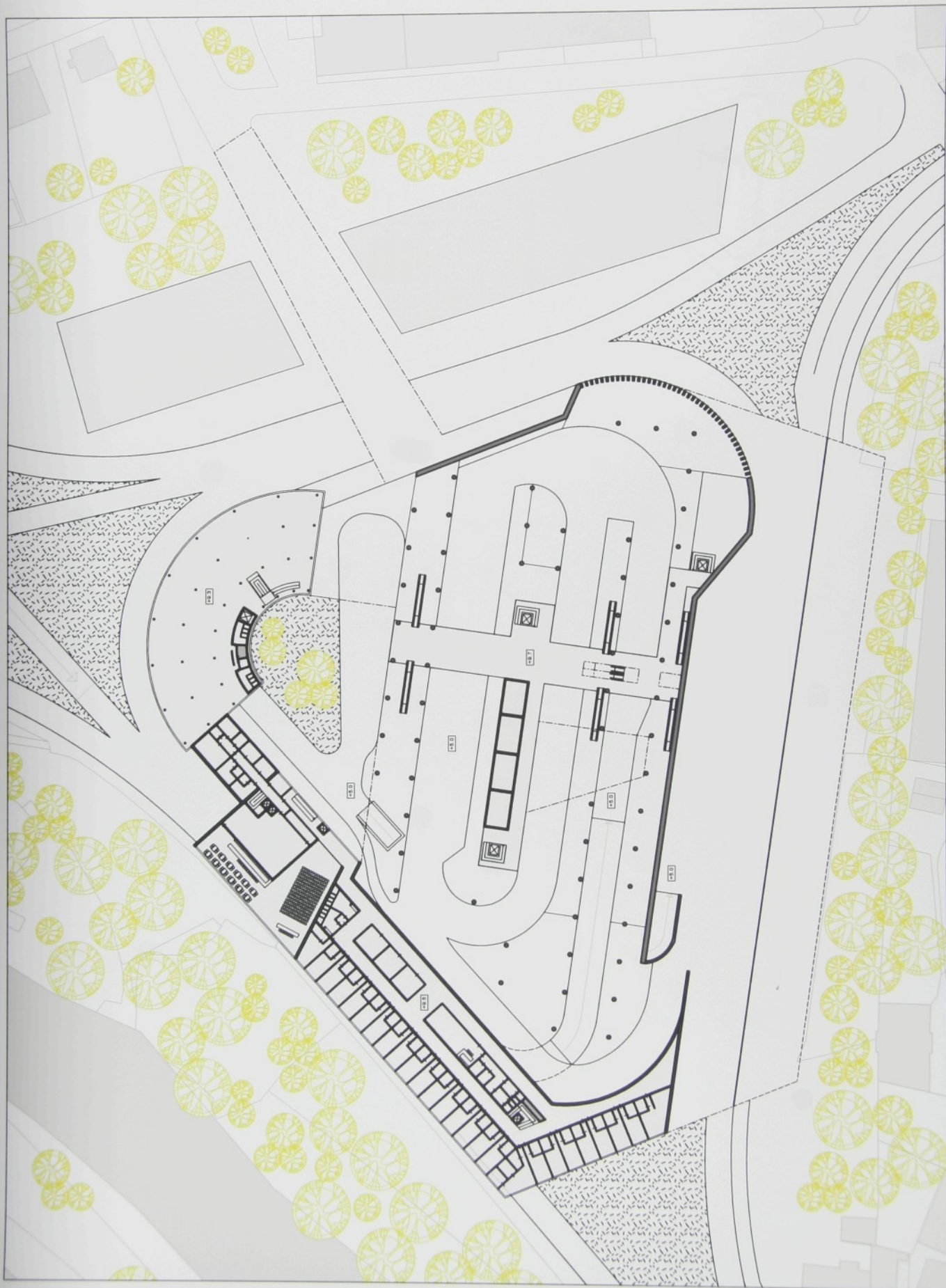
2 PP JE ZÁKLADNÍM PODLAŽÍM ÚROVNĚ DOPRAVY ZÁKLADNÍ ÚROVEŇ PODLAŽÍ JE +5M, TĚDY 515 M N.M. PŘEVÁŽNOU PLOCHU PODLAŽÍ ZABÍRÁ PŘI JIŽNÍ HRANICI POZEMKU AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ. TO JE PŘIROZENÉ ODVĚTRÁVANO PROSTŘEDNICTVÍM OTEVŘENÍ 2 PP V SEVERNÍ ČÁSTI ÚZEMÍ (PŘED ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOU A HOTELEM). OTEVŘENÍM KONSTRUKCE STROPU V PROSTORU TERMINÁLU NÁDRAŽÍ A DALŠÍMI OTEVŘENÍMI PLOCHAMI PŘEVÁŽNĚ SMĚREM K NEMOCNICI U SILNICE 157.

VÝJEZD AUTOBUSŮ NA NÁDRAŽÍ JE Z OBJÍŽŤOVÉ ULICE, RAMPOU NA ÚROVNĚ +5M. SCHEMA FUNKOVÁNÍ DOPRAVY V SAMOTNÉM AUTOBUSOVÉM NÁDRAŽÍ JE ZOBRAZENO V PRÍLOŽNOSTI, KTERÁ ZAHŮBNÁ VÝSTUPNÍMI ZASTÁVKAMI. POKRACUJE ODSTAVNÍMI PARKOVACÍMI STANISMI (ZDE JE PRO POTŘEBY RIDIČŮ SITUOVÁNO ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE A DISPEČNÍK), NÁSTUPNÍMI ZASTÁVKAMI NA 1 A 2 NÁSTUPNÍSTÍ A VÝJEZDEM AUTOBUSU PŘES PŘEMOSTĚNÍ DO TUNELU PŘI JIŽNÍ HRANICI ÚZEMÍ.

KOMUNIKACE PRO CESTUJÍCÍCH MEZI JEDNOTLIVÝMI NÁSTUPNÍSTÍ, HALOU NÁDRAŽÍ A PARKINGEM JSOU ŘEŠENY NAD ÚROVNÍ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ V ZAVĚŠENÉM, PROSKLENÉM, KOMUNIKAČNÍM PATŘE PRO CESTUJÍCÍ, POHYB MEZI JEDNOTLIVÝMI PODLAŽÍMI JE ZAJIŠTEN POMOCÍ POHYBLIVÝCH SCHODIŠŤ, VÝTAHU A KLASICKÝCH SCHODŮ.

NAPOJENÍ KOMPLEXU PRO OSOBNÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVU JE ŘEŠEN RAMPOU ZE SILNICE 157, U NEMOCNICE VOZY VYJÍždĚjí PO RAMPĚ NA ÚROVNĚ +5M A ROZDĚLUJÍ SE VOZY TAXI A HOTELOVÉ VOZY, MOHOU ZASTAVIT U SPODNÍHO VSTUPU DO HOTELU NEBO ČEKAT U HRANICE NÁDRAŽÍ PŘI SEVERNÍM NÁSTUPNÍSTÍ. VÝJEZD JE ŘEŠEN PO ÚROVNÍ +5M, KDY SE VOZY NAPOJÍ NA VÝJEZD Z AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ A PŘEMOSTĚNÍM DO TUNELU PŘI JIŽNÍ HRANICI ÚZEMÍ. OSTATNÍ OSOBNÍ AUTOMOBILY POKRACUJÍ DO SJEZDU DO 3 PP, KDE JE NAVRŽENO 288 STÁNÍ A ZASOBOVÁNÍ PRO HOTEL. VÝJEZD JE ŘEŠEN RAMPOU NA ÚROVNĚ +5M DO TUNELU PŘI JIŽNÍ HRANICI ÚZEMÍ.

NEPOCHOZÍ PLOCHY JSOU V TOMTO PODLAŽÍ ŘEŠENY JAKO KAMENNÁ POLE SE SKULPTURAMI, SOCHAMI ČI VELMI ODOLNOU VEGETACÍ. PLOCHA PŘED ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOU A HOTELEM JE ŘEŠENA JAKO OTEVŘENÝ PARK S TRAVNATÝM POVRCHEM, KEŘI A DROBNĚJŠÍMI STROMY.



±0,000 = 500 MM

0 5 10 20

FUNKČNÍ ROZDĚLENÍ

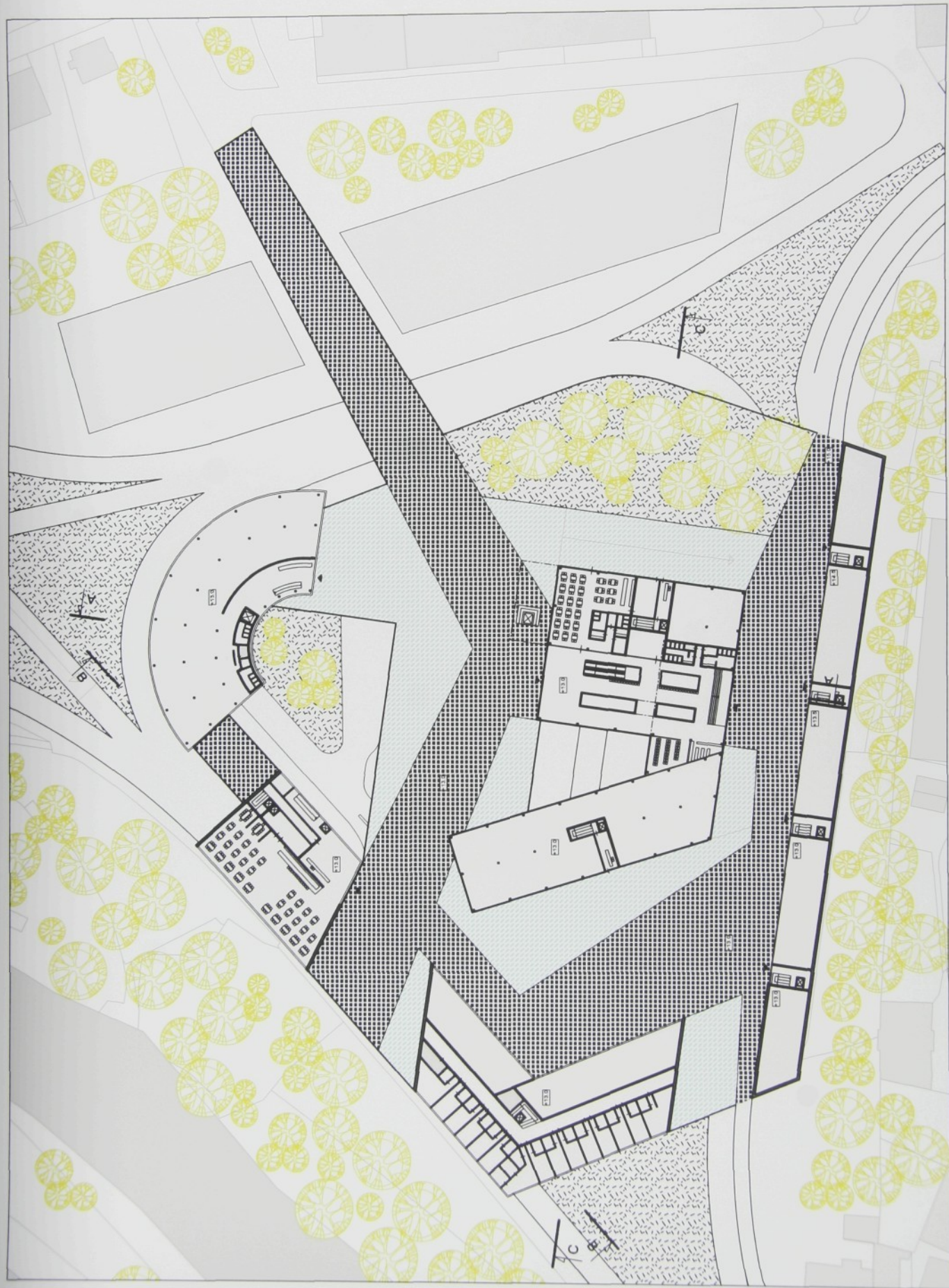


- ADMINISTRATIVA
- SLUŽBY
- TERMINÁL
- HOTEL

KOMUNIKACE_TERMINÁL

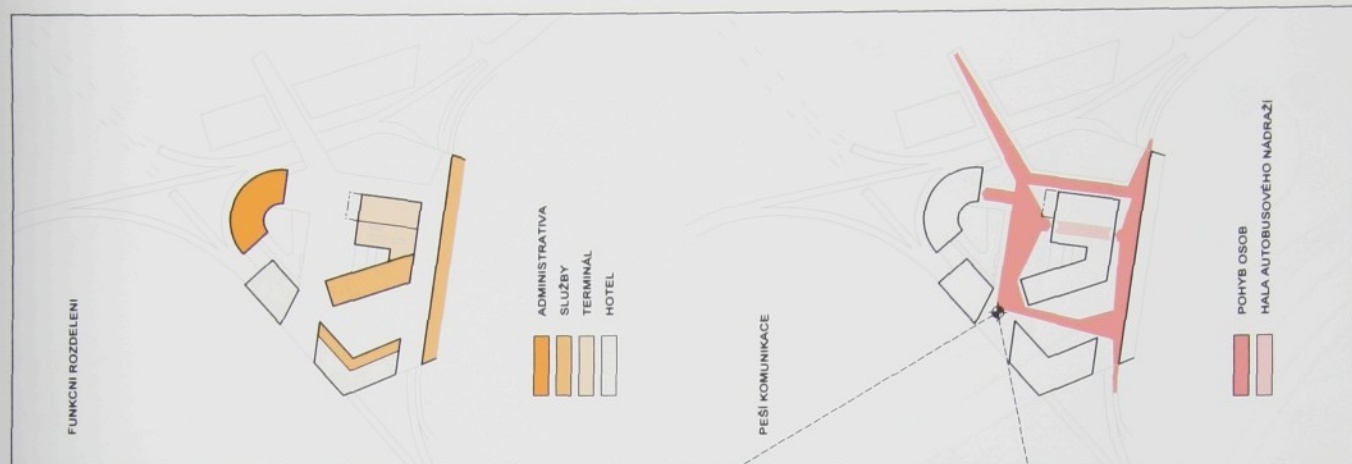


- KOMUNIKACE MEZI NÁSTUPIŠTÍ
- KOMUNIKACE Z PARKINGU



±0.000 = 500 MM

0 5 10 20



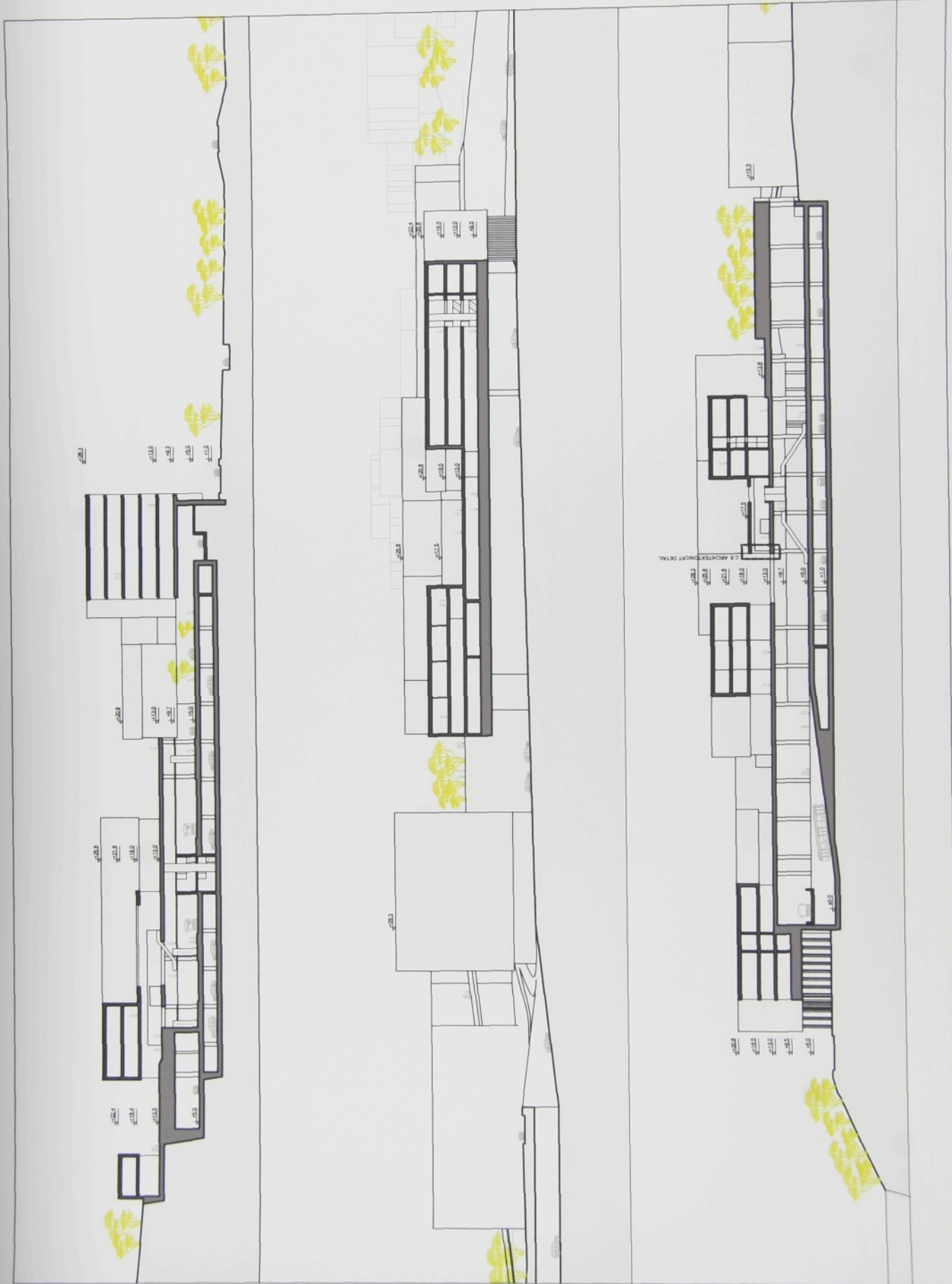
1.NP JE ZÁKLADNÍM PODLAŽÍM PĚŠÍ ÚROVŇ A HLAVNÍM VSTUPNÍM PODLAŽÍM DO VŠECH OBJEKTŮ V KOMPLEXU. ZÁKLADNÍ ÚROVŇ PODLAŽÍ JE +13M, TUDY 513M N.M. ROVNINA PODLAŽÍ VYTVARÍ KLASICKÝ MĚSTSKÝ PARTER, VE KTERÉM JSOU ROZMÍSTĚNY JEDNOTLIVÉ OBJEKTY, SPOČÍVÁJÍCÍM URČENÝM PŘEDVŠÍM PRO RESTAURACE, KAVÁRNY, OBCHODY A DALŠÍ SLUŽBY. PLOCHY PARTERU JE TVOŘEN DÍVĚMI DRUHY PLOCH, VELKOFORMÁTOVOU PLOCHOU A KAMENNÝMI KOSTKAMI VELKÉHO FORMÁTU. PŘI ULICI 157, SMĚREM K NEMOCNICI JE V ÚROVNI PARTERU VYTVOŘENA VÝVÝŠENÁ ZATRAVNĚNÁ PLOCHA, OSÁZENÁ KEŘI A MENŠÍMI STROMY. NA PLOŠE PARTERU BUDOU DÁLE ROZMÍSTĚNY MOBILNÍ KÉRY A MENŠÍ STROMY. V LETNÍCH MĚSÍCÍCH NABÍZÍ PARTER DOSTATEČNOU PLOCHU PRO ROZMÍSTĚNÍ LETNÍCH TERAS RESTAURACÍ A PRO PORÁDÁNÍ AKCÍ NEJRUZNĚJŠÍCH DRUHŮ.



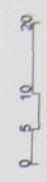
±0.000 = 500 MM

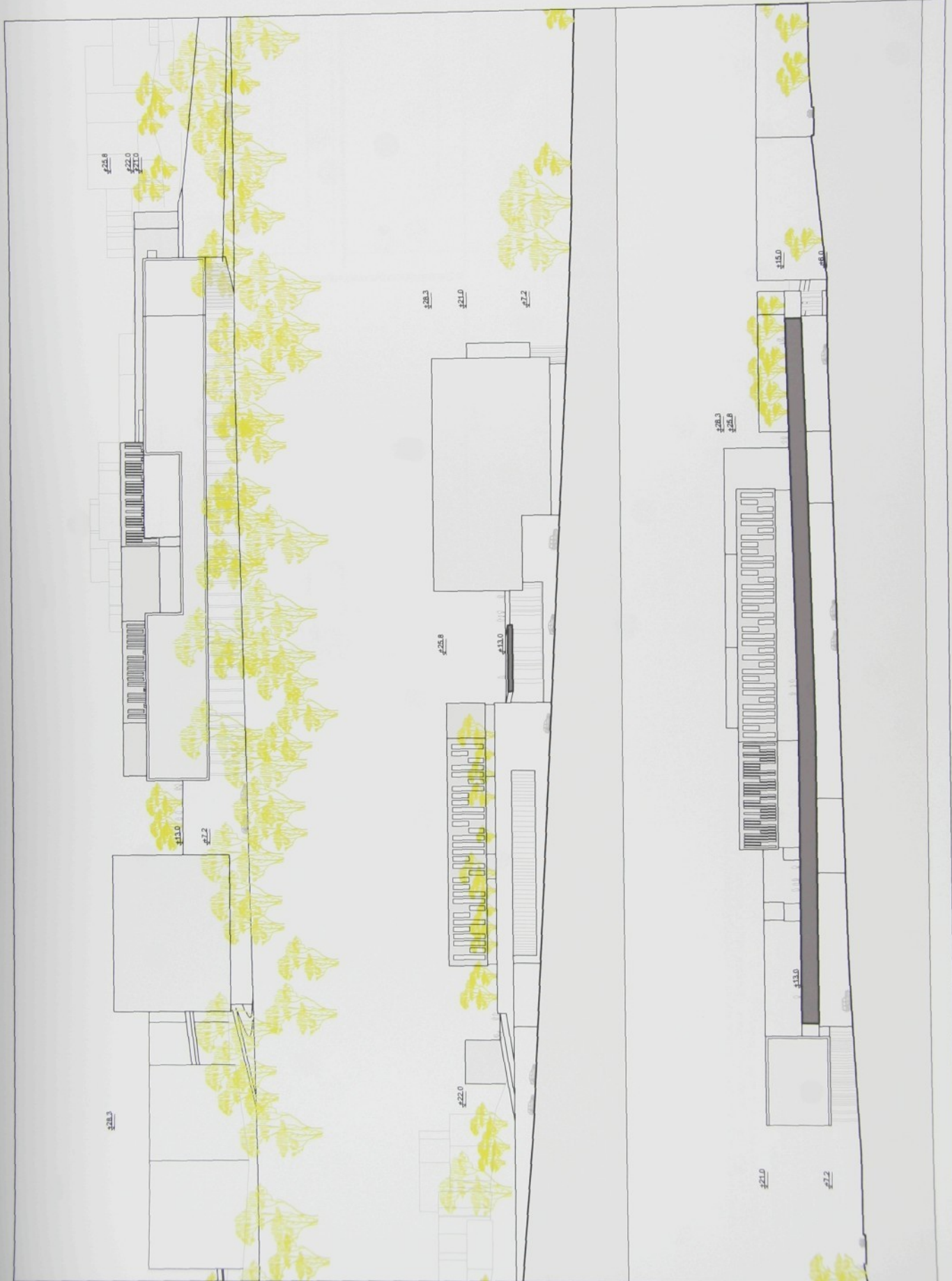
0 5 10 20



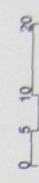


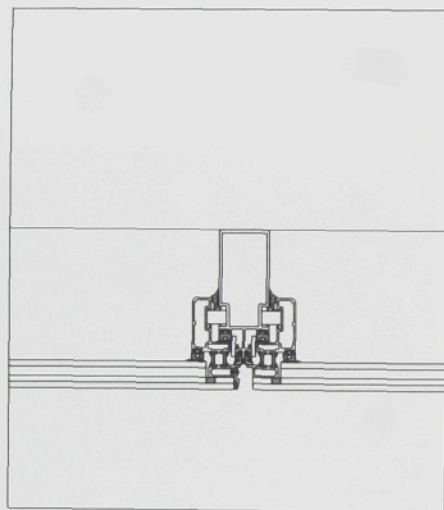
±0.000 = 500 MNM



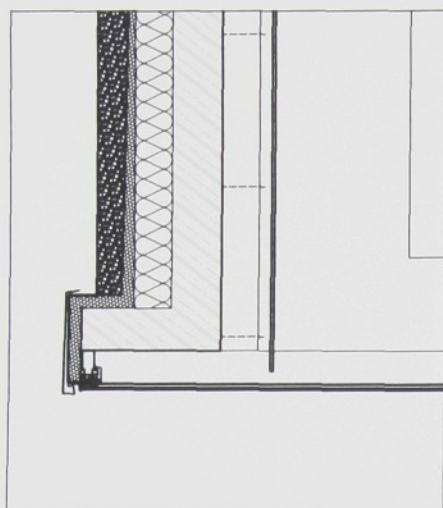


±0.000 = 500 MNM

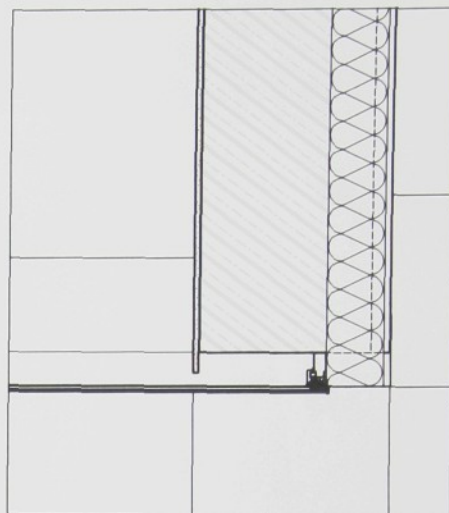




M 1:5



M 1:20



M 1:20

FASÁDNÍ KONSTRUKCI SG 50N JE MOŽNÉ POUŽÍT K VYTVOŘENÍ ARCHITEKTONICKÝCH CELKŮ S HLADKÝMI SKLENĚNÝMI PRŮČELIMI. USPOŘÁDANÝMI HORIZONTÁLNĚ NEBO VYUŽÍVAJÍCÍMI ELEGANTNÍCH KŘIVEK. REFLEXNÍ SKLO V RŮZNÝCH BAREVNÝCH ODSŤINECH NABÍZÍ JEDNODUCHÝ DESIGNOVÝ PRVEK, KTERÝ LZE VYUŽÍT PŘI SLAČOVÁNÍ BUDOVY S JEJÍM OKOLÍM.

HLAVNÍ VÝHODY:
ROZSAHLÝ SKLENĚNÝ A HLINÍKOVÝ SYSTÉM PRO NEVĚTRANÉ A VĚTRANÉ LEHKÉ OBVODOVÉ PLÁŠTĚ
MOŽNOST POUŽITÍ RADY PEVNÝCH ZASKLENÍ A VYKLOPNÝCH KŘÍDEL S HORNÍMI ZÁVĚSÝ
ROZMANITÉ PROJEKČNÍ MOŽNOSTI S VYUŽITÍM REFLEXNÍHO SKLA V RŮZNÝCH BAREVNÝCH ODSŤINECH
ZÁKLADNÍ FASÁDNÍ KONSTRUKCE SE STÍHLÓU VNITŘNÍ POHLEDOVOU ŠÍRKOU 50MM
FASÁDA MÁ VÝNIKAJÍCÍ SAMOČISTIČÍ VLASTNOSTI

TUTO TEPELNĚ IZOLOVANOU KONSTRUKCI JE MOŽNÉ VOLITELNĚ OSADIT VYKLOPNÝMI KŘÍDLY S HORNÍMI ZÁVĚSÝ, A TO BEZ VLIVU NA VNITŘNÍ NEBO VNĚJŠÍ VZHLED. KROMĚ PRVKŮ S DVOJITÝM ZASKLENÍM JE MOŽNÉ POUŽÍT I PROSKLENĚ PARAPETOVÉ PANELE.



