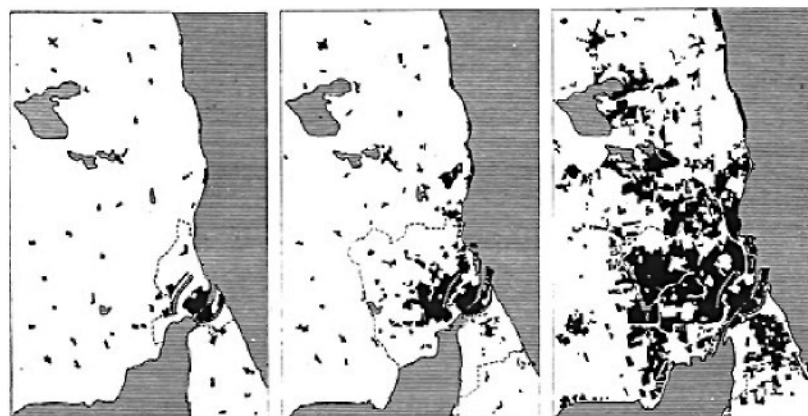


KLÁRA COMORKOVÁ

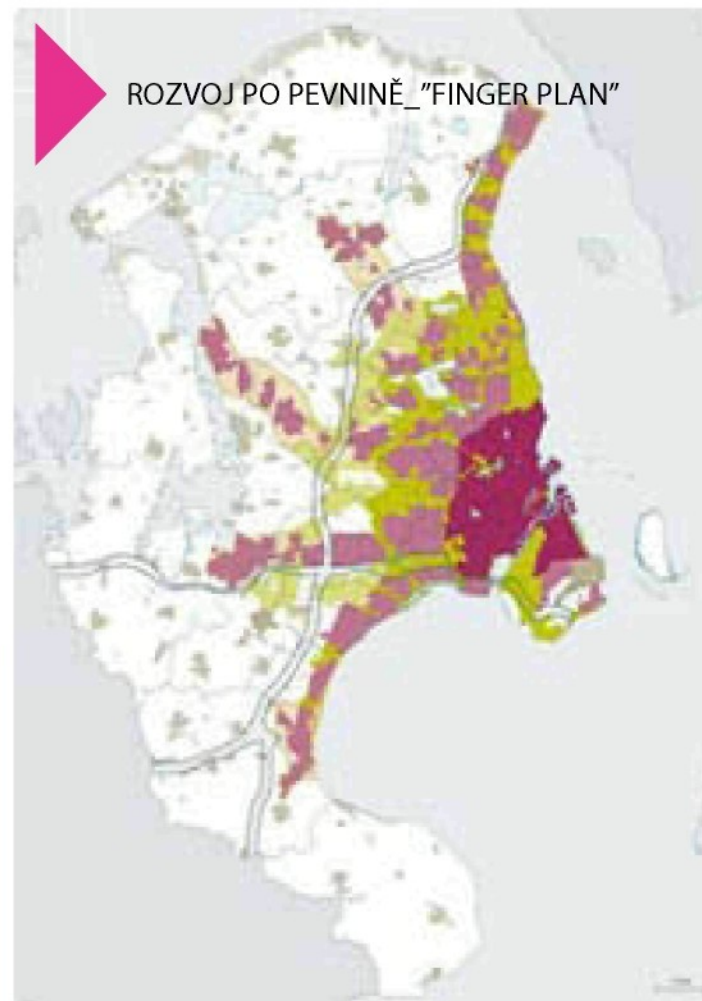
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODANĚ

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY





VÝVOJ KODANĚ



ROZVOJ PO PEVNINĚ „FINGER PLAN“

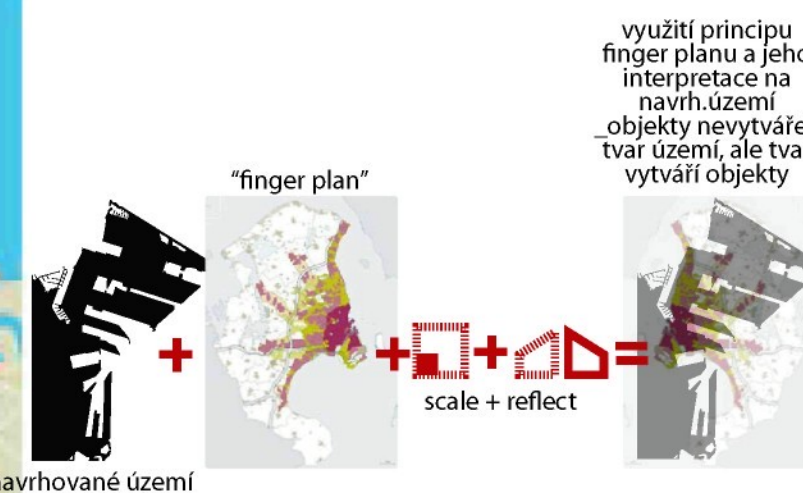


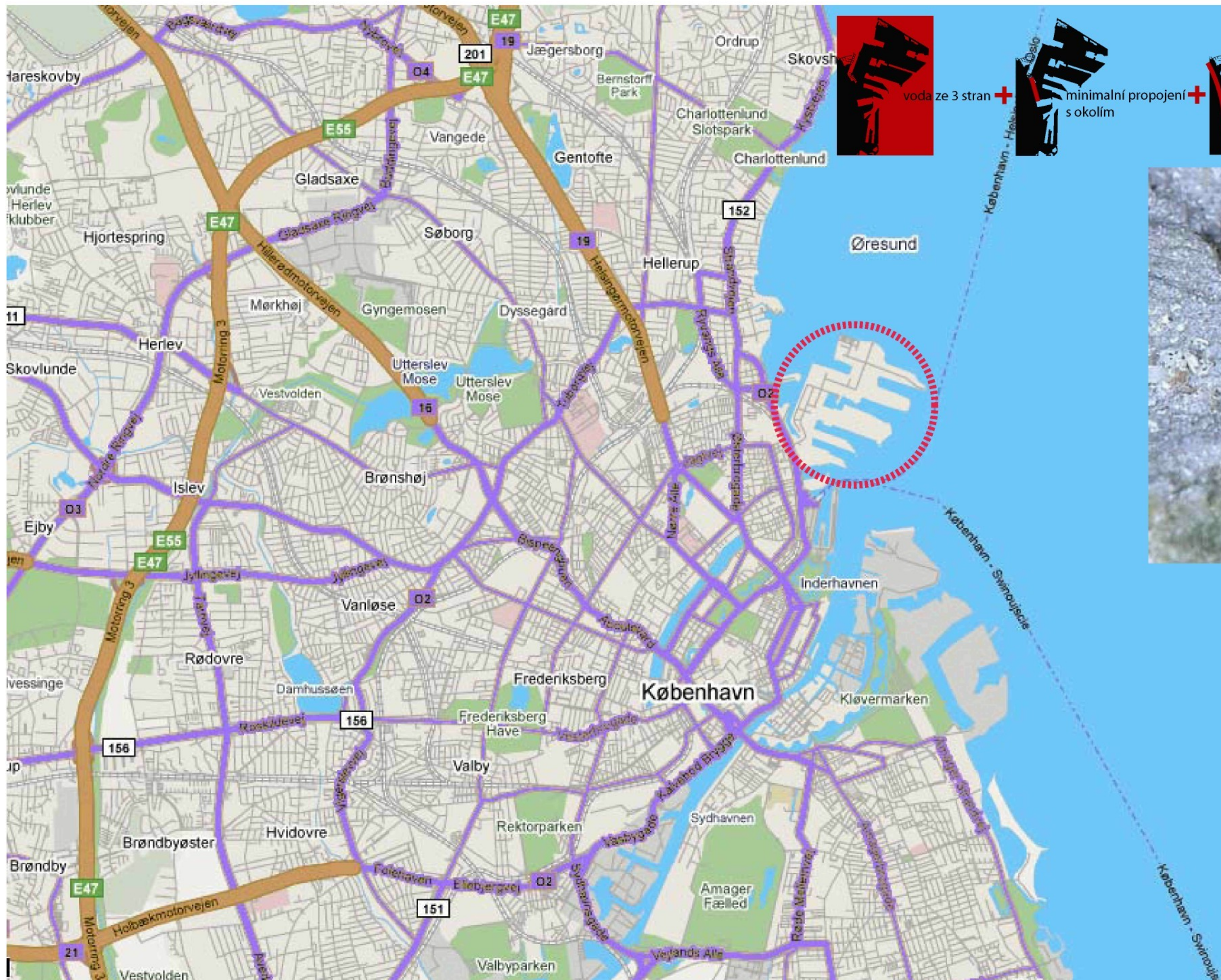
ROZVOJ OBĚMA SMĚRY



ROZVOJ DO MOŘE: REGION ØRESUND

ROZVOJ V CENTRU





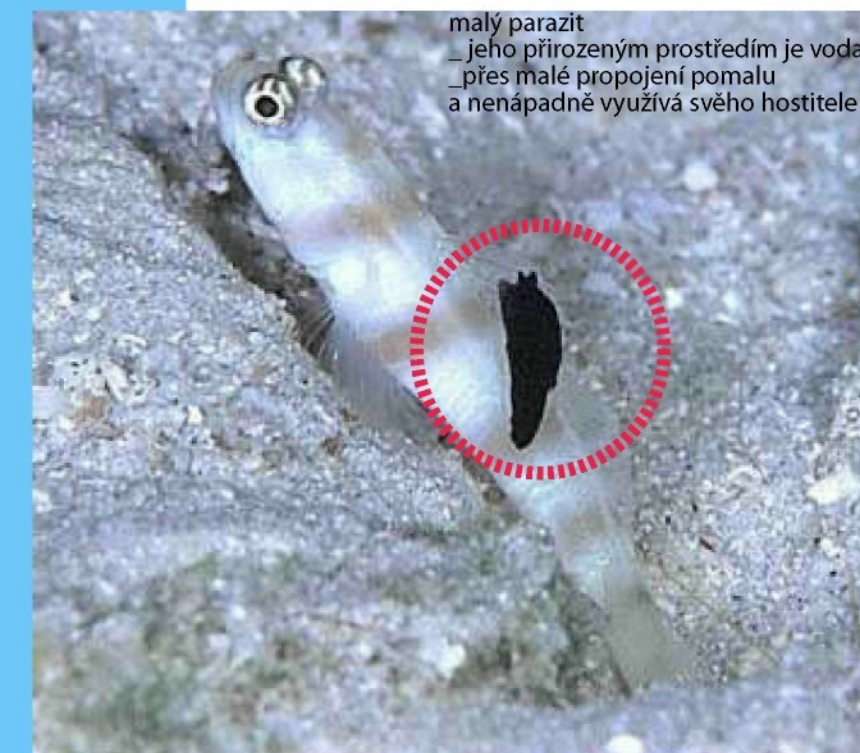
voda ze 3 stran +



minimalní propojení +



dopravní koridor ještě více oddělující území =

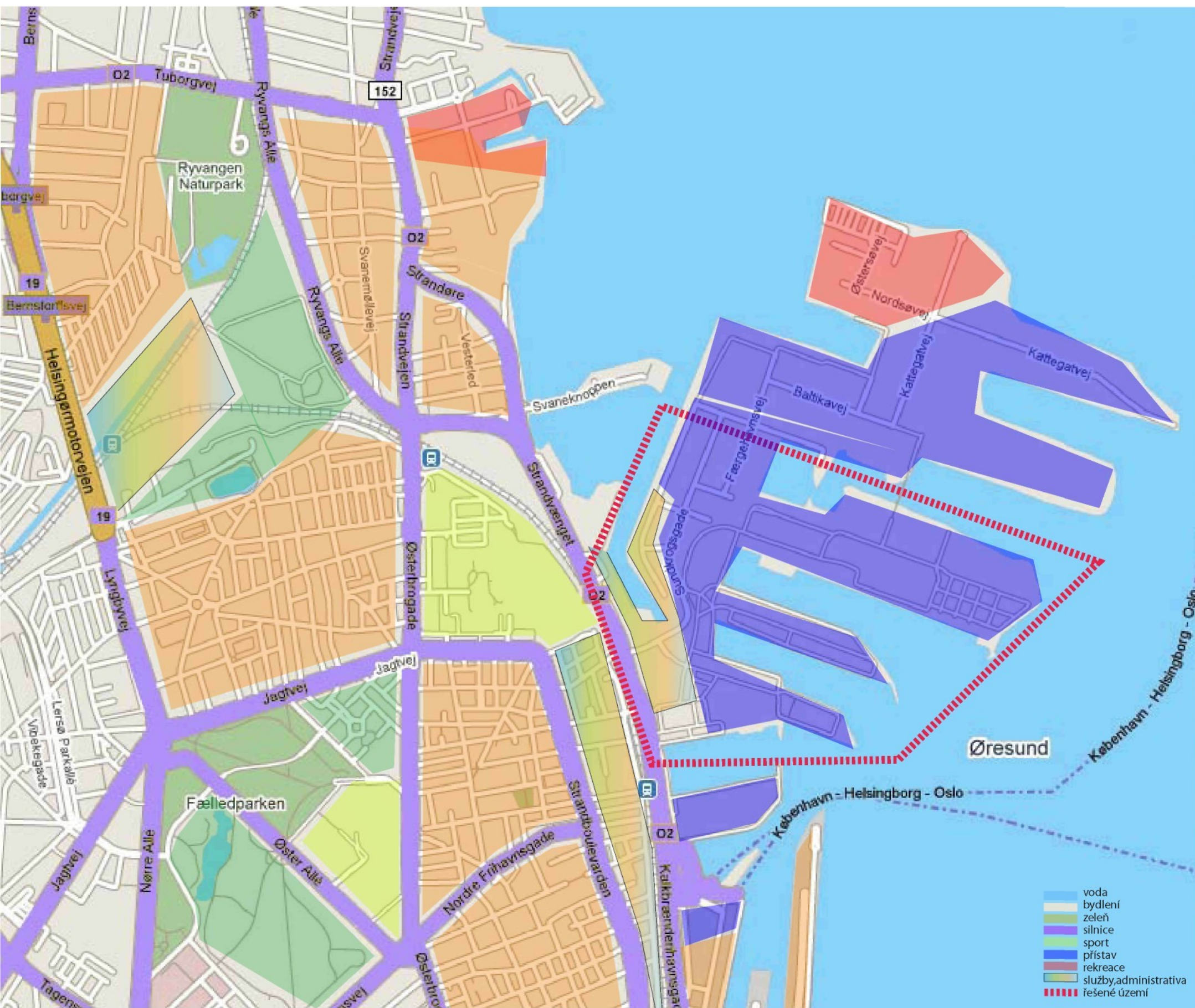


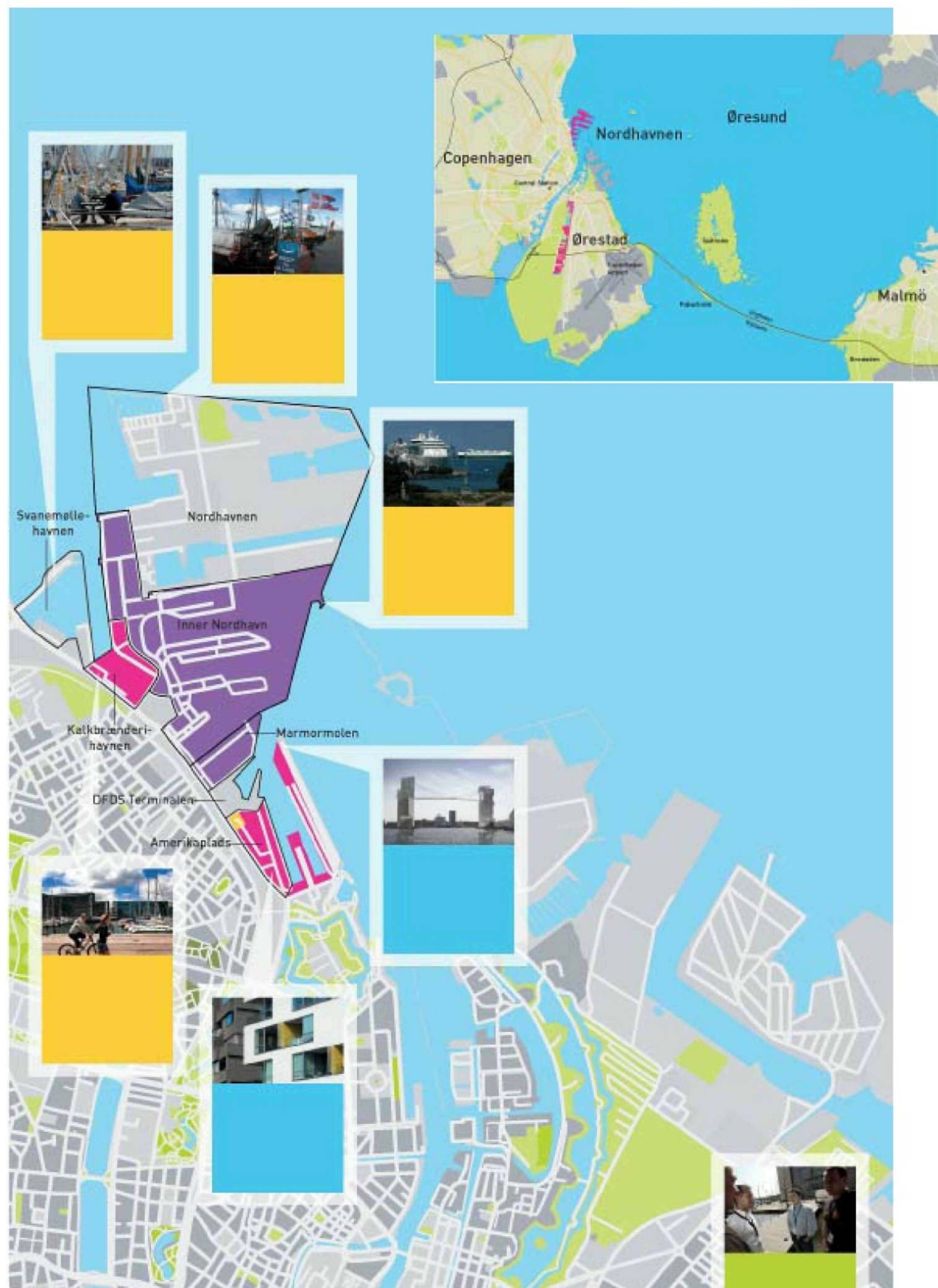
malý parazit
_ jeho přirozeným prostředím je voda
_ přes malé propojení pomalu
a nenápadně využívá svého hostitele

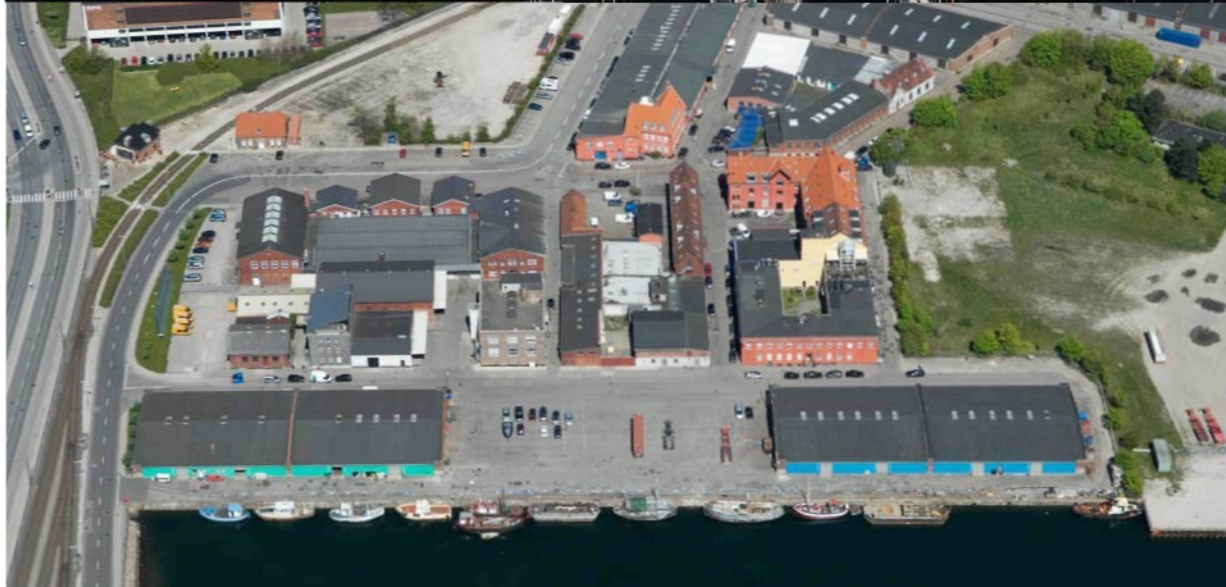
voda
zastavěná plocha
zelen
silnice
dálnice
řešené území

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN KODAN
ŠIRŠÍ VZTAHY

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITECTURY

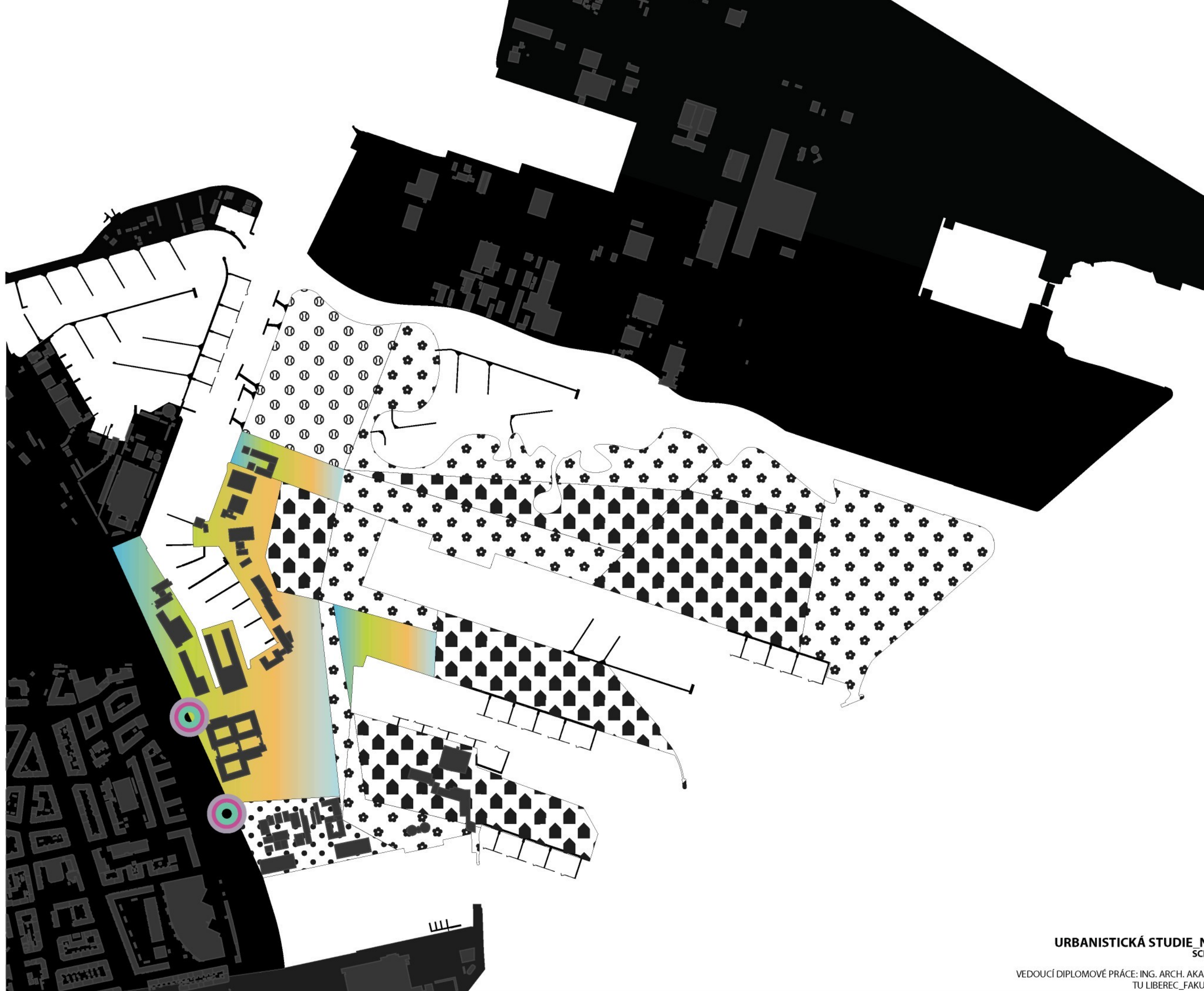






KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE NORDHAVN KODAN
ŘEŠENÉ ÚZEMÍ + OKOLÍ

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC, FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



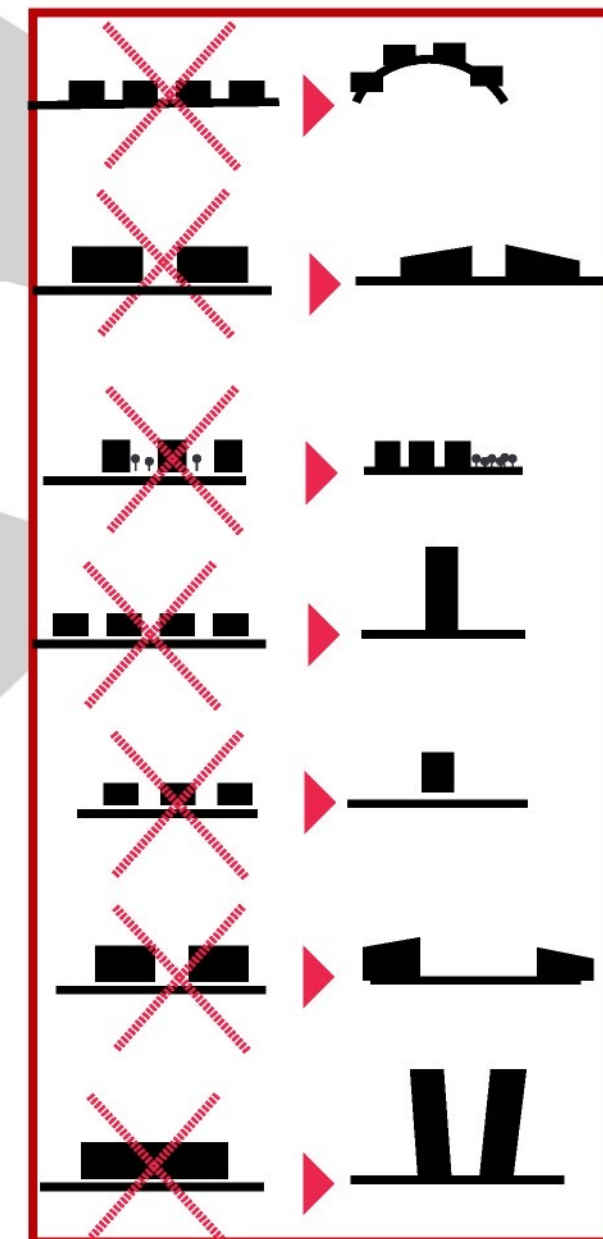
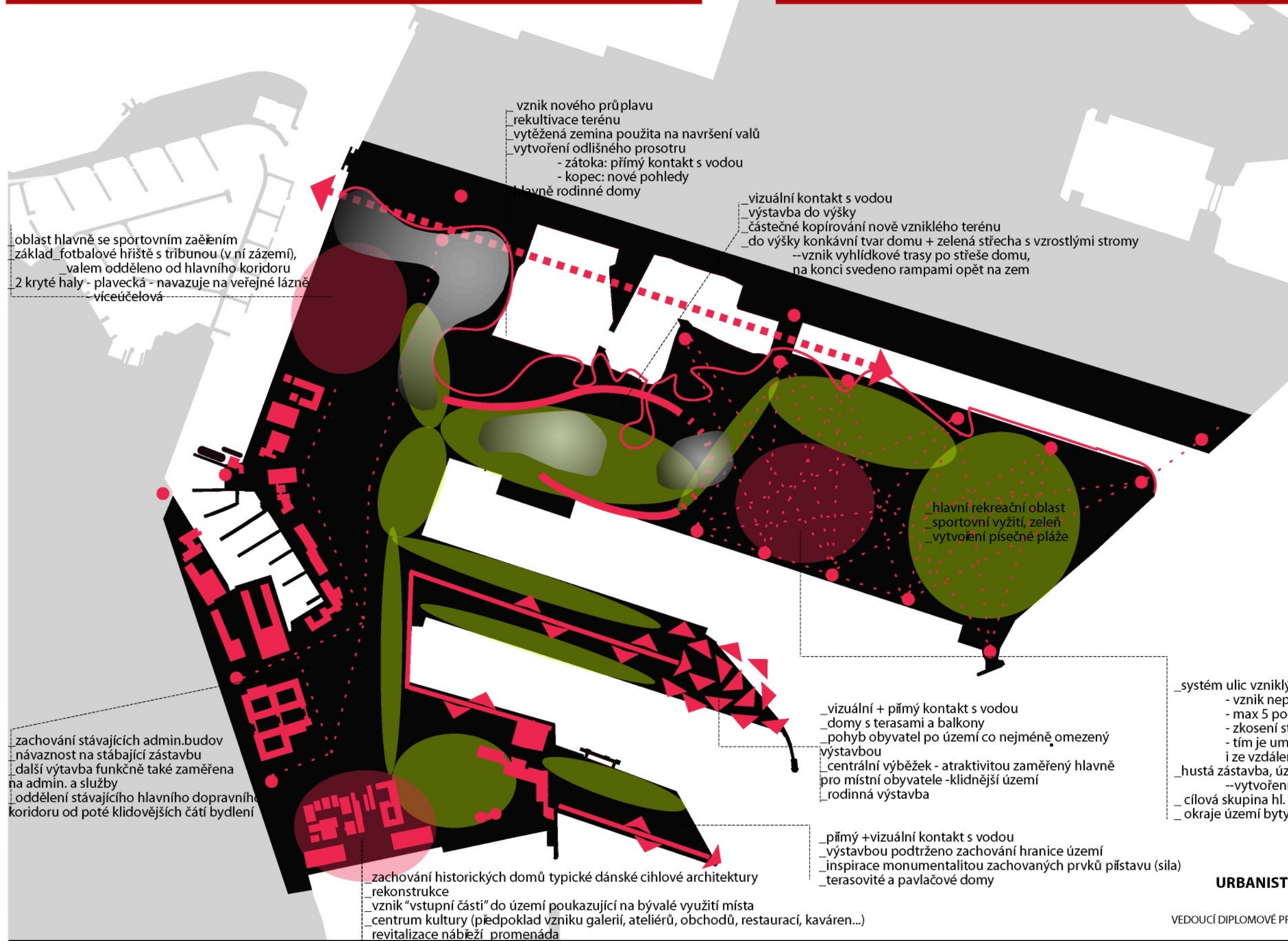
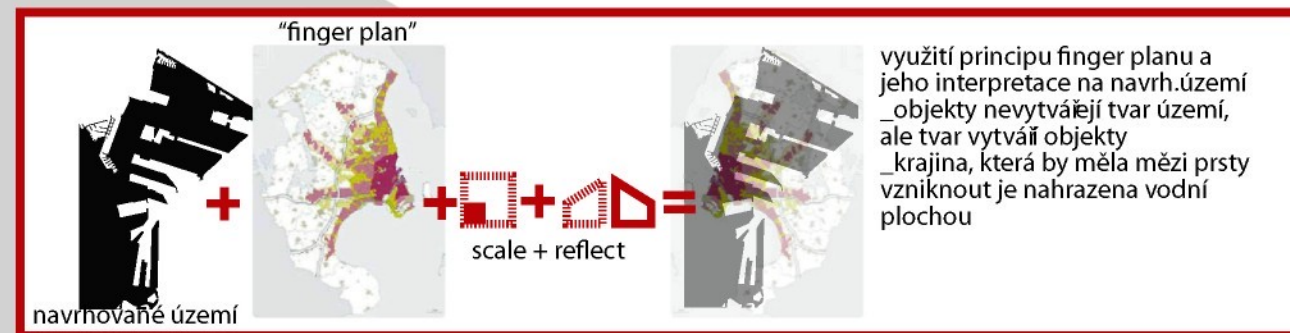
propojovací bod s okolím
(chodci_cyklo_silnice)

- terén
- moře
- okolní objekty
- stávající objekty
- nové objekty
- zelen
- bydlení
- sport
- kultura+služby
- administrativa+služby

KLÁRA COMORKOVÁ

URBANISTICKÁ STUDIE NORDHAVN KODAŇ
SCHEMA ROZMÍSTĚNÍ FUNKCÍ

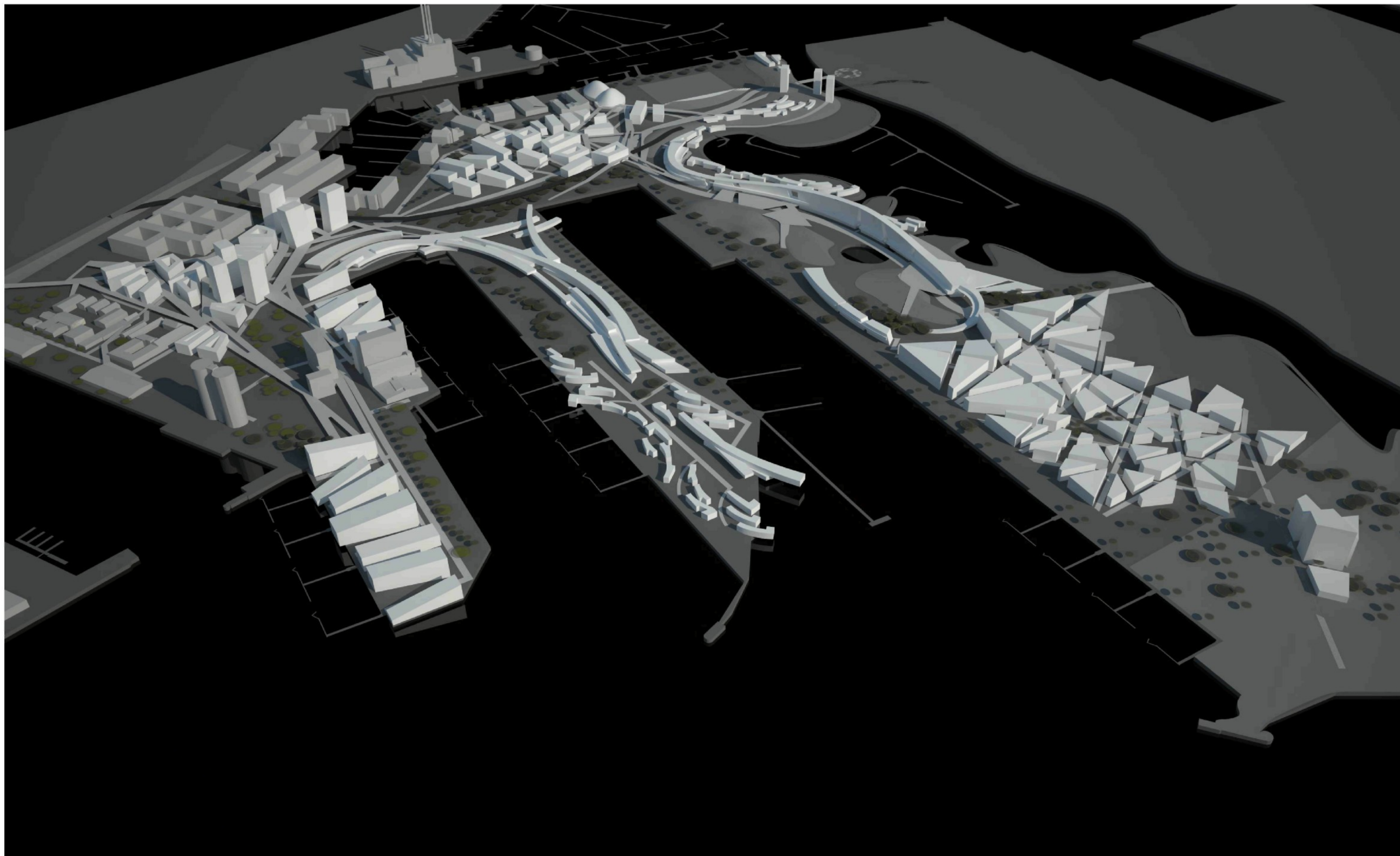
VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



- _systém ulic vzniklý propojním bodů na obou pobřeží
- vznik nepravidelné sítě
- max 5 podlaží, které se směrem ven snižují
- zkosení střech pro vznik střešních teras
- tím je umožněn vizuální kontakt s vodou i ze vzdálených a centrálně umístěných míst
- _hustá zástavba, úzké ulice, těžší podmínky pro orientaci -
- vytvoření specifického území, "pevnosti"
- _cílová skupina hl. mladí lidé - starovní bydlení, malé byty
- _okraje území byty luxusnější.

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE _NORDHAVN KODAN
HLAVNÍ PRINCIPY NÁVRHU

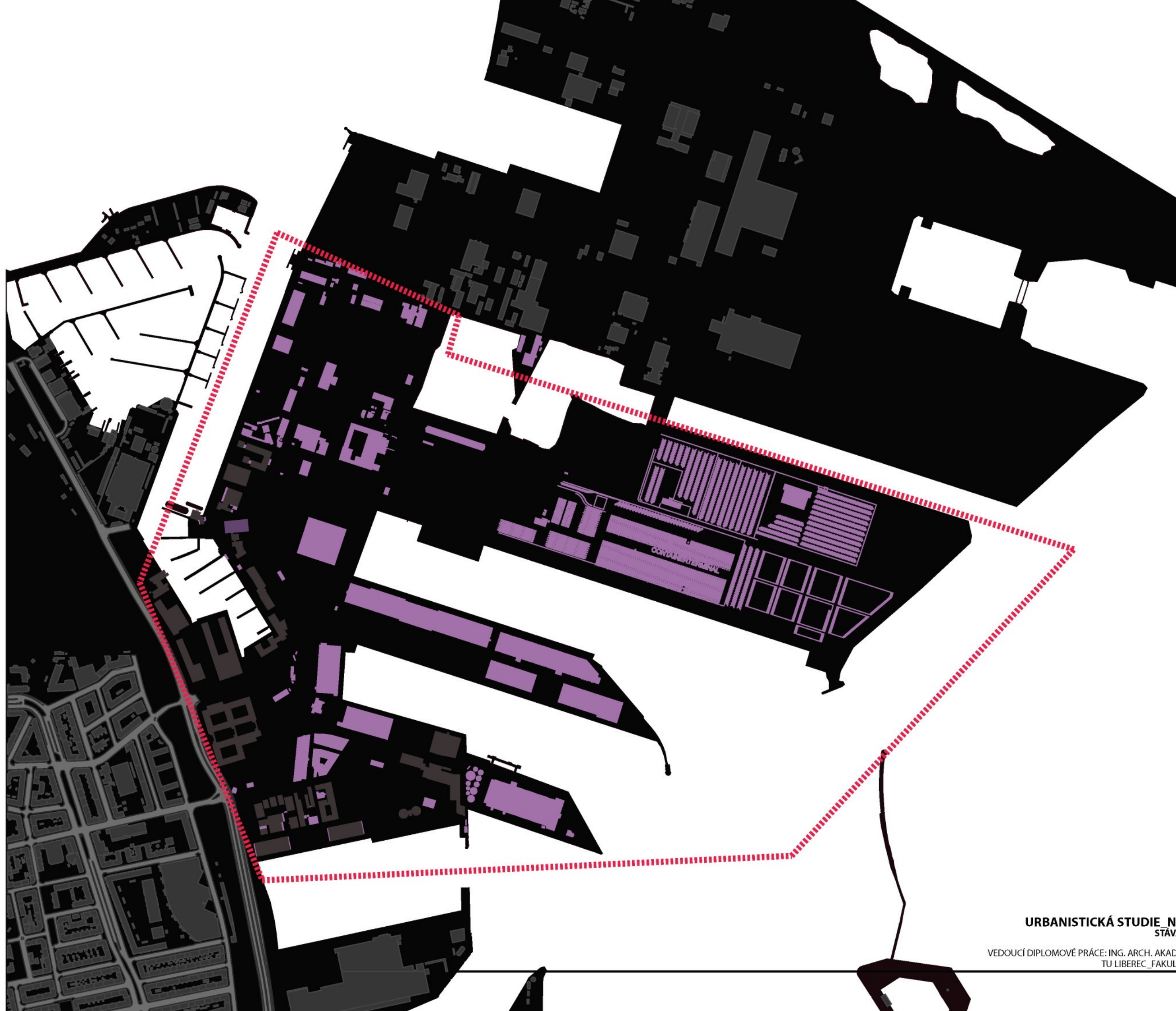
VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC _FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN'
CELKOVÝ POHLED

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY





- terén
- moře
- okolní objekty
- stávající objekty
- bourané objekty
- řešené území

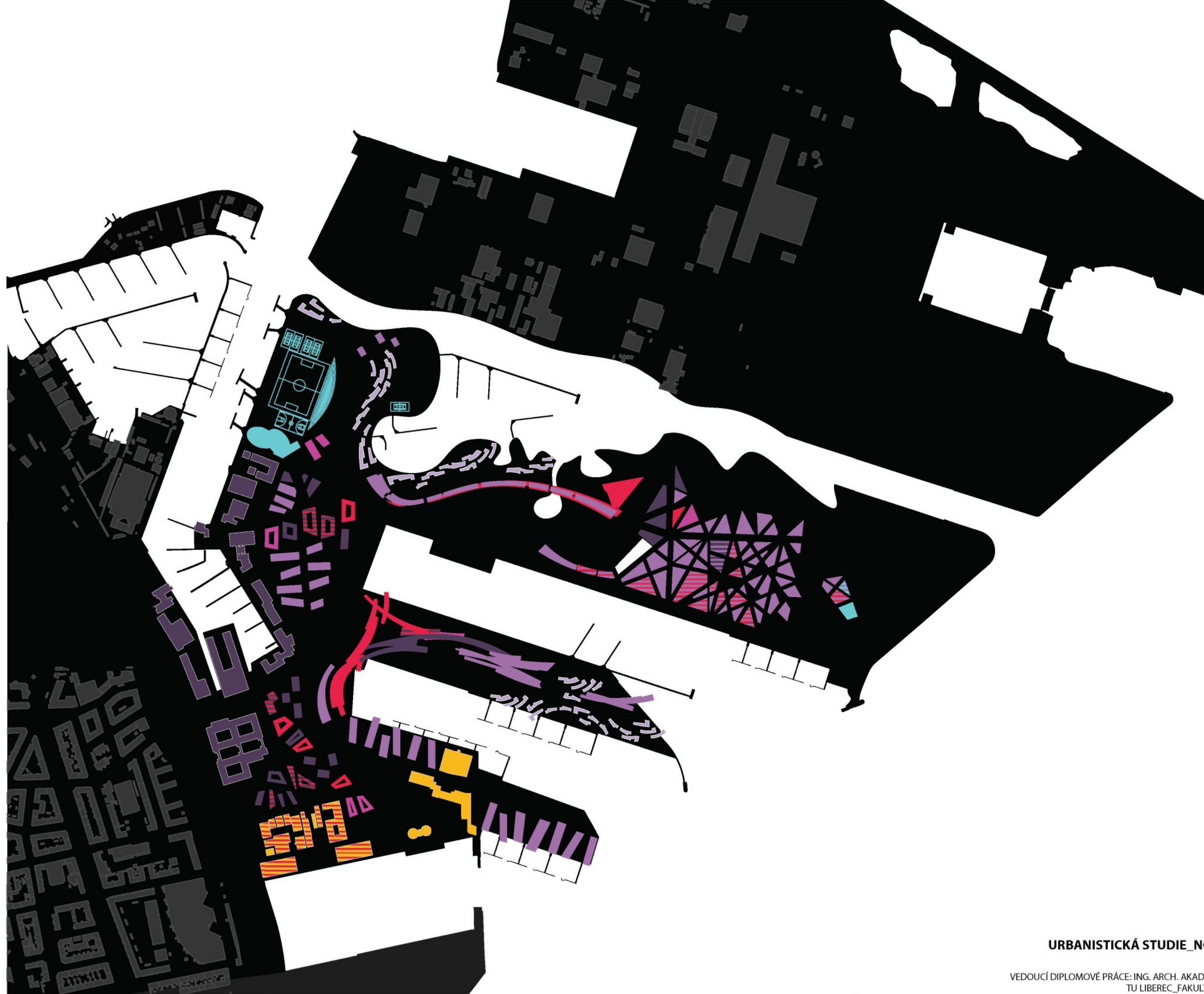
KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE NORDHAVN KODAŇ
STÁVAJÍCÍ+BOURANÉ OBJEKTY

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY





VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC, FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



- terén
- moře
- okolní objekty
- sport
- administrativa
- bydlení/rodinné domy
- bydlení/bytovky
- vzdělání
- kultura
- obchody/služby

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAŇ
FUNKČNÍ VYUŽITÍ

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



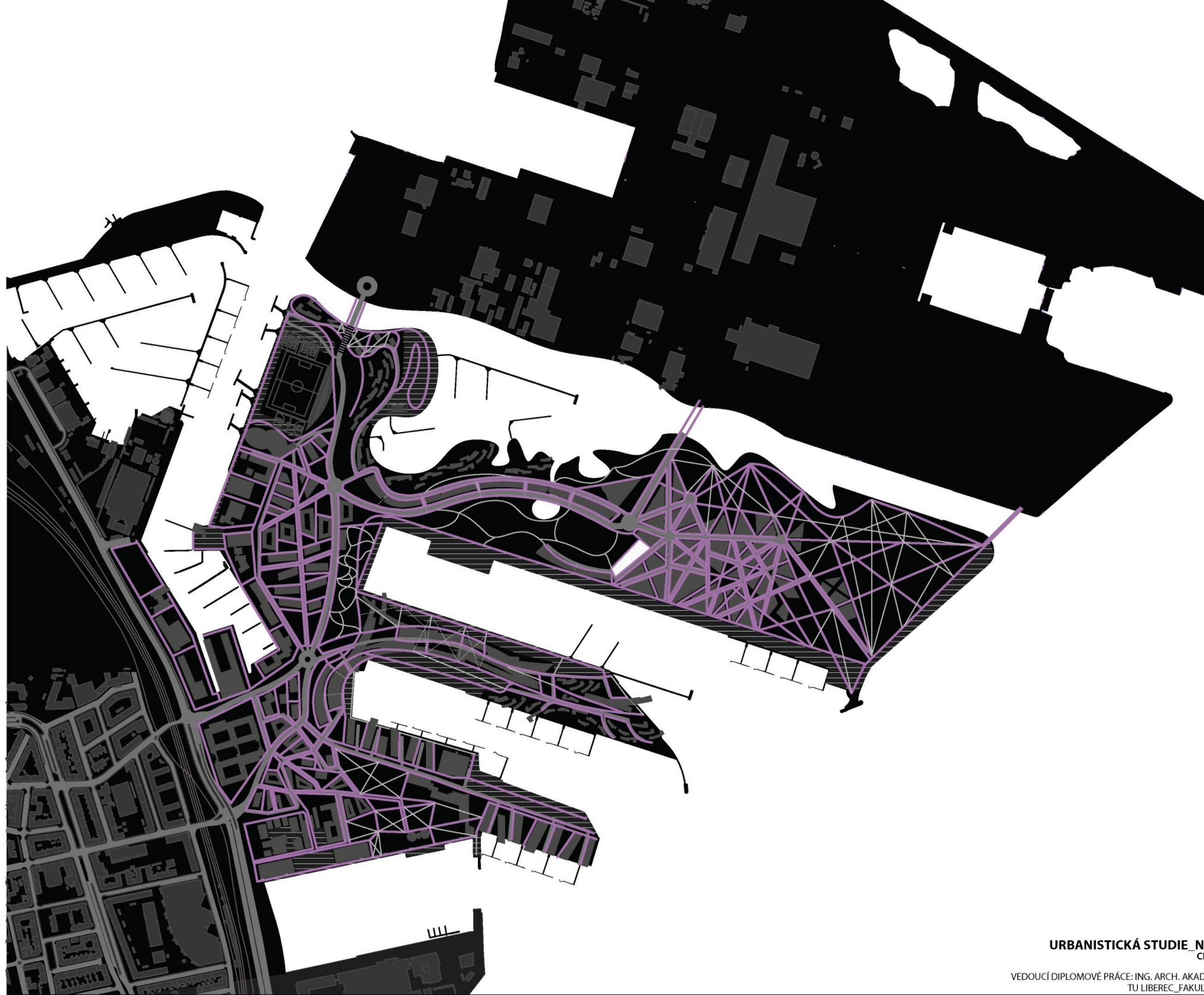


- stanice metra
- stanice metra/budoucí napojení
- stanice veřejné lodní dopravy
- stanice autobusu
- stanice lodní taxi

- terén
- moře
- okolní objekty
- navrhované objekty
- stávající silnice
- navrhované silnice
- parking
- navrhované obslužné komunikace
- trasa metra
- trasa metra_budoucí možné napojení
- veřejná lodní doprava_místní
- veřejná lodní doprava_dálková

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
DOPRAVNÍ KOMUNIKACE

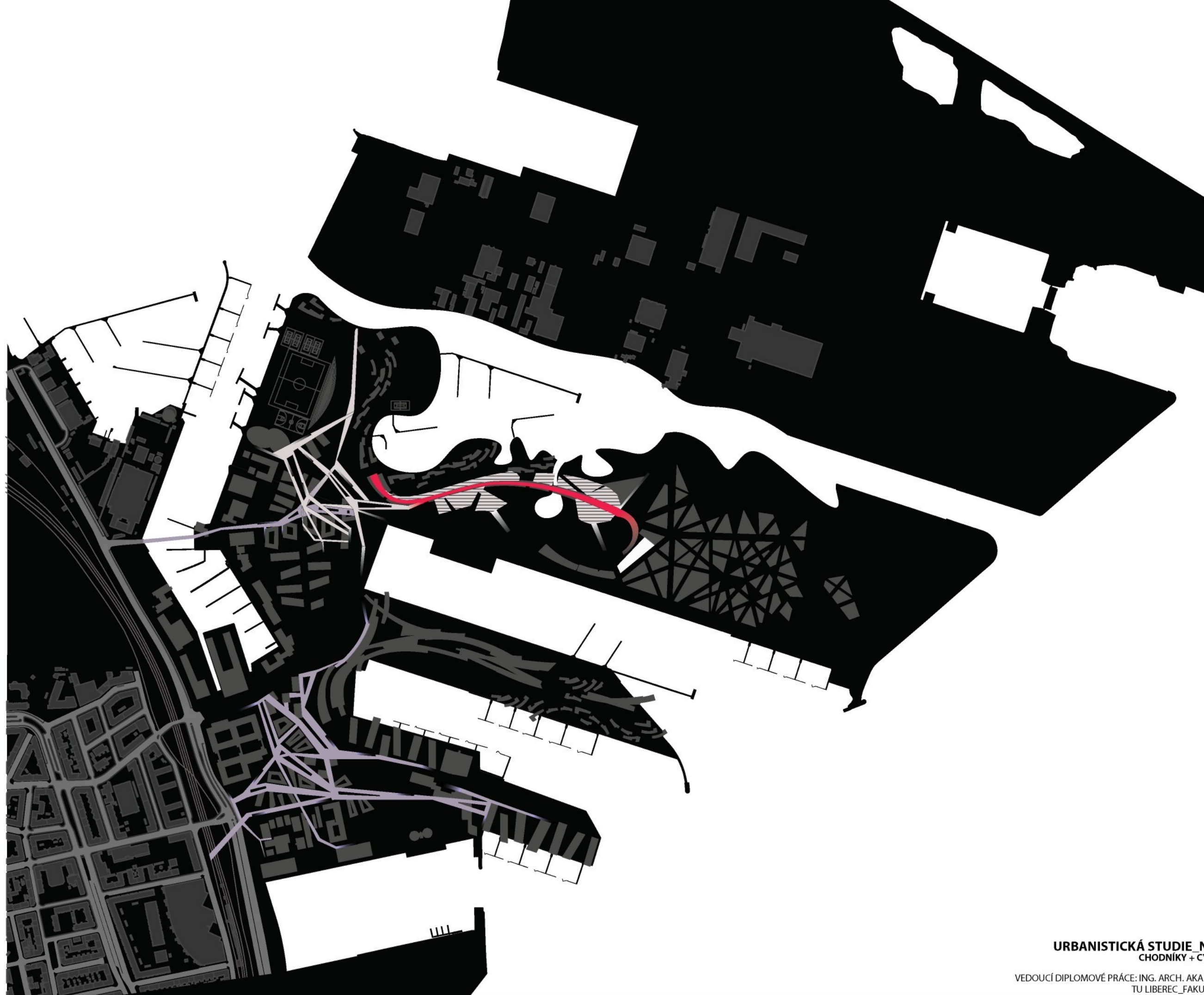
VEDOUČÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



- terén
- moře
- okolní objekty
- navrhované objekty
- silnice
- veřejné prostranství
- chodníky + cyklostezky
- chodníky
- průchody

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAŇ
CHODNÍKY + CYKLOSTEZKY

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

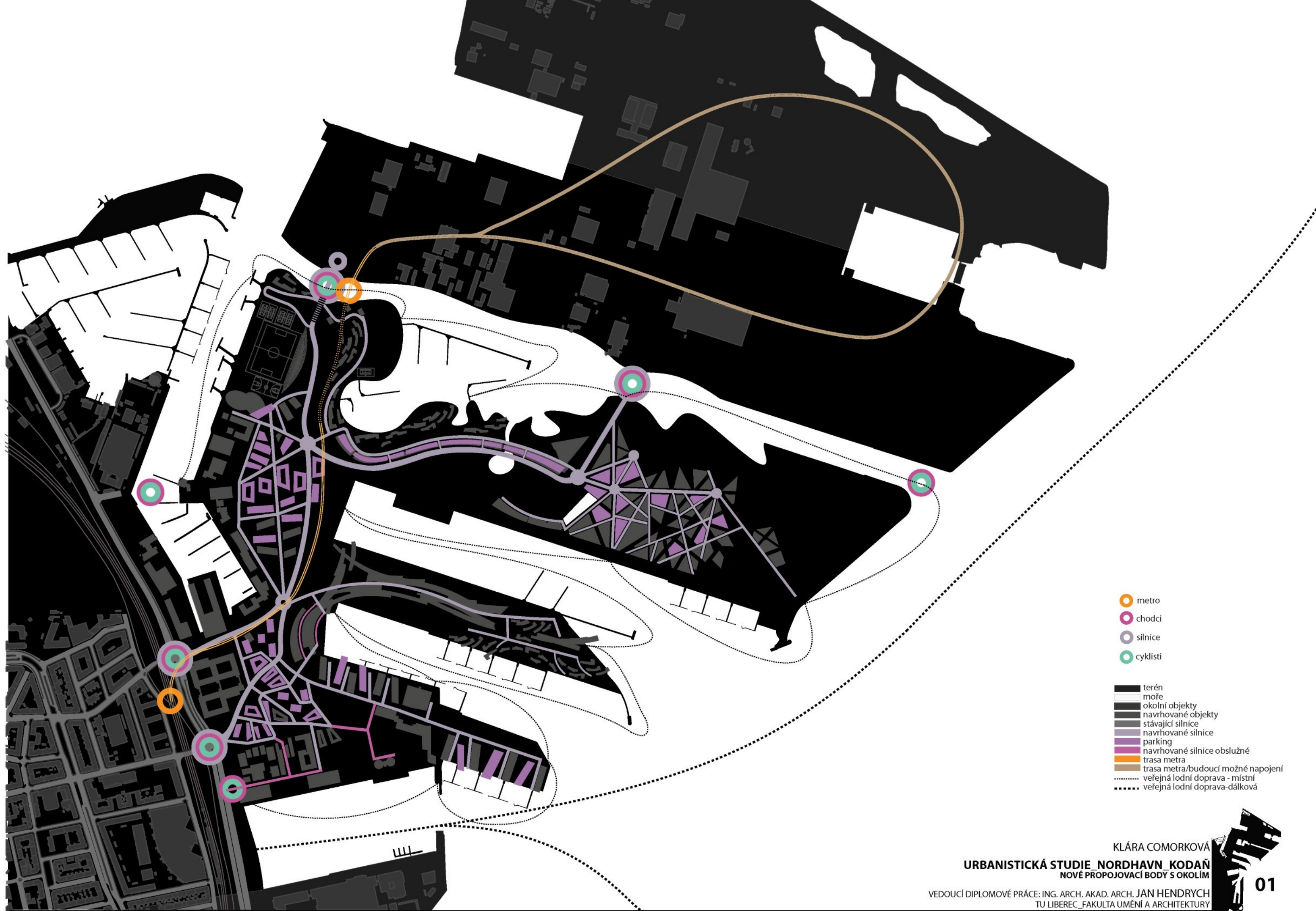


- terén
- moře
- okolní objekty
- navrhované objekty
- stávající silnice
- chodník+cyklostezka-1.úroveň
- chodník + cyklostezka- 2.úroveň
- chodník + cyklostezka - 3.úroveň
- rampy+loubí
- sestupy

KLÁRA COMORKOVÁ

URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN'
CHODNÍKY + CYKLOSTEZKY NA RAMPÁCH

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



- metro
- chodci
- silnice
- cyklisti

- terén
- moře
- okolní objekty
- navrhované objekty
- stávající silnice
- navrhované silnice
- parking
- navrhované silnice obslužné
- trasa metra
- trasa metra/budoucí možné napojení
- veřejná lodní doprava - místní
- veřejná lodní doprava-dálková

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE NORDHAVN KODANĚ
NOVÉ PROPOJOVACÍ BODY S OKOLÍM

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY





podél pobřeží listnaté stromy:
platan, javor, jírovec, bříza,
gingo biloba, lípa

_louka

_trávník, ritné druhy trav,
vodní rostliny, písek

_vodní rostliny, vysoké trávy

_trávy, vřesy, skalničky, vodní rostliny
_kleče, nízké keře, borovice

_charakteristika francouzské parkové úpravy
_kvetoucí rostliny-výsadba dle ročních období
(tulipán, kopretina, maceška...)
_listnaté stromy: platan, bříza
_jehličnaté: cypřišek
_keře: magnolie, ptačí zob

_zvlněný terén: louka
_shluky husté výsadby stromů
_kvetoucí rostliny, ráva

podél pobřeží listnaté stromy:
platan, javor, jírovec, bříza,
gingo biloba, lípa

_tráva, magnolie
_listnaté stromy (velkolisté)
(platan, javor, jírovec)

_listnaté stromy: platan, jírovec, bříza, gingo biloba, javor
_jehličnaté stromy: borovice, smrk, cypřiš
_keře: magnolie, pámelník, hloh, ptačí zob
_tráva, kvetoucí rostliny, vodní rostliny

_soukromé zahrady

_kvetoucí keře: hloh (bílý, růžový), pámelník
_ovocné stromy _jabloň, třešeň, višně
_listnaté stromy _platan, bříza, jírovec

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
ZELEŇ

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

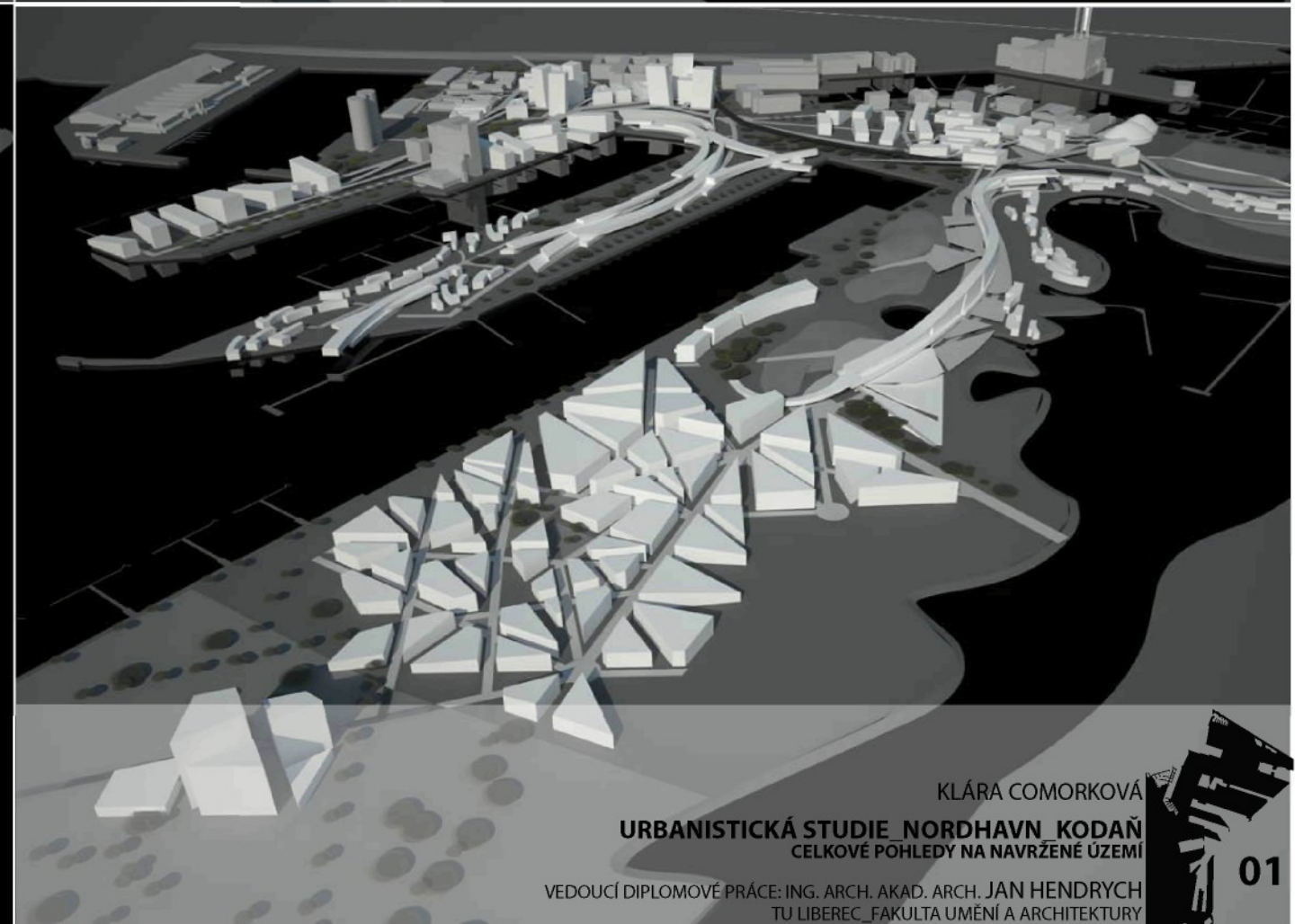
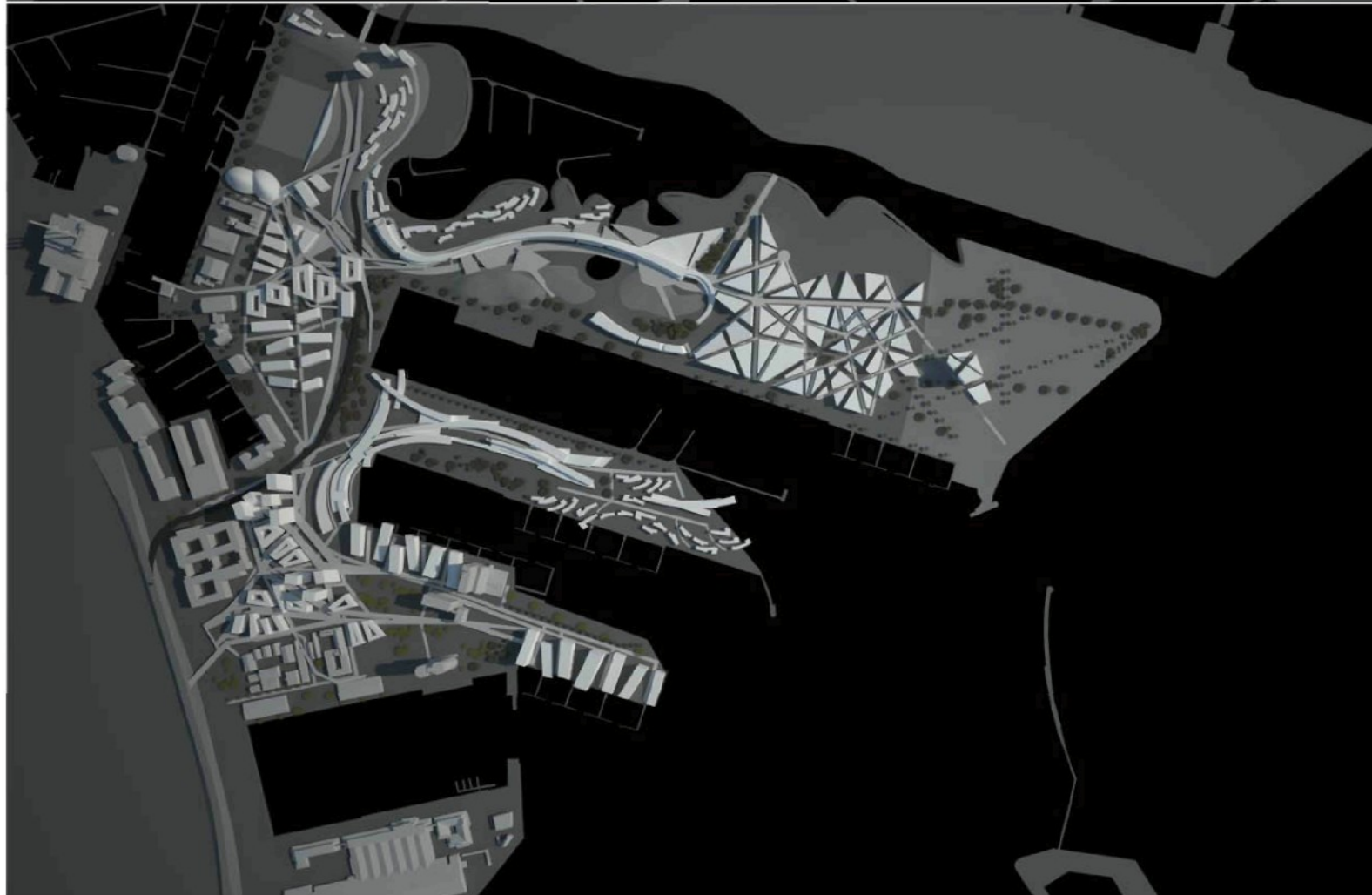
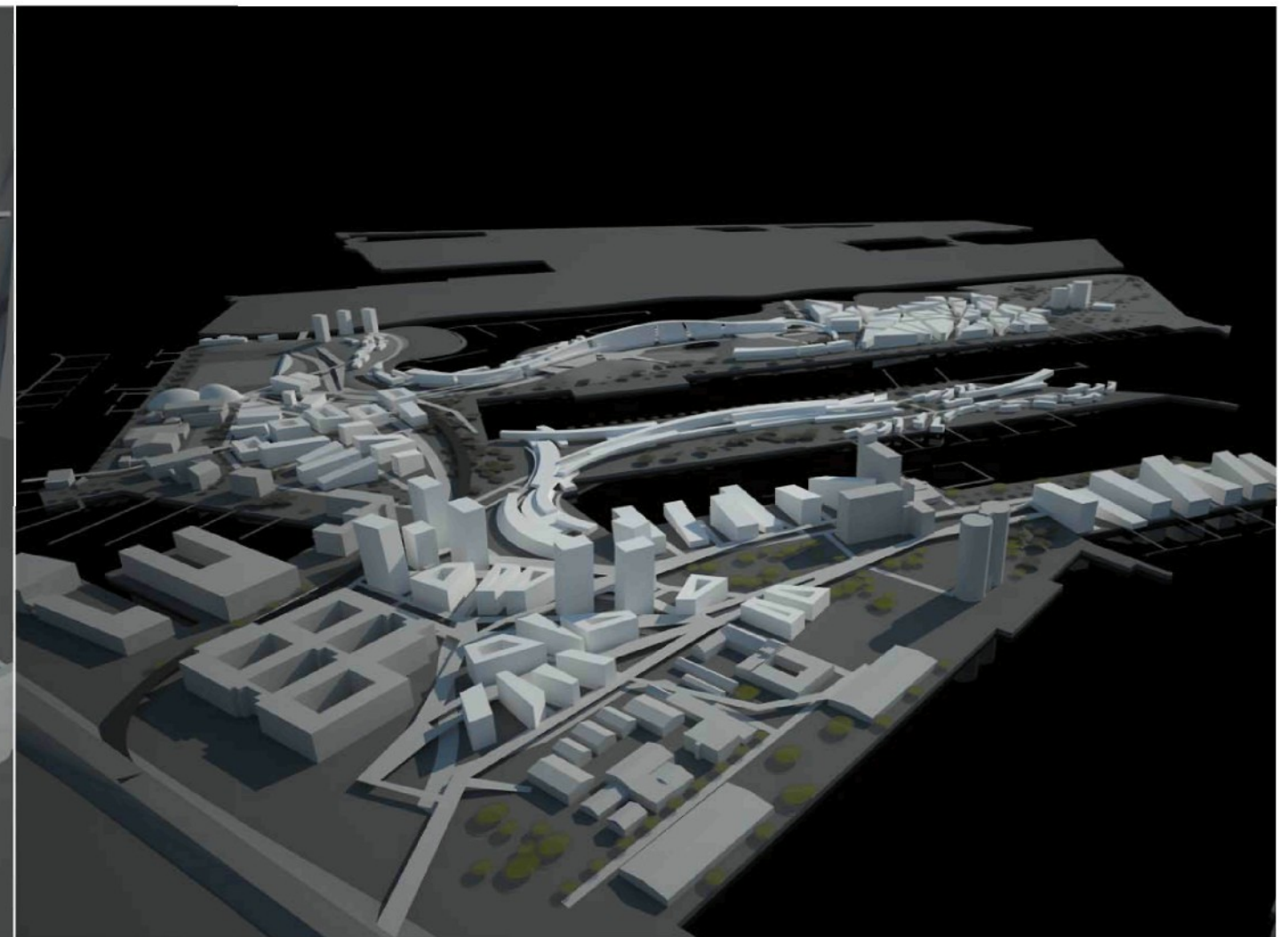
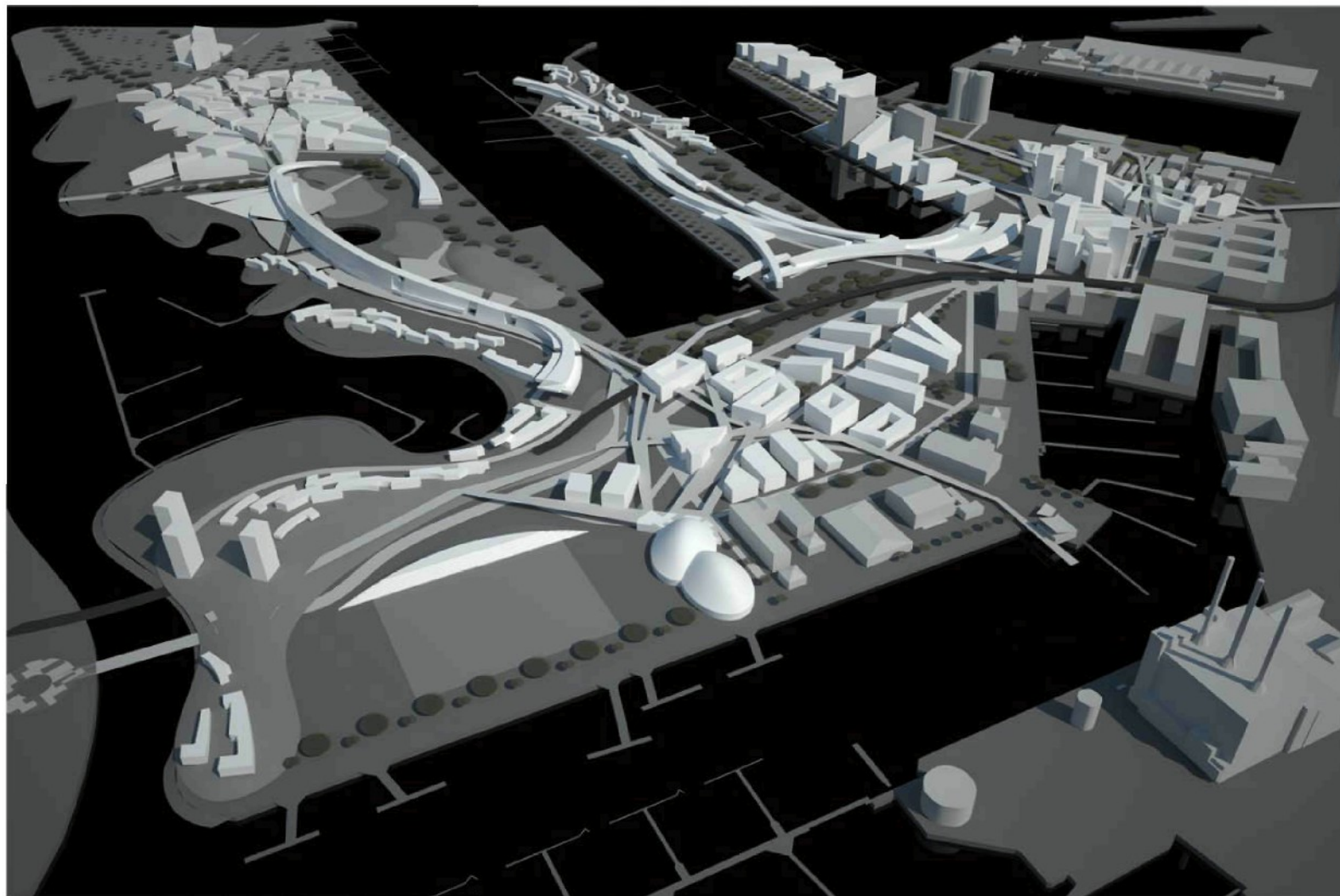


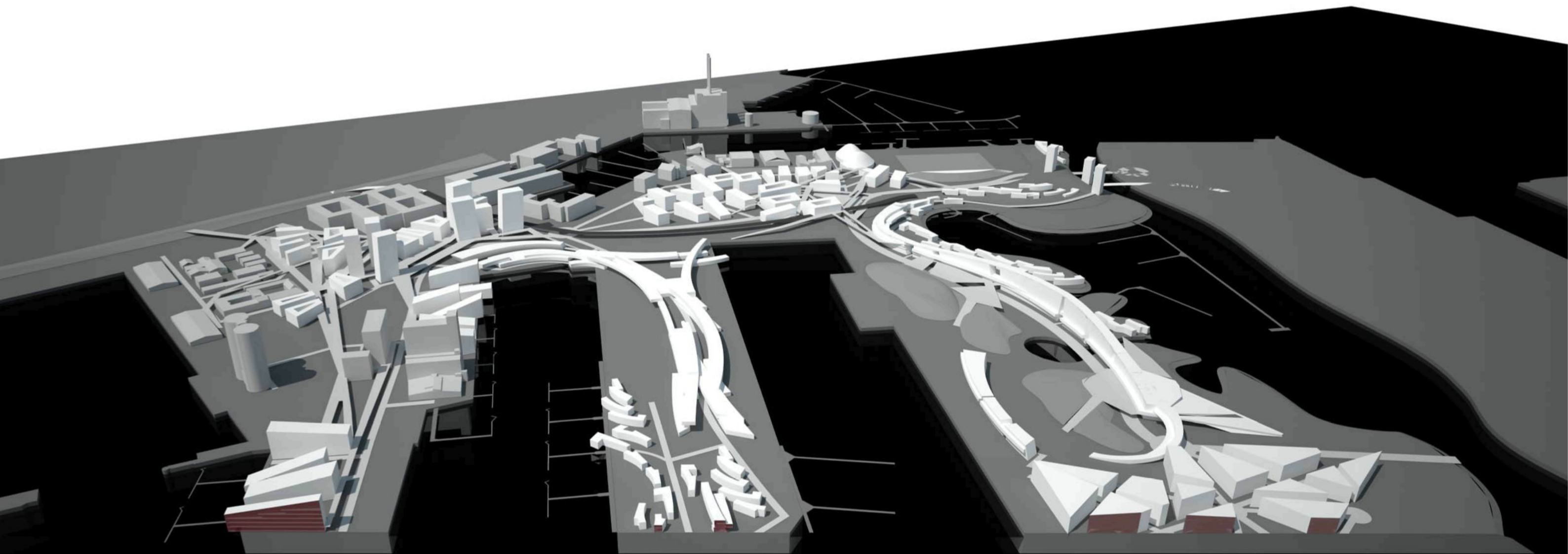


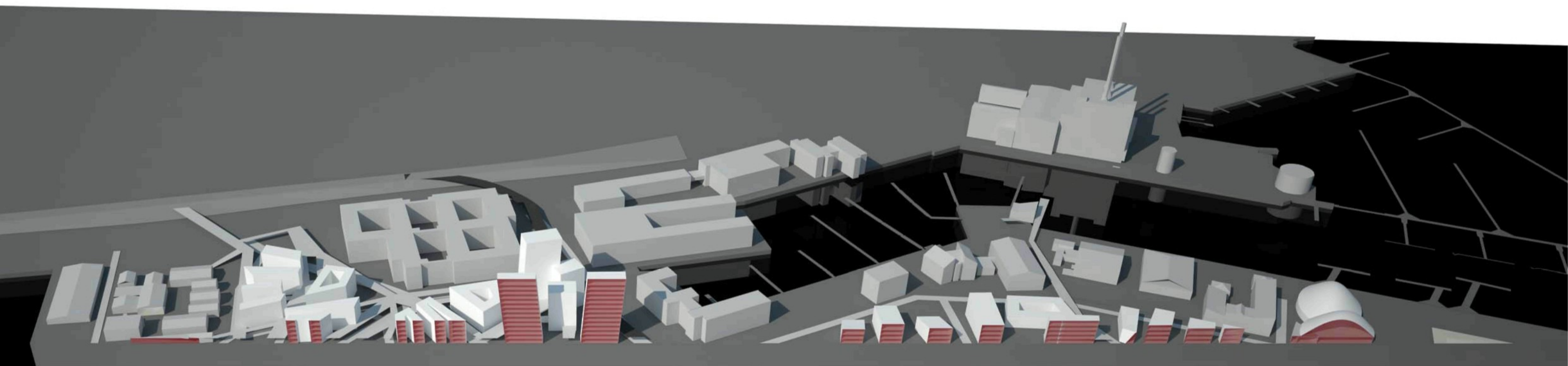
- stanice metra
- stanice metra/budoucí napojení
- stanice veřejné lodní dopravy
- stanice autobusu
- stanice lodní taxi
- terén
- moře
- okolní objekty
- navrhované objekty
- stávající silnice
- navrhované silnice
- navrhované obslužné komunikace
- trasa metra
- trasa metra _budoucí možné napojení
- veřejná lodní doprava _místní
- veřejná lodní doprava _dálková
- chodník+cyklostezka-1.úroveň
- chodník + cyklostezka - 2.úroveň
- chodník + cyklostezka - 3.úroveň
- rampy+loubí
- sestupy

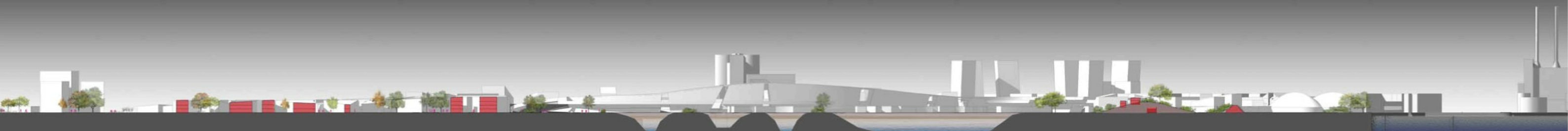
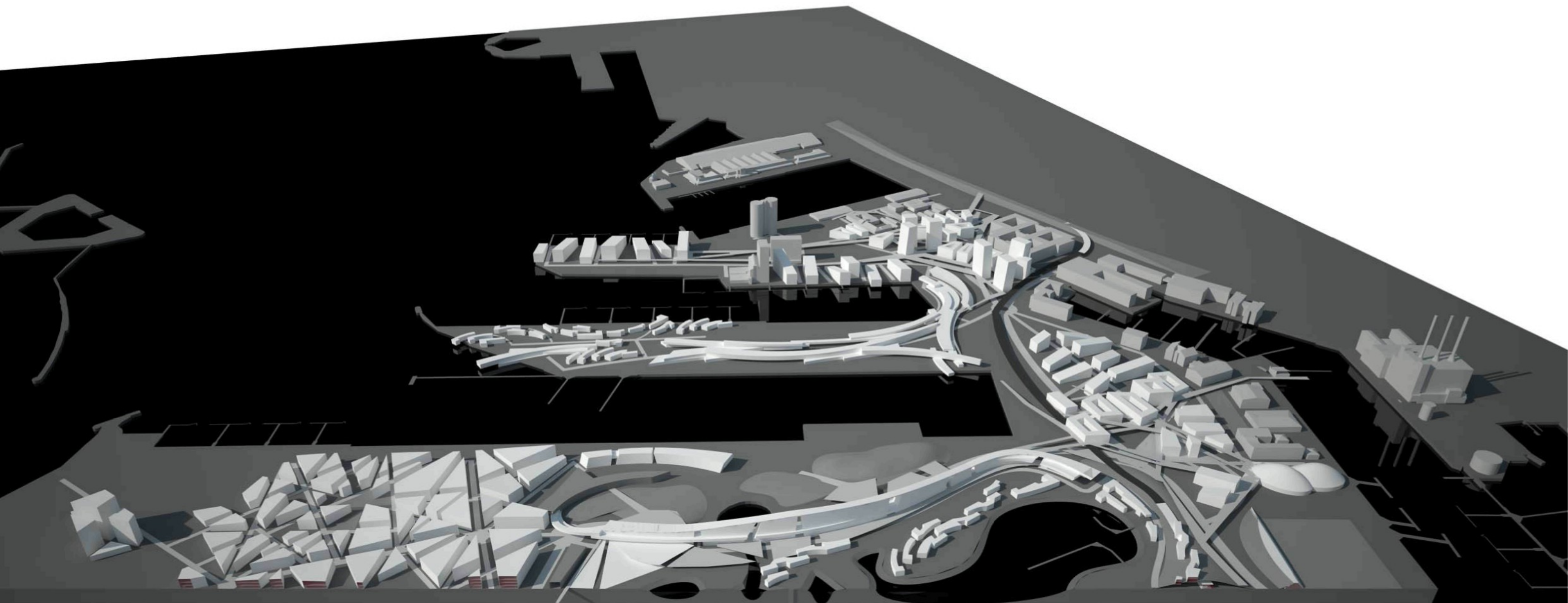
KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
CELKOVÉ ŘEŠENÍ

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY





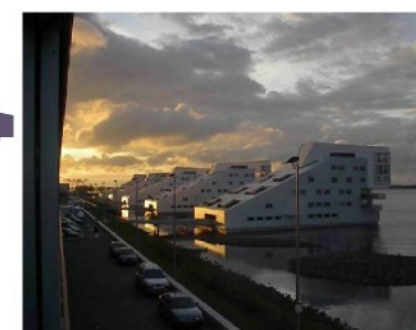
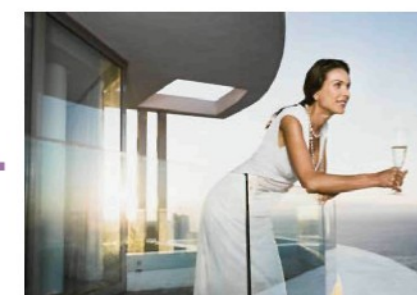
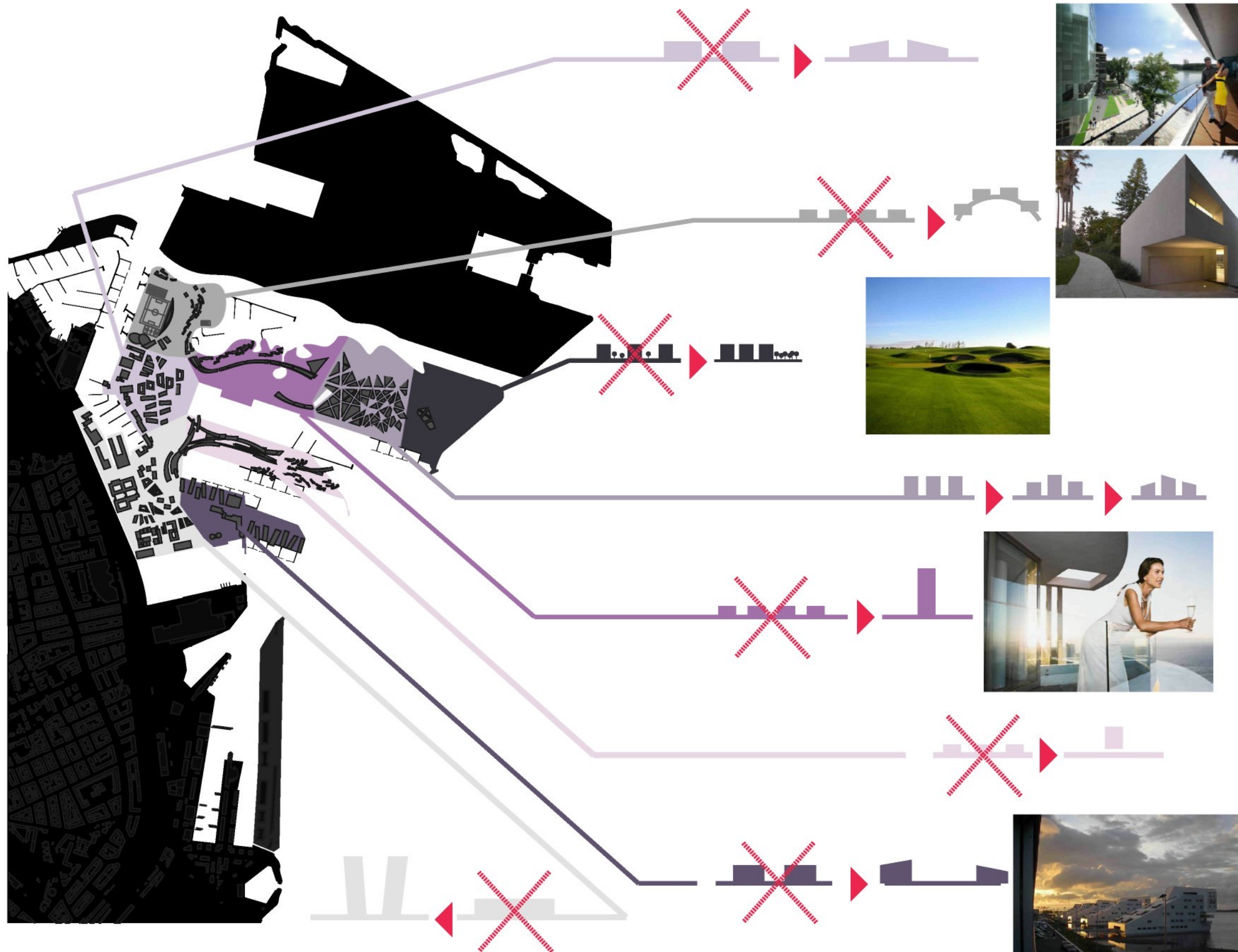


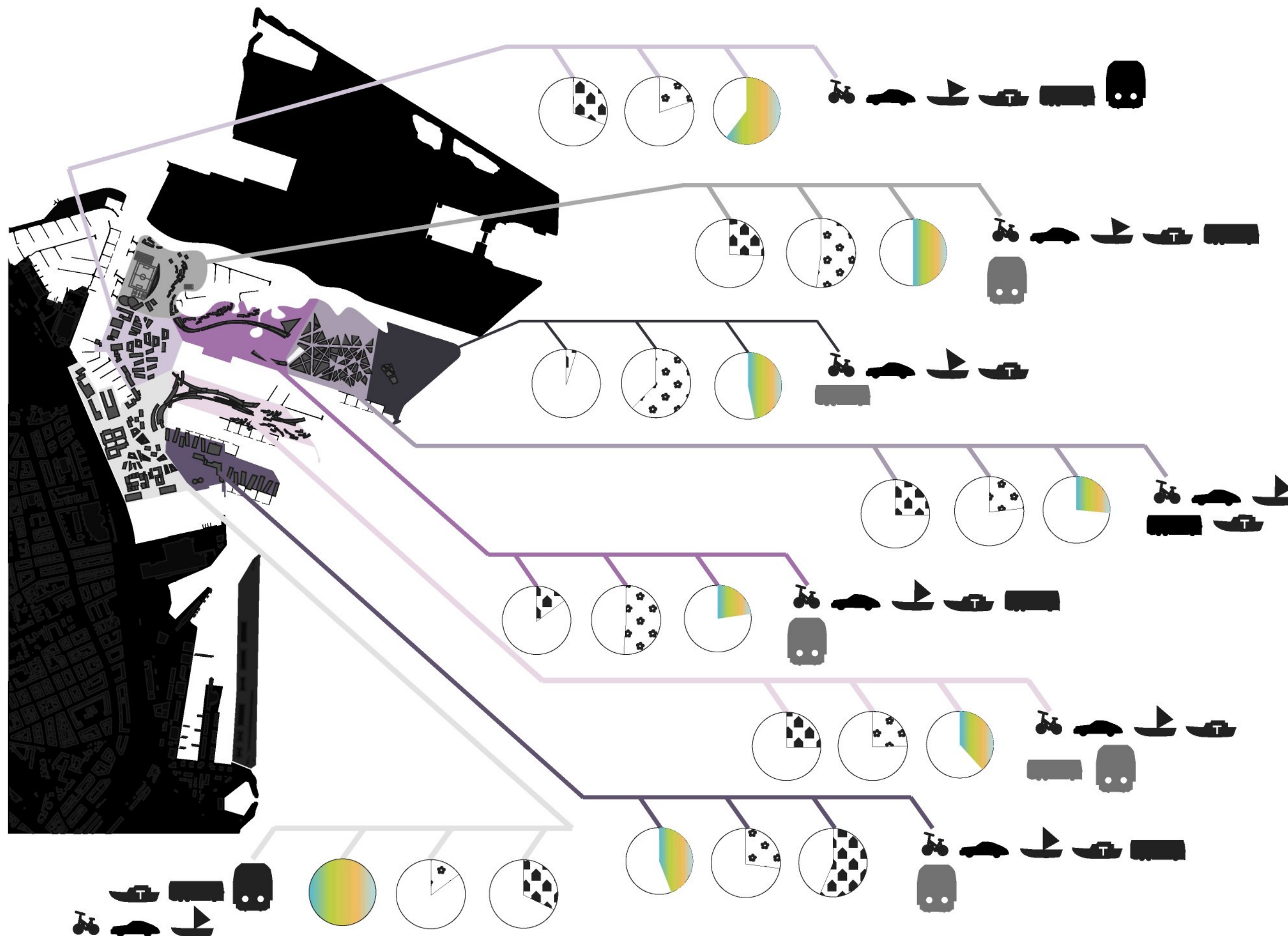


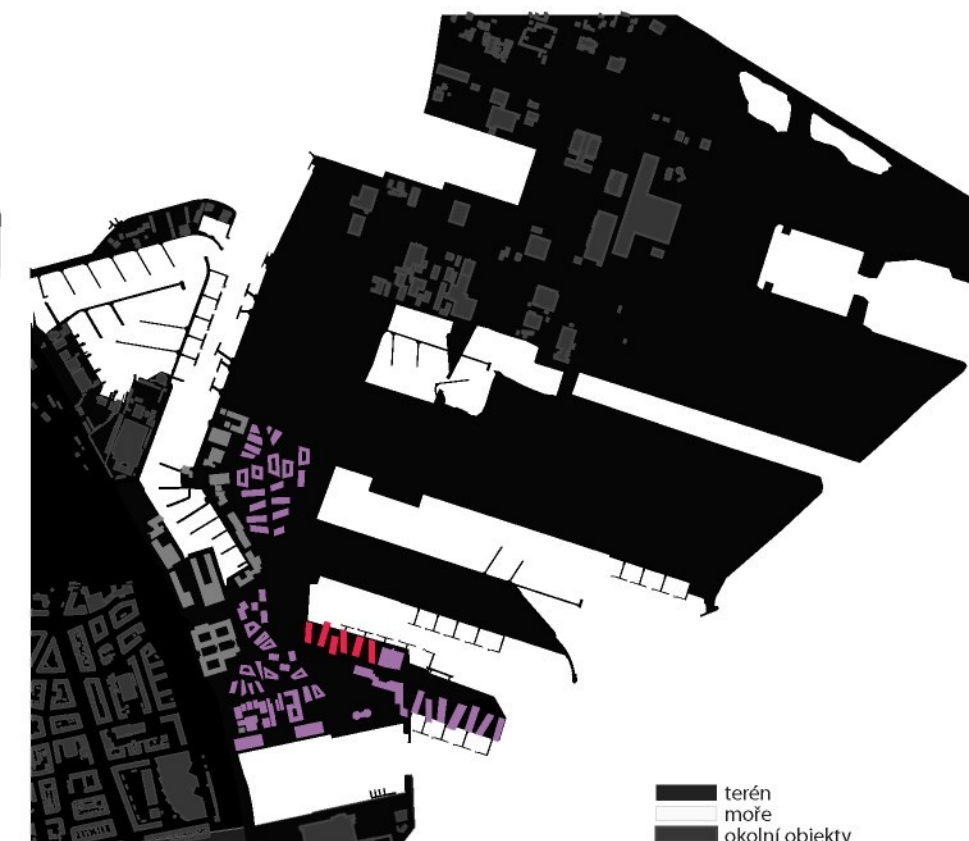
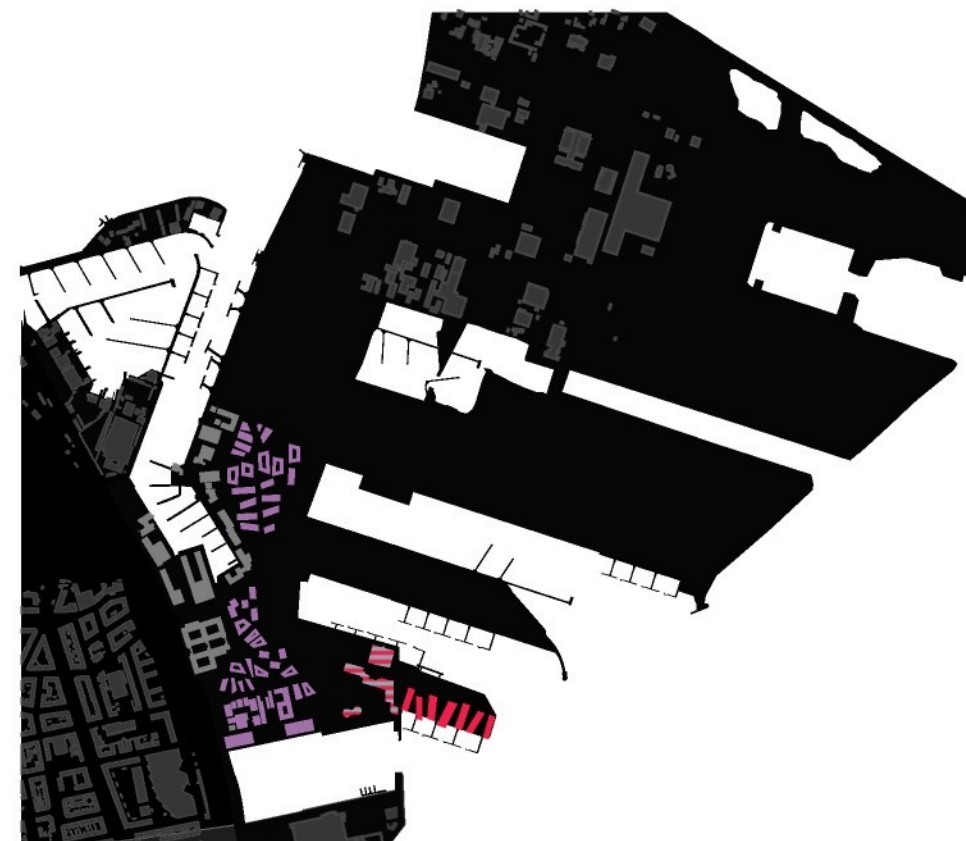
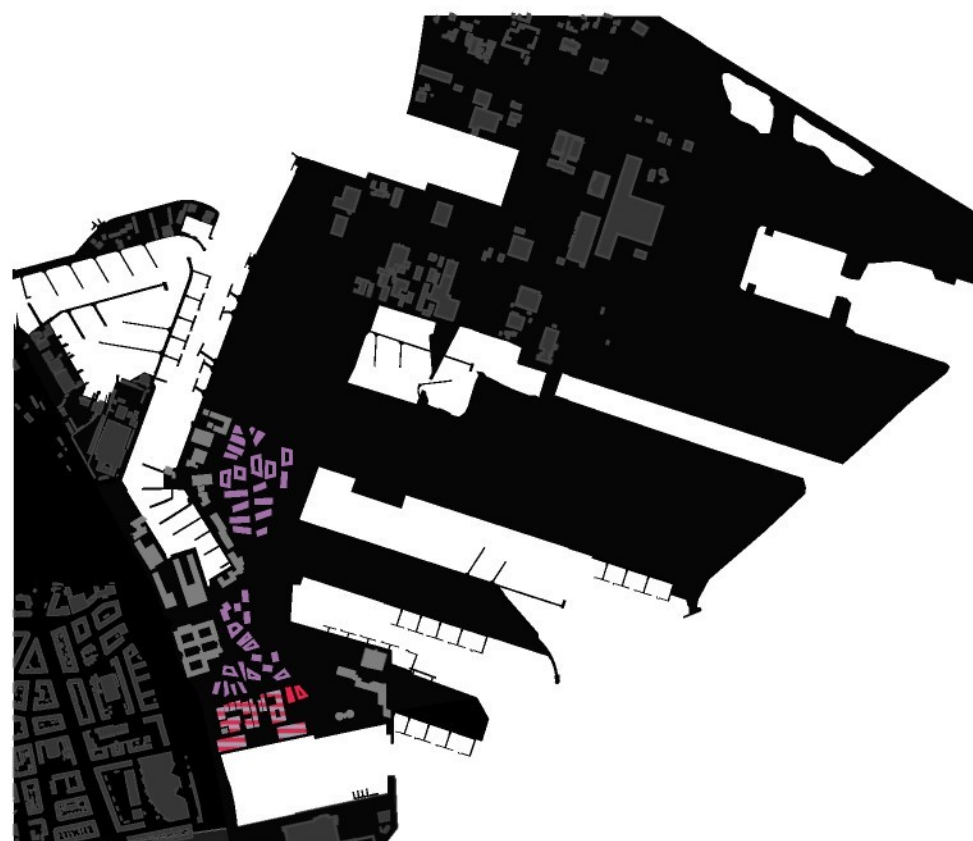
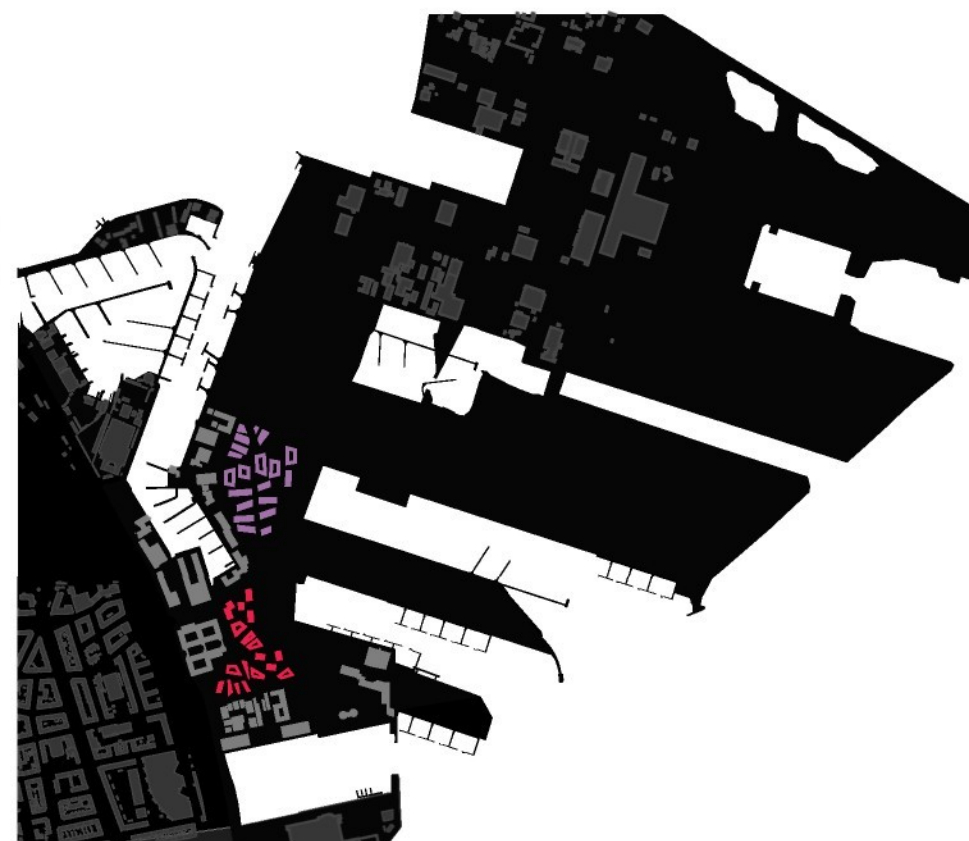
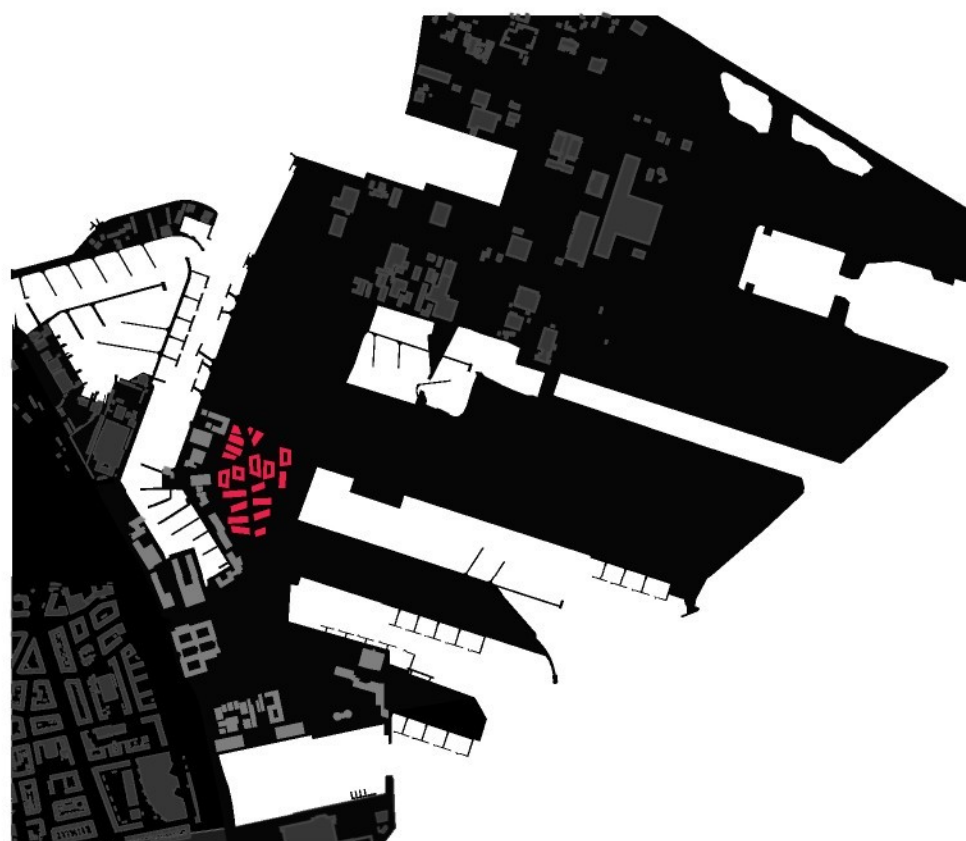
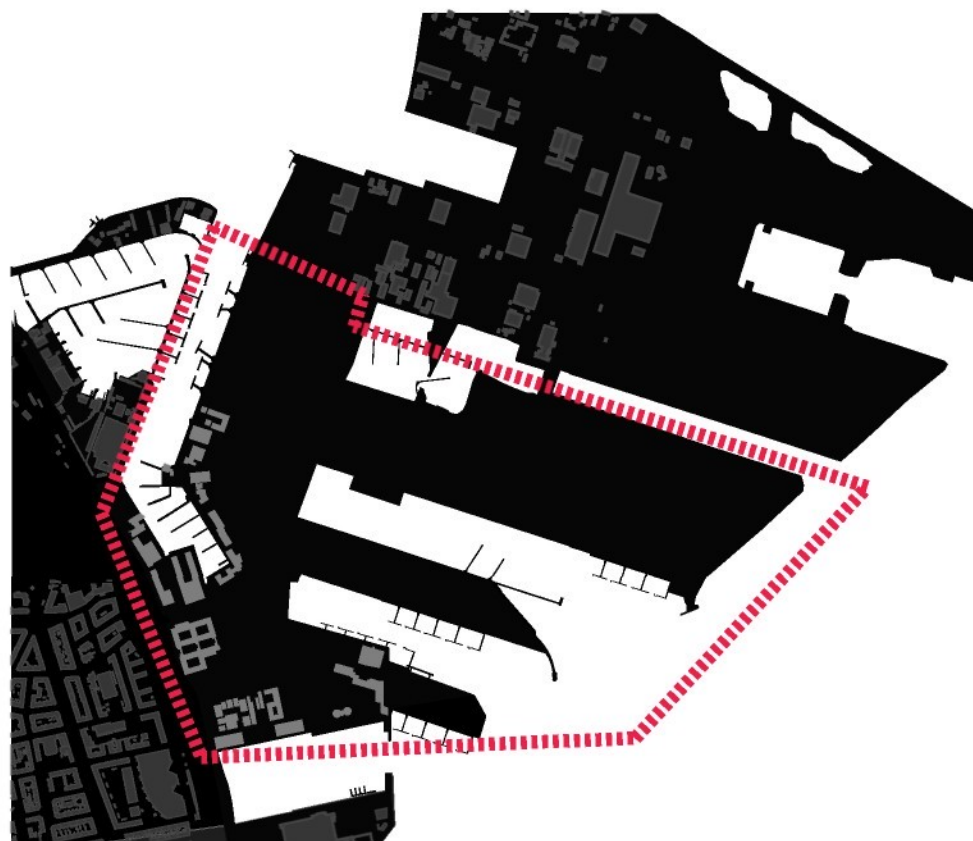
KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAŇ
REZ_03

VEDOUČÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY







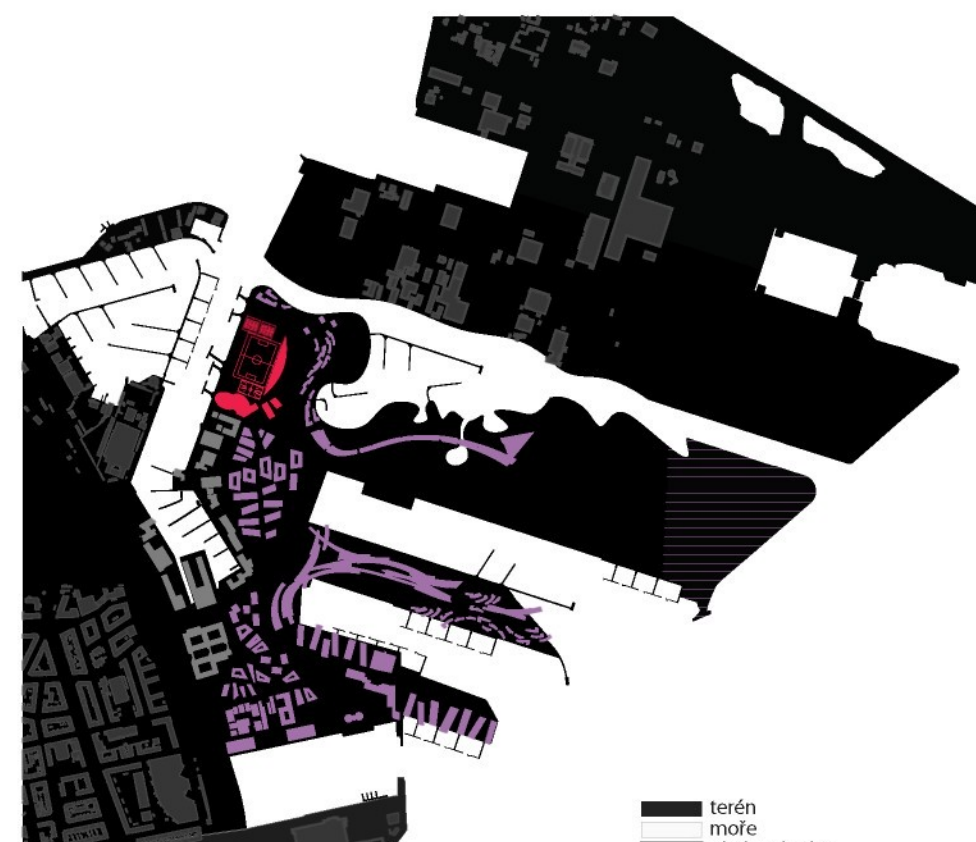
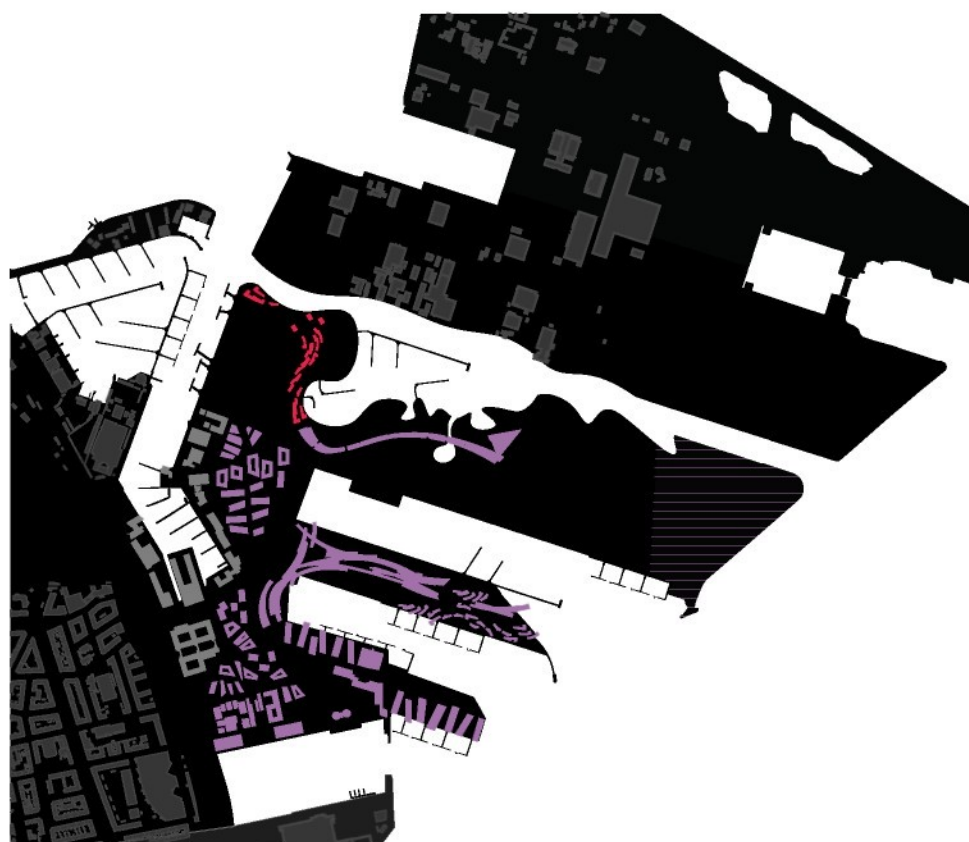
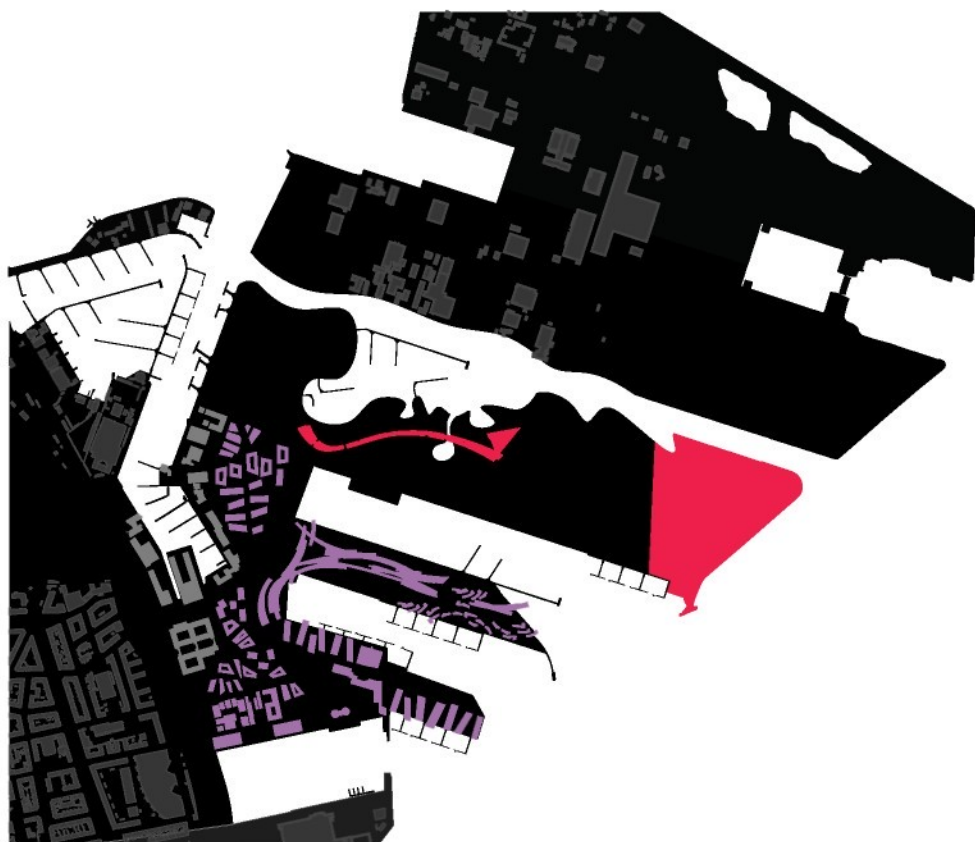
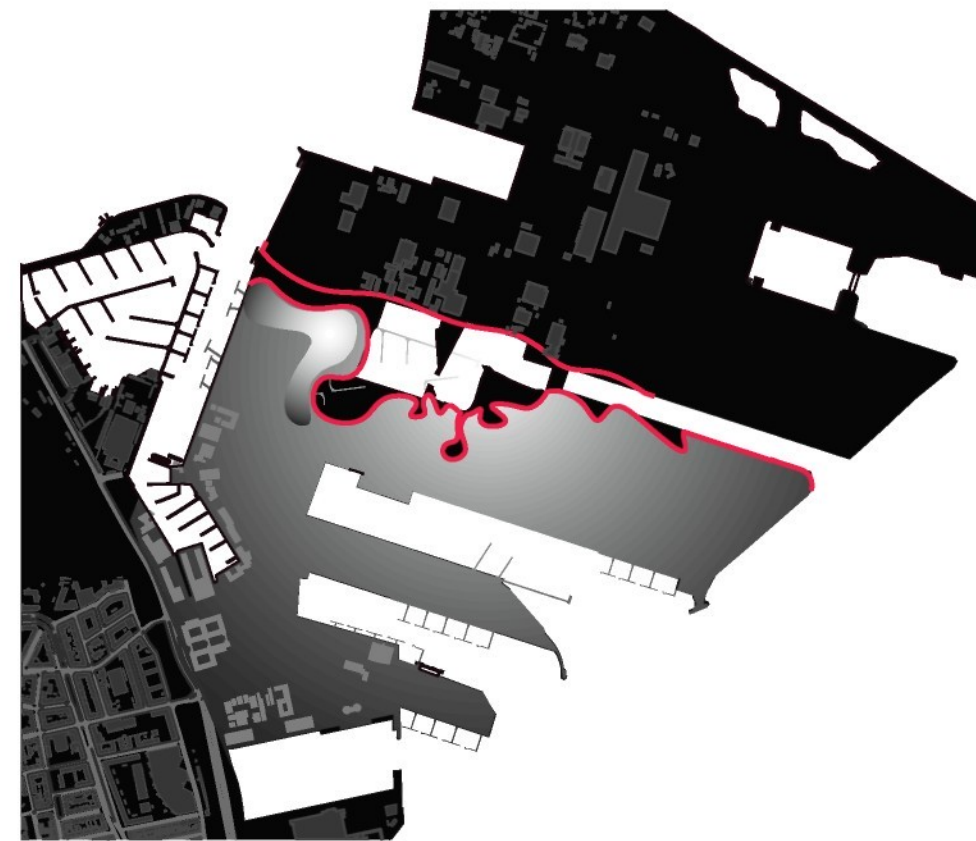
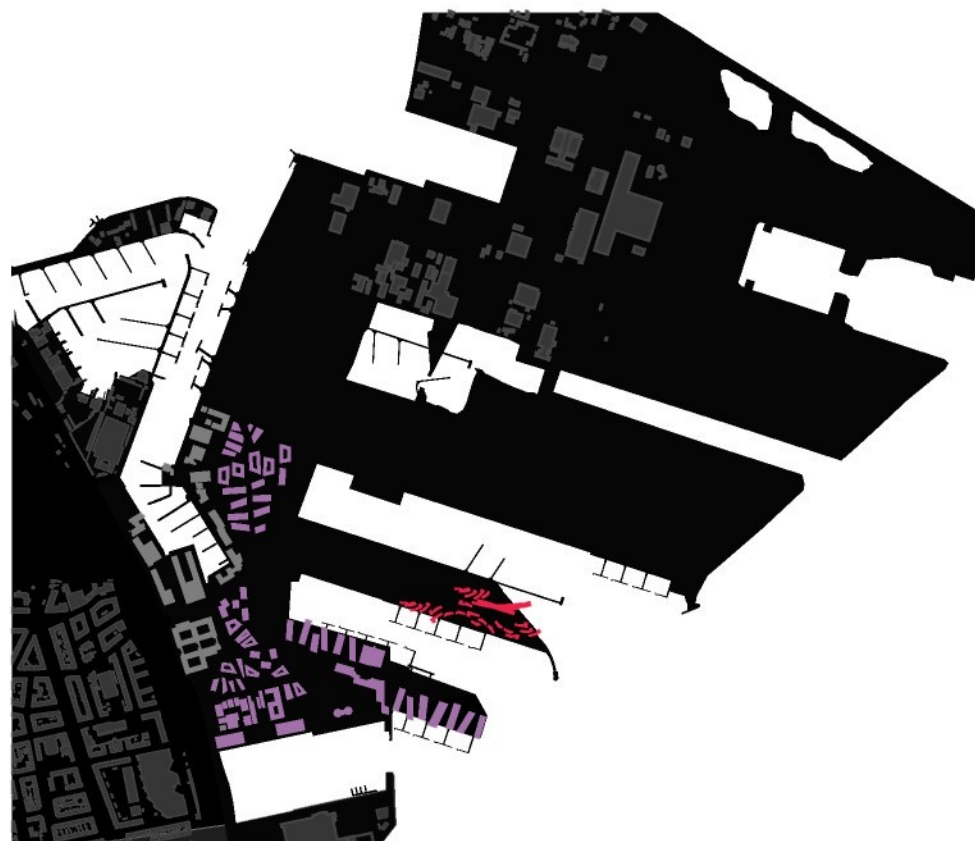


- terén
- moře
- okolní objekty
- stávající objekty
- fáze výstavby_nové objekty
- fáze výstavby_rekonstrukce
- nové/zrekonstruované objekty
- řešené území

KLÁRA COMORKOVÁ
 URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN KODANĚ
 FÁZE VÝSTAVBY_01

VEDOUČÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
 TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



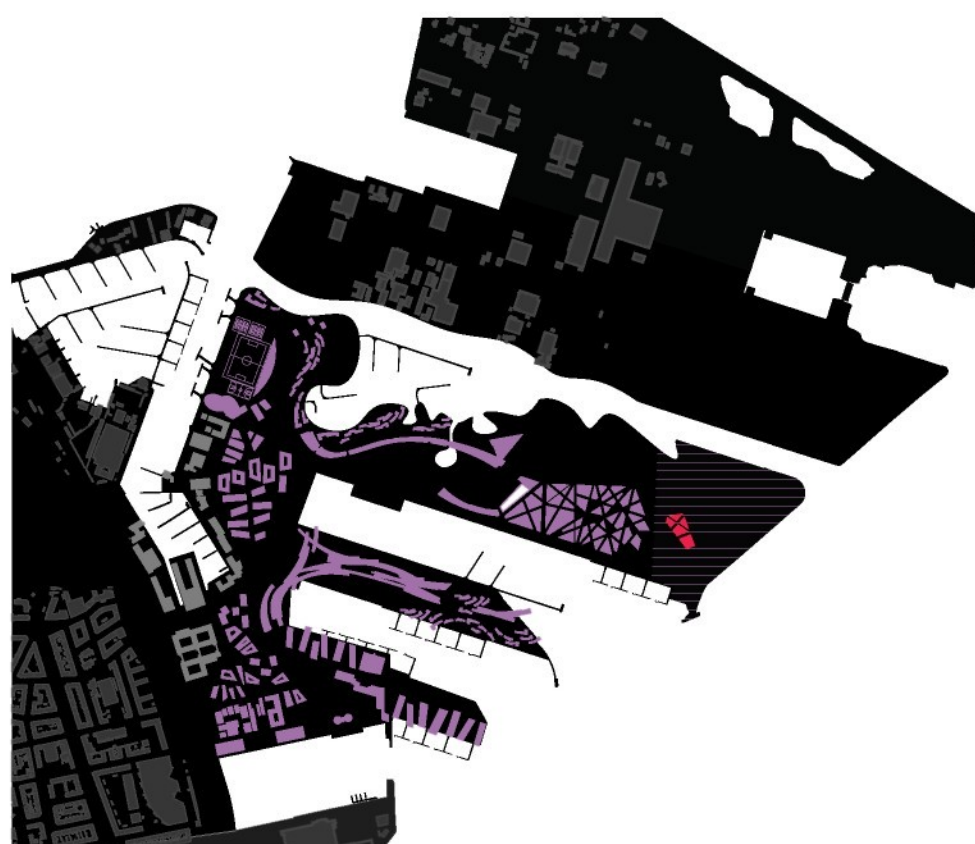
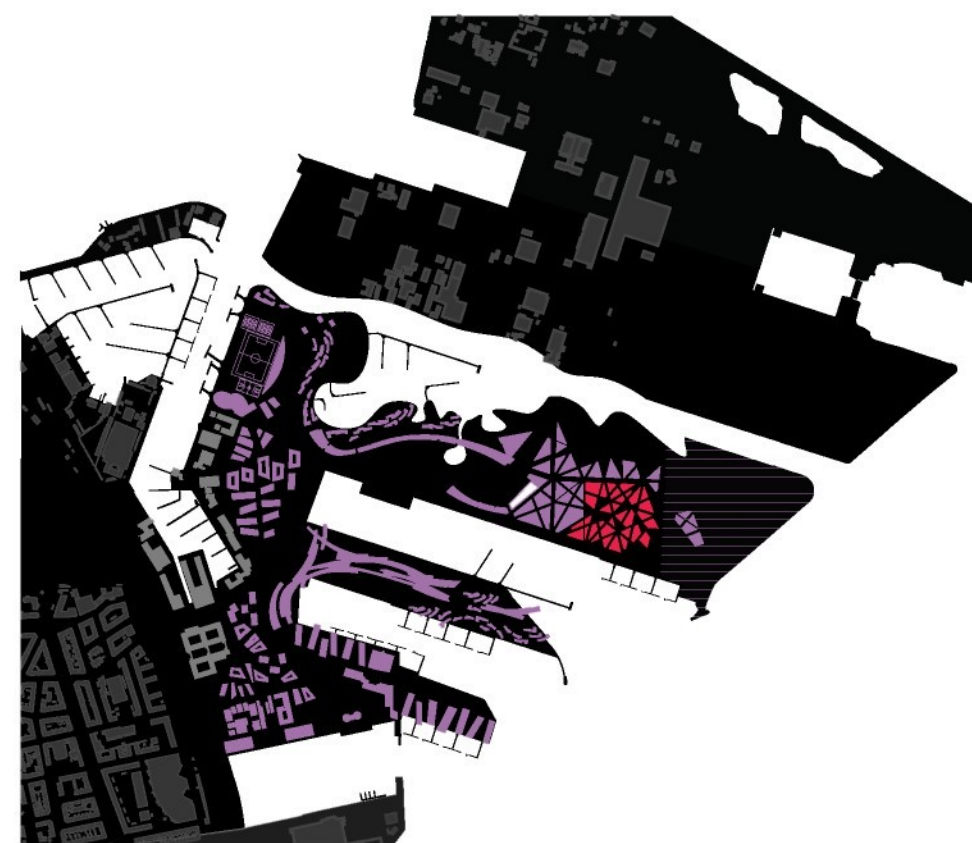
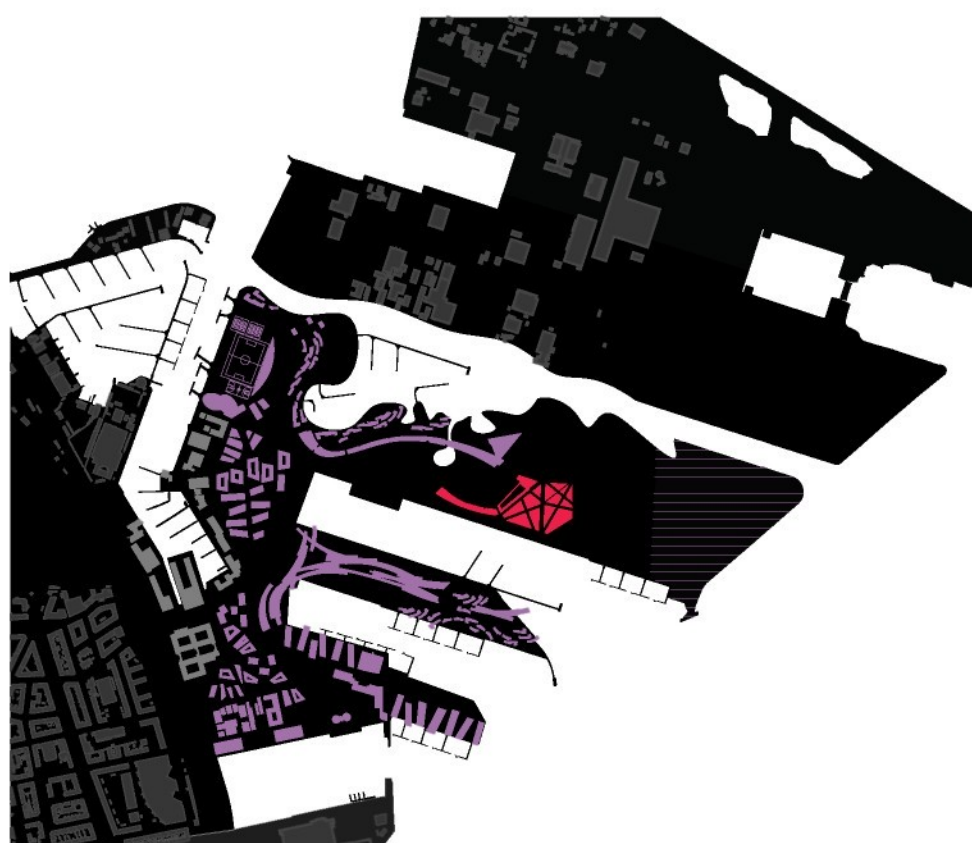
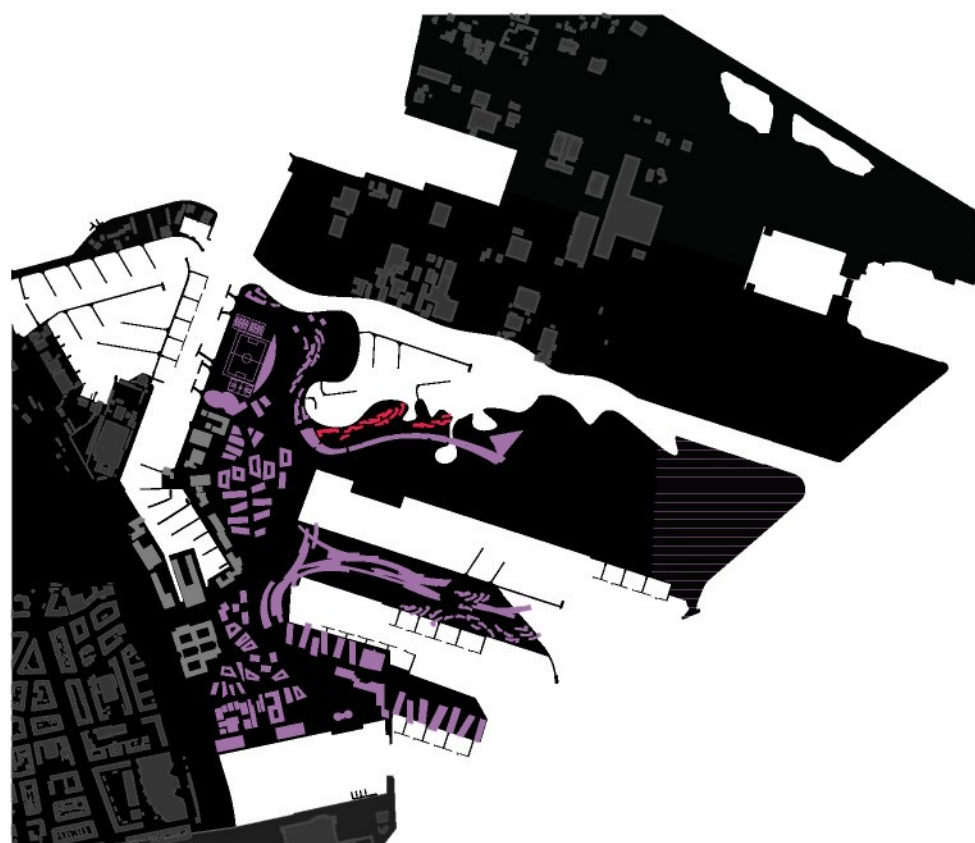


- terén
- moře
- okolní objekty
- stávající objekty
- nové objekty
- rekonstrukce stávajících objektů

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN KODAŇ
 FÁZE VÝSTAVBY_02

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
 TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



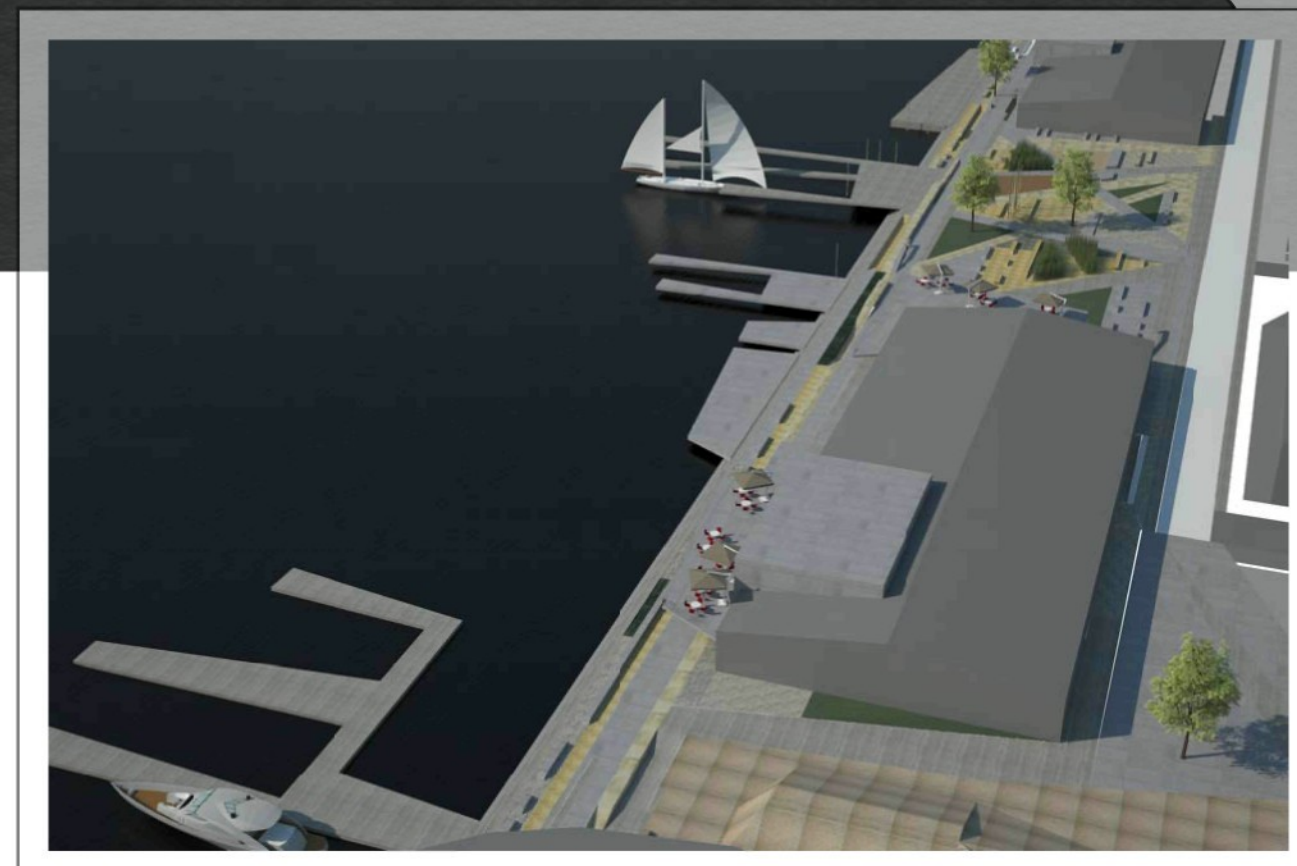
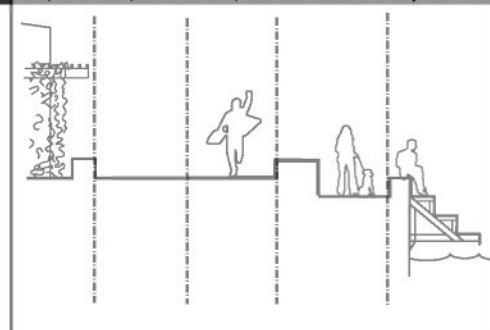
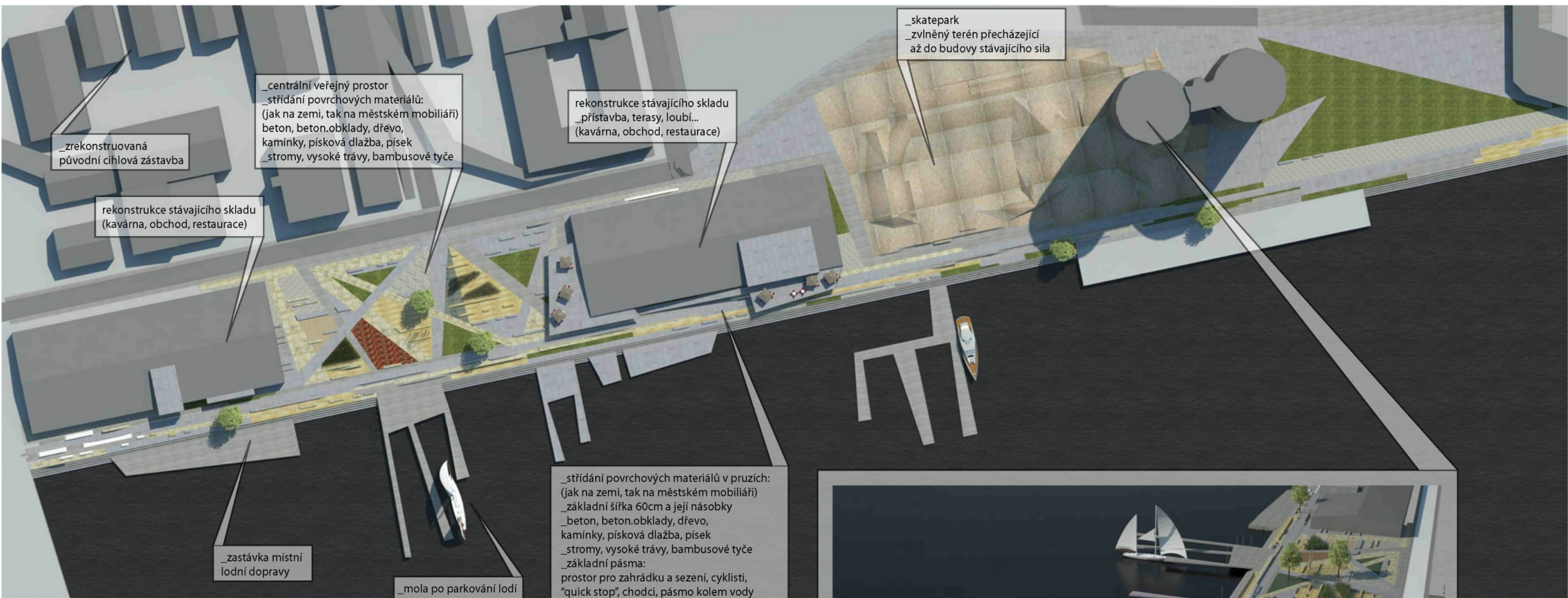


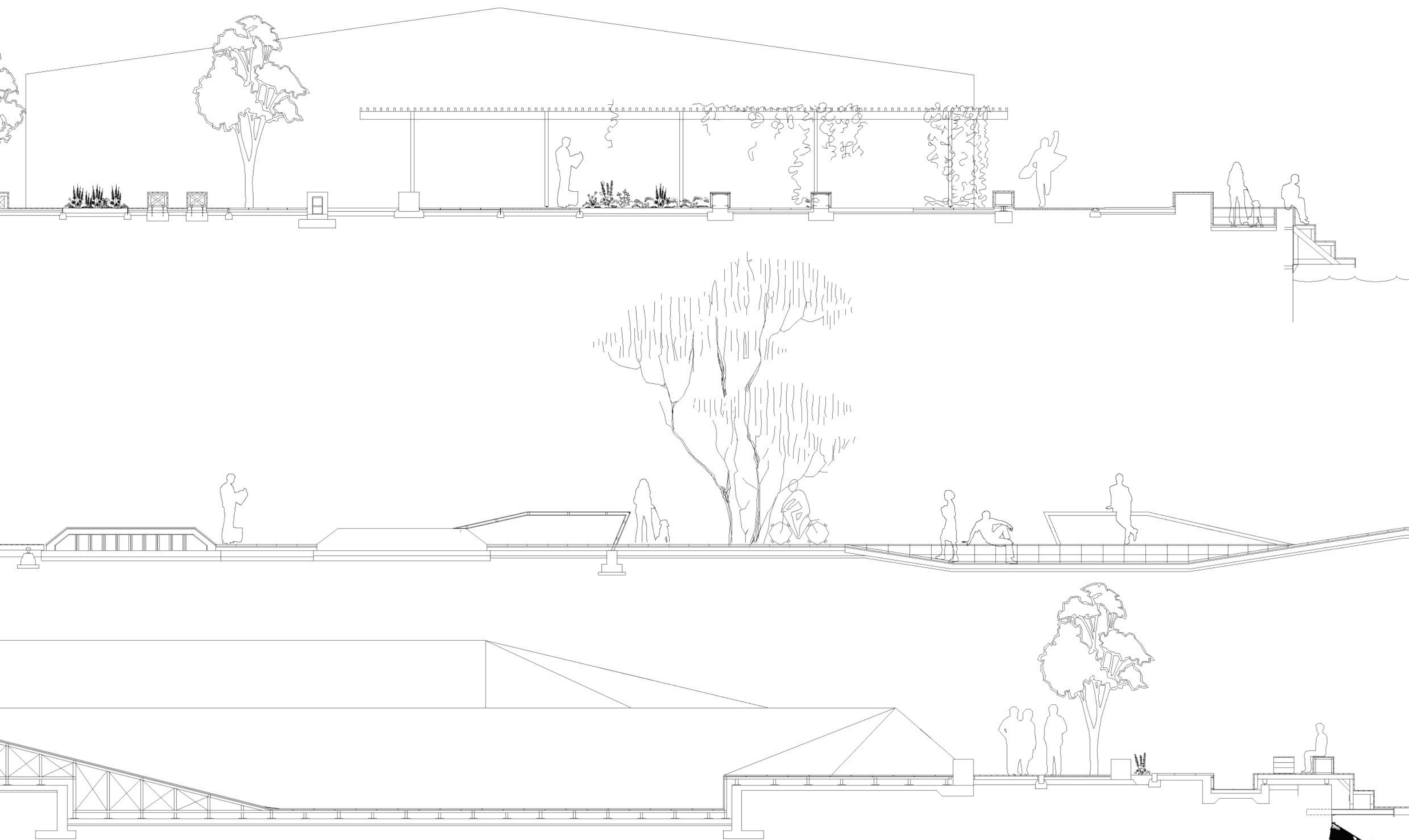
- terén
- moře
- okolní objekty
- stávající objekty
- nové objekty
- rekonstrukce stávajících objektů

KLÁRA COMORKOVÁ
 URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
 FÁZE VÝSTAVBY_03

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
 TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY







KLÁRA COMORKOVÁ

URBANISTICKÁ STUDIE NORDHAVN KODANĚ
CHARAKTERISTIKA NÁBŘEŽÍ_ŘEZY m_1:100

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



KLÁRA COMORKOVÁ

URBANISTICKÁ STUDIE NORDHAVN KODAŇ
PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



Souhrn zadání

Úkolem diplomové práce je projekt urbanisticko-architektonické studie území Nordhavn - bývalých doků a přístavu v Kodani na základě podmínek mezinárodní architektonické soutěže European 10. Cíl je vytvořit urbanistický návrh strategie, která transformuje přístav ve vysoce kvalitní městský prostor, především s ohledem na vztah země a vody v různém kontextu. Strategie má být formulována v rozdílných urbanistických situacích. Podrobněji by pak měl být ilustrován charakter promenády podél pobřežní zóny.

Region:

Spolu s Malmö v jižním Švédsku je Kodaň centrem regionu Øresund s 3.6 miliony obyvatel. V roce 2000 bylo otevřeno „Øresund Link“ – železniční a silniční spojení mezi oběma centry a dnes jsou už obě chápána jako jeden region s velkým společným potenciálem, jež posílil pozici regionu vzhledem k ostatním evropským městům. V roce 1994 dojíždělo napříč touto oblastí každý den 1.950 lidí. Do roku 2005 se tento počet zvýšil na 10.000.

Město

Město Kodaň, které je hlavním městem Dánska, má přibližně 500.000 obyvatel, ale v současné době se tento počet zvyšuje, mnoho lidí se do Kodaně stěhuje. Očekává se, že do roku 2025 se počet obyvatel zvýší o 45.000. V posledních deseti letech se Kodaň změnila k lepšímu, přetransformovala se z průmyslového města do města vědění. Zvýšila se jak nabídka zaměstnání tak také počet pracovních míst.

Městský život, který se odehrává ve veřejném městském prostoru, patří ke kvalitě města. V posledních letech se v této oblasti Kodaň vyvíjela pozitivně a bylo vybudováno mnoho malých i velkých živých a neformálních městských prostor.

Urbanistický vývoj města

Současný urbanistický plán Kodaně pochází z roku 1947 a nazývá se The Finger Plan (– Plán prstů ruky). Byl vytvořen ze základních urbáních teorií a struktur a za kořeny by mohla být považována anglická Garden cities – zahradní města. Základní princip spočívá v „prstech“, prostorách určených pro výstavbu, střídajících se s otevřenou krajinou. Každý „prst“ má svou dopravní síť, ať už se týká aut, vlaků, metra nebo autobusů. Služby přirozeně vznikaly u jednotlivých zastávek v této dopravní síti. Na ně navazovalo bydlení v bytovkách a na okraji pak zbývalo místo pro rodinné domy. Výroba a průmysl měly své místo ve styku jednotlivých prstů s „dlaní“ plánu, tu pak tvořilo historické jádro s přístavem. Mezi prsty pak byla otevřená krajina, zeleň. Koncept celého plánu spočíval v tom, že by si lidé měli mít možnost užít krajiny a přitom stále získávat z blízkosti k jádru města.

V současné době byly téměř všechny průmyslové oblasti podél přístavní části opuštěny a většina obchodní dopravy v přístavu ustala. To vedlo ke vzniku otevřeného prostoru v srdci města. Přístavní oblast má potenciál stát se „opravdu veřejnou částí“ Kodaně, z které by těžili jak rezidenti tak návštěvníci. Na obou stranách přístavu vznikly nové bytové zástavby, sídla společností a kulturní i další objekty. Rekreační kvalitu přístavu pak zvyšují hlavně dvě koupaliště a zelená oblast podél ostrova Brygge.

Nordhavn a okolí

Přístav Nordhavn se nachází severně od centra Kodaně a leží prakticky na samé hranici historického jádra. Dostupnost je ideální a možná všemi základními dopravními prostředky, které jsou v Kodani k dispozici - metrem, příměstským vlakem, autem, lodí, či na kole. V současné době se toto území stalo jedním ze dvou hlavních rozvojových oblastí Kodaně a to vzhledem k rostoucímu počtu obyvatel hlavně za účelem bydlení.

Městská část Østerbro západně od Nordhavenu je velmi inspirativní. Prostorová struktura je utvářena hustě vystavěnými bloky budov s šesti podlažními (díky regulované výšce) , kterou prochází široké ulice s alejemi stromů.

Kalkbrænderihaven v západní části Nordhavenu je jako čtvrť se sídly korporací a společností charakteristická svými administrativními budovami a dvěma marinami, jež pojmuje přibližně 1300 lodí.

Na jihozápad od Nordhavenu je Søndre Frihavn, v němž hlavní architektonická řešení začala na začátku 90 let. Oblast je typická kombinací obytných domů a služeb a obchodů umístěných na molech, přístavních hrázích a kolem velkých otevřených náměstí.

Ostatní okraje Nordhavnu jsou obklopeny vodou.

Místo

Nordhaven byl postaven na vysušených, rekultivovaných plochách. Jeho více než stoletou historií odráží rozdílnost ploch, dopravních potřeb a rozdílnost stylu budov. Oblast dnes nazývaná Nordbassinet vznikla už v období kolem roku 1880. Zbytek vnitřního Nordhavenu byl vytvořen mezi lety 1900 a 1930. Nové oblasti takto vyzdvižené umožnily modernizovat přístav a rozšířit Free Port. Stejně tak bylo umožněno založit průmyslový přístav ve kterém by mohly přistávat velká plavidla. Zbylá část Nordhavenu byla vytvořena na sklonku dvacátého století.

Oblast Free Portu uvnitř Nordhavenu byla založena, aby bylo možno uskladnit zboží a obchodovat s ním bez toho, aby bylo nutné projít celní deklarací. To je důvod, proč jsou tu kolem celé oblasti ploty a strážní domky. Dalším charakteristickým rysem této oblasti jsou různé dopravní instalace, ať už ve formě přístřešků pro posunovací lokomotivy, kolejíšť, jeřábů a speciálních nábrežních zařízení pro nejrůznější přístavní činnosti. Sklady a úřední budovy jsou provedeny z méně robustního materiálu, většinou z charakteristického cihlového zdiva.

Vnitřní Nordhaven má městský/urbanistický charakter s hustě vystavěnými strukturami různých měřítek. Střední a severní část mají funkce, které jsou vztaženy především k přístavu a jsou nyní charakteristické velkými asfaltovými plochami, jež jsou běžně využívány pasažéry výletních lodí, dále pak jako plochy pro umístění kontejnerů, dovezených aut, nákladu, šterku, kamení a odpadu.

Oblast kolem ulice Århusgade (na jihu území) je typická svými malými shluky nevelkých budov, jenž jsou jakýmsi pantem na pomyslných dveřích otvírajících se do Nordhavenu. Reprezentují specifické urbanistické prostředí a specifické kulturní dědictví především s ohledem na budovy, jejich historii a mají zřetelný sdělný potenciál tohoto místa. Nejstarší budovy se datují do začátku dvacátého století. Místo představuje tvůrčí prostředí, které je obývané umělci a jež nabízí širokou škálu rozličných komerčních aktivit. Zvláštní struktura budov v Århusgade je dána charakteristickou městskou texturou vytvořenou z úzkých uliček a nepravidelných otevřených prostor.

Celkově oblast netěží jen z výhledu na jih, ale také na tři historická opevnění, velké technické instalace v Amager Incineration Plant, Prøvestenen, Kodaňskou mořskou větrnou farmu a ještě dál na Øresundský most a švédské pobřeží. Z jednotlivých přístavních hrází a mol na východním pobřeží jsou výhledy na město a přístav.

Voda v přístavu má kvalitu vhodnou ke koupání. Jedinou výjimkou je oblast ve vnitřním Nordbassinetu, která je vyplněná kontaminovaným vybagrovaným materiálem z jiných částí přístavu.

Klima

V Dánsku jsou čtyři roční období a obecně se nachází v mírném pásmu. V zimě jsou teploty v průměru kolem 0 stupňů Celsia, průměrná letní teplota je pak mírně pod 20 stupni. Severní přístav je situován na 55-56 stupni severní šířky a 12-13 stupni východní délky. Roční průměrná sluneční energie získatelná na čtvereční metr otevřeného prostoru otočeného na jih je něco málo přes 900kWh a v různých měsících kolísá mezi 30 – 100 kWh.

Obecně převládající vítr je západní nebo jihozápadní. Nicméně hlavně od února do května a od října do listopadu zde mohou vát i východní a jihovýchodní větry. Skutečnost, že voda ohraničuje Northern Harbour ze tří stran znamená, že je tu vysoký potenciál na energetické využití větru. Odhady srážek se pohybují mezi 40 až 70 mm za měsíc.

V Dánsku jsou čtyři roční období a obecně se nachází v mírném pásmu. V zimě jsou teploty v průměru kolem 0 stupňů Celsia, průměrná letní teplota je pak mírně pod 20 stupni. Severní přístav je situován na 55-56 stupni severní šířky a 12-13 stupni východní délky. Roční průměrná sluneční energie získatelná na čtvereční metr otevřeného prostoru otočeného na jih je něco málo přes 900kWh a v různých měsících kolísá mezi 30 – 100 kWh.

Obecně převládající vítr je západní nebo jihozápadní. Nicméně hlavně od února do května a od října do listopadu zde mohou vát i východní a jihovýchodní větry. Skutečnost, že voda ohraničuje Northern Harbour ze tří stran znamená, že je tu vysoký potenciál na energetické využití větru. Odhady srážek se pohybují mezi 40 až 70 mm za měsíc.

Kromě dvou hlavních dopravních tahů, kterými je řešené území spojeno s okolím, je ještě prostor pro vstup pěších a cyklistů. Pokud se do oblasti vydáte na kole z centra, přijedete s největší pravděpodobností podél pobřeží a hned při prvním možném vjezdu do bývalého přístavu, narazíte na oblast typické dánské architektury z počátku 20.století. Jedná se o cihlové domky stávající zástavby, které navrhuji zachovat a zrekonstruovat. V těsné blízkosti se nachází i dva typově podobné sklady, které budou vzhledem k požadavkům vlastníka také zachovány. Celá tato oblast tak bude tvořit jakési historické „jádro“ řešeného území a bude sloužit jako vstupní prvek do oblasti, připomínající její bývalé využití. To vše je umocněno i zachováním třech hlavních výrazných prvků, a to jsou sila, která se nacházejí nedaleko. Ty budou přestavěny a využity k uměleckým a jiným alternativním účelům, jako galerie, alternativní divadelní scény, filmové ateliéry a podobně. S částí Arhusgade, jak se oblast se starou zástavbou nazývá, budou propojena pobřežní promenádou (řešeno detailněji níže) a na ni navazujícím parkem s výsadbou ovocných stromů a kvetoucích keřů. Tento park je také dělícím prvkem již zmiňované administrativní části území od navrhované obytné části v prvním výběžku.

V této obytné části jsou výhradně zastoupeny bytové domy. Jejich předností je přímý kontakt s mořem a možnost parkovat loď na molech prakticky u domu. Z důvodu využití moře, jak byty ve středu území, tak těmi přímo nad vodou, jsou jejich střechy více či méně zešikmeny, což je využito pro domy terasovité. Je-li sešikmení menšího úhlu, pak jsou tyto domy pavlačového typu jak s pavlačemi společnými, tak soukromými a předsazenou společnou komunikací.

V přibližně stejném poměru jsou zde zastoupeny byty jak malé, tak střední i luxusní. Dopravní dostupnost je v tomto místě kromě auta a kola i loď a výhodou je nedaleká stávající stanice metra a vlaku. Území je tak vhodné prakticky pro všechny typy obyvatel a všechna věková zastoupení.

Maximální možná výška je 8 NP, pouze však v blízkosti stávajících sil. Směrem od nich by se měla zástavba snižovat na max 7 NP.

Parkování je zde zajištěno částečně na parkovištích u domu a částečně v garážovém stání v parteru domů.

Na tuto oblast navazují liniové domy, které částečně lemují zátoku přístavu a pokračují centrem středního výběžku, kde jsou v jeho druhé polovině roztroušeny do rodinných domků, a pak dále až do moře. Přízemí je vysoké jedno a půl patra a jsou zde umístěny jak obchody, tak služby, školka, vzdělávací zařízení a částečně i bydlení. V horních patrech se funkce opakuje, více je však zastoupena soukromá část, tedy bydlení. Maximální počet podlaží je 6, pouze však v centrální části výběžku. Směrem k pobřeží se pak patra snižují. Kolem nábřeží by měl být vynechaný prostor pro promenádu minimálně 12m.

Vzhledem k úzkým liniím vznikají prostory jak pro klasické malé byty, tak byty mezonetové, popř. s terasou. Terasy jsou i součástí obchodních a administrativních částí. Stejně tak propletení linií umožňuje vést komunikaci prakticky uprostřed a přilehlé nábřeží je tak z obou stran uvolněno převážně pro chodce.

Přesto, že jsou místa volně přístupná komukoli, vzhledem k umístění bydlení hlavně ke konci výběžku, je zde předpokládán pohyb převážně residentů. Obecně by zde tak měla vzniknout místa převážně soukromějšího a klidnějšího charakteru pro relaxaci u vody.

Další z parků, tentokrát zaměřený na kvetoucí rostliny, které jsou přesazovány dle ročních období, a který má svou formou blíže k francouzské zahradě, odděluje lehce tuto část od další, opět více zaměřené na služby. V tomto případě ne však výhradně, a proto zde nalezneme i domy bytové. Vzhledem k umístění, a to opět přímo na hlavním dopravním koridoru územím, je zde opět navržen systém ramp, který hlavní dění chodců a cyklistů přesouvá do 3.podlaží. V nižších patrech jsou opět umístěny garáže a zázemí budov. Výška domů je zde limitována šesti patry. Domy jsou rozestoupeny tak, aby byl co nejvíce využit výhled do zátok po obou stranách. Vzhledem k uzlu, který zde vzniká, ať už pro obyvatele směřující do posledního výběžku řešeného území, tak do prozatím neřešené části Nordhavnu, jsou zde umístěny obchody, administrativa, školy a veškeré další potřebné služby. Také je zde navržena stanice nově prodloužené trasy metra. Z ostatní dopravy je zde zastoupeno auto, kolo, autobus a v neposlední řadě loď. V tomto případě však odpadá komfort parkování přímo u domu, ale parkovací mola jsou nedaleko.

Na tuto oblast přímo, mimo jiné díky umístění škol a jiných vzdělávacích zařízení, navazuje část se sportovním zaměřením. Je zde umístěno hřiště na fotbal, tenis, basketbal a další sporty, dále pak krytá sportovní hala s bazénem a s dalším sportovním vyžitím. Ta je propojená s venkovními bazény, které navazují na prostor veřejných lázní. Fotbalové hřiště s tribunou v umělém valu, kde se také nachází zázemí pro sportovní klub, odděluje vše opticky od dopravní komunikace. Z druhé strany je tato komunikace oddělena druhým uměle vytvořeným kopcem, který vznikl navršením zeminy vytěžené při úpravách přilehlého pobřeží a který také slouží k zakrytí části navrhované nové linky metra. Stejně tak v něm vznikne i tunel pro komunikaci vedoucí do další části Nordhavnu, která se v současné době neřeší. Nově vytvořený umělý kopec nabízí také zajímavější možnosti při stavbě rodinných domků a zcela na vrcholu pak vysokých bytovek. Celkový vzhled by měl evokovat kopec – louku, z které nad nově vytvořeným průlivem, z části zálivem, ční rodinné domky, nejvýše dvoupatrové. V zálivu pak zóna klidu a sportovního vyžití na „pláži“, kam bude navezen písek a drobné oblázky.

Záliv dále přechází v uměle vytvořené meandry, které již mají více „zarostlý“ charakter díky vysokým trávám, vodním rostlinám a dalšímu porostu. Jednotlivé zátočinky budou hlavně soukromými pozemky, patřícími k výstavbě rodinných domů podél vody. Ty budou opět maximálně se dvěma nadzemními podlažími. Rodinné domy obchází linie výrazného objektu, který je pro odlehčení a možnost průchodu vertikálně členěn. Ze strany směrem ke skupině rodinných domků jsou navržena dřevěná loubí porostlá popínavými rostlinami, která z pohledu obyvatel těchto rodinných domů vizuálně snižují výšku objektu. Vstup do objektu je mimo jiné i ve třetím podlaží, kde na něj navazuje systém ramp z centrální části. Ty ústí do linie obchodů, která je z těchto důvodů opět přesunuta z parteru sem do 3.podlaží. Níže jsou opět garážová stání a zázemí, v některých částech i byty. Ve vrchních patrech jsou umístěny výhradně byty, a to jak klasické, tak mezonetové. Předností tohoto objektu je jeho výška, max 8 NP a tedy skvělý výhled nejen na celé území ale i dále do moře až na pobřeží Švédska. Po rampách je také možné dojít až na střechu tohoto objektu, kde je umístěna střešní zahrada se vzrostlými stromy. Díky tomu, a také díky svému konkávnímu tvaru, má evokovat cestu do kopce, kterých je v okolí poskrovnu a představovat tak možnou nevšední trasu pro případné vycházky s výhledem na moře. Na konci střechy je možné se pomocí točité, z části „jednopodlažní“ rampy, vrátit opět na zem do dalšího z parků. Ten tvoří opět uměle vytvořené náspy, porostlé luční trávou, kolem nich pak travnaté plochy s alejemi stromů a místy s hustším porostem, nejen kolem uměle vytvořených vodních ploch. Celkově tyto terénní úpravy opět lehce oddělují hlavní silnici vedoucí podél liniového domu od klidové části parku, tak nábreží.

Tudy se také dostáváme do téměř nejvzdálenější oblasti navrhovaného území, která má mít zcela odlišný charakter od ostatních a působit jako soliter, i když vychází opět ze stejného konceptu jako ostatní části, a sice co největšího alespoň vizuálního kontaktu s vodou. Toho docílíme šikmým směrem silnic, které vedou z jedné strany výběžku na druhý a tvoří tak jakési zkratky mezi jednotlivými stranami výběžku, ale hlavně nové průhledy do moře, a to i z míst, kde bychom je nečekali. Vše je ještě podpořeno různými výškami budov, u centrálního dopravního koridoru o 5NP až po 2NP na okrajích území. Objekty jsou z vrchu „sesekány“, čímž je opět docíleno větší možnosti výhledu na moře. Mezi jednotlivými objekty se tak vytváří hravá spleť úzkých uliček, které se sbíhají v malá náměstíčka a celá hmota má vyvolávat dojem jakési pevnosti.

Ke každému objektu by musel vést alespoň jedna silnice, celkový počet by však měl být minimální. Vzhledem k tvarům domů, jejich umístění a i prostornosti bytů, které jsou zde počítány, a to převážně o menší rozloze od 35-50m², jsou zde předpokládány hlavně mladší obyvatelé - „startovní bydlení“ pro jednotlivce, páry i mladé rodiny. V horních patrech je prostor pro byty loftové a směrem k pobřeží i pro byty luxusnější a rozlehlejší a tudíž vhodné i pro jiné složení obyvatel. I v této oblasti nechybí mola, kde je možné zaparkovat soukromou loď.

Zcela nejzazší oblastí území je velký park, který je částečně využit jako golfové hřiště pro hotel s fitness centrem, půjčovnou lodí a dalším sportovním vyžitím. Tento objekt prakticky nemá omezenou výšku, pouze je nutné přihlídnout k povětrnostním vlivům. Měl by na konci výběžku působit jako „maják“, nebo jakási hlídací věž a tedy rozměrově zasahovat hlavně do výšky než šířky. Tvarově odpovídá přilehlým domům a má tedy působit, jako by byl od nich částečně odrhnutý. Sešikmení zdí pak i lépe odporuje silnějším větrům, které zde mohou vznikat.

Zbytek parku je z velké části formou anglické zahrady, tedy nepravidelné osazení různých vzrostlých stromů, aleje, travnaté plochy. Okraje parku pak tvoří uměle vytvořená písčná pláž a zpevněné okraje nábreží určené k promenádě. Celá oblast by měla sloužit jako hlavní klidová zóna celého území a tudíž by veškeré silnice, které zde povedou, měly být pouze k samotnému hotelovému komplexu a dále pak již nezbytně nutné obslužné. Všechny ostatní pak jen pro pěší a cyklisty. Ve špičce území vznikne nový přechod právě pro pěší a cyklisty do další části přístavu, která v současné době není předmětem řešení. Ten by měl chodcům zkrátit přesun mezi jednotlivými územími hlavně při dalším rozvoji Nordhavnu.

Přes nově vytvořený průplav vzniknou 4 nové mosty. Jeden již zmiňovaný výhradně pro pěší a cyklisty, druhý pouze pro nově vzniklou trasu metra a zbylé dva v rámci celkové dopravní pozemní komunikace, tedy jak pro auta a kola, tak pro pěší.

ŘEŠENÍ NÁBŘEŽÍ

Detailněji je řešeno nábreží u vstupu do území, v oblasti Nordbassinu. Základním principem je vytvoření veřejného prostoru, který bude zároveň jednoduchý i zábavný, vzhledem k dlouhým nábrežím nejen na tomto konkrétním místě, ale i na celém území.

Pro dimenzování prostoru je rozhodující rozměr 60cm a jeho násobky. Celý prostor je rozdělen liniově s tím, že forma zůstává stejná, pouze se s různými intervaly opakuje a kombinuje. Liniové uspořádání je myšleno do jednotlivých pásem využití. Brána od vody: mola, bezpečné pásmo u vody, „quick stop“, chodci, cyklisté, zóna kolem zástavby s možností zahrádky a dalších specifických věcí spojných s kavárnami, restaurací apod.

Pásky chodníku plynule přecházejí v lavičky a naopak. Co se mění, je povrch. Jsou použity následující materiály: beton, kámen, dřevo, písek (sypaný i pískovcová dlažba), oblázky, tráva.

V části nábreží sousedící se sílem, které bude zrekonstruováno a přeměněno v galerii moderního umění, je navržen skate-park. Ten by měl díky své formě působit jako zvrásněná „krajina“, která by plynule přecházela i do základny síla-galerie.

Technické řešení nábreží

zpevněné plochy

Kamenná dlažba

Kamenná dlažba bude provedena z tvrdých hornin, (např. granit, rula, diorit, gabro,...) v odstínech šedé. Dlažba bude opatřena impregnačním nátěrem. Rozměry dlažby budou 600 x 600 mm. Kladení bude provedeno na stříh. Podklad bude upraven na požadovanou úroveň odstraněním stávající svrchní vrstvy a hutněním. Na takto upravený podklad bude proveden násyp ze štěrku 0-8 mm tl. 100 dále souvrství z štěrku o různých frakcích (16-32 mm tl. 200 mm a 8-15 mm tl. 100 mm). Kamenné desky tl. 50 mm budou kladeny na ložní vrstvu z štěrku frakce 4-8 mm o minimální mocnosti 30 mm. Tato vrstva bude zároveň tvořit spádovou vrstvu o spádu 1,5-2 %. Všechny vrstvy je nutno hutnit.

V případě, kdy podklad bude tvořit betonová roznašecí vrstva, budou desky kladeny v rozích na podložky.

Betonová podkladní deska musí být provedena v minimálním spádu 1,5-2 %.

Zpevnění okrajů bude provedeno z kamenných desek tl. 70 mm uložených do betonového lože.

Kamenné kostky

Dlažba kamennými kostkami 70x70mm bude provedena dle stejných zásad jako dlažba kamennými deskami na štěrku.

Zpevnění okrajů bude provedeno z kamenných desek tl. 70 mm uložených do betonového lože.

Palubová terasa

Palubová terasa bude provedena z terasových palubek z exotického dřeva tl. 25 mm. A šířky 145 mm. Prkna budou přišroubována na dřevěný rošt z lepených hranolů Merbau 90x90 mm. Prkna budou kladena na divoko. Mezi palubami je nutno dodržet spáru 5mm.

Dřevěný rošt bude kladen na hutněné souvrství stejného složení jako u kamenné dlažby.

Zpevnění okrajů bude provedeno z betonových prefabrikovaných obrubníků tl. 70 mm uložených do betonového lože.

Živičné pásy

Vozovky budou mít živičný povrch.

Skladba souvrství:	asfaltový beton jemnozrnný	tl. 40 mm
	asfaltový beton hrubozrnný	tl. 50 mm
	obalované kamenivo	tl. 60 mm
	štěrkoř	tl. 200 mm
	štěrkoř	tl. 150 mm
	hutněná pláň	

Zpevnění okrajů bude provedeno z betonových prefabrikovaných obrubníků kladených na plochu a uložených do betonového lože.

Štěrkořkové chodníky

Štěrkořkové chodníky budou provedeny na stejné souvrství jako kamenná dlažba. Spádová hutněná vrstva ze štěrku bude zároveň vrstvou nášlapnou. Chodníky budou provedeny mezi obruby z ocelových pásů o tl. 5 mm uložených do betonového lože. Chodníky budou spádovány od osy ke kraji o spádu 1,5 %.

ODVODNĚNÍ

Odvodnění zpevněných ploch bude provedeno pomocí ocelových kanalizačních vpustí nebo betonovými odvodňovacími žlaby s krycím roštem. Odvodňovací prvky budou napojeny na dešťový kanalizační řad.

ZELEŇ

Solitérní vzrostlá zeleň uprostřed zpevněných ploch bude chráněna ocelovými polorošty tl. 50 mm o rozměrech 1800x1800 mm. Ty budou osazeny do ocelových obrub profilu L č.50. Obruby budou kotveny navařenými ocelovými trny do betonového lože.

Stromy budou vysazeny do výkopů opatřených zavlažovací perforovanou hadicí z tvrzeného plastu DN 110.

Hadice bude spirálovitě stočena po obvodu výkopu.

Výkop bude mít rozměry dle požadavků jednotlivých druhů rostlin. Dno výkopu bude zasypáno drenážní vrstvou tl. 250 mm ze štěrku. Na zeminu pak přijde zasyp z propaných říčních valounů.

LAVIČKY

Lavičky budou dvou typů :

a) kvádrové 600x470x2000 mm

b) se skosenými stěnami

Pro oba typy platí stejné prováděcí zásady.

Betonové

Betonové lavičky z železobetonu třídy B30 budou vyráběny buď na místě do ztraceného bednění nebo budou použity prefabrikované. Lavičky vyrobené na místě budou vylévány do systémového bednění.

Nejprve se provede podkladní beton o síle 150 mm. Na něj se uloží prkenné ztracené bednění a provede dobetonování. Železobeton je třeba hutnit ponornými vibrátory. Síla stěn bude 100 mm. Betonové lavičky budou uloženy na hutněný štěrkový podsyp tl. 70 mm.

Dřevěné

Dřevěné lavičky budou opláštěny prkny z exotického dřeva tl. 21 mm o šířce 145 mm. Nosná ocelová konstrukce bude z tenkostěnných uzavřených profilů Jakl 50x50 mm. Kotvení prken se provede samořeznými šrouby se zapuštěnou hlavou. Ocelová konstrukce bude osazena 90mm nad úrovní upraveného terénu a bude kotvena k základové betonové desce ocelovými trny průměru 16mm na chemickou kotvu. Betonová deska tl. 250mm z betonu prostého B15 vyztuženého Kari sítí s oky 150x150 mm. Deska bude provedena na hutněny podsyp ze štěrkodrtě tl. 50 mm.

Kamenné

Kamenné obkladové desky budou shodné s druhem kamene použitým na dlažbu. Na obklad stěn se použijí desky tl. 30 mm kotvené na skryté hmoždinkové šrouby. Vrchní kamenná deska bude síly 30 mm a bude kotvena uložením do maltového lože. Nosná konstrukce bude ze železobetonu B30 a bude sloužit i jako základ.

PŘÍSTAVNÍ MOLO

Přístavní molo bude mít základovou konstrukci z ocelových bezešvých trub o průměru 500mm a síle stěny 10 mm, umístěnými v osově vzdálenosti 3000mm. Truby budou zaráženy do mořského dna minimálně 5000mm a budou do úrovně mořského dna zality betonem prostým. Horní úroveň bude 500mm nad hladinou moře. Ocelové truby budou spřaženy vždy po dvojicích ocelovými válcovanými profily U č. 240 přivařenými na horní okraj desky. V horní třetině bude provedeno mezi těmito dvojicemi zavětrování ocelovými válcovanými profily L. č. 140 mm umístěnými do kříže na osu trub. Přes horní svařenec 2x U240 budou položeny nosné dřevěné dubové trámy 160x200 mm. Osová vzdálenost 600 mm. Trámy budou kotveny U profilům systémovými kotevními prvky. Nášlapná vrstva bude provedena na dřevěný trámový rošt z palubových prken z exotického dřeva tl. 25 mm a šířky 145mm. Při kladení budou mezi palubami dodrženy spáry šířky 5 mm.

DALŠÍ MOBILIÁŘ

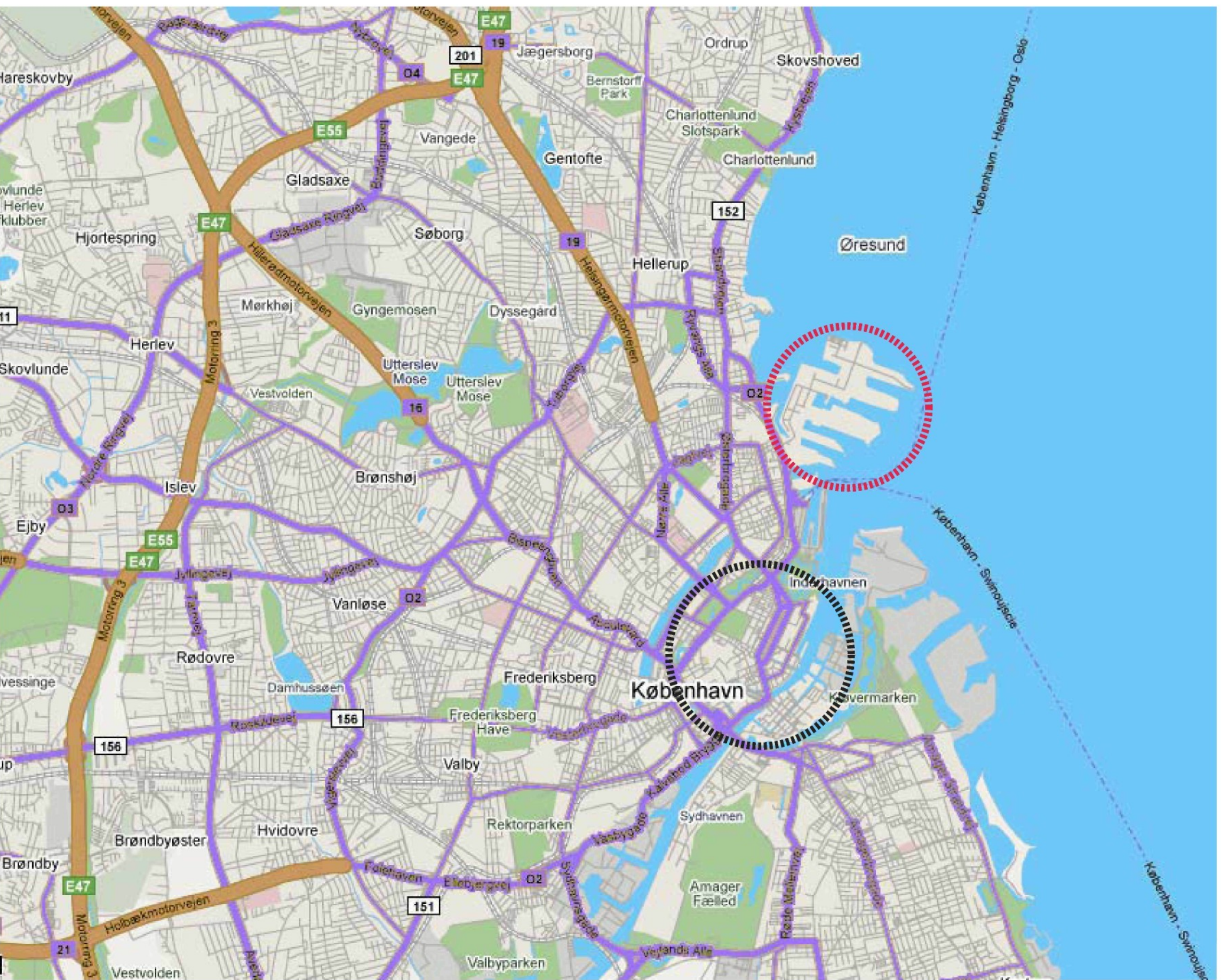
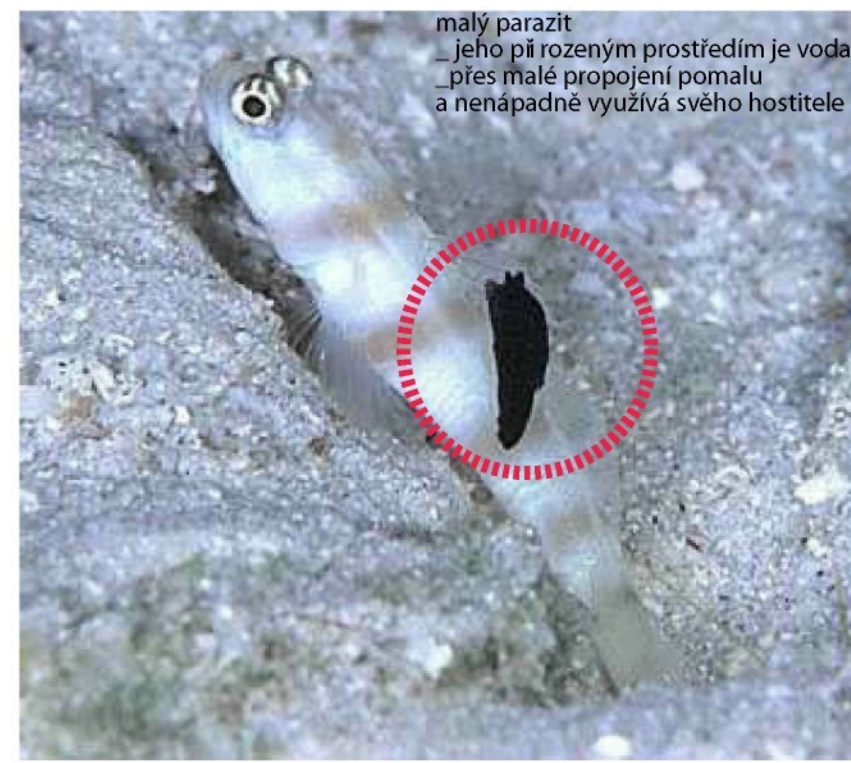
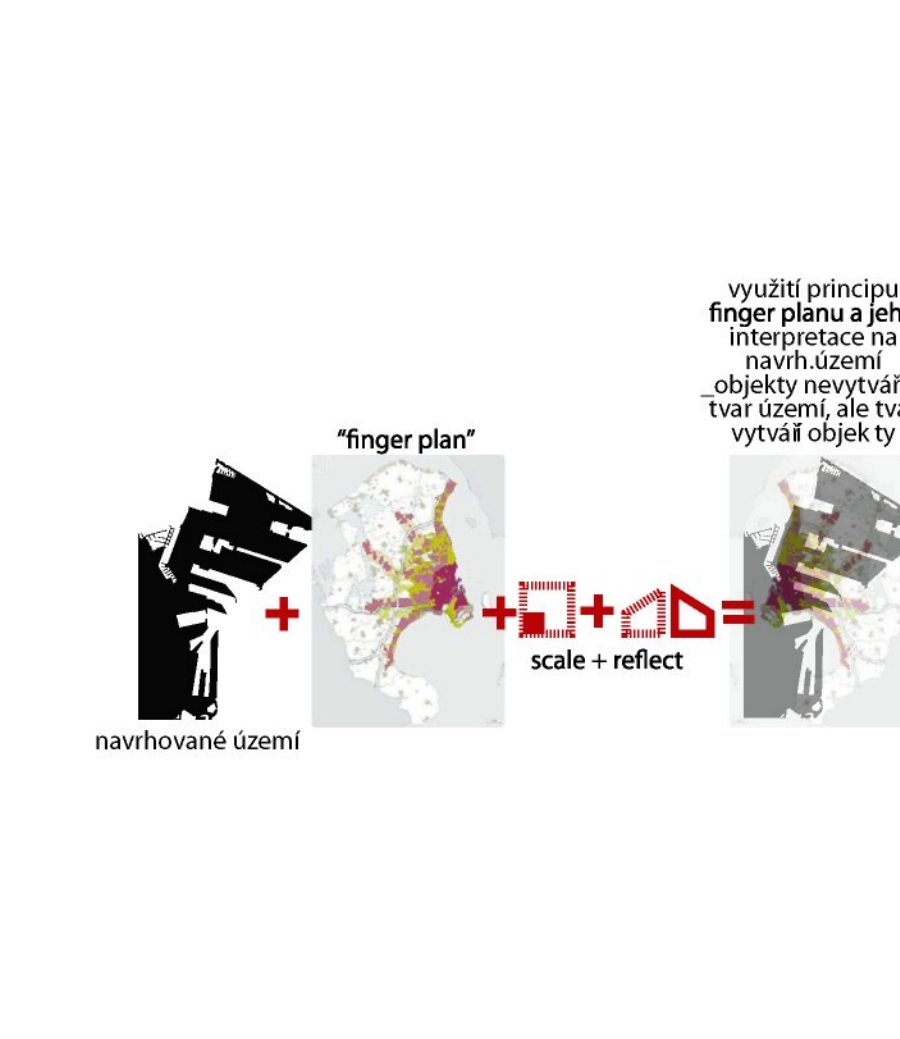
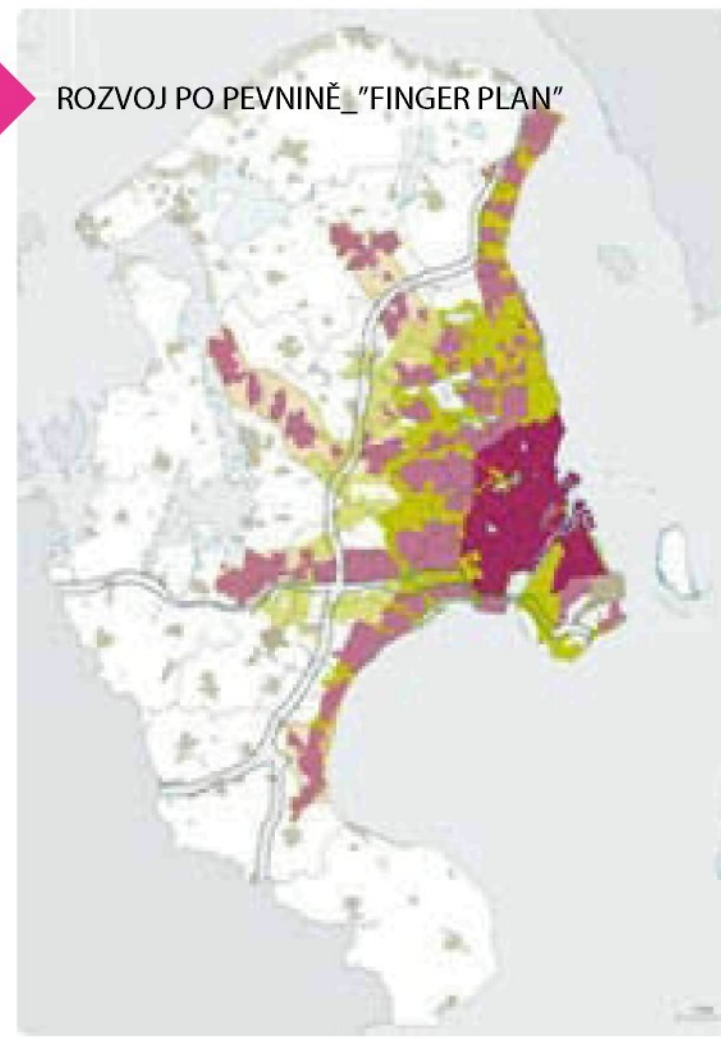
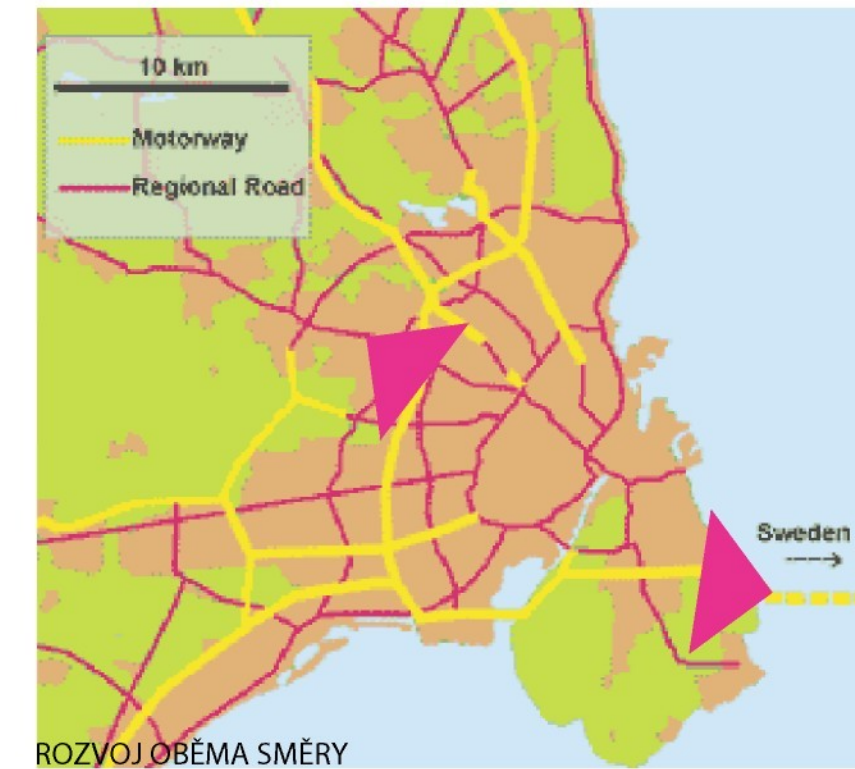
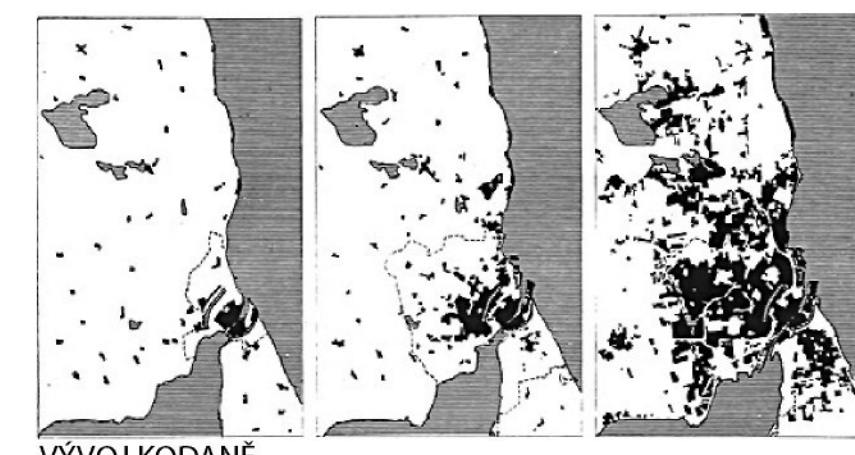
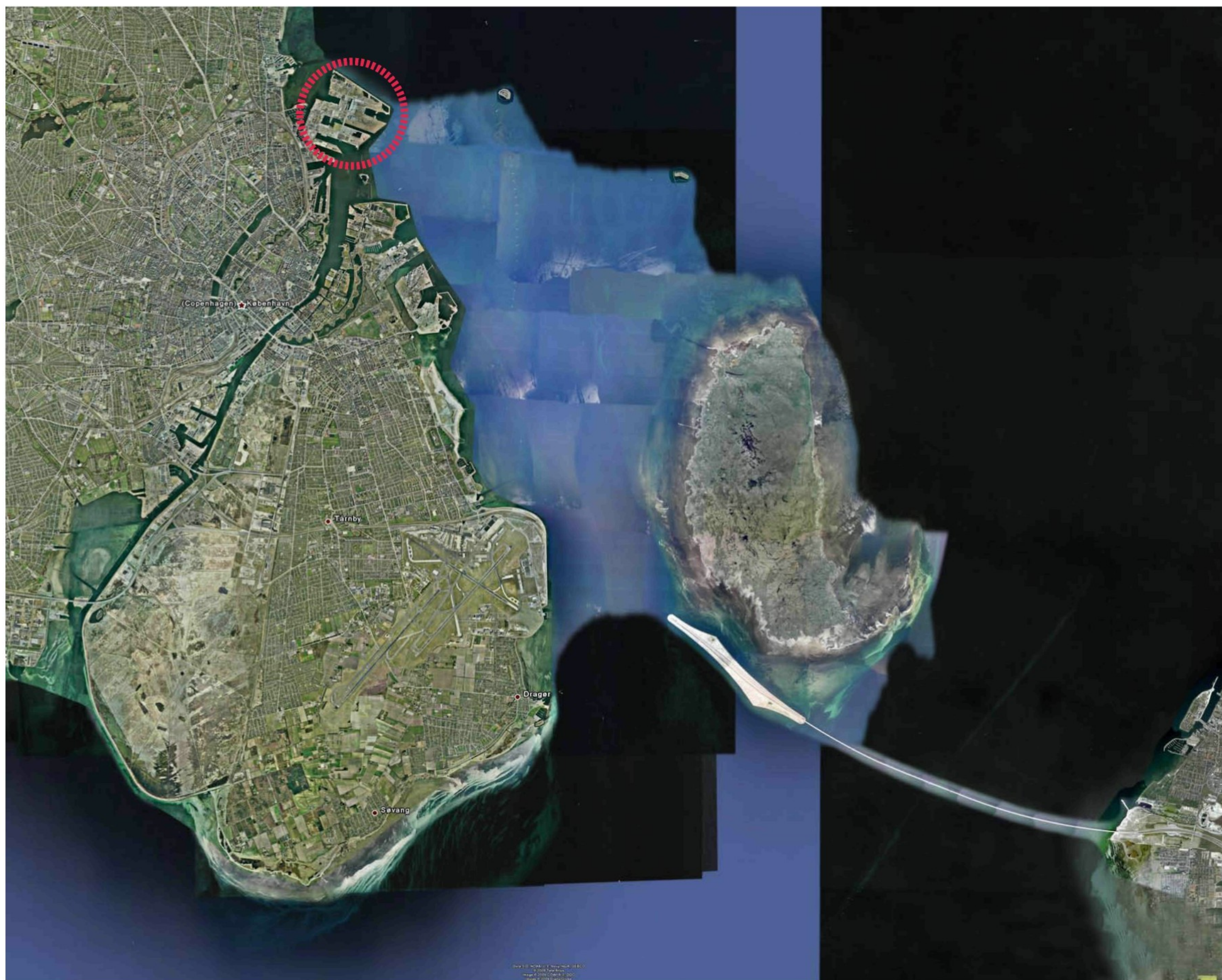
Dutý mobiliář bude založen na železobetonových stupňovitých patkách. Nosná konstrukce bude provedena z tenkostěnných ocelových profilů Jekl 50/70 mm. Kotvení k základům bude provedeno přes ocelové plechy tl. 5 mm 150/150 mm čtyřmi ocelovými kotevními šrouby M10 x 165 na chemickou kotvu. Ocelová konstrukce bude opláštěna hloubkově impregnovanými prkny tl. 15 mm.

SKATEBOARDOVÝ AREÁL

Konstrukce skateboardového areálu bude provedena na základovou železobetonovou desku tl. 150 mm na podsypu tl. 50mm ze štěrkodrti. Konstrukce bude ocelová příhradová z ocelových tenkostěnných profilů Jekl 70x70 mm. Stojky budou v osově vzdálenosti 1000 mm. Na tuto konstrukci přijde pojezdová vrstva z 2x OSB 4 na pero a drážku tl. 25 mm. Vrchní vrstva bude impregnována a opatřena silnovrstvým lakem.

SCHODOVÉ SEZENÍ NA NÁBŘEŽNÍ HRANĚ

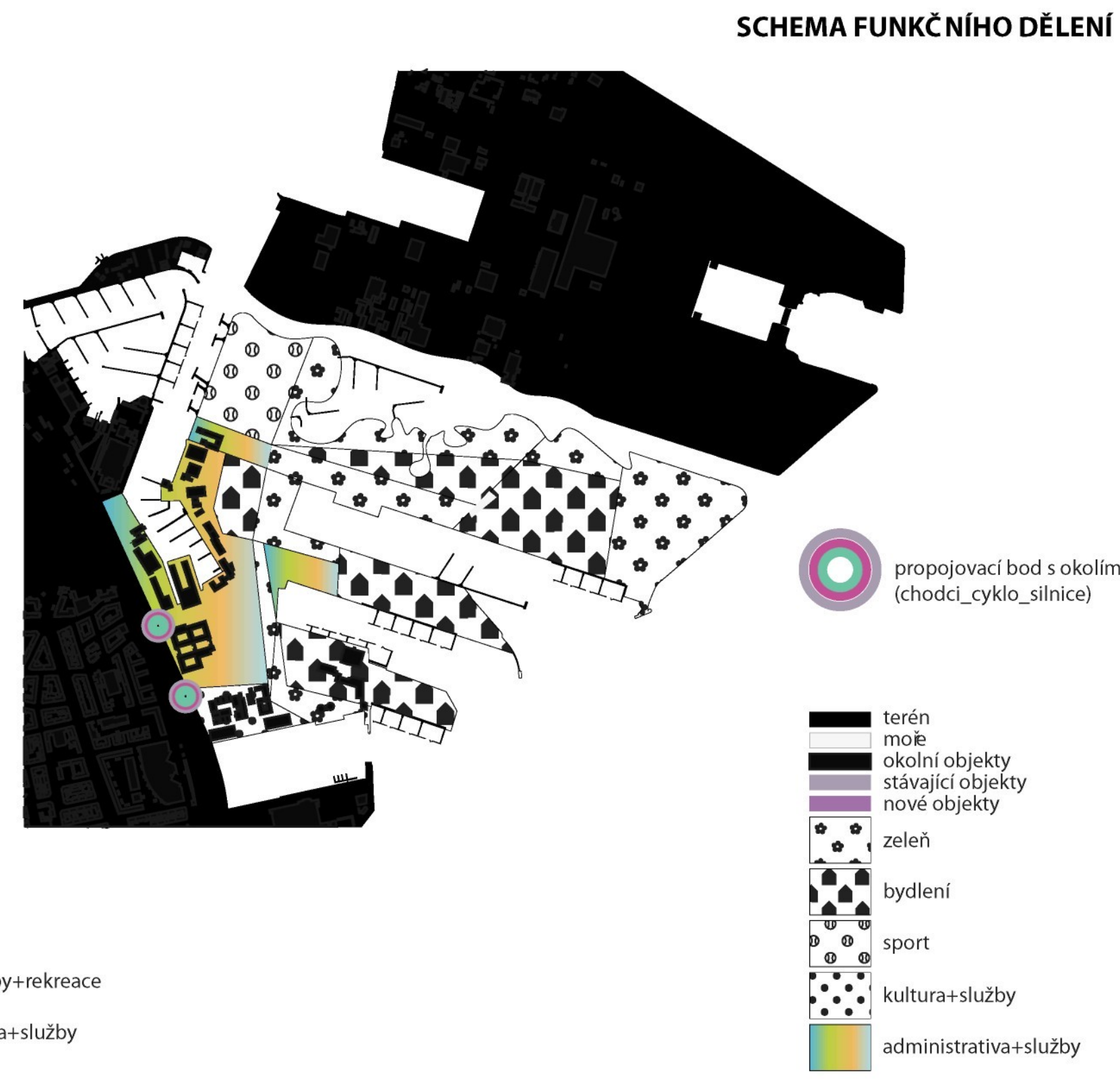
Konstrukce sezení bude uchycena ke stávající pobřežní zdi přes ocelové patle kotvené do zdi na chemickou kotvu. Nosná konstrukce bude z dřevěných dubových trámů s plnými vazbami v osově vzdálenosti 3000 mm. Plná konstrukce bude staticky fungovat jako zavěšené konzola. Na šikmou vzpěru budou připevněny sloupky 100x100 mm, na které budou přibíjeny stupnice a podstupnice z exotického dřeva tl. 25 mm. Konstrukce bude prostorově zavětrována fošnami 40/120 mm. Konstrukce budou ukončeny 300 mm nad hladinou moře. Do nových betonových pobřežních zdí budou při betonáži zality ocelové nosníky I č. 240, s hloubkou uložení 750 mm na osovou vzdálenost 3000 mm. Na tyto nosníky budou příčně položeny dubové vazné trámy 120/180. Ty budou tvořit základ pro sloupkovou konstrukci 100/100 mm. Konstrukce bude prostorově zavětrována fošnami 40/120 mm a pobita stupnicemi a podstupnicemi z exotického dřeva tl. 25 mm. Schody budou napojeny na pobřežní molo.



voda
zastavěná plocha
zeleň
silnice
dálnice
řešené území
centrum Kodaně



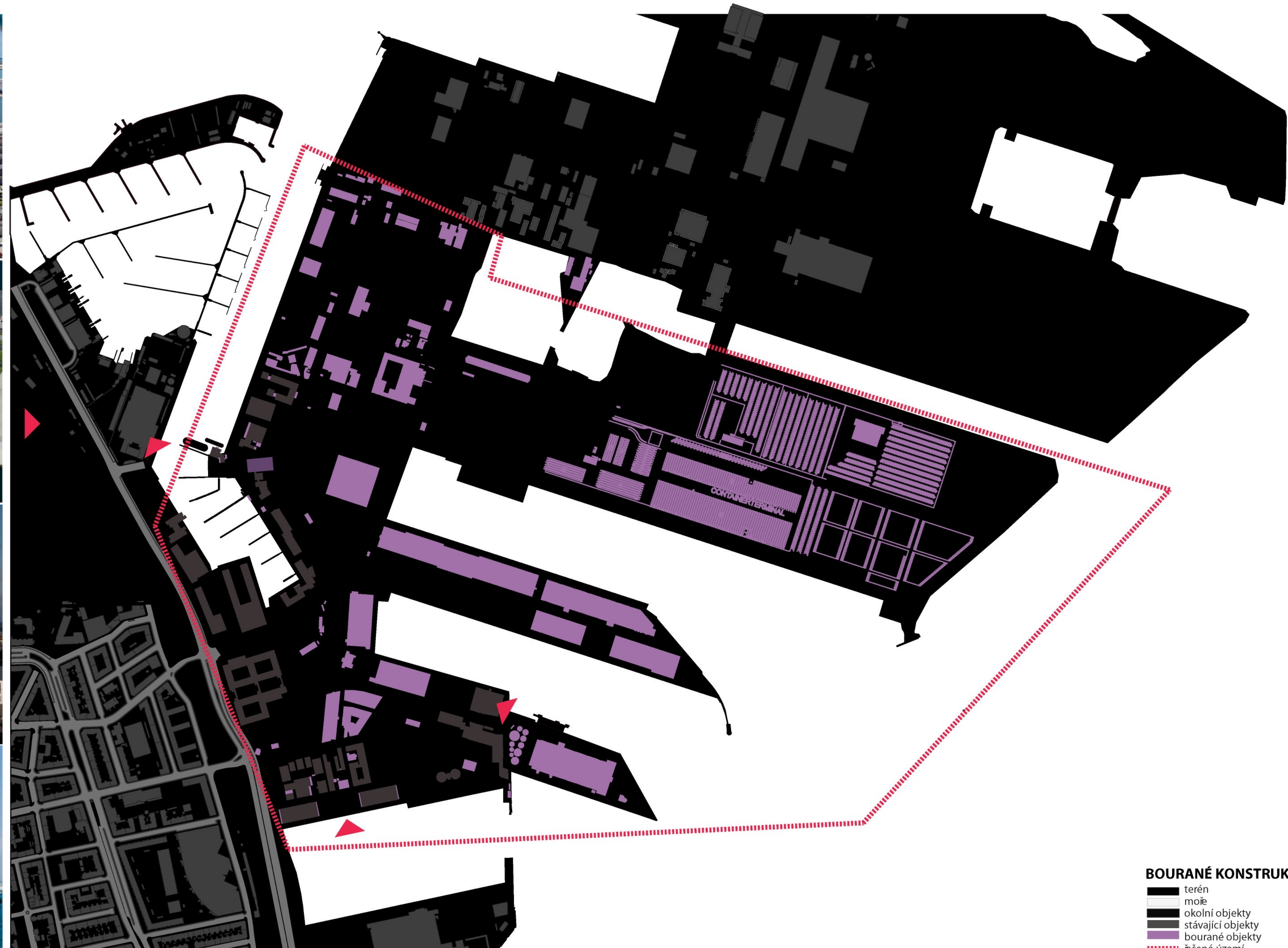
moře
přístav
zeleň
bydlení
sport
kultura+služby+rekreace
administrativa+služby
řešené území



KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
SÍŘSÍ VZTAHY
VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

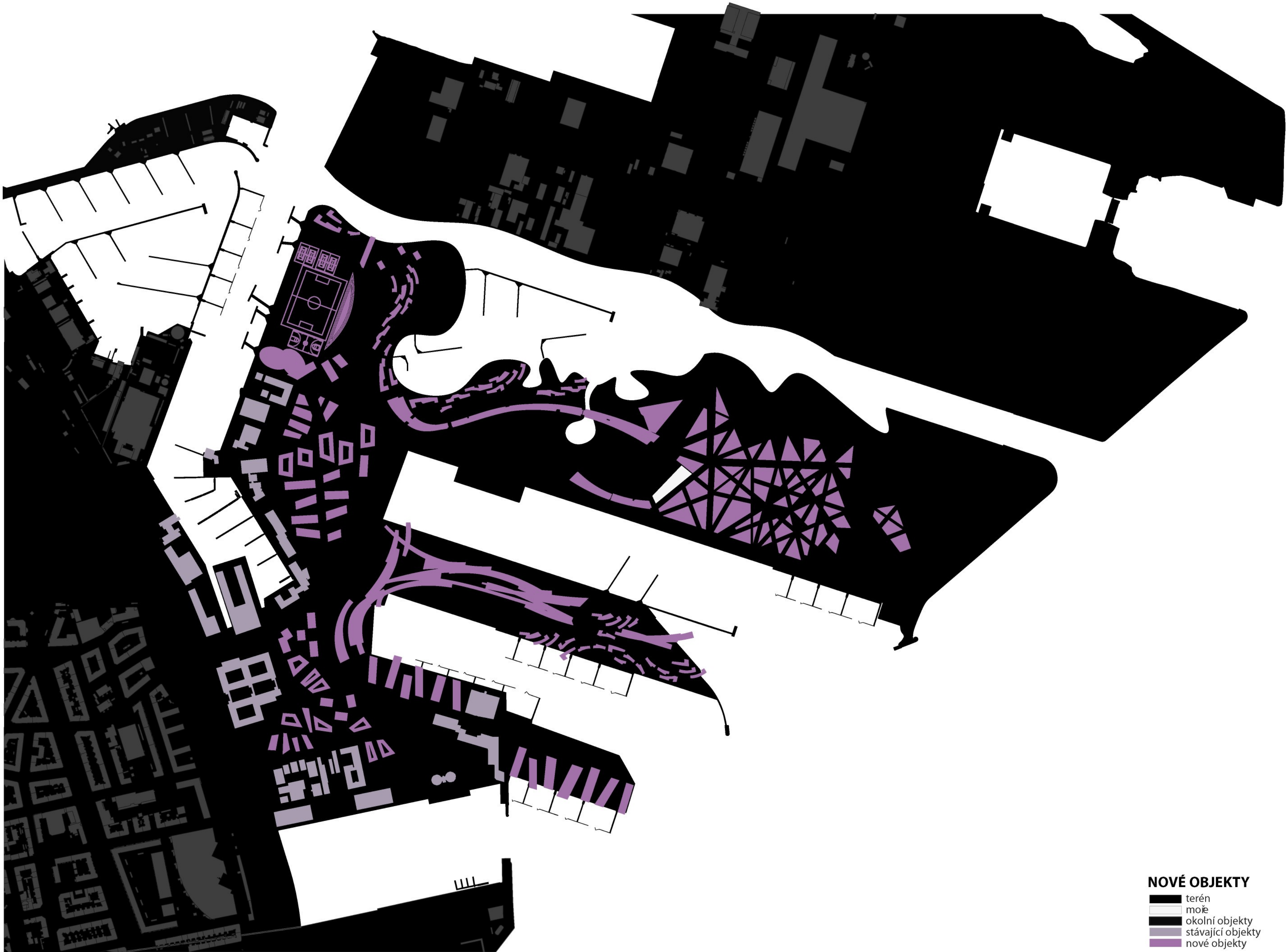


ZACHOVANÉ OBJEKTY



BOURANÉ KONSTRUKCE

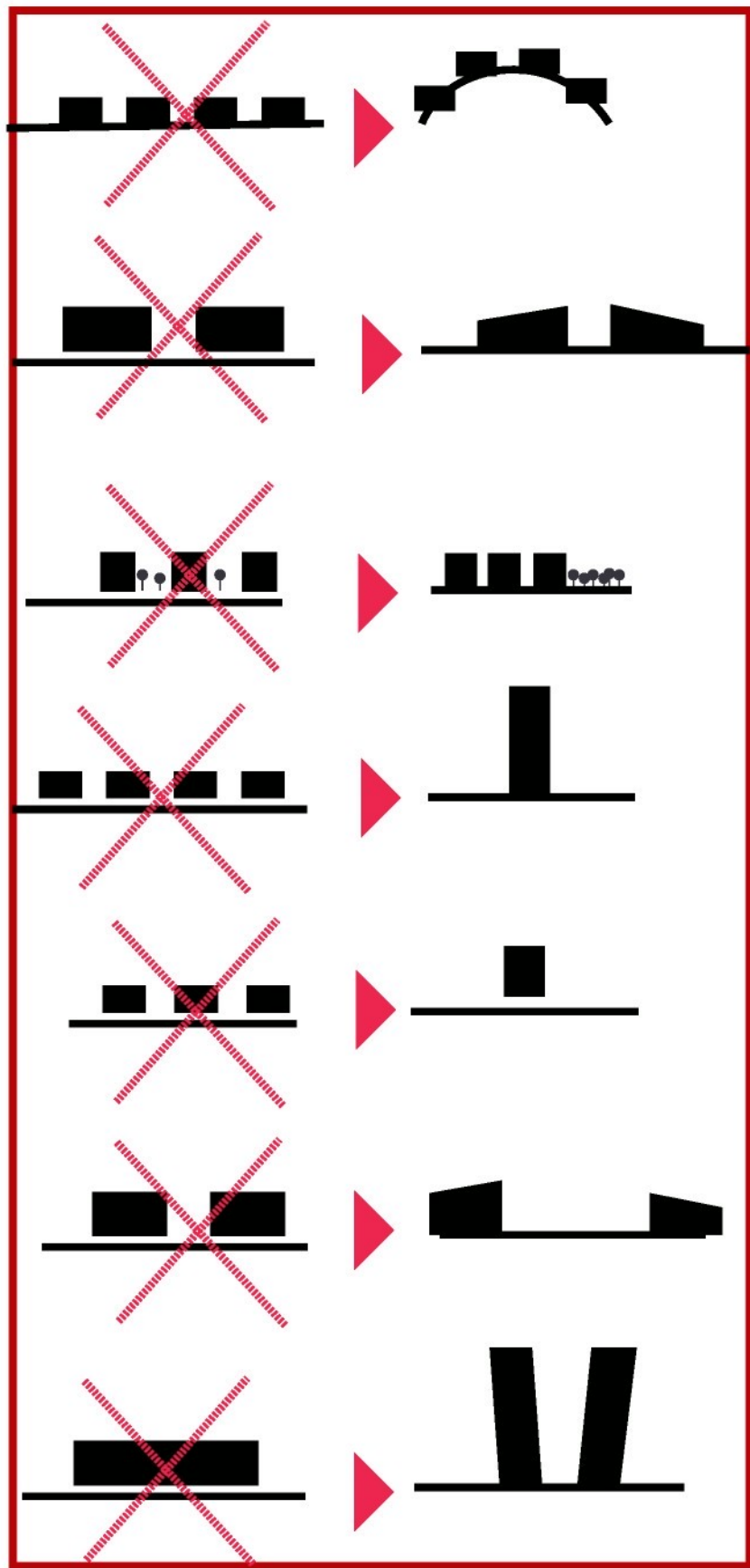
- terén
- moře
- okolní objekty
- stávající objekty
- bourané objekty
- řešené území



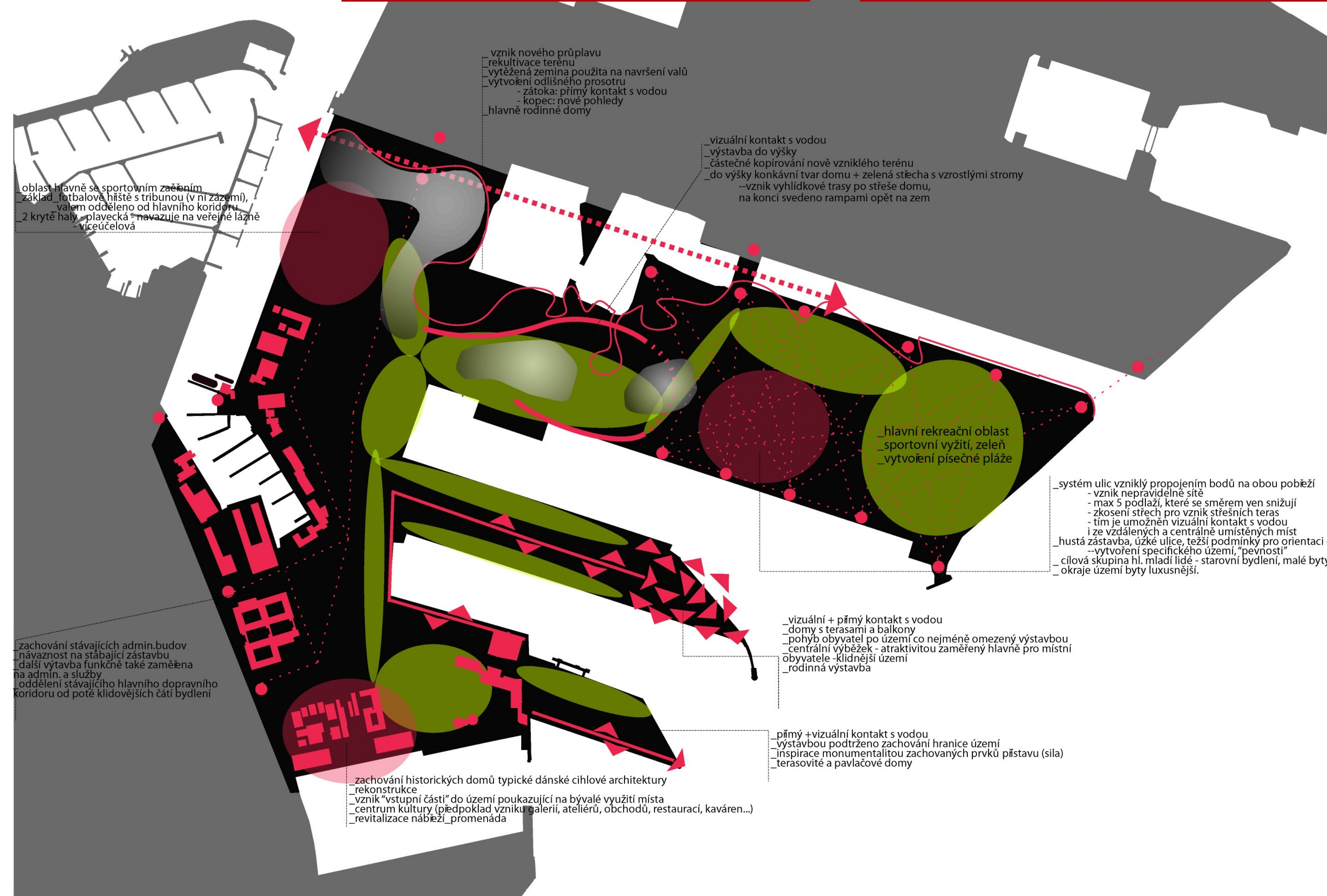
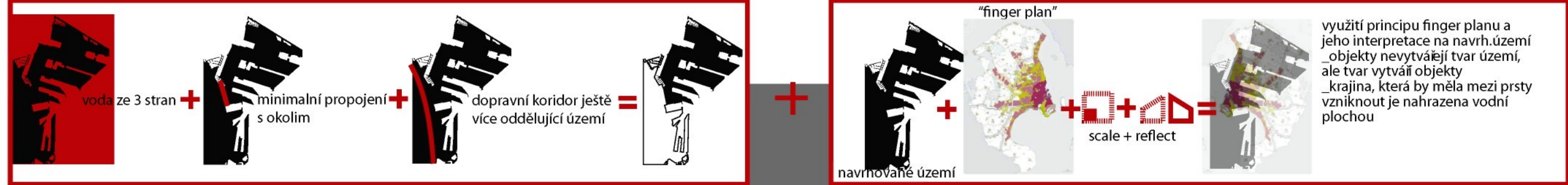
NOVÉ OBJEKTY

- terén
- moře
- okolní objekty
- stávající objekty
- nové objekty

SCHEMA ZÁKLADNÍCH PRINCIPŮ VÝSTAVBY



KONCEPCE VÝSTAVBY



FUNKČNÍ DĚLENÍ OBJEKTŮ

- terén
- moře
- okolní objekty
- sport
- administrativa
- bydlení/rodinné domy
- bydlení/bytovky
- vzdělání
- kultura
- obchody/služby

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
NOVÁ VÝSTAVBA_m. 1:5000

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



LISTNATÉ STROMY

Stromy vybarvující do červeně

Do 10 m

Acer campestre „Red Shine“ – javor babika, červená varianta
Amelanchier laevis – muchovník hladký
Prunus dulcis – mandloň obecná
Prunus serrulata – nemá ekviv.

Vyšší než 10 m

Acer pseudoplatanus- atropurpureum-javor klen –červená varianta
Aldus glutinosa – olše lepkavá
Cercidiphillum japonicum - zmarličník japonský
Fagus silvatica purpurea - buk červenolistý
Tilia tomentosa- lípa stříbrná

Stromy vybarvující se do zeleně

Do 10 m

Acer campestre – javor babyka
Acer Davidii „grosseri“ – javor davidův
Catalpa bignonioides - katalpa trubačovitá

Vyšší než 10 m

Acer griseum – Javor šedý
Acer macrophyllum – javor velkolistý
Carpinus betulus – habr obecný
Liliodendron tulipifera – liliovník tulipánokvětý
Platanu hispanica – platan javorolistý
Populus nigra italica – topol černý
Populáš x berolinensis – topol berlínský
Populus tremula –osika
Quercus robur – dub letní
Tilia euchlora – lípa zelená

Stromy vybarvující se do žlutě

Do 10 m

Magnolia sieboldii- magnolie
Magnolia solanajana – magnólie
Malus „flamengo“ –okrasná jablňoň

Vyšší než 10 m

Acer saccharinum – javor stříbrný
Acer patanoides- javor mleč
Betula postata – bříza žebrovaná
Betula davurica – nemá česk. ekviv.
Betula nigra – bříza černá
Betula platyphylla –nem.ekviv.
Fraxinus excelsior „jaspidea“ – nemá český ekviv.
Tilia cordata – lípa srdčitá

Listnaté stromy do užších ulic sužší korunou :

Štíhlé koruny :
Tilia cordata Greenspire, Acer platanoides Cleveland, Acer platanoi-
des Columare,
Acer campestre Elsrijk, Fraxinus excelsior Atlas, Fraxinus excelsior
Diversifolia,

Kulovité koruny : Fraxinus excelsior Globosa (otužilý, velmi vhodný
do ulic)

Výsadby podél chodníků vokrskovém parku, ve vnitroblocích a v
místech, kde svoji barvou, květem či tvarem oživují stávající sorti-
ment krásných solitér domácích druhů a nejsou vystaveny průvanu
: Crataegus laevigata Paul's Scarlet, Prunus cerasifera Nigra, Pyrus
communis Beech Hill, Robinia pseudoacacia Frisia, Robinia pseudo-
acacia Umbraculifera, Sorbus thuringiaca Fastigiata

KEŘE

Keře kvetoucí, s dobrou regenerační schopností :

do 0,6m : Potentilla v sortách, Spiraea bumalda, japonica vsortách, Rosa The
Fairy,
do 1,5m : Forsythia maluch, Deutzia rosea, Spiraea nipponica, Hydrangea,
Caryopteris, Salix purpurea Gracilis, Salix Hacuro Nischiki, Weigela apod.

Keře pokrývne na svahy a do stínu :

Cotoneaster vsortách, Symphoricarpos vsortách, Stephanandra incisa,
Lonicera pileata, Vinca minor

Keře vhodné na živé ploty tvarované :

Ribes alpinum, Ligustrum vsortách

Keře stínomilné :

Prunus laurocerasus vsortách, Taxus vsortách, Pieris vsortách,Skimia v
sortách, Mahonia aquifolium

Keře vzrůstné, výplňové

Cornus vsortách, Viburnum vsortách, Euonymus europeus, Rhamnus catar
- tica, Philadelphus vsortách, Ligustrum vulgare, vzrůstné Lonicery, Corylus
avellana

POPÍNAVÉ ROSTLINY

popínavé rostliny na konstrukce :

Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii'
Polygonum aubertii
Clematis vitalba, tangutica
Lonicera heckrothii
Lonicera peryclymenum
Wistaria sinensis
Campsis radicans

popínavé rostliny píšavné :

Hedera helix - břečťan obecný (stálezelený)
Parthenocissus tricuspidata ' Veitchii'

zelená stěcha (intenzivní) se vzrostlými
stromy + nižšími keři

_luční tráva a květiny
(samovýsevné)
_vzrostlé stromy u objektů

_vodomilné a vodní rostliny hustě osázené
_vysoké trávy

trávy + nízké keře

trávy, vřsy, skalničky, trvaly,
vodomilné rostliny
_kleče, nitké keře, borovice a jiné
jehličnany

_forma anglické zahrady
_listnaté stromy: jírovec maďal, gingo biloba, javor šedý,
platan javorolistý, lípa zeena, okrasná jablňoň, lípa srdčitá
_keře: japonica v sortách, weigela, ptačí zob,
pámelník východní, magnolie
_kvetoucí rostliny
_trávy
_vodn. rostliny u vodních ploch

_forma francouzské zahrady
(kultivované záhony, zvetoucí
rostliny střídány dle ročních období)
_vzrostlé stromy listnaté i jehličnaté.
_nízké kvetoucí i nekvetoucí keře,
převážně vhodné pro živé ploty

_listnaté vzrostlé stromy do 10m
_listy zbarvené do červeně a zeleně

_velkolisté vzrostlé stromy
_kvetoucí keře

_samovýsevné rostliny
_listnaté i jehličnaté stromy do 10m
_soukromé zahrady

_ovocný sad a alej
_kvetoucí keře
_zelené vzrostlé stromy nad 10m

_listnaté stromy: kvetoucí, ovocné, se zabarvením jiným než zeleným
_kvetoucí keře

vzrostlé listnaté stromy do 10 i nad 10m,
velkolisté
lípa zelená, katalpa trubačovitá, javor
velkolistý, bříza bělokora..

vzrostlé listnaté stromy
do 10 i nad 10m,
velkolisté
lípa zelená, katalpa
trubačovitá, javor
velkolistý, bříza
bělokora..



KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
ZELEN

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

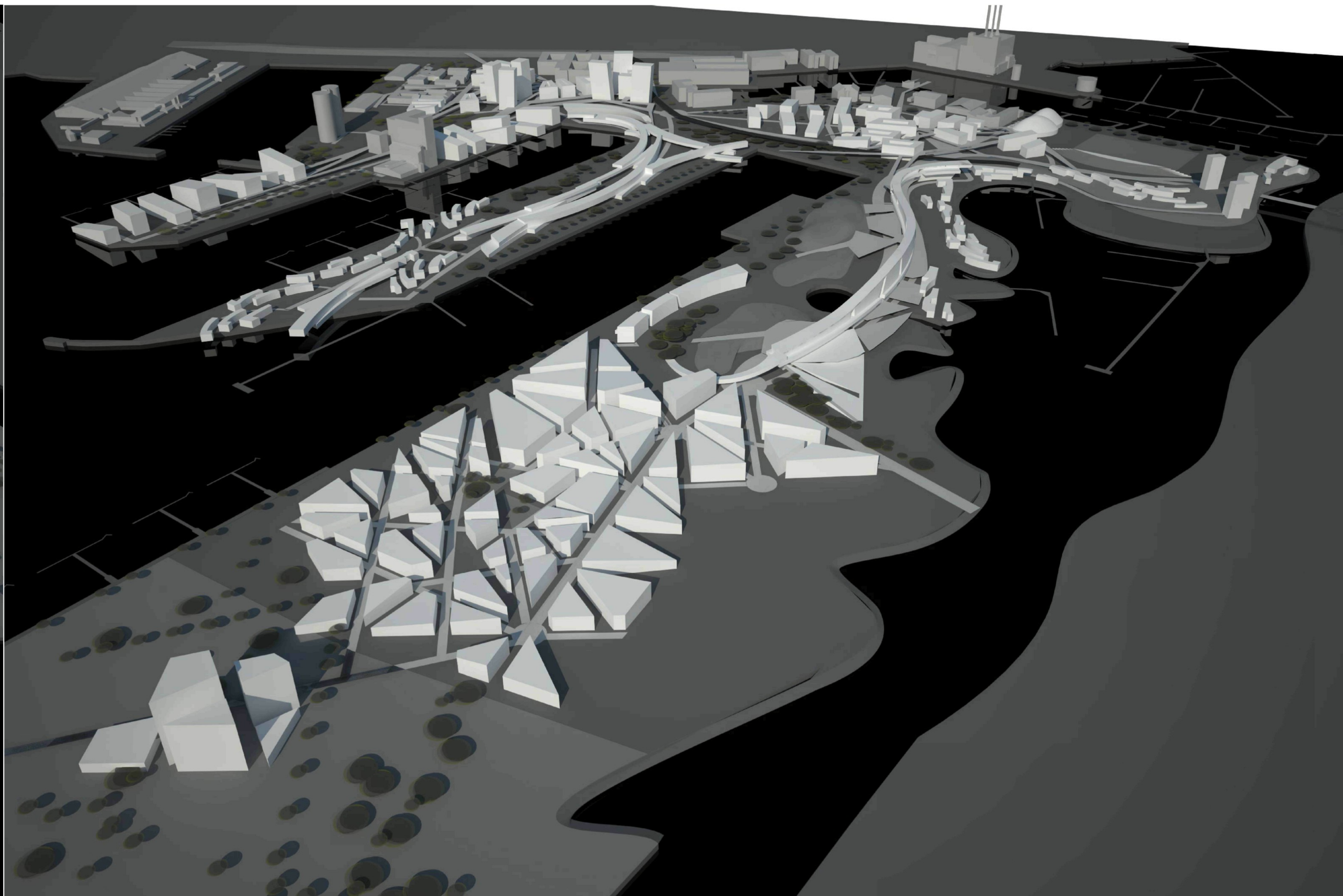
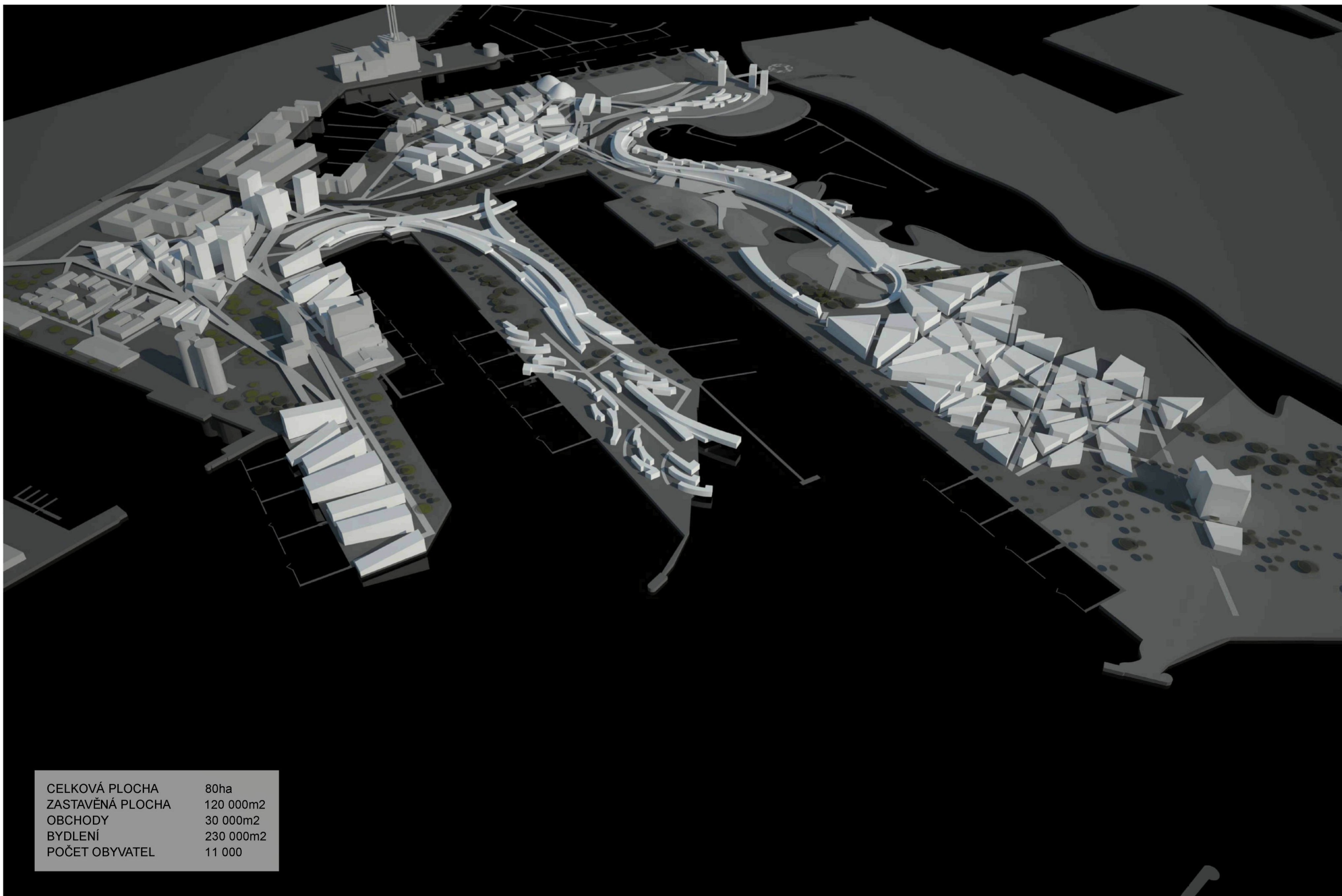


- stanice metra
- stanice metra/budoucí napojení
- stanice veřejné lodní dopravy
- stanice autobusu
- stanice lodní taxi

- terén
- moře
- okolní objekty
- navrhované objekty
- stávající silnice
- navrhované silnice
- navrhované obslužné komunikace
- trasa metra
- trasa metra - budoucí možné napojení
- veřejná lodní doprava - místní
- veřejná lodní doprava - dálková
- chodník + cyklostezka - 1. úroveň
- chodník + cyklostezka - 2. úroveň
- chodník + cyklostezka - 3. úroveň
- rampy / louže
- sestupy

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
CELKOVÉ ŘEŠENÍ_m. 1:2500

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



CELKOVÁ PLOCHA	80ha
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	120 000m ²
OBCHODY	30 000m ²
BYDLENÍ	230 000m ²
POČET OBYVATEL	11 000

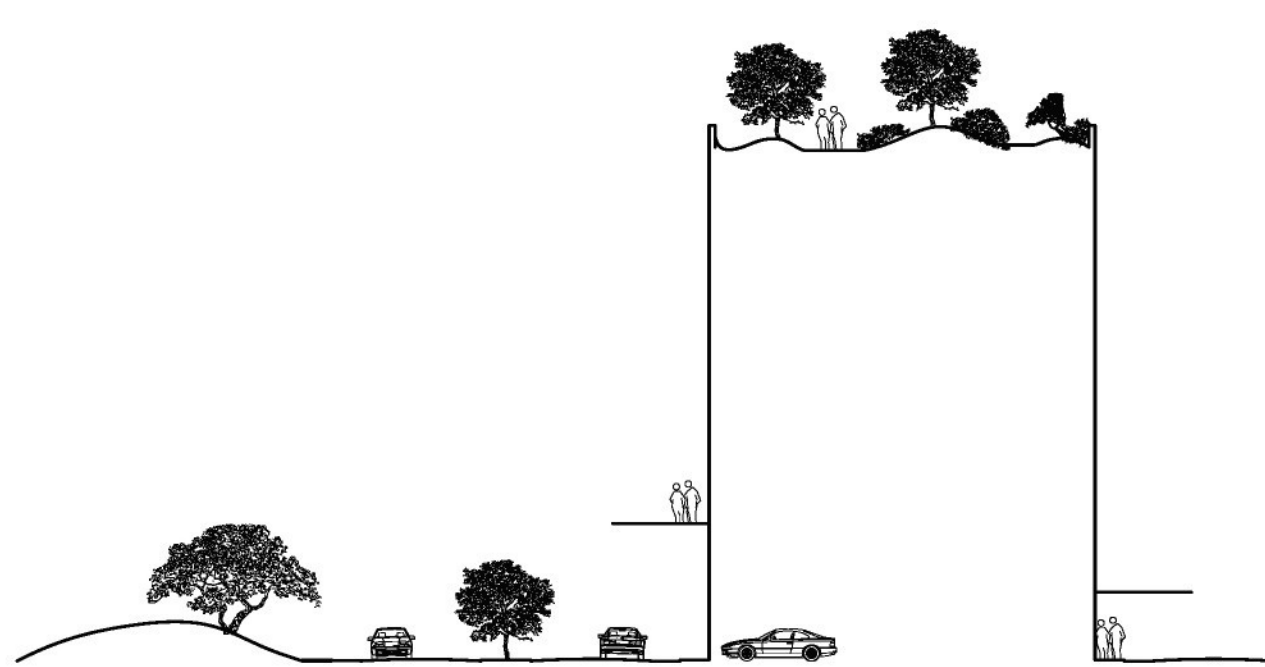
SCHEMA ŘEŠENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ ÚZEMÍ



- _ hřiště fotbalové nekryté
- _ tribuna ve valu _ uvnitř zázemí
- _ hřiště na další sporty
- _ krytá hala všesportovní a plavecká
- _ venkovní bazény, městské lázně
- _ vzdělávací instituce



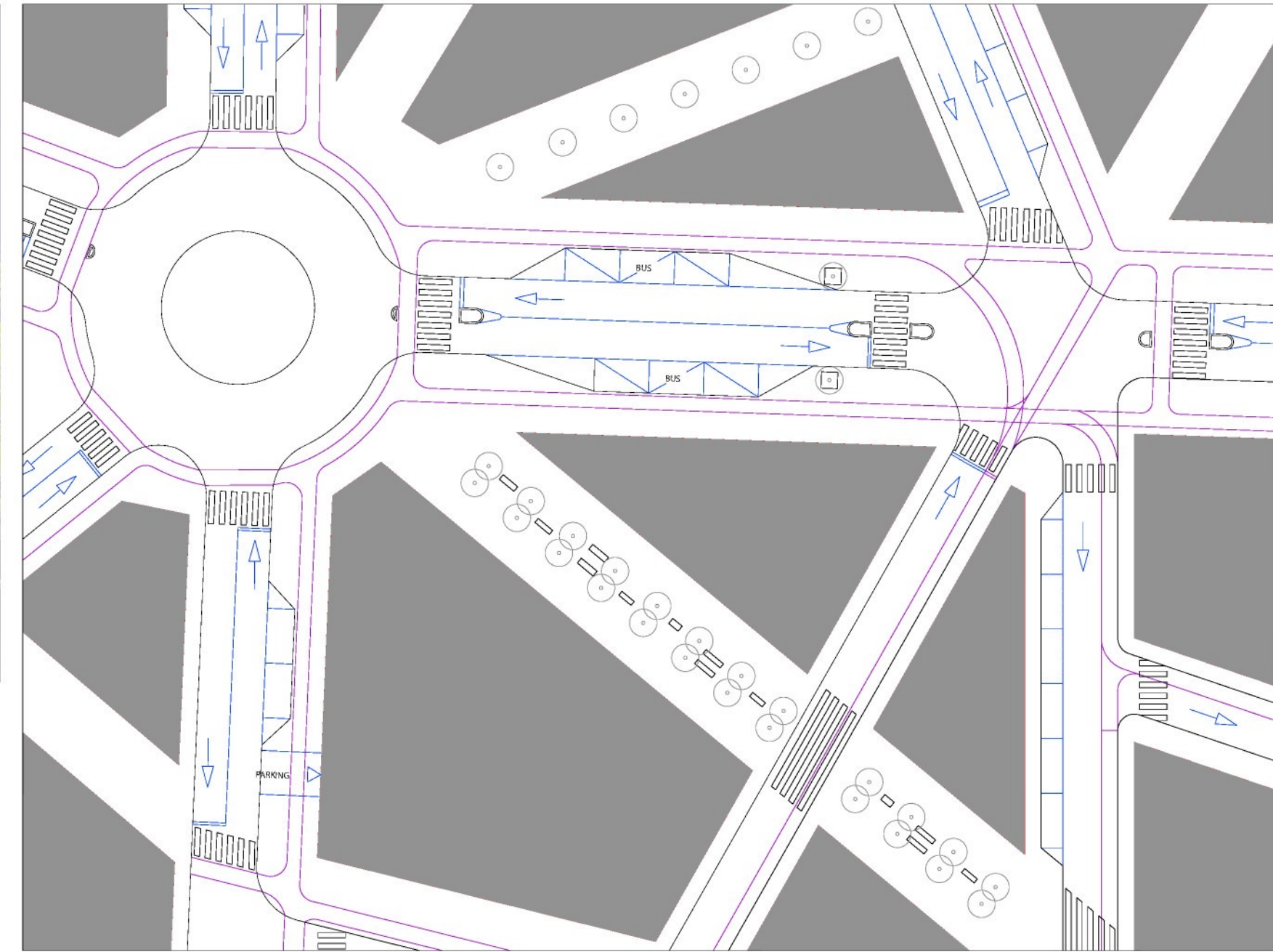
- _ rodinné domy _ max 2NP
- _ bytovky (na vrcholu nové vytvořené kopce)
- _ neomezený počet podlaží (regulováno povětrnostními podmínkami)



- _ bytovky na pobřeží - soukromý přístup do vody
- _ liniová zástavba/objekt
- _ max 8NP v nejvyšším bodě, konkávní tvar
- _ zelená střecha se vzrostlými stromy - sestup po rampě po obou stranách domu
- _ 3NP - návaznost na lávky v okolní oblasti - obchodní pasáž

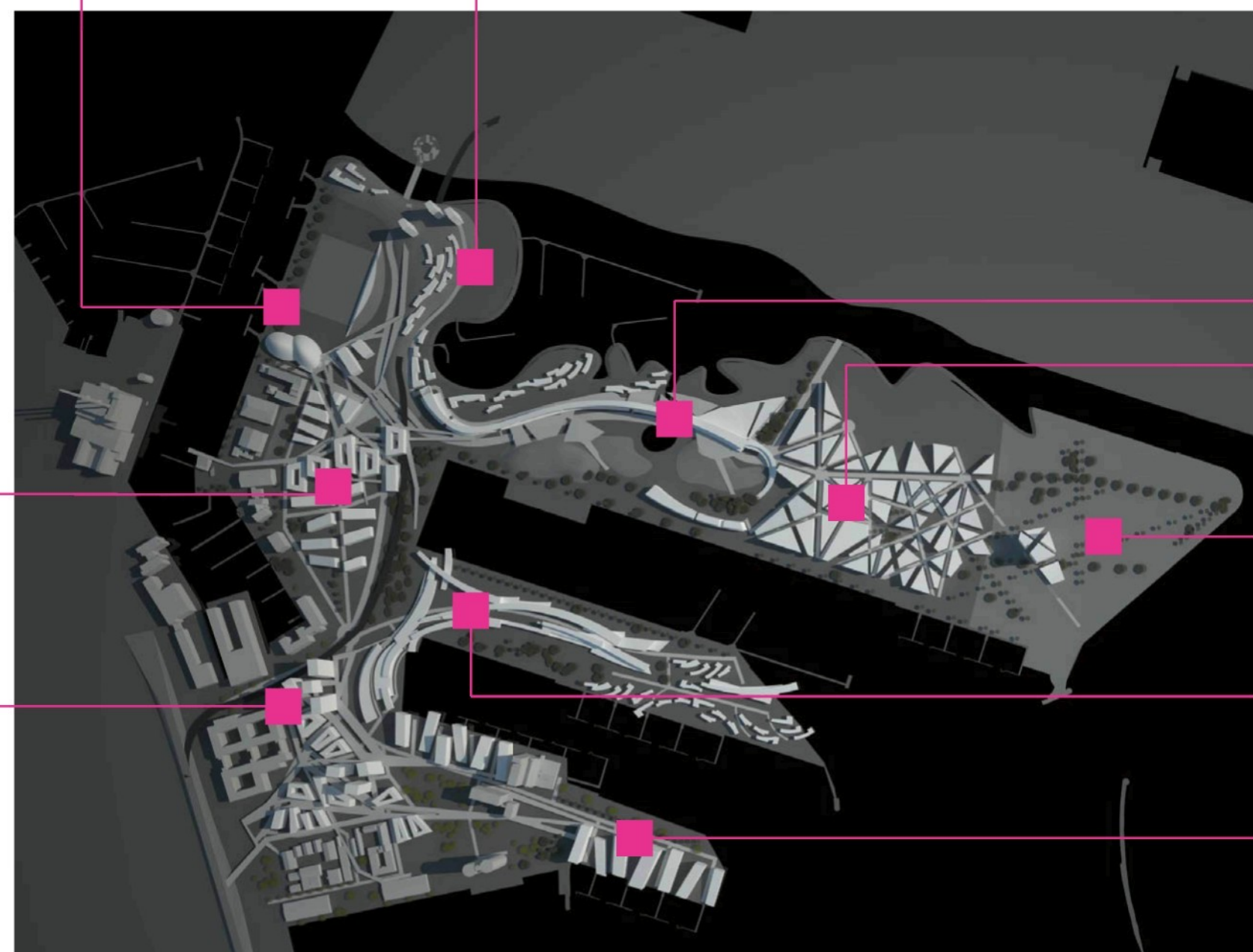


- _ bytovky
- _ převládají menší byty do 50m²
- _ startovní bydlení
- _ max 5NP (v centru území)
- _ zkosení střech - střešní terasy a ateliery



- _ bytovky
- _ převládají menší byty do 50m²
- _ startovní bydlení
- _ max 5NP (v centru území)
- _ zkosení střech - střešní terasy a ateliery

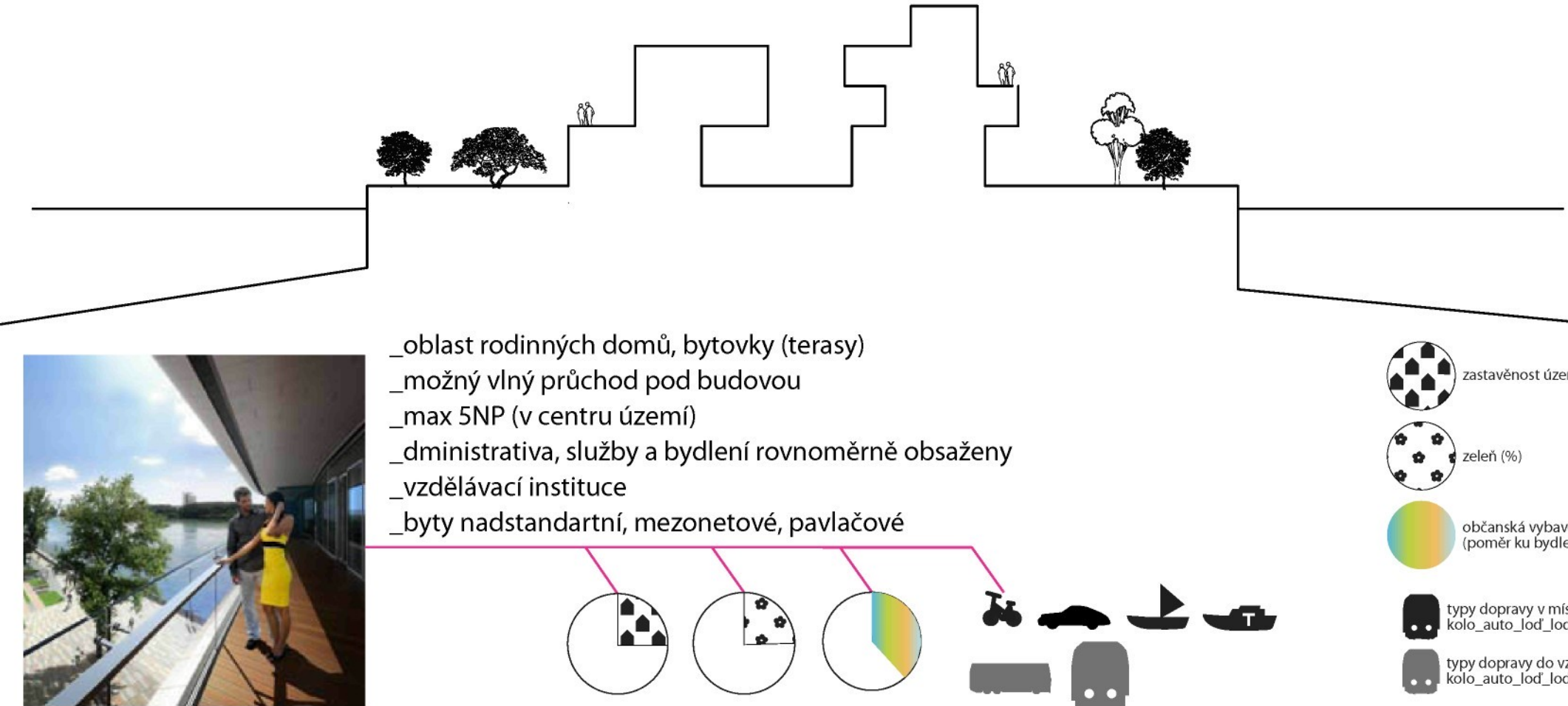
- _ max 6NP
- _ bytovky - byty střední velikosti
- _ nová stanice metra
- _ v části území lávky v 3NP - hlavní tok chodců a cyklo



- _ výhradně administrativní a služby
- _ 70% budovy do 6.NP
- _ 30% neomezená výška (regulace povětrnostními podmínkami)
- _ 3.NP - lávky - hlavní proud chodců a cyklostezek
- _ 1.NP - garážové stání
- _ 2.NP - parkoviště cyklistů

- _ hlavní klidová zóna celého území/park
- _ hotelový komplex, sportovní zázemí, golfové hřiště
- _ písčité umělé vytvořené pláž

- _ bytovky (střešní terasy, pavlače)
- _ všechny kategorie bytů
- _ max 8NP - pouze v bezprostřední blízkosti stávajících sil
- _ parkování v krytých garážích a na přilehlých parkovištích u domu
- _ možnost parkování lodí u domu

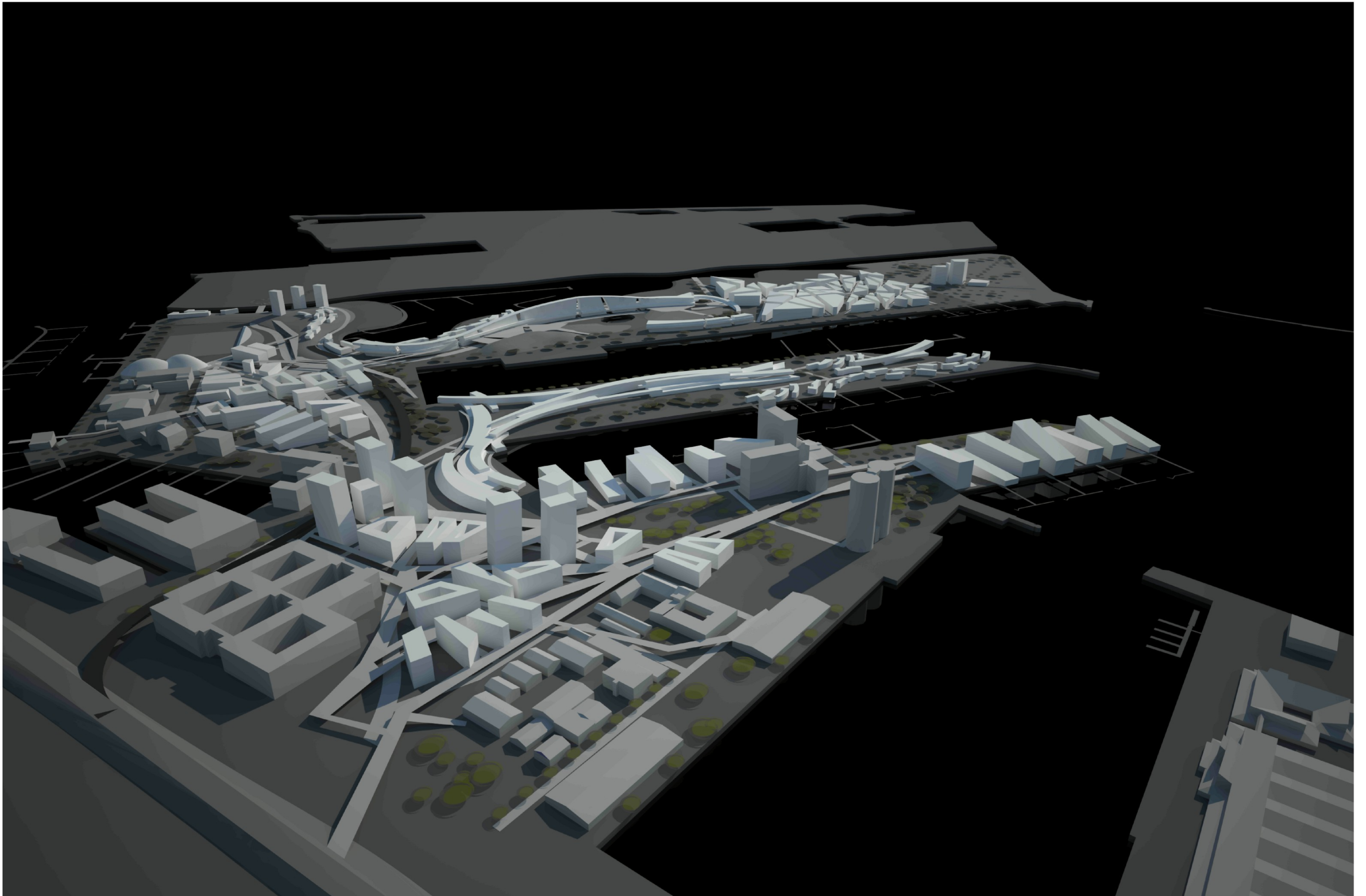
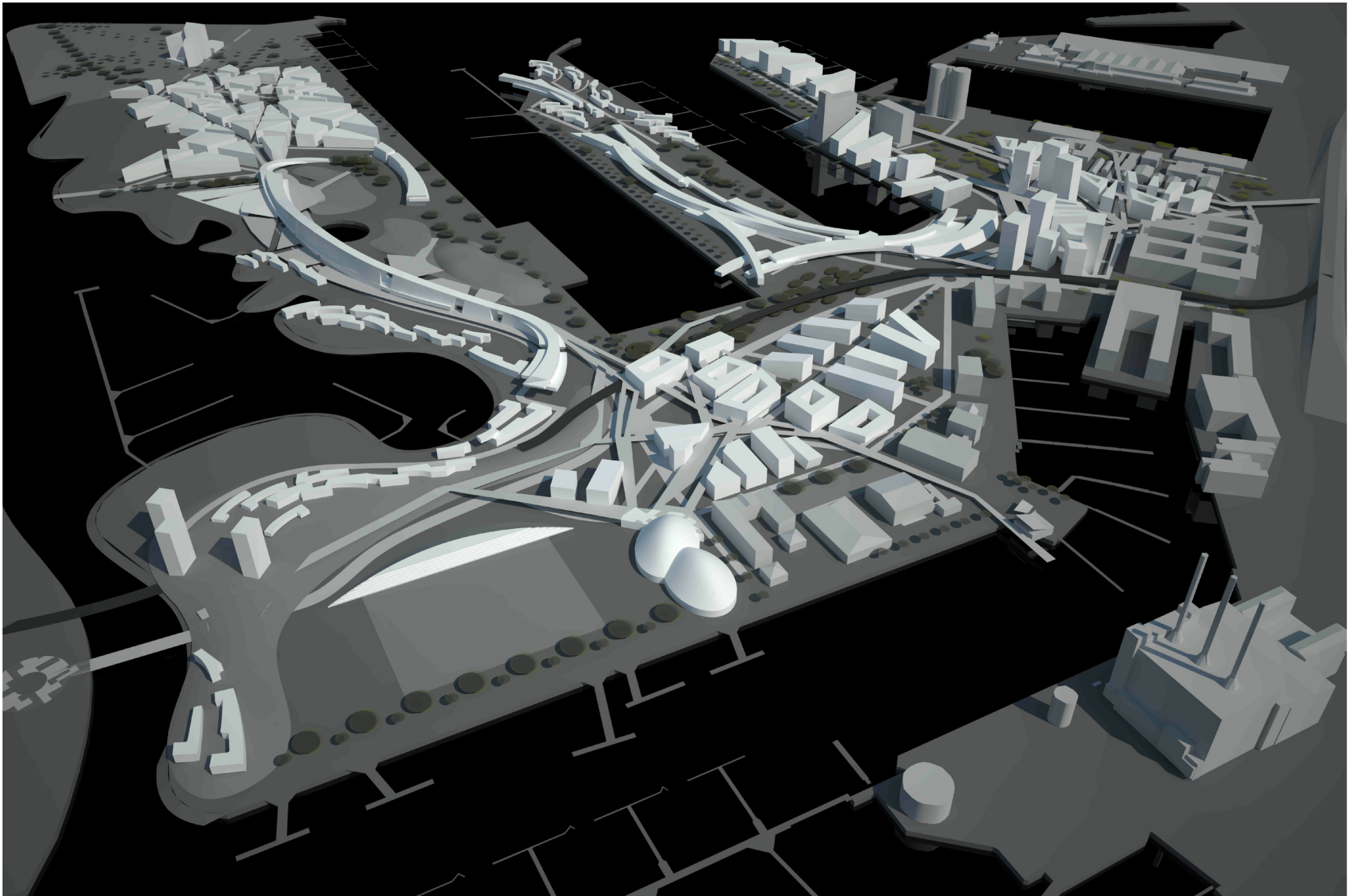


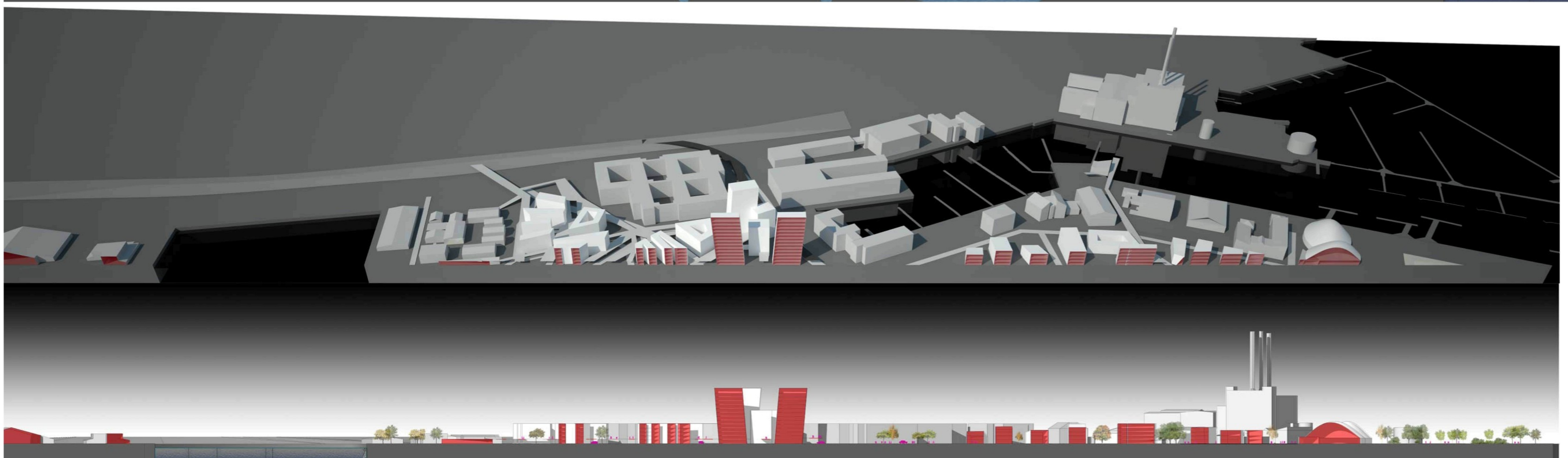
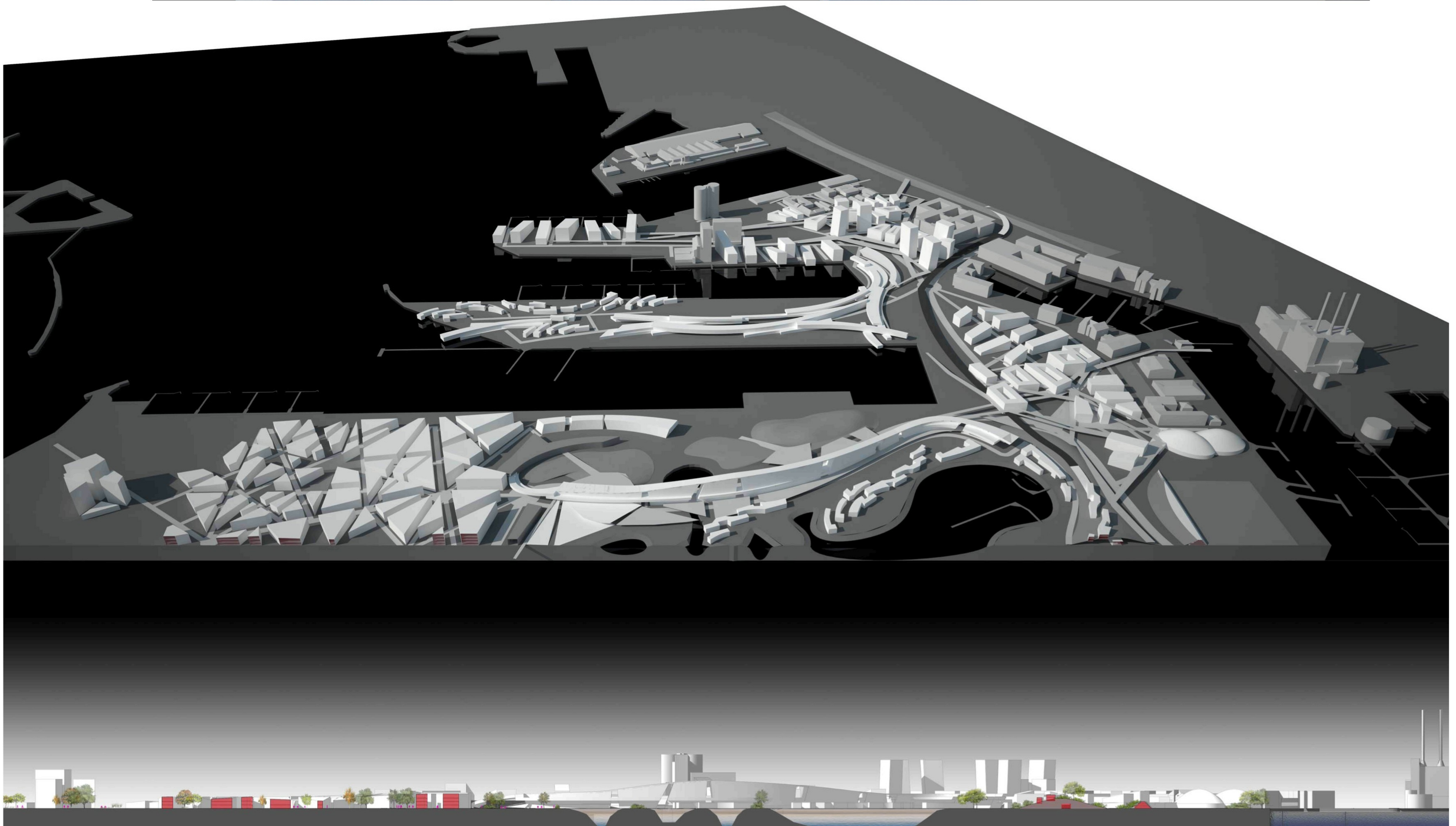
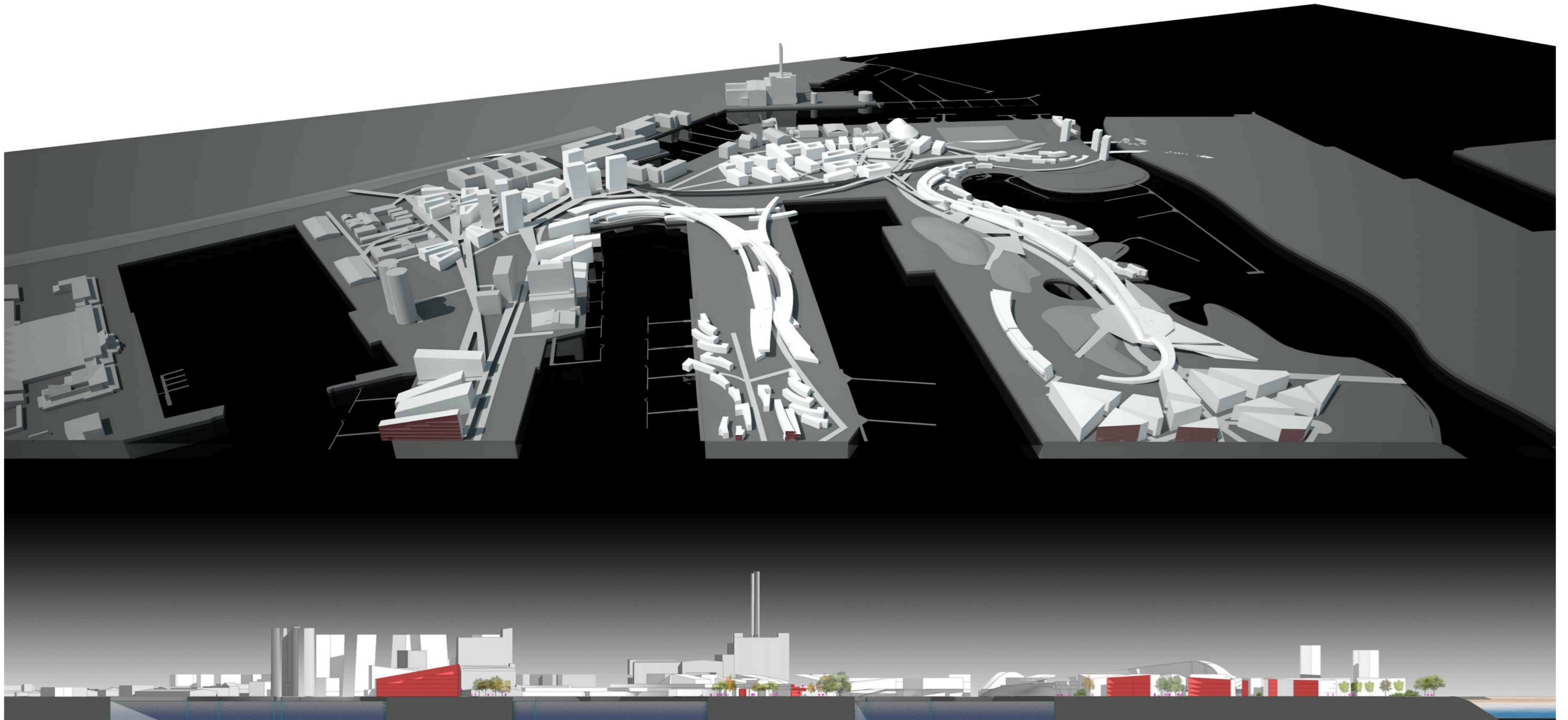
- _ oblast rodinných domů, bytovky (terasy)
- _ možný vlnitý průchod pod budovou
- _ max 5NP (v centru území)
- _ administrativní, služby a bydlení rovnoměrně obsaženy
- _ vzdělávací instituce
- _ byty nadstandardní, mezonetové, pavlačové

- _ zastavěnost území (%)
- _ zelen (%)
- _ občanská vybavenost (%) (poměr k síti bydlení)
- _ typy dopravy v místě: auto, auto, ped, chod, vlak, tram, metro
- _ typy dopravy do vzdálenosti 200m: auto, auto, ped, chod, vlak, tram, metro

KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
PERSPEKTIVY_SCHEMA ŘEŠENÍ

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC _ FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

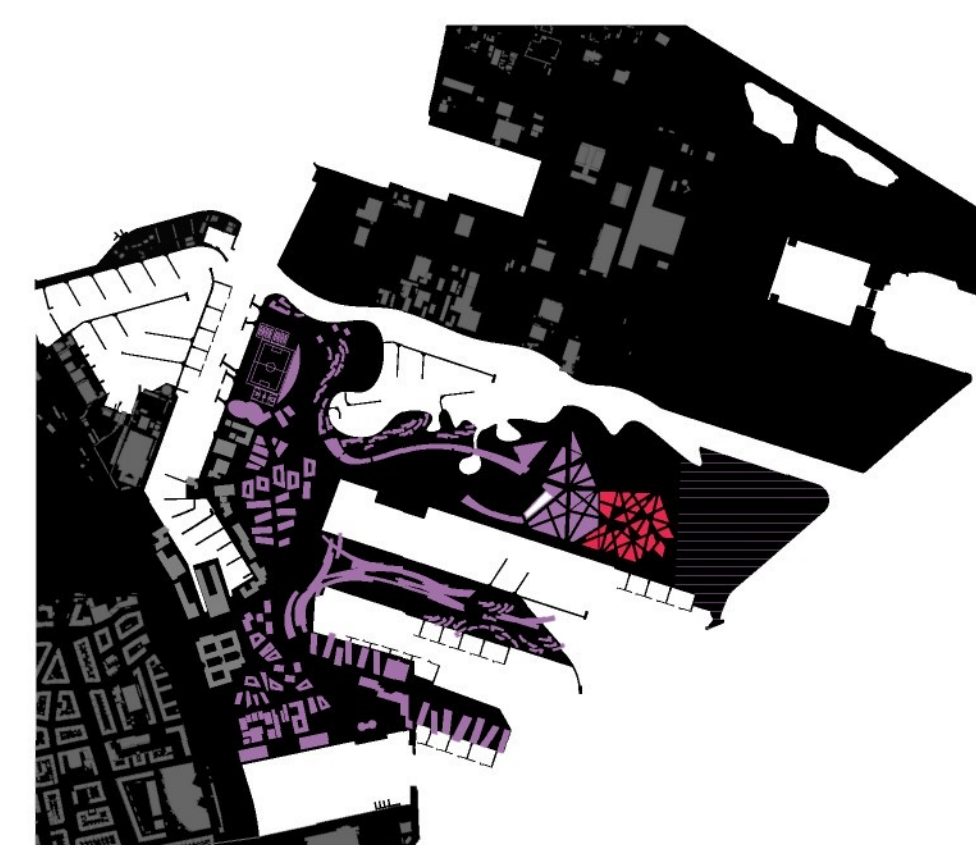
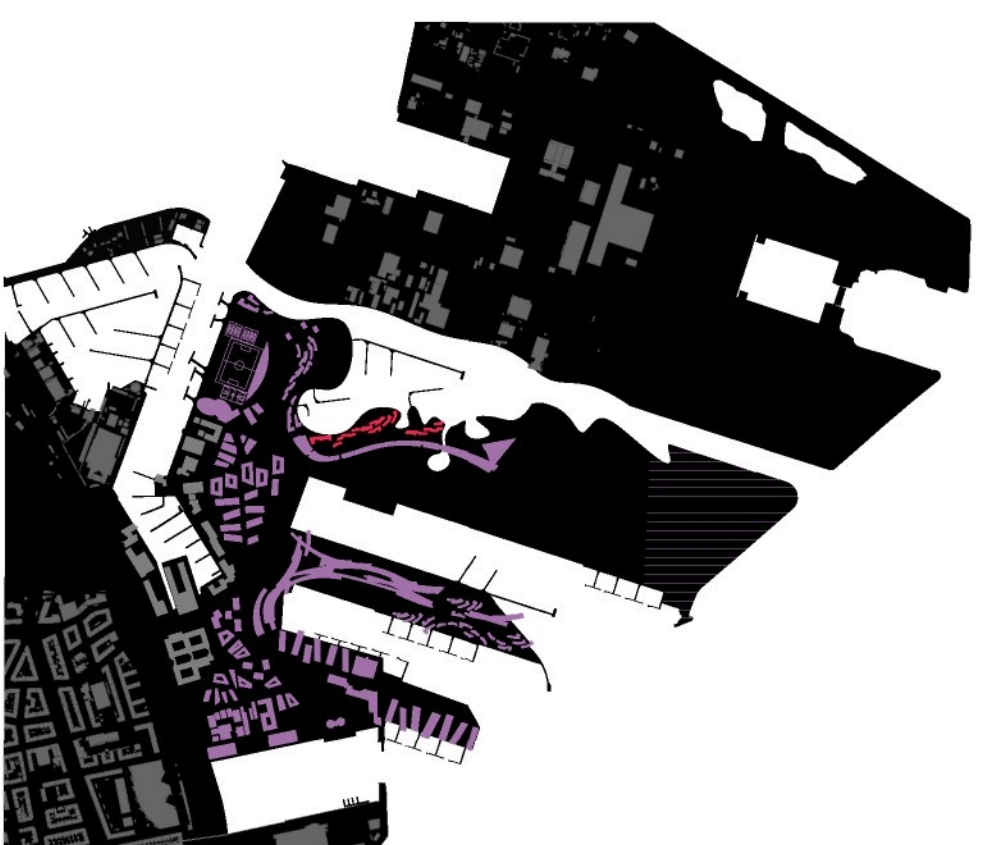
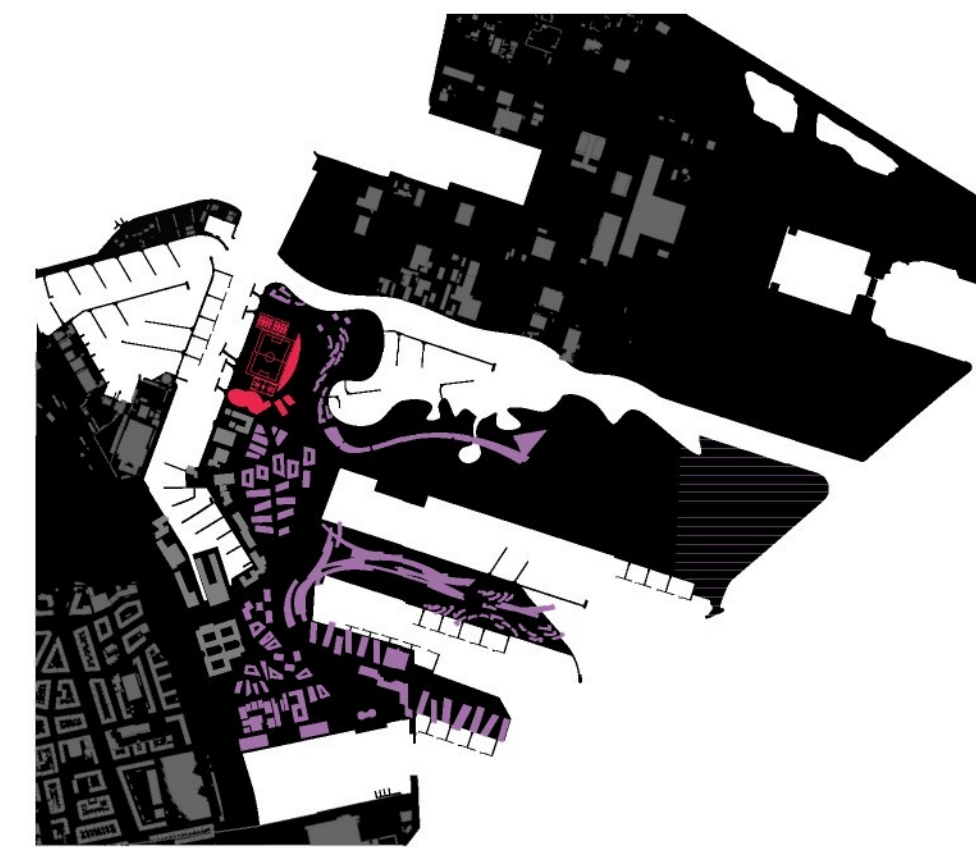
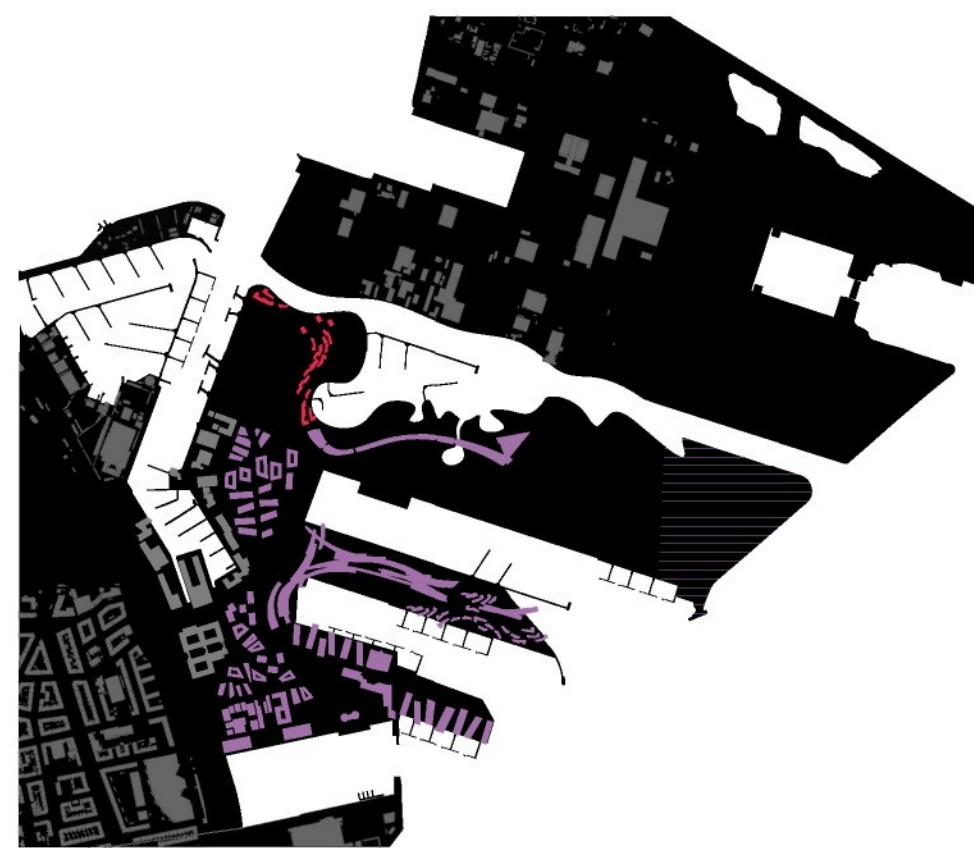
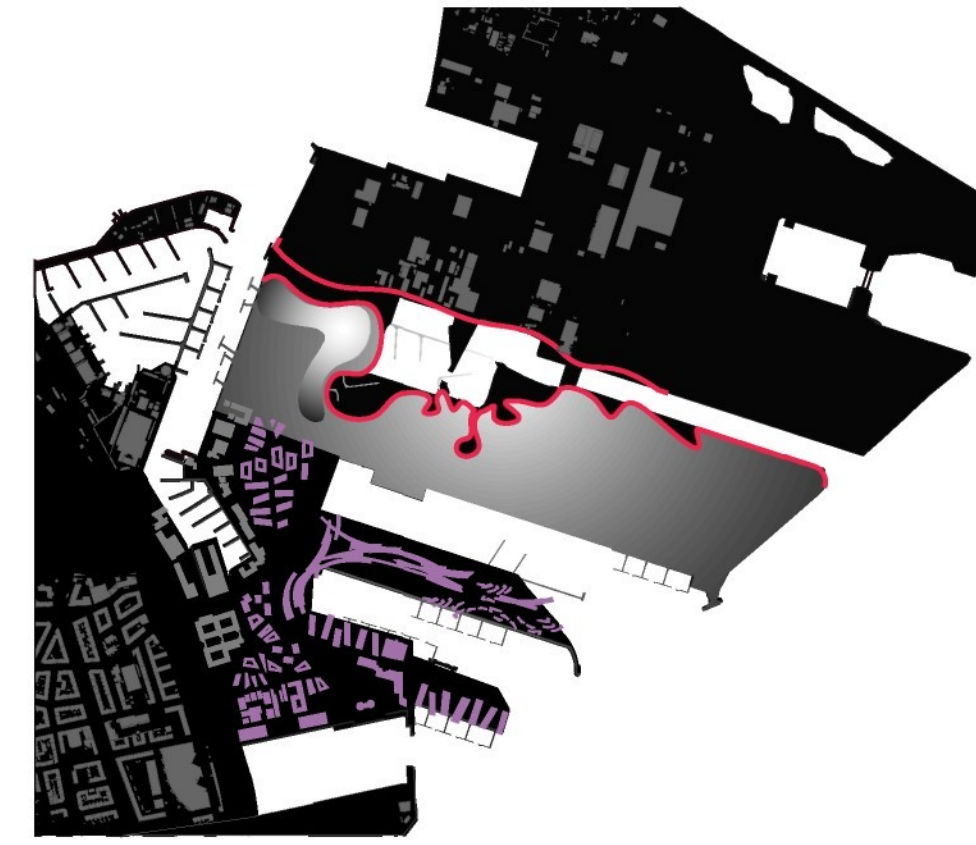
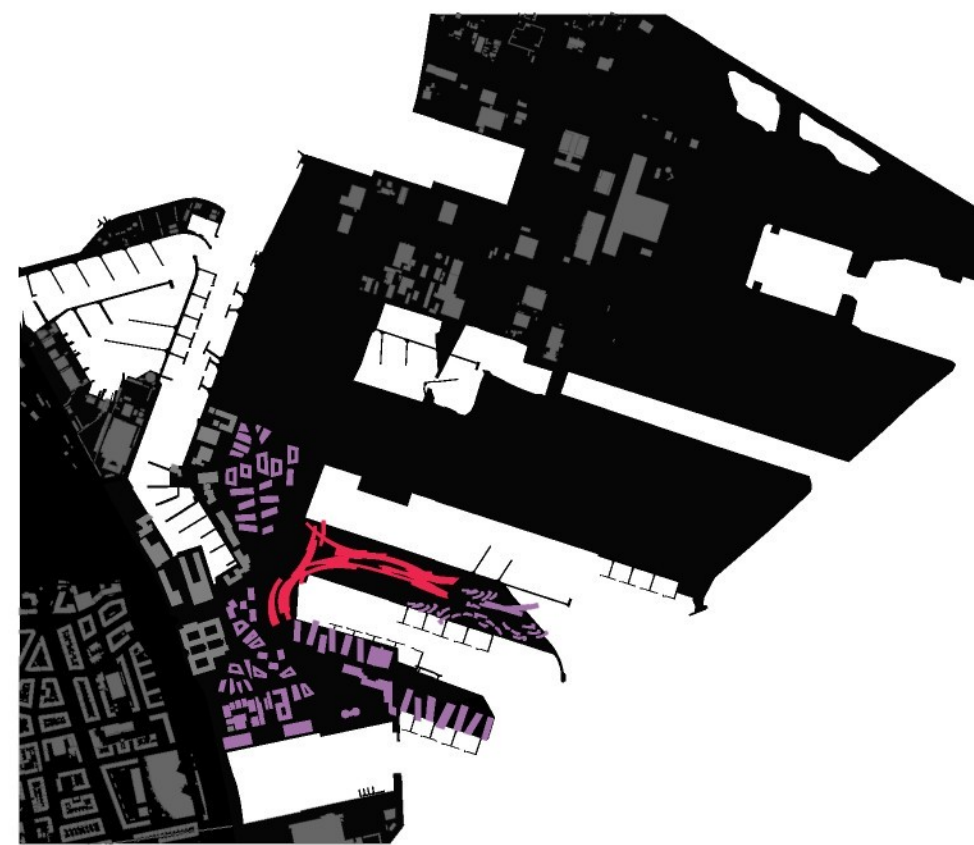
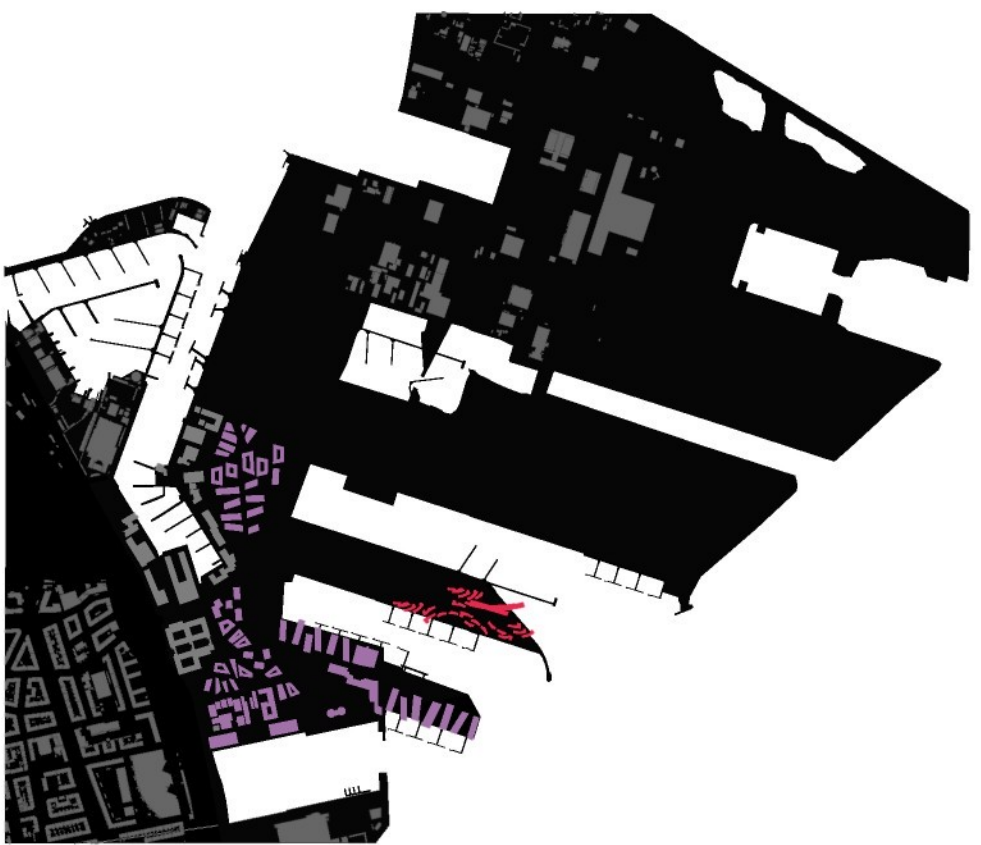
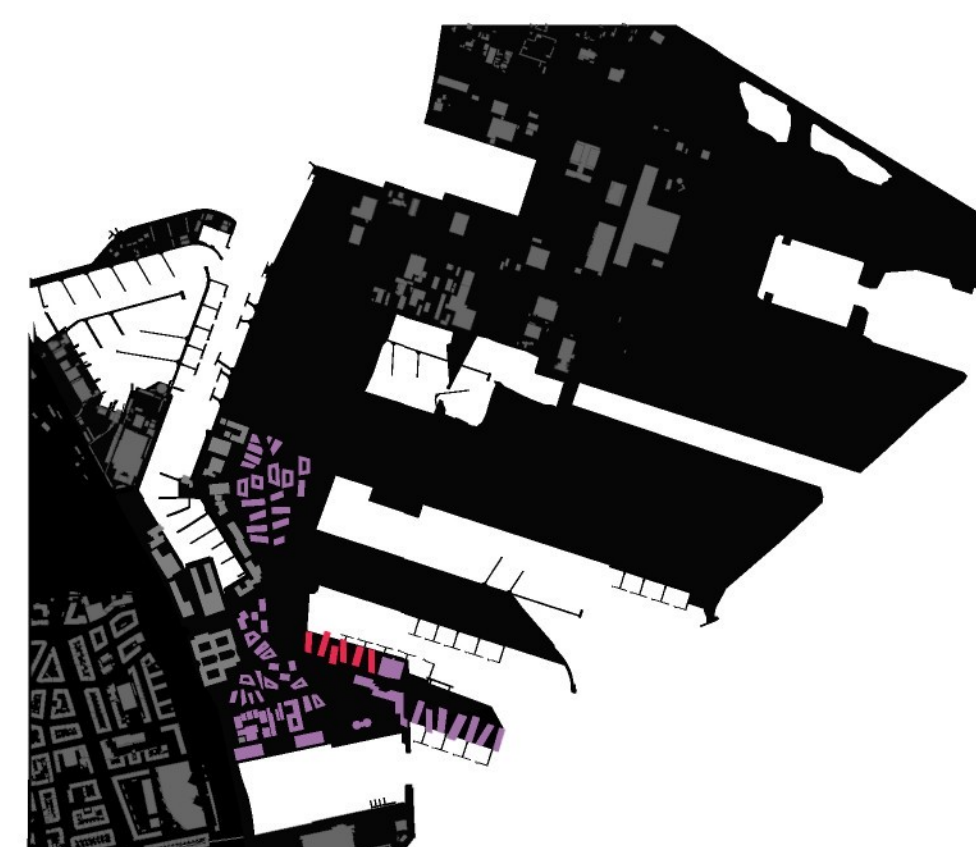
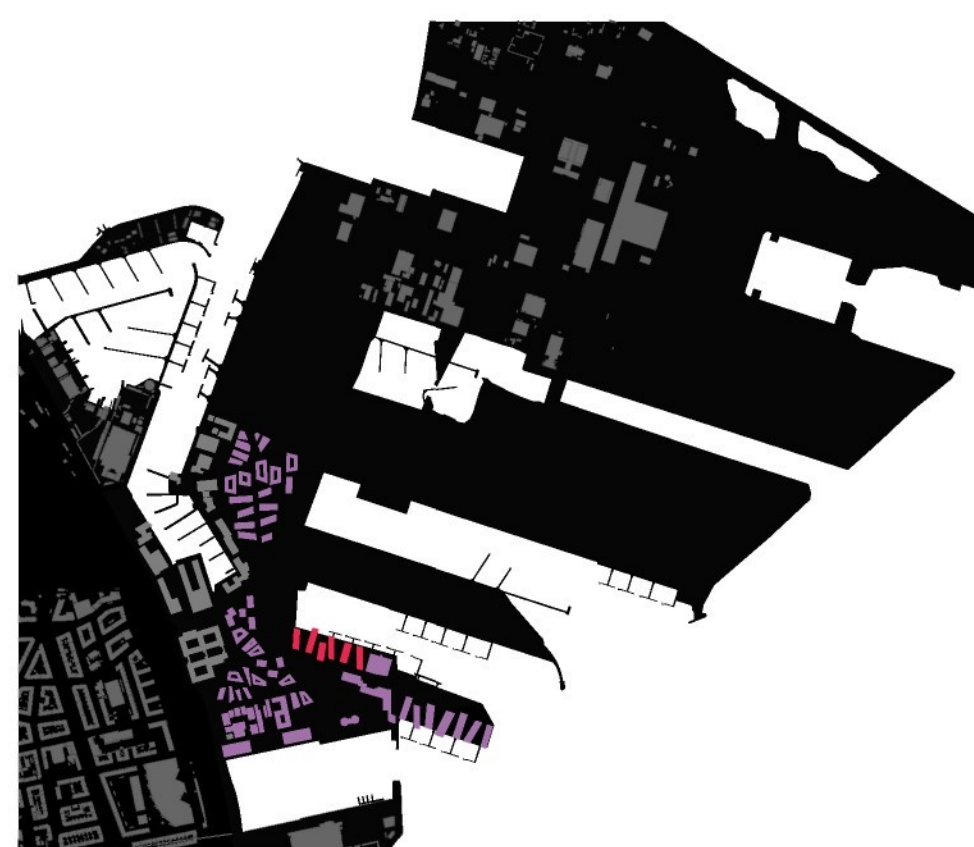
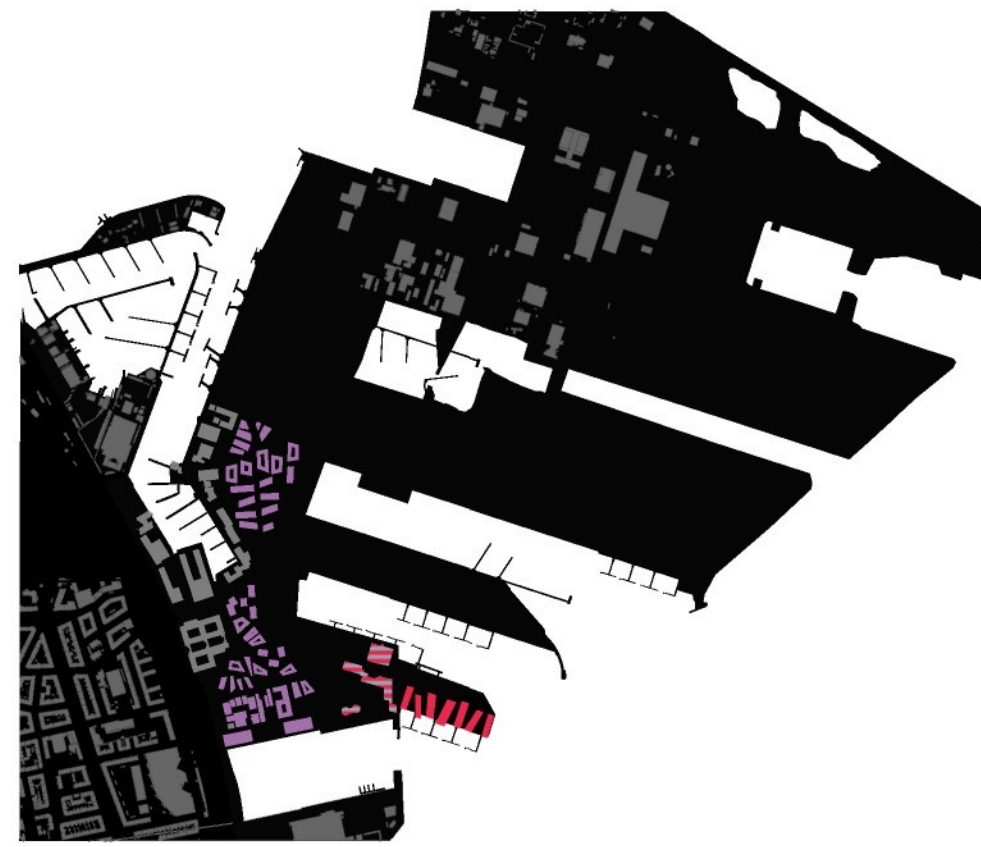
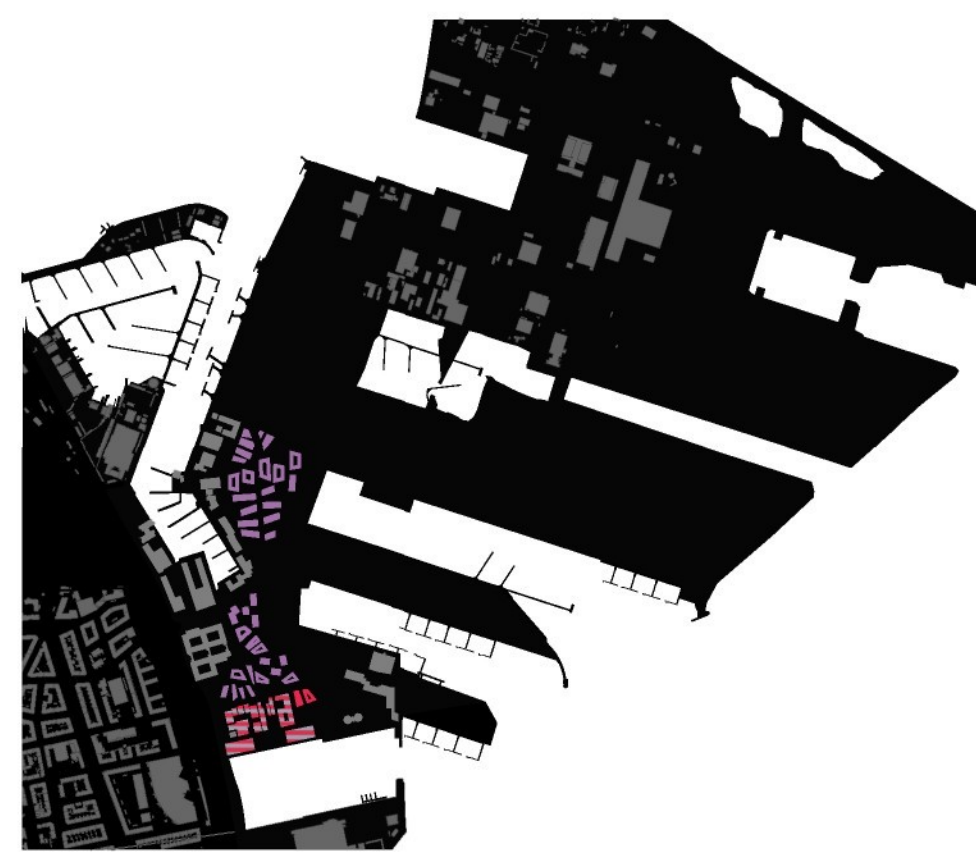
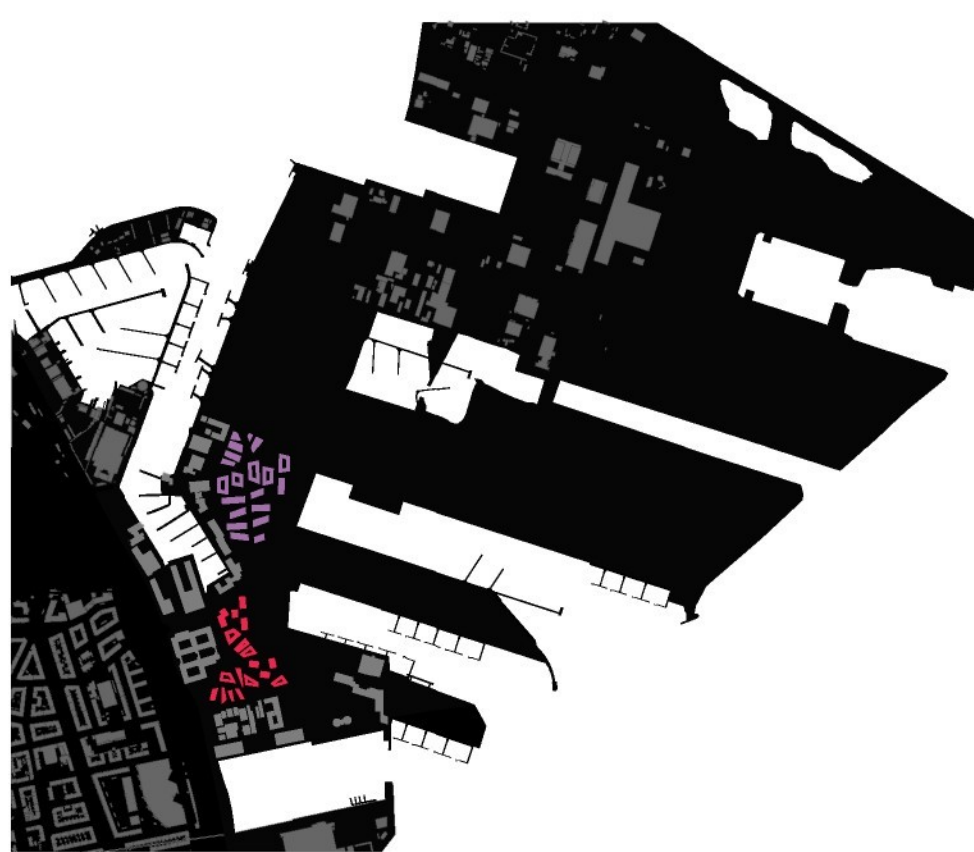
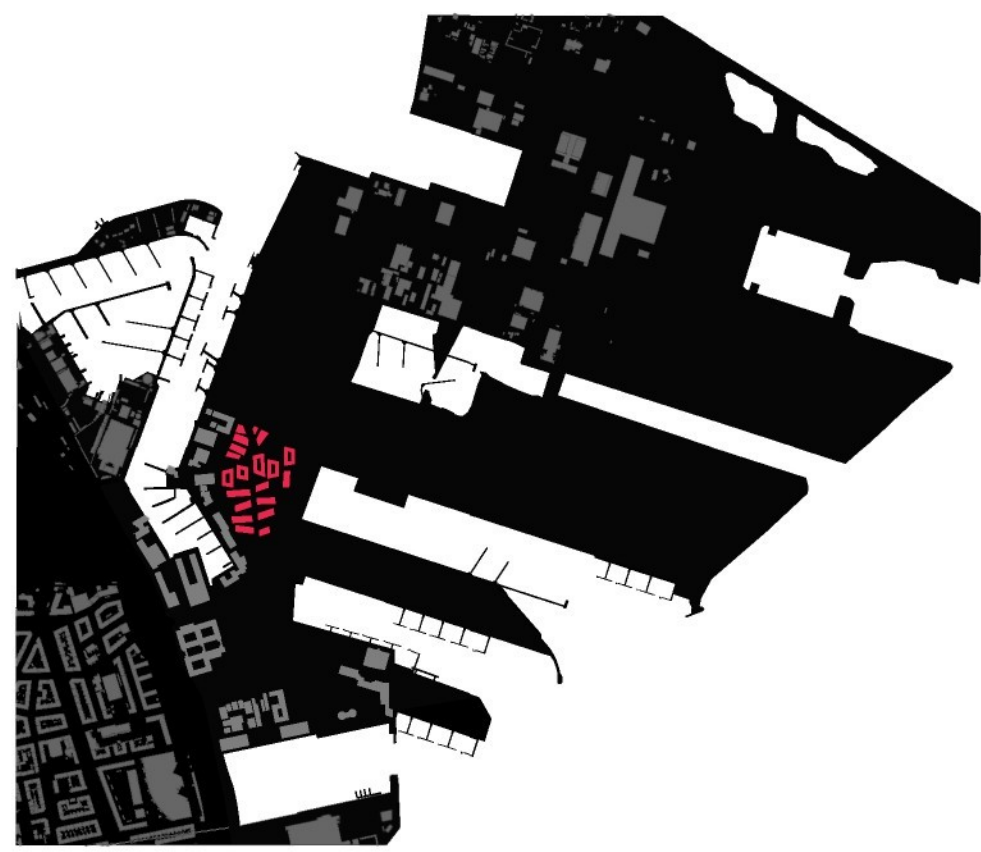




KLÁRA COMORKOVÁ
URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAŇ
 ŘEZÝ_M_1:2500

VEDOUČÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
 TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY



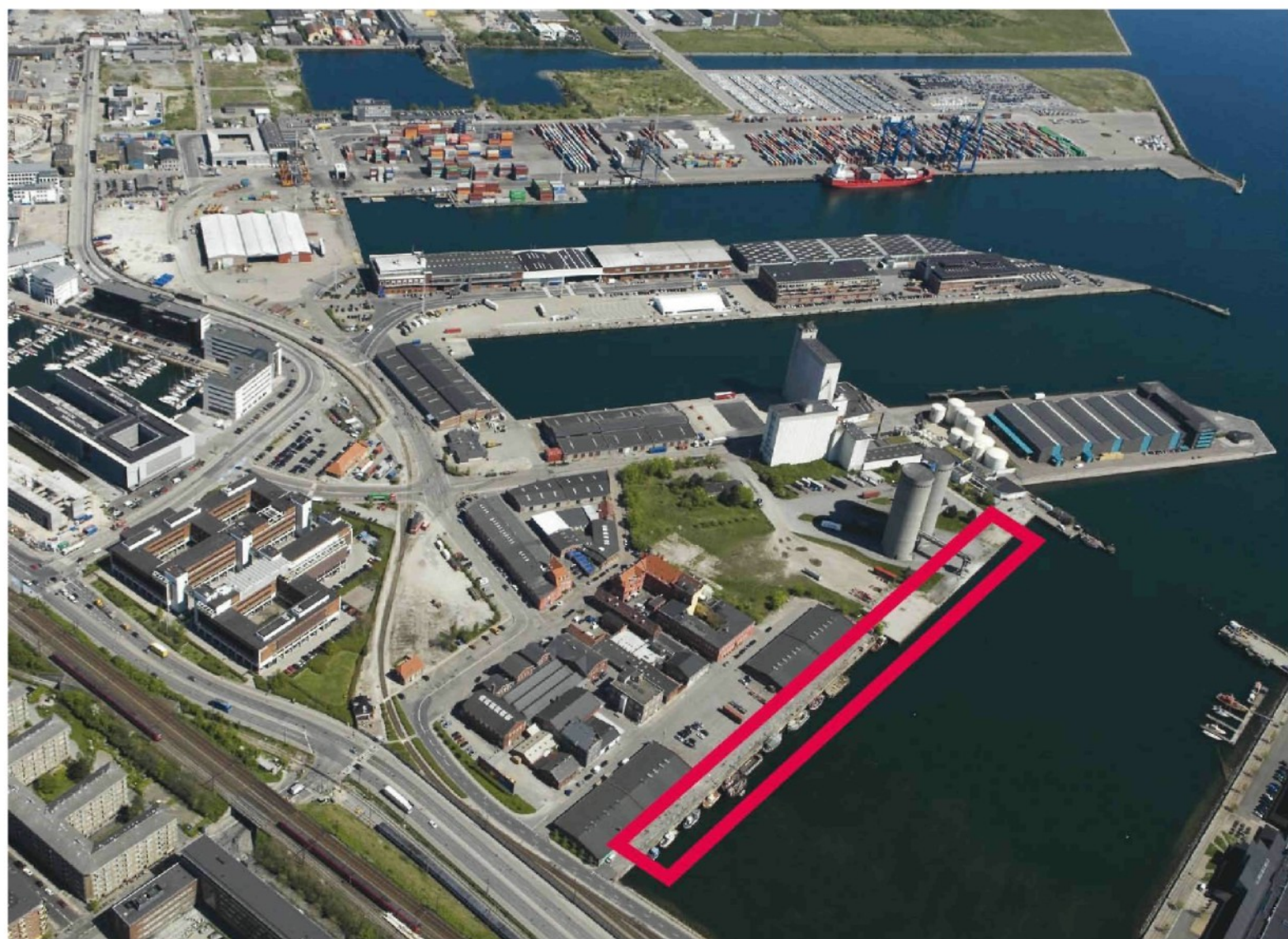


■ terén
 ■ moře
 ■ okolní objekty
 ■ stávající objekty
 ■ nové objekty
 ■ rekonstrukce stávajících objektů

KLÁRA COMORKOVÁ
 URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
 FÁZE VÝSTAVBY

VEDOUČÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
 TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

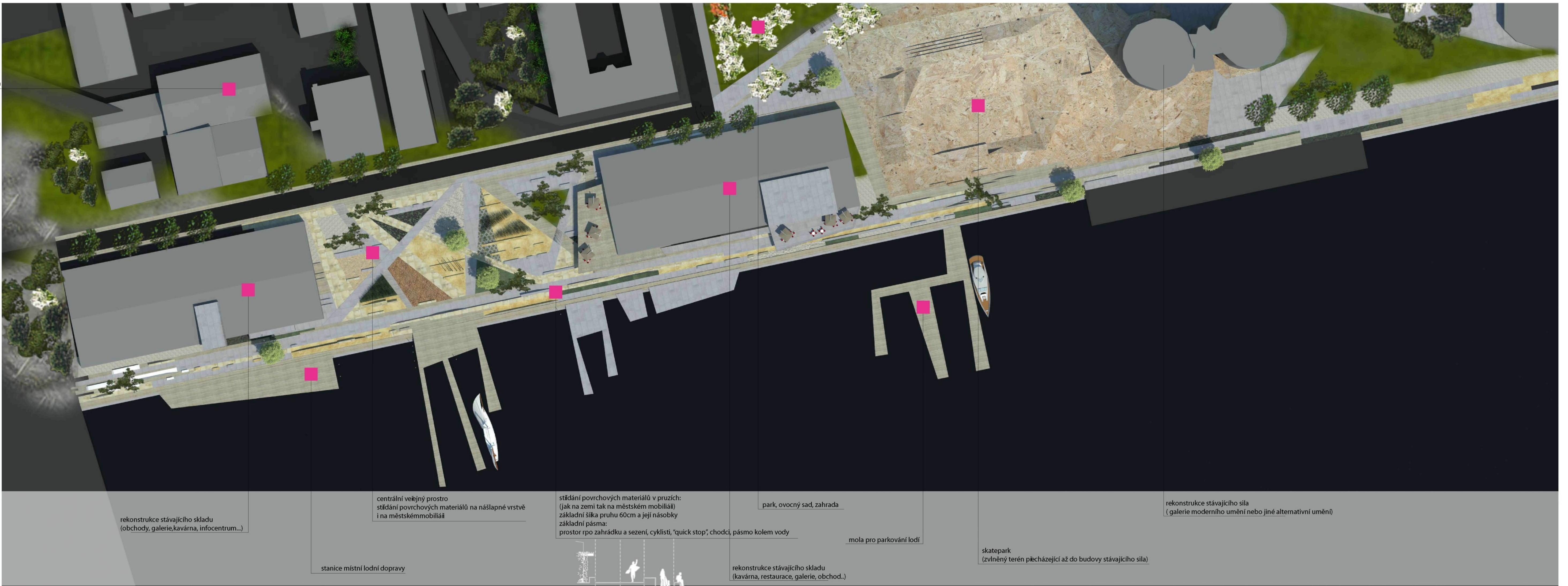
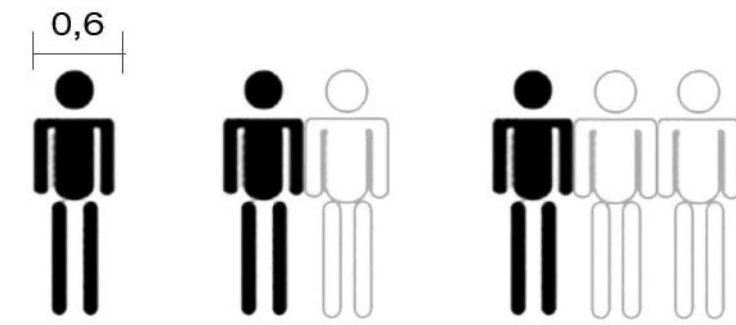




ŘEŠENÉ NABŘEŽÍ

zrekonstruovaná původní chlová zastávka

PRINCIP ČLENĚNÍ



rekonstrukce stávajícího skladu
(obchody, galerie, kavárna, infocentrum...)

centrální veřejný prostor
střední povrchových materiálů na náslapné vrstvě
i na městském dálnici

střední povrchových materiálů v pruzích:
(jak na zemi tak na městském dálnici)
základní síťka pruhu 60cm a její násobky
základní pásma:
prostor pro zahradku a sezení, cyklistů, "quick stop", chodce, pásmo kolem vody

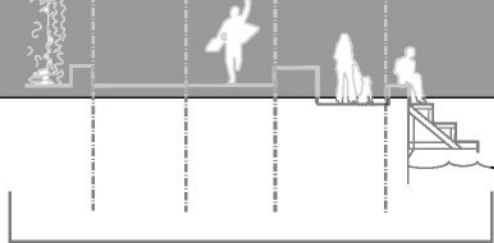
park, ovocný sad, zahrada

mola pro parkování lodí

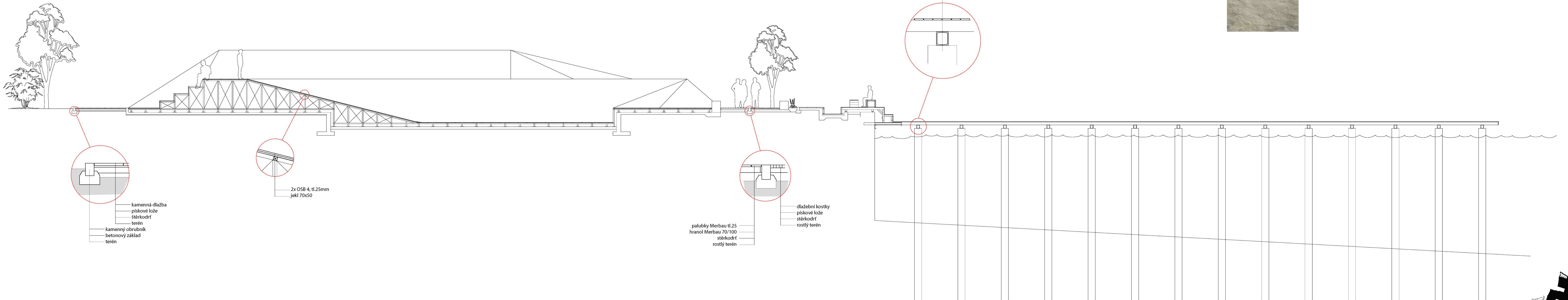
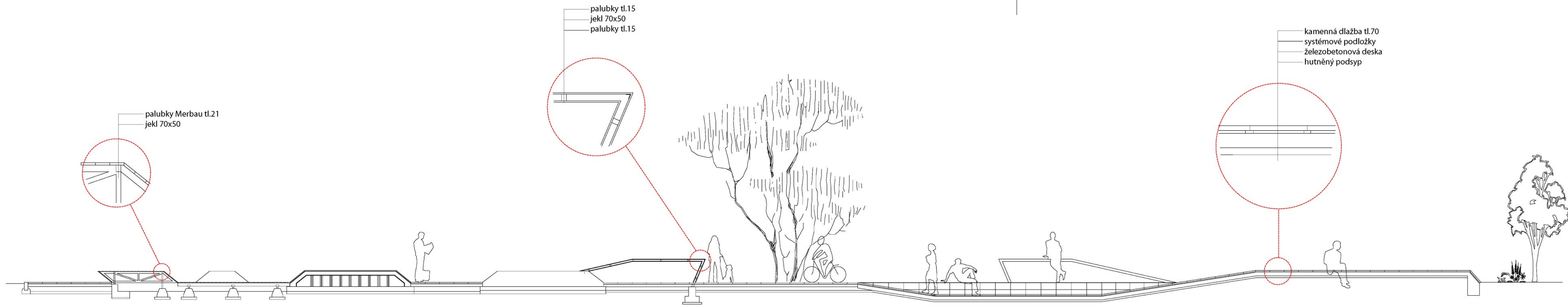
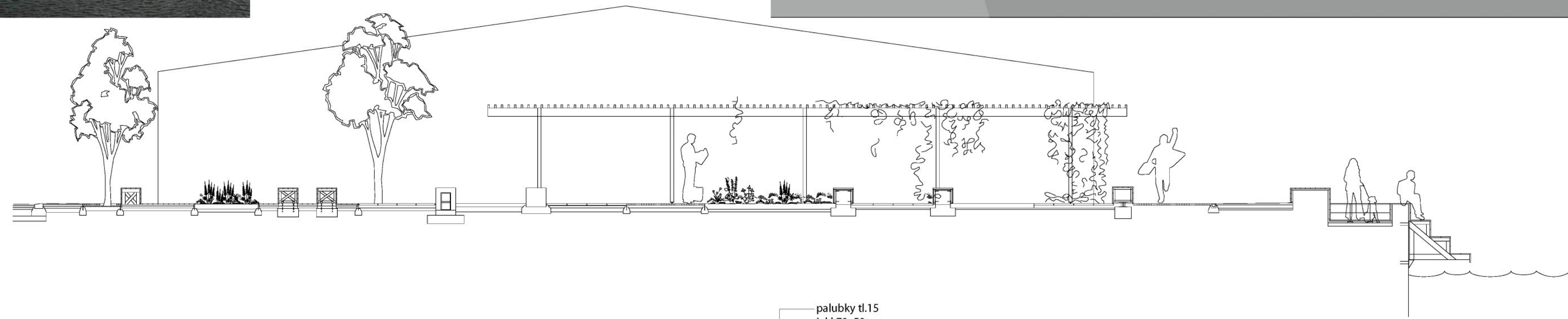
rekonstrukce stávajícího síla
(galerie moderního umění nebo jiné alternativní umění)

skatepark
(zvlněný terén přecházející až do budovy stávajícího síla)

stanice místní lodní dopravy



ŘEZY_M 1:100
DETAIL_M 1:50



POUŽITÉ MATERIÁLY + ZELEŇ

POUŽITÉ MATERIÁLY/NÁSLAPNÉ VRSTVY



TRÁVY



zelený trávník

TRÁVKY



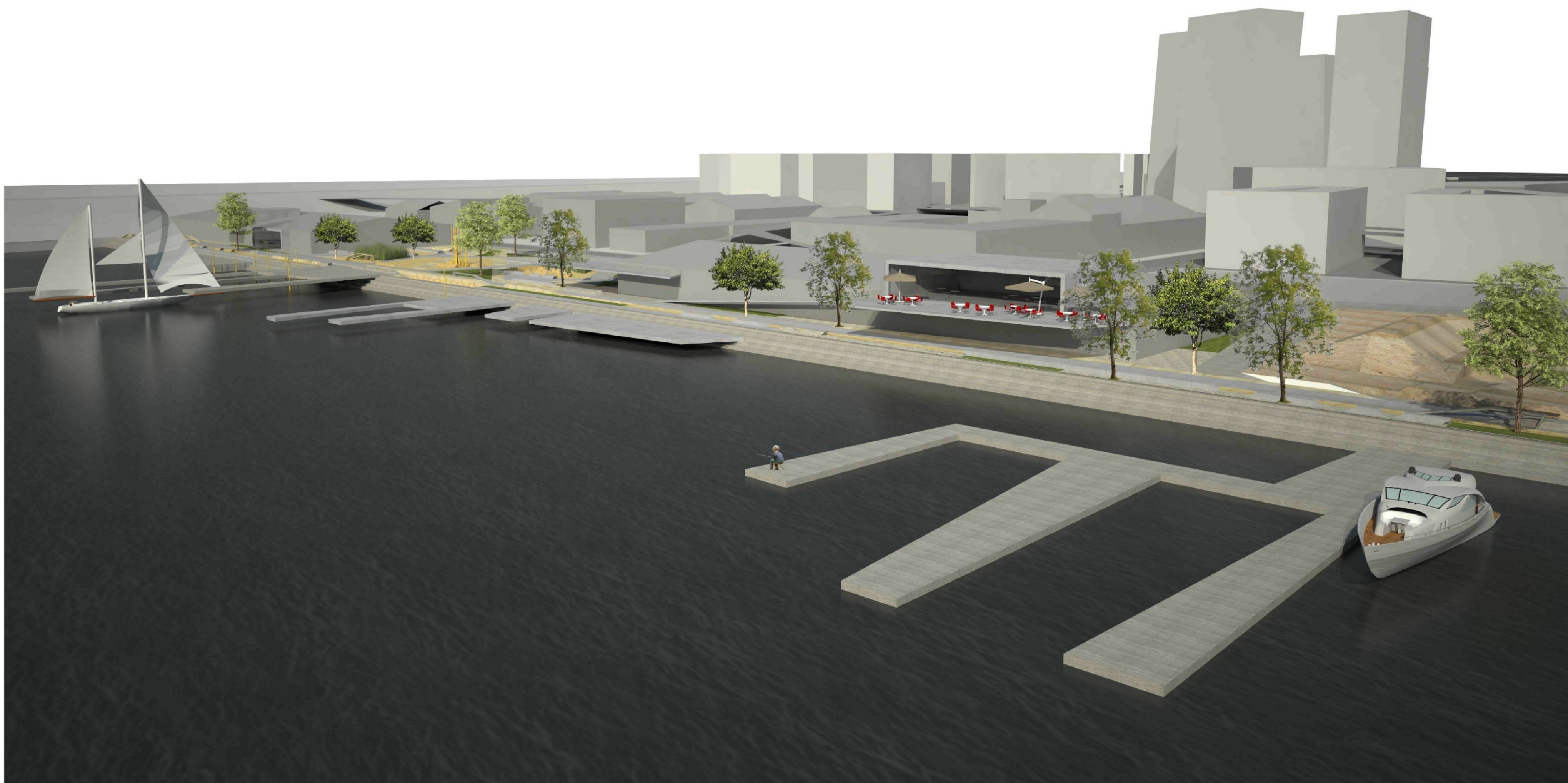
nízké trávy:
kostřava slá (festuca glauca)
kostřava ovčí (festuca ovina)
ostice horská (carex montana)

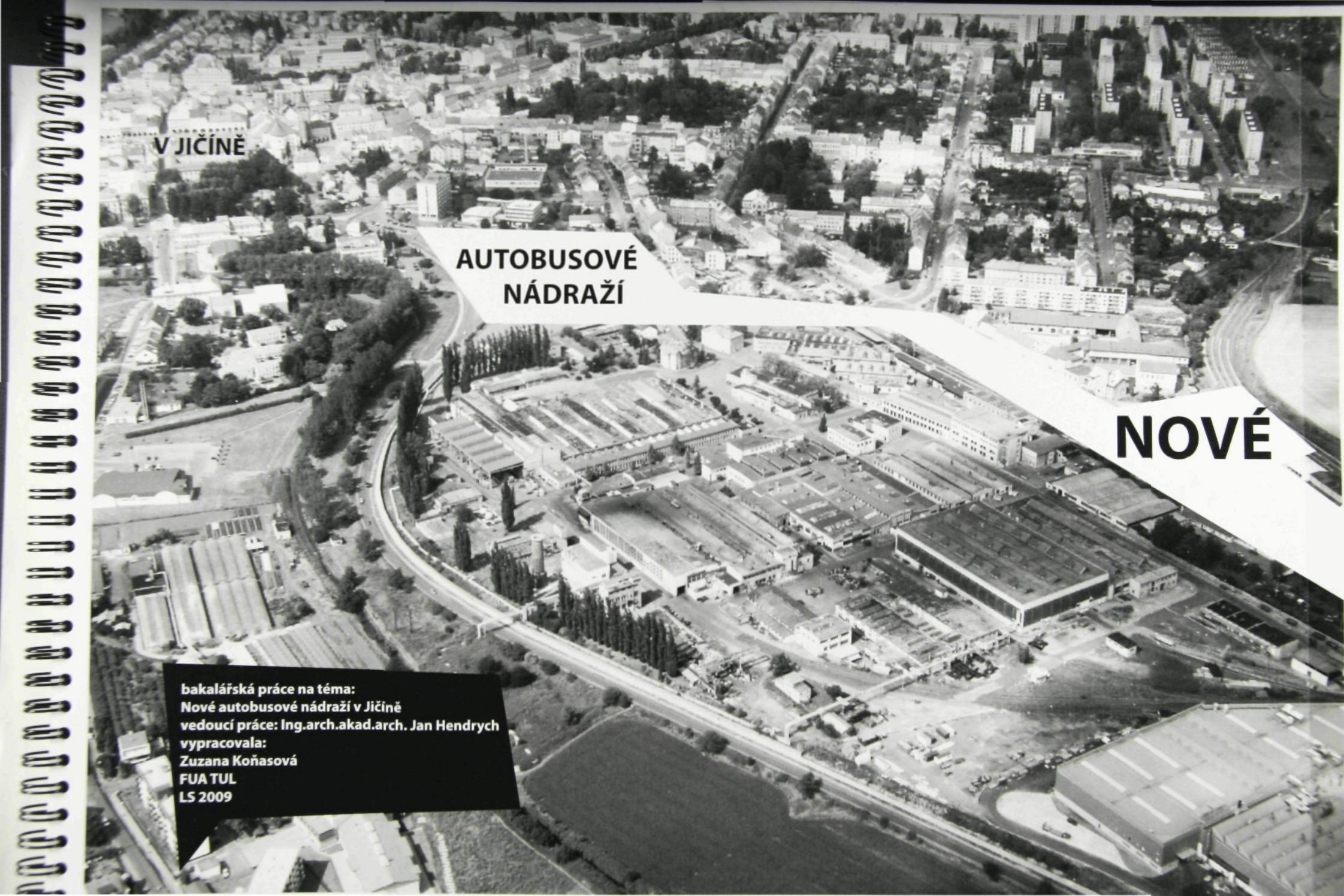
vysoké trávy:
bezkolenný modrý (molinia caerulea)
ovčí vázýzele (helictotrichon sempervirens)
čínský rákos (miscanthus sp.)

KLÁRA COMORKOVÁ

URBANISTICKÁ STUDIE_NORDHAVN_KODAN
DETAIL_NABŘEŽÍ_m 1:100

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE: ING. ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH
TU LIBEREC_FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY





V JIČÍNĚ

AUTOBUSOVÉ
NÁDRAŽÍ

NOVÉ

bakalářská práce na téma:
Nové autobusové nádraží v Jičíně
vedoucí práce: Ing.arch.akad.arch. Jan Hendrych
vypracovala:
Zuzana Koňasová
FUA TUL
LS 2009

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2008/09

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro:

Zuzanu Koňasovou

program:

B3501 Architektura a urbanismus

obor:

architektura

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

Název tématu:

Nové autobusové nádraží v Jičíně

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146115005

Zásady pro vypracování:

Komentář:

Úkolem je navrhnout nové autobusové nádraží v Jičíně v lokalitě navazující na stávající nádraží ČD. Místo je určeno návrhem územního plánu. Projekt bude řešit dopravní obsluhu, zázemí a služby pro cestující, zázemí řidičů. Důležitý je vztah ke stávajícímu vlakovému nádraží a vazby na bezprostřední okolí.

Podklady:

Výkresové, textové a fotografické podklady poskytnuté jsou uloženy na serveru FA.

LOH

ista a úkolu

místa z regionálního měřítka

místa z měřítka subjektu

irších vztahů M 1: 10 000

reálu M 1: 1000

přízemí

lány přízemí

istoru a místností přízemí

zemí

prvního patra

lány prvního patra

storu a místností prvního patra

architektonický detail

ě perspektivy

ě perspektivy
r do fotografií

a technická zpráva s bilancí ploch
ných parametrů využití území

0

KAR

Požadované výkony pro odevzdání BP:

- A - Seznam příloh
B - Rozbor místa a úkolu

Poznámka:

Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání a interpretaci daného místa a úkolu.

- C - Návrh (povinný minimální rozsah, možno doplnit o další části)

část návrhu	měřítko
C.1 - situace širších vztahů	M 1: 2000
C.2 - situace areálu	M 1: 500
C.3 - půdorysy všech úrovní	M 1: 200
C.4 - řezy	M 1: 200
C.5 - plány	M 1: 200
C.6 - rysovaný architektonický detail řešení	M 1: 20 - 1:50
C.7 - interiérové perspektivy	min. 2x
C.8 - exteriérové perspektivy a záznamy do fotografií	min. 3x
C.9 - model	M 1:200 - 1:500

- D - Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch a dosažených parametrů využití území

- E - 1x sada zmenšených výkresů pro archivaci ve formátu A3
Elektronická podoba všech částí bakalářské práce na CD-ROM (akceptovatelné formáty pdf, tiff, jpeg)

Vedoucí bakalářské práce:

Zařídil bakalářské práce:

Termín odevzdání bakalářské práce:

ing. arch. akad. arch. Jan Hendrych

8.1.2009

8.4.2009 do 15:00 na děkanátě FUA

děkan

Prohlášení

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Datum 8. června 2009

Podpis

PŘÍLOH

1. místo a úkolu

2. místo z regionálního měřítka

3. místo z měřítka subjektu

4. pt

5. e širších vztahů M 1: 10 000

6. e areálu M 1: 1000

7. /s přízemí

8. i plány přízemí

9. prostoru a místnosti přízemí

10. přízemí

11. s prvního patra

12. i plány prvního patra

13. prostoru a místností prvního patra

14. y

15. y architektonický detail

16. ové perspektivy

17. ové perspektivy

18. asy do fotografií

19. ní a technická zpráva s bilancí ploch a dosažených parametrů využití území

20. OM

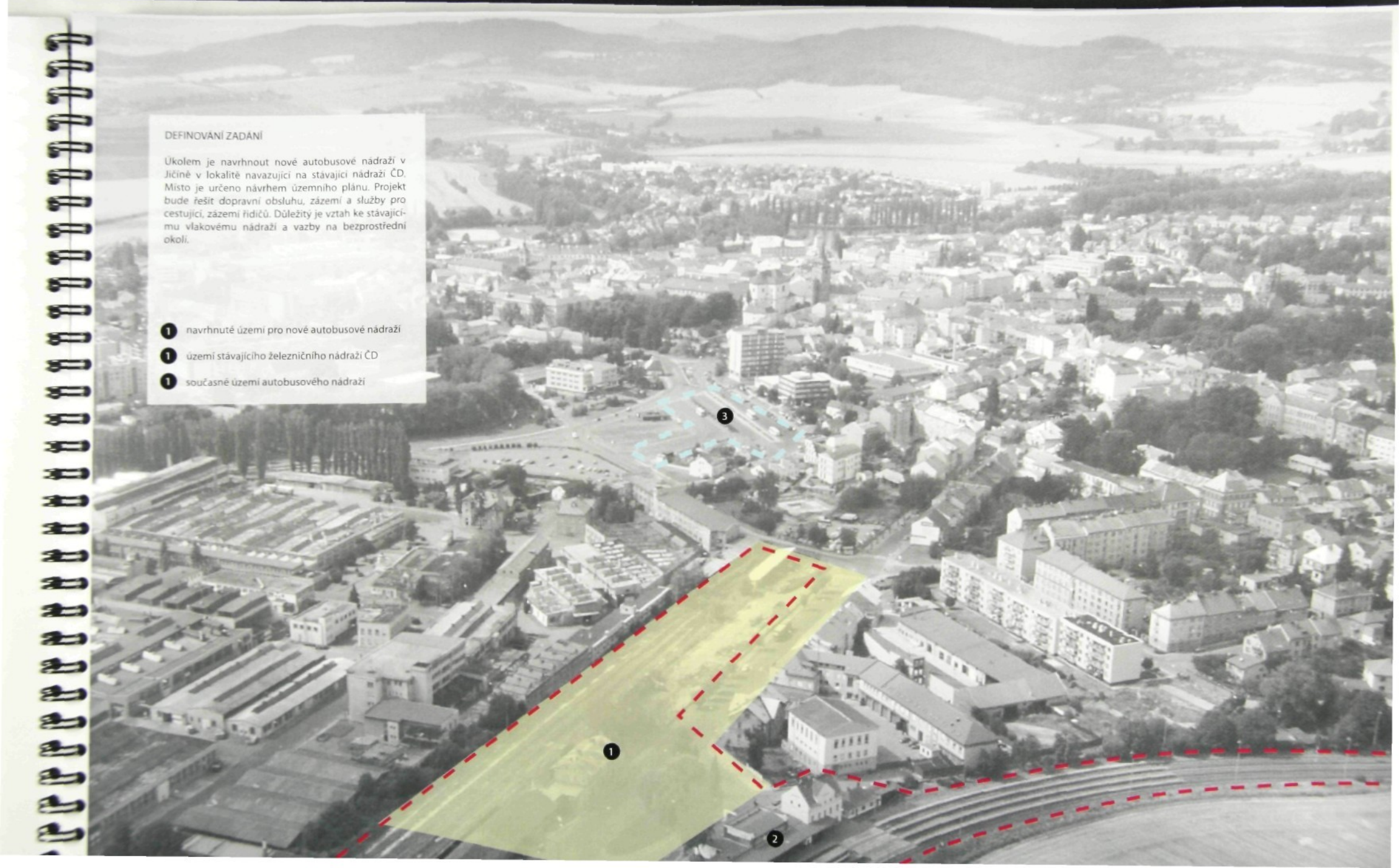
SEZNAM PŘÍLOH

- 1.1 rozbor místa a úkolu
- 1.2 analýza místa z regionálního měřítka
- 1.3 analýza místa z měřítka subjektu
- 1.4 koncept
- 2.1 situace širších vztahů M 1: 10 000
- 2.2 situace areálu M 1: 1000
- 3.1 půdorys přízemí
- 3.2 funkční plány přízemí
- 3.3 popis prostoru a místností přízemí
- 3.4 detail přízemí
- 3.5 půdorys prvního patra
- 3.6 funkční plány prvního patra
- 3.7 popis prostoru a místností prvního patra
- 4.1 řezy
- 4.2 pohledy
- 5 vybraný architektonický detail
- 6.1 interiérové perspektivy
- 6.2 exteriérové perspektivy
a zákresy do fotografií
- 7 model
- 8 průvodní a technická zpráva s bilancí ploch
a dosažených parametrů využití území
- 9 CD-ROM

DEFINOVÁNÍ ZADÁNÍ

Úkolem je navrhnout nové autobusové nádraží v Jičíně v lokalitě navazující na stávající nádraží ČD. Místo je určeno návrhem územního plánu. Projekt bude řešit dopravní obsluhu, zázemí a služby pro cestující, zázemí řidičů. Důležitý je vztah ke stávajícímu vlakovému nádraží a vazby na bezprostřední okolí.

- 1 navrhnuté území pro nové autobusové nádraží
- 1 území stávajícího železničního nádraží ČD
- 1 současné území autobusového nádraží



Map of Romania showing the number of municipalities per county. The map is color-coded according to the number of municipalities in each county. The legend indicates the following categories:

- 0-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50

The map shows a high concentration of municipalities in the central and eastern parts of the country, with fewer in the north and west.



Charakteristika	Kraj	Trutnov	Hradec Králové	Jičín	Náchod	Rychnov nad Knežnou
Rozloha ha	475 817	114 677	87 538	88 662	85 157	99 783
V % z HK kraje	100	24,1	18,4	18,6	17,9	21,0
Průměrná rozloha obce v km ²	10,6	15,3	8,7	8,0	10,9	12,0
Počet obcí	448	75	101	111	78	83
V % z HK kraje	100	16,7	22,5	24,8	17,4	18,5
Počet částí obcí	1 073	164	210	295	217	187
Počet obyvatel	547 563	119 780	159 284	77 066	112 423	79 010
Hustota osídlení (obyvatel/km ²)	115,1	104,4	182,0	86,9	132,0	79,2

SPRÁVNÍ ÚROVEN	IR
Česko	27,3
Severovýchod	35,8
Královéhradecký kraj	38,9
JČ in okres	62,3
JČ in ORP	72,7
Zdroj: CHV, 2006	

Index je váženým průměrem založeným na podílech obyvatel v nejmenších obcích (z celkového počtu obyvatel). Tento ukazatel dokládá míru územní rozdrobenosti Jičínska, která je v rámci kraje, regionu soudržnosti i celé republiky velmi výrazná.



Jičínsko (ORP Jičín)
Čechách v Královéhrádku
Jičín. Hraničí na západ
severu s krajem Liberec
činí cca 100 km, od kra-
ce 50 km. **Region**
příznivé centrální
ové osy. Rozloha Ji-
přímě žije v obcích
Hustotou zalidněné (77
mírně podprůměrná
Město Jičín má okolo
na řece Cidlině. Tradiční
technická a potravinář-
město stává vyhledáva-
do chráněné krajinné
Mezi pozitivita patří
postavení města ve vel-
poloha v krajinně i
těsném sousedství chr-
raj a blízkost hranic s
nantní roli má Jičín v
státní správy a vyšších
služeb, významně je so-
Dalším pozitivem je v-
zvaných prostor a ko-

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA JIČÍNSKA

Jičínsko (ORP Jičín) se nachází ve východních Čechách v Královéhradeckém kraji v rámci okresu Jičín. Hraničí na západě se Středočeským krajem, na severu s krajem Libereckým. Vzdálenost od Prahy činí cca 100km, od krajského města Hradec Králové cca 50km. **Region se nachází v geograficky příznivé centrální poloze, avšak mimo rozvojové osy.** Rozloha Jičínska činí téměř 597 km², přičemž žije v obcích více než 46, 7 tisíc obyvatel. Hustotou zalidnění (77 byvatel na km²) se řadí mezi **mírně podprůměrná zalidněná** území Česka.

Město Jičín má okolo 17 tisíc obyvatel a nachází se na řece Cidlině. Tradicí zde má strojírenská, elektro-technická a potravinářská výroba. Díky své poloze se město stává vyhledávaným východiskem pro výlety do chráněné krajinné oblasti Českého ráje.

Mezi pozitivní patří jednoznačné výjimečné postavení města ve velikostní struktuře sídel okresu, poloha v krajinně i přírodně cenném prostoru, v těsném sousedství chráněné krajinné oblasti Český ráj a blízkost hranic s Polskem i Německem. Dominantní roli má Jičín v některých oblastech výkonu státní správy a vyšších zdravotnických a sociálních služeb, významné je soustředění středního školství. Dalším pozitivem je vzdálenost od hlavních urbanizovaných prostor a komunikačních os.

Výrazným rysem sídelní struktury okresu je její roztržitost (žije zde pětina obyvatel kraje, ale na území se nachází čtvrtina všech obcí, tj. nejvíce ze všech okresů, a téměř 30% části obcí). Převládají malá sídla jak rozlohou, tak i počtem obyvatel. **Nad 40% obcí okresu má méně než 200 obyvatel.** Stupeň integrace sídel do obcí (počet částí obcí na 1 obec), který mj. nepřímo indikuje stupeň sídelní stability obyvatelstva, je nad celostátním průměrem. Rovněž demografické charakteristiky okresu jsou spíše nepříznivé – jakkoli se stárnutí populace a nízká porodnost projevují v celé ČR, okres Jičín ztrácí obyvatele v rámci kraje relativně nejrychleji. **Populace okresu Jičín je v krajském porovnání druhá nejstarší.** Tento fakt lze dokládat i odpovídajícími nižšími podíly v mladších kategoriích a vyššími podíly seniorů.

Jičínsko má převážně zemědělský charakter s významným podílem průmyslu v sídlech městského typu. V oblastech s vyšším podílem lesů je důležitým dřevozpracujícím průmysl a dřevovýroba. Využívány jsou rovněž zdroje sklářských písků a pískovců. Příznivé klimatické podmínky a zemědělský fond v jižní části území zaručuje vhodné podmínky pro zemědělskou výrobu.

Většina hospodářských aktivit je omezena na významnější centra regionu, tj. zejména města Jičín. V oblasti sekundérů převládají vedle relativně hojně zastoupeného stavebnictví dominující strojírenství a zpracovatelský průmysl. Významné je zastoupení potravinářské výroby.

Dominantní je sféra služeb- školství, zdravotnictví a územní správa právě ve městě Jičíně.

Role cestovního ruchu je významná, ovšem výrazně sezónní se slabou sezónou v zimě a to je spjaté s nezaměstnaností v zimní sezóně.

SLABÉ STRÁNKY:

Rozdrobená sídelní struktura v severozápadní části správního území znesnadňuje výstavbu technické infrastruktury.

Malé obce nemohou poskytnout dostatečnou občanskou vybavenost.

Stárnutí populace. Nízký přirozený přírůstek počtu obyvatel.

Sezónost zaměstnanosti ve službách cestovního ruchu.

HROZBY:

Odliv mladých lidí z malých obcí.

SILNÉ STRÁNKY:

Města plní funkci přirozených sídelních center.

Cestovní ruch jakožto významný zdroj zaměstnanosti.

Významné turistické atraktivity a zachovalý přírodní ráz území.

Cenné přírodní památky a zajímavé přírodní útvary.

Vysoký počet nemovitých kulturních památek a chráněných území.

Silný rekreační potenciál.

Široká nabídka sportovní rekreačních aktivit.

Dobré podmínky pro pěší turistiku, cykloturistiku.

PŘÍLEŽITOSTI:

Posílení obslužnosti sídelních center.

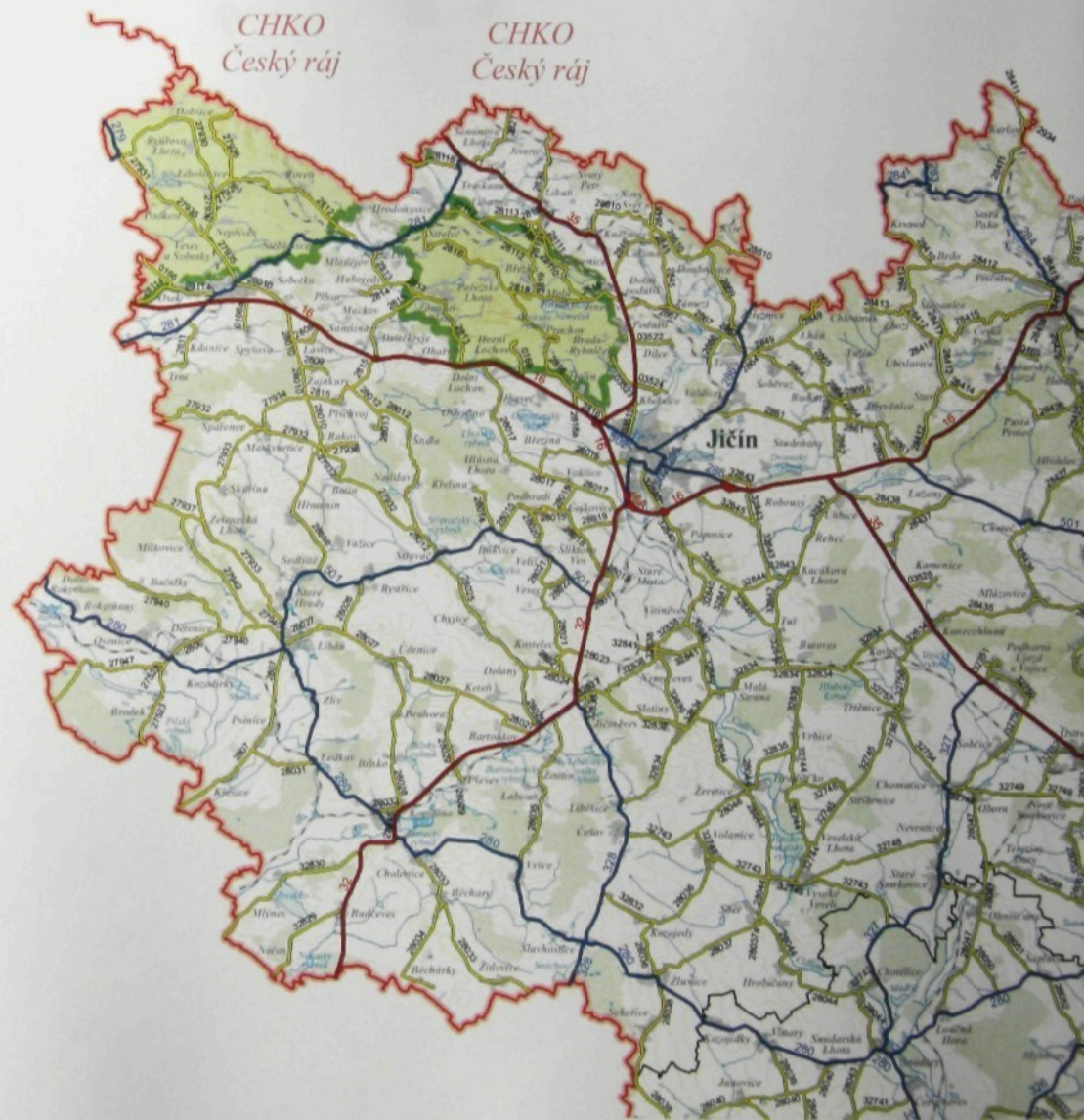
Zvýšení propojenosti území veřejnou hromadnou dopravou.

Protože je v regionu vysoká roztržitost osídlenosti, kde velký počet obcí má méně než 200 obyvatel a je tedy převážně nutné, aby za prací a občanskou vybaveností dojížděli a zároveň většina obyvatel je starší populace, která buď osobní automobil nevládní, nebo již řídit nemůže, je **pro rozvoj regionu zásadní, aby dobře fungovala doprava v rámci regionu.**

SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ KRALOVÉHRADECKÝ KRAJ



- dálnice
- rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- 310 číslo silnice
- hranice okresu (podkladová data © ČÚZK)
- hranice kraje (podkladová data © ČÚZK)
- hranice státu (podkladová data © ČÚZK)
- ▲ silniční hraniční přechod
- vstřednice (mapový podklad © MO ČR, 2008)
- železnice (mapový podklad © MO ČR, 2008)
- hranice NP a CHKO
- chráněná krajinná oblast
- národní park
- řeky a vodní plochy (mapový podklad © MO ČR, 2008)
- zastavba (mapový podklad © MO ČR, 2008)
- lesy (mapový podklad © MO ČR, 2008)



DOPRAVA V RÁMCI REGIONU

Přítomnost relativně husté sítě silnic I. a II. třídy a napojení na mezinárodní trasy, přispívá k tranzitnímu charakteru území. Středem regionu prochází v západním směru silnice I. třídy č. 16 (Mladá Boleslav-Sobotka-Jičín-Nova Paka-Trutnov-PL), v severojižním směru silnice I/32 (Jičín - Kopidlno - Poděbrady) a silnice I/35 (Liberec - Turnov - Jičín - Hořice - Hradec Králové - Litomyšl - Mohelnice). Trasy mají v rámci regionu radiální charakter, přičemž hlavní dopravní uzlem je město Jičín.

DOPRAVA V RÁMCI MĚSTA JIČÍNA

Město Jičín leží na křižovatce tří silnic první třídy. Pro odklonění tranzitní dopravy z města byl v minulosti vybudován obchvat města (silnice I/16, I/35), který původně byl trasován mimo zastavené části města. Rozvoj výstavby se v některých lokalitách tomuto obchvatu přiblížil (východní část města). Jedná se zejména o průmyslové objekty. Tento rozvoj neustále pokračuje i v rámci územního plánu, kde jsou navrženy nové křižovatky a komunikační propojení. Silnice I. třídy jsou využívány zejména hospodářskou dopravou – přeprava zboží kamiony. Silnice I/35 tvoří jedno z mála kompaktních propojení východ « západ v severní části České republiky. Je tedy hojně využívána i mezinárodní dopravou. V souvislosti se zkapacitněním silnice se vedou jednání o tom, která ze tří navrhovaných variant je nejschůdnější pro všechny zainteresované strany. Významné dopravní zátěže po silnicích I/16 a I/32 představuje rekreační doprava Praha « Krkonoše, která je nejvýraznější o víkendech.

Železnice je na území ORP Jičín vedena ve směrech, které vystihují hlavní přepravní osy. Region je pokrytý železniční sítí v dostatečné hustotě s tím, že na železniční trať jsou napojena hlavní střediska osídlení, tj. Jičín, Sobotka, Lázně Běláhrad, Kopidlno. Významná část obcí se nachází v dostupnosti železničních stanic. Trať v regionu mají spíše místní, respektive regionální význam. Mezi železniční uzly patří stanice Jičín, Kopidlno a Libuň. Územím Jičínka nejsou vedeny tratě hlavních železničních koridorů ani hlavní tratě celostátního významu. Železniční doprava je méně využívána než autobusová doprava, protože autobusová doprava je snadněji dostupná a rychlejší v rámci regionu.

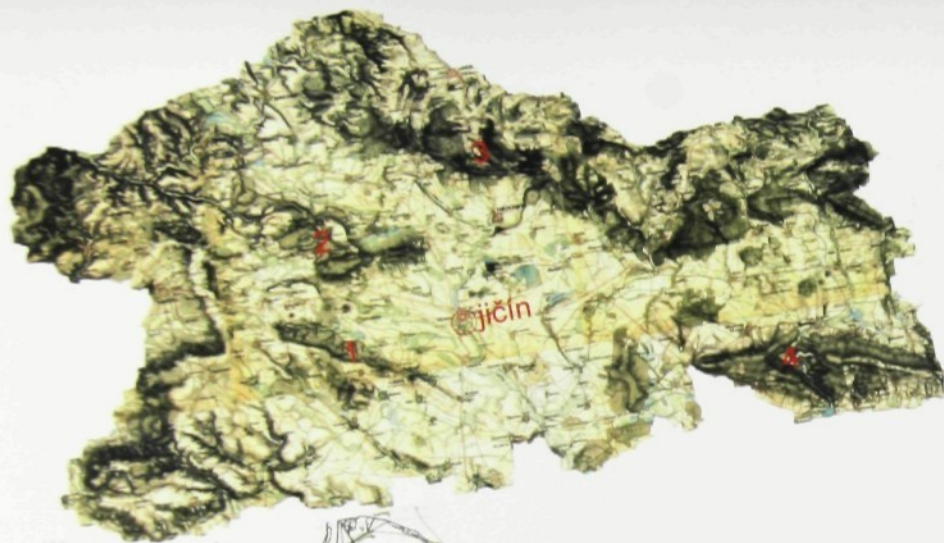
Z hlediska dálkové dopravy je Jičín typicky tranzitním městem. Blízkost Hradce Králové, Liberce a Mladé Boleslavi z něho činí pouhou zastávkou. V rámci autobusové dopravy má však nesmírný význam jako centrum regionální. Neboť většina spojů je zajišťována v bezprostředním okolí a slouží především ke každodenní dopravě na kratší vzdálenosti. V neposlední řadě pak je město na pomezí Českého ráje vyhledávaným cílem turistů.

- 1 Velišský hřbet
- 2 Prachovský hřbet
- 3 hřbet Tábořsko-Kozákovský
- 4 Hořické CHLUMY

Podíl typů pozemků v ORP Jičín (k 31.12.2007)

Ostatní plocha	Sady, zahrady	Trvalé travní Porosty	Les	Vodní plocha	Zastavěná Plocha	Ostatní
55,1	4,2	10,3	20,4	1,7	2,0	8,2

Zdroj: ČSÚ



PŘÍRODNÍ PODMÍNKY JIČÍNSKA, ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

Podnebí je mírné, příznivé. Průměrné letní teploty dosahují 14-16 °C, zimní 0 až -20°C. Průměrné roční srážky dosahují zhruba 650mm. Většina území Jičína náleží do Jičínské pahorkatiny. Jižní část zasahuje do Labských tabulí (zhruba od spojnice obcí Dětenice - Libáň - Běchary - Češov - Vrbice), severovýchodní okraj přechází do Ještědsko-Kozákovského hřbetu (Kýje a okolí) a Krkonošského podhůří (severní část obce Lázně Belohrad až Dřevénice). Reliéf je převážně rovinatý, místy pahorkatinný. To souvisí s horninovým podkladem, který je tvořen druhohorními, zpravidla vodorovně uloženými sedimenty- slínovci a pískovci, jenž jsou mnohde překryty sprašemi. Následkem třetihorního vulkanismu se zde hojně vyskytují čedičová tělesa, která byla na některých místech vypreparována na povrch a obohacující tak poměrně jednotlivý reliéf (např. vrch Češovka 335 m.n.m., Veliš 429 m.n.m., Zebín 400 m.n.m., Železný 370 m.n.m.)- V severozápadní části území se nachází známé skalní město z kvádrových pískovců- Prachovské skály, s bizarními skalními útvary, soutěskami a jeskyněmi. Nejvyšší nadmořské výšky dosahuje Hlaholská vyhlídka s 462 m.n.m.. Místní surovinové zdroje nepřesahují regionální význam, půdní fond charakterizovat jako úrodný, pro zemědělské využívání kvalitní.

VODA

Jičínsko leží v horním povodí Cidliny, pouze severozápadní cíp odvodňuje říčka Klenice do Jizery. Cidlina zde protéká severozápadním-jihovýchodním směrem a má zde ještě převážně potoční ráz. Zaplavy se vyskytují na Cidlině (od Jičína). Rybníků není mnoho a jejich nejvýznamnější lokalita se nachází severozápadně od Jičína, jež jsou cenným stanovištěm ptáků. Mezi dalšími je např. Šibeňák a Dvorecký při východním okraji Jičína.

ZELENĚ

Území patří do bukovno-dubového vegetačního stupně. Podíl lesů je celkově nízký, ale vyskytují se regionální rozdíly. Druhové složení lesů je ve srovnání s poměry v Česku velice příznivé. Listnaté lesy dosahují 44,6%. Nejrozsáhlejší listnaté porosty tvoří dub 27,1%, jehličnaté smrk ztepilý 36,4%.

MORFOLOGIE

Z morfologického hlediska se jedná o unikátní území, kde se setkávají čtyři různé krajinné typy: podhůří Krkonoš, pásmo vyvěřelých sopek, pískovcové skalní útvary a polabská rovina. Jedná se o území s náplavami štěrku, polodrahokamů, žluté a načervenalé hlíny usazených na křídových plochách, do něhož poměrně málo pronikaly lesy a močály, a které poskytovalo vhodnou zem pro osídlení právě tak jako okolí dnešní Prahy a krajina kolem Čáslavi.

KRAJINA

Region Jičína leží na rozhraní dvou významných krajinných typů- Podkrkonoší a Polabské nížiny. Reliéf krajiny a rovněž i využití území úzce souvisí i zároveň determinuje charakter sídelní struktury. Pahorkatinný sever a západ (pískovcová skalní města a izolované třetihorní kupy) je oproti revinatému jihu (převažující zemědělské využití) podstatně méně zalidněn. Charakteristické je vyšší zastoupení malých obcí a rozdrobenost sídelní struktury, zejména v severovýchodní části Jičína.

KRAJINA MĚSTA JIČÍN

Jičín se nachází ve východních Čechách na okraji Polabské nížiny. Kromě jihu, kde přechází rovina Jičína v Polabskou rovinu je na všech ostatních stranách jičínská kotlina lemována táhlými horskými hřbety, jejichž některé čedičové vrcholy dodnes zdobí zříceniny mocných hradů. (Brada, Veliš, Bradlec, Kumburk). Krajina v okolí Jičína je mírně zvlněná a do velké míry linearitní. Její charakteristické útvary se táhnou územím rovnoběžně ve směru severozápad/jihovýchod. Jsou to: Velišský hřbet, hořické Chlumu, Prachovský hřbet a hřbet „táborsko - kozákovský“. Území až navozuje dojem geologické kázně. Prapříčinou je tzv. lužická porucha, geologický jev, který vnaší do přírodního prostředí výrazný směr, jakýsi morfologický azimut. **Jičín je branou do Českého ráje.** Toto město vzniklo na území osídleném již v dobách prehistorických. Archeologické, nálezy dosvědčují kontinuitu pravěkého osídlení regionu od mladší doby kamenné a ukazují, že patřil k nejstarším zemědělským oblastem české země.

SILNÉ STRÁNKY:

Hodnotná krajina.
Barokní krajiny (Mariánská a Valdštejská zahrada).
Pohledové osy.
PŘÍLEŽITOSTI:
Zkvalitnění péče o krajinu, **obnova pohledových os**

SLABÉ STRÁNKY:

Zranitelné oblasti z hlediska ochrany podzemních vod.
Sesuvná území, zejména v jihozápadní části Jičína.

HROZBY:

Narušení rázu krajiny novou výstavbou.

Krajina Jičína a jeho blízkého okolí je naprosto unikátní. Zásadní je podporovat pohledové osy a výhledy do krajiny.



Území Jičína bylo osídleno již v dobách prehistorických. Archeologické nálezy dosvědčují kontinuitu osídlení od doby kamenné a ukazují, že kraj Jičína patřil k prazemědělské oblasti české země.

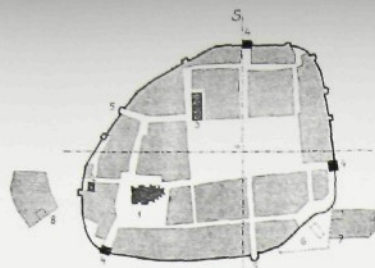
Město Jičín nemá zakládací listinu. První písemnou zmínkou o Jičíně je zakládací listina Strahovského kláštera ze čtyřicátých let 12. století. Jméno Jičín se poprvé objevuje v listině z 1. srpna 1293, kdy jeho majitelka Kralovna Jutta jako patronka kostela v Lysé, ustanovuje tomuto kostelu příjmy "desátek ze statku Jičín" (Giczin) ve výši 60 hřiven stříbra. Po smrti královny Jitky roku 1297 statek Jičín připadl králi. V listině Václava II. z roku 1304 se již o Jičíně píše jako o městě. Z těchto faktů vyplývá, že město Jičín bylo založeno mezi lety 1297 a 1304.

Je třeba si uvědomit, že bývaly dva Jičiny. Mateřskou osadu dnešního Jičína je nedaleká obec Staré Místo, zvaná v nejstarších dobách Židnava, později kolem roku 1292 jakožto majetek královny Jitky "Jičin újezd" nebo-li zkráceně Jičín. Důvodem, proč bylo město původně založeno v těchto místech, bylo vybudování nového královského hradu Velíš (kolem r. 1300) na nedalekém kopci a město tedy leželo v jeho podhradí. Tato poloha však byla pro další rozvoj města nevhodná. Scházela tu voda, z obchodního důvodu bylo značně vzdáleno od hlavní obchodní cesty, která již v dávných dobách vedla severněji. Od Hradce, přes Železnici k Žitavě.

Po roce 1316 tedy vzniká severněji na místě nynějšího Jičína nová osada, na kterou byl název později přenesen. Roku 1327 se již původní osada jmenuje Starý Jičín, později Staré město Jičín, nejčastěji Staré Místo. (Místo=Město)

Dnešní Jičín byl založen na mírně vyvýšeném místě, pod nímž protéká řeka Cidlina. Bylo vysazen podle všech zásad a pravidel tehdejší kolonizace.

Protože vysazení nestálo nic v cestě a nebylo třeba se přizpůsobovat žádným přírodním podmínkám, rozvíjelo se město velmi pravidelně s náměstím poměrně značných rozměrů a šachovnicovým rozvržením domovních bloků. Tento fakt potvrzuje domněnku, že bylo vysazeno z úmyslu krále, který mu přičítal v budoucnosti větší důležitost, než jak se ve skutečnosti zbytek osady stalo.



Typický plán Jičína, záhy po založení.

Obdélníkové náměstí je orientováno ke světovým stranám. Jeho západní strana je však o 13 m delší než východní a tím pravidelnost obdélníku porušuje. Zdá se, že i jižní strana byla proti původnímu vytrasování posměněna. Měří 13 170 m². Na náměstí hned od založení stojí tržnice, tzv. masné krámy (dnešní radnice) a uprostřed studně s pitnou vodou.

Z náměstí se pravidelně rozbíhají ulice, a to v rozích po dvou. (vyjma severovýchodního rohu) Delší strany (severní a jižní) jsou ještě přerušeny ulicemi skoro uprostřed. Na jihu, západě a severu vedou ještě přímě vedlejší obvodové ulice, téměř rovoběžné s náměstím. Podle tehdejšího způsobu zakládání, stojí farní kostel stranou náměstí, orientovaný správně od východu k západu. Je obklopen menším hřbitovem, který však brzy nedostačuje a nákladem obce je založen druhý hřbitov se hřbitovní kaplí za městskými zdmi. Město se také záhy opevňuje. Je obklopeno roubenou hradbou sledující jeho nepravidelný obrys. Staví se brány: Hradecká proti východu, již vstupuje obchod po cestě robouské, která sem vede od hlavní cesty Hradec - Železnice - Turnov - Žitava. Proti severu je brána Holinská, kudy vede cesta k Železnici a odtud na Hradeckou silnici, nebo ke hradu Brada. Na jihu je brána Velíšská, kterou se jede buď na pražskou starou silnici nebo na panský hrad Velíš. Z města vedou ještě dvě branky: Hrnčířská na západě k obecnímu hliníku a Koželušská branka na jih k vodě a předměstí, obydlenému nejvíce koželuhy. Když nestačí prostor uvnitř hradeb, město se šíří na předměstí, které má venkovský ráz. Později se předměstí na severu a východu ohrazuje palisádovým opevněním. Vně opevnění vznikají dvorce městských hospodářů, většinou v držení šlechty a vyšších úředníků velíšských, dvorec Hrádek a pod Koštofrankem. Protože stojí před branami, jsou opevněny jako tvrze a každý je opatřen věží.



Starostí lokatora, který byl pověřen vysazením města, bylo sehnat lid do nového sídla. Obyvatelstvo bylo přivedeno z okolních vesnic a z menší části z okolních měst, to se týká hlavně obchodníků a řemeslníků. Zprvu byl představitelem obce rychtář, poté vládl s konšely, to už jeho význam upadal, neboť v čele obecní správy i soudnictví stával první konšel neboli purkmistr. Na vrchnostenské zájmy dohlíželi prokurátor. Po r. 1350 byla založena škola a z r. 1361 se zachovala "Soudní kniha města Jičína". Tato skutečnost dokládá, že město bylo vybaveno vším, co tvořilo jeho právní, hospodářský a kulturní charakter. Jičín jako královský majetek byl Václavem II. i Janem Lucemburským často zastavováno. Poddanským městem se stal až v roce 1337, kdy král prodal hrad Velíš s Jičínem a několika vesnicemi Ješkovi z Veselí, synovi Beneše z Vartenberka. R. 1348 potvrzuje Wartenberkem Karel IV. dědičné vlastnictví Jičína a hradu Velíše. Pánové Čeněk a Jindřich z Veselí a Wartenberka udělují městu i jeho znak. Stříbrnou hradbu s otevřenou branou v modrém poli, nad ní dvě věže a mezi nimi znak Wartenberský. Tento znak má Jičín dodnes. Mezi lety 1350-1480 město pomalu vzrůstá. Města uvnitř hradeb se nedotýkaly časté změny panstva, husitské války ani nájezdy lužických měst.

V době renesance (1487-1607) vládli v Jičíně Trčkové z Lipy. Toto období znamenalo pro Jičín zdárný vývoj. Město rozkvétalo hospodářsky i stavebně. Byla započata kamenná výstavba a město bylo obklopeno pevnými kamennými hradbami. Ze třech bran opevnění se dodnes dochovalo pouze Valdická brána, situovaná na východě. Ta je hlavní dominantou dnešní siluety města. Mezi lety 1607-21 patřil Jičín rodu Smiřických, kteří si jej zvolili za sídelní město. Ti si zde r. 1609 nechali vystavět renesanční zámek, který byl poničen výbuchem v r. 1620. Konfiskací smiřického majetku po bitvě na Bílé hoře se stal Jičín majetkem Albrechta z Valdštejna a začalo období jeho proslulosti.



Albrecht z Valdštejna nabyt město Jičín r. 1623 na základě císařské rezoluce a ustanovuje jej hlavním městem frydantského panství. Paradoxně největší rozkvět tak město zaznamenalo v první polovině pustošivé třicetileté války. Albrecht z Valdštejna se obklopil převážně italskými architekty a umělci a začal s radikální přestavbou města, která měla odpovídat jeho důležitosti. Mezi nimi je třeba zmínit **Andrea Spezzu, Nicola Sebgondioho, či Giovanniho Pieroni**. Valdštejnem byl vytyčen rozsáhlý stavební program k realizaci proměny Jičína v ústřední sídlo jeho vévodství. Jičín měl být kulturním a náboženským, hospodářským i ekonomicky samostatným centrem. Důsledkem bylo rozšíření Jičína mimo středověké hrady, organizované přestavby uvnitř hradeb, ale také funkční rozčlenění města. Valdštejn disponoval téměř neomezenými finančními zdroji, které mu umožňují radikální a rychlou proměnu Jičína. R. 1624 začíná první hromadný výkup a boření domů pro první knížecí stavby. Valdštejn trvá, aby všechny domy ve městě byly z kamene a jen na pražském předměstí (Nové město) připouští domy dřevěné. Na místě některých zbořených domů vyvstaly domy nové v pozdně renesančním či raně barokním stylu, některé poskytly prostor pro nové knížecí stavby, rozšíření zámku (1,2), nový chrám sv. Jakuba (4), koleje (5) a zamýšlený rozlehlý park pod zámek (22). Stavební činnost byla zahájena stavbou vlastní vévodovy rezidence (1,2) z původního zámku Smiřických. Stavba byla zahájena r. 1625 Andreou Spezzou a dokončena v r. 1633. R. 1627 byla zahájena stavba kostela sv. Jakuba Většího (4), která měla být původně biskupskou katedrálou, po neúspěšném jednání s papežskou kurií se však kostel stal centrem proboštství. Součástí vévodovy rezidence byl i letohrádek vně města a jemu přílehlá obora.



R. 1633 vzniká urbanistický projekt přestavby města od N. Sebregondiho a regulační plán. Staré město je téměř dokončeno, Valdické předměstí srovnáno se zemí a architekt zde projektuje nové obrovské náměstí a předměstí obehnané hradbami. Tato čtvrt má být reprezentativní stejně jako staré město. Pro případ vzrůstu města počítá stavitel s rozšířením na východ. Směrem k Čerovu a na jih počítá s řemeslnickými čtvrtmi. Tento plán však nebyl téměř ani započat zvratem dějinných okolností. Albrecht z Valdštejna je totiž zbaven císařským patentem velení císařské armády a r. 1634 zavražděn v Chebu. Jeho smrt znamená okamžité zastavení stavebního a uměleckého programu. Jičín byla na jaře 1634 nedostavěným městem a realizované stavby byly jen malým zlomkem Valdštejnovy velkolepé vize. Město klesá na úroveň provinčního města a ve zbytku 17. století neprodělává značnějšího stavebního vývoje. Koncem 17. století zaniká ve městě moc feudálů v důsledku nevolnických bouří a centralizace Rakouské říše. Mízi stopy po požáru v r. 1681 a počátkem 18. století se Jičín stává městem konsolidovaným. Městu se nevyhýbá válka o bavorské dědictví. Přesto však největší katastrofou je požár roku 1768, kdy padne plamenem téměř celé staré město. Obnova zámku a náměstí je spjata s pražským architektem Filipem Hegerem. Jičín získává podobu barokního města. V souvislosti s přemístěním krajského úřadu r. 1784 (sídlil zde až do r. 1850) je v Jičíně stavební činnost intenzivnější a je vystavěno několik budov k veřejným účelům v klasicistním stylu. R. 1784 je též vystavěna v severovýchodní části města synagoga, kolem níž se rozprostírá židovské ghetto. Významnou dějinnou událostí byly pro Jičín Napoleonské války, které se ho však dotkly nepřímo. R. 1813 zde totiž vedl diplomatická jednání František I. a při příležitosti jeho návštěvy byl upraven zámek a letohrádek ve stylu empiru. R. 1836 při příležitosti korunovační cesty byla na náměstí vystavěna empírová kašna dle návrhu císařského stavitele J. Fritze. Na náměstí se též r. 1835 objevila dvě díla Jana Suchardy. A to kašna Amfitrité a Neptuna, z nichž se dochovala pouze první jmenovaná.



R. 1840 nastal v Jičíně rozsáhlý požár, který značně poškodil část náměstí. Tento požár je po letech významným stavebním impulzem, na rekonstrukci severní strany náměstí je přizván vídeňský architekt Josef Opolzer. Jeho tvorba nemá znatelnější rukopis. Nejvíce se projevuje na tvorbě ucelených ulic a střeše Valdické brány.

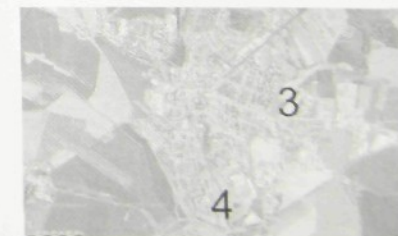


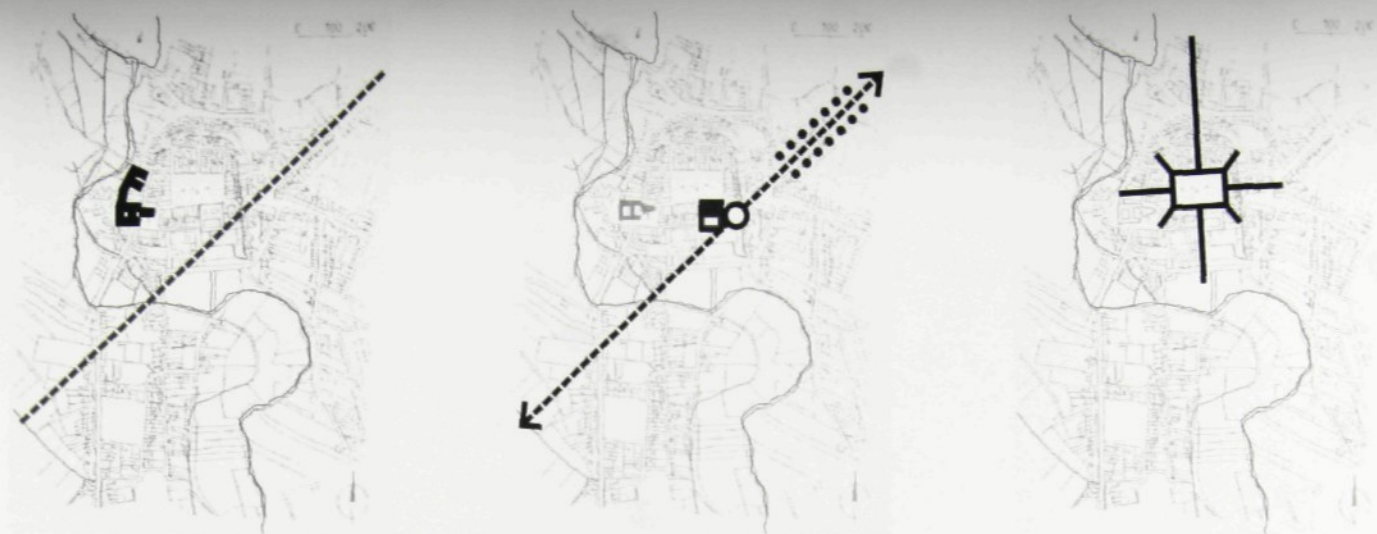
V druhé polovině 19. století Jičín poměrně značně expanduje, dochází k boření městských hradeb a zastavují se předměstí. Tento vývoj je dočasně přerušen prusko-rakouskou válkou v r. 1866. Na konci 19. století je formováno při Valdické bráně trojúhelníkové náměstí (1), ze kterého vybíhá dnešní Husova třída (2). Na ní byla vystavěna řada reprezentativních budov v novorenesančním a secesním stylu. Toto je jediný znatelný jev ve vývoji urbánní struktury města. Koncem 19. století byly vydlážděny ulice a také náměstí s výrazným geometrickým členěním. Počátkem 20. století je v Jičíně zaváděn vodovod a kanalizace. Jičín se ještě před první světovou válkou dotknou nové umělecké směry a to Janákova kubistická vila a dům od architekta Jurkoviče.



Meziválečnou podobu Jičína zásadně ovlivnil architekt **Čeněk Musil, který v letech 1930-34 zpracoval pro město regulační plán, zahrnující dálkové silnice při okraji města (1).** Čeněk Musil ve svých urbanistických i architektonických návrzích nachází rovnováhu mezi historickými a novodobými entitami. Propojuje historické jádro města s jeho novými částmi plynulým přechodem. Čeněk Musil pracuje v duchu funkcionalismu, avšak osobitě střídá rezné zdívo a šlechtěné omítky. Mezi jeho nejvýznamnější budovy patří **Obchodní akademie, Studentský dům, areál nemocnice a vilová čtvrť Čerov.** Základem návrhu jsou radiální ulice respektující oblouk úpatí kopce Čerov (2). Ty jsou přetnuty radiálními svažujícími se ulicemi tvořícími průhledy do okolí. Čeněk Musil se zasloužil i o rekonstrukci zámecké zahrady, jejíž geometrii uvedl téměř do původního stavu. Obratem pro vývoj Jičína je únor 1948. V letech 1958-60 je vypracován směrný územní plán. Dochází k demolici v blízkosti historického jádra a panorama Jičína je obohaceno o nevysokou budovu OV KSCM a soudou. Jičín dále prodělává typický vývoj měst svého typu. Prochází industrializací, narůstá počet obyvatel a je vystavěno několik sídlišť panelových domů na Valdickém předměstí (3) a Novém městě (4).

Zásadní je navázání na urbanistickou strukturu, dotvoření současně hluchých míst, vytváření ulic a otvorů tvořící průhledy a výhledy do okolí.





A detailed historical map of the Jicin region, showing towns, rivers, and topographical features. Red annotations highlight specific locations: 'hrad Velíš' (Velíš Castle) near Podhrad, 'Valdická brána' (Valdická Gate) near Jicin, 'lipová alej' (Lip Alley) near Jicin, and 'Valštejská loggie' (Valštejská Loggia) near Studian. The map also shows the 'Klášter Františkánů' (Franciscan Monastery) near Podhrad and the 'Klášter Kartuziánů' (Carthusian Monastery) near Studian. The map is oriented with North at the top and includes a scale bar at the bottom left.

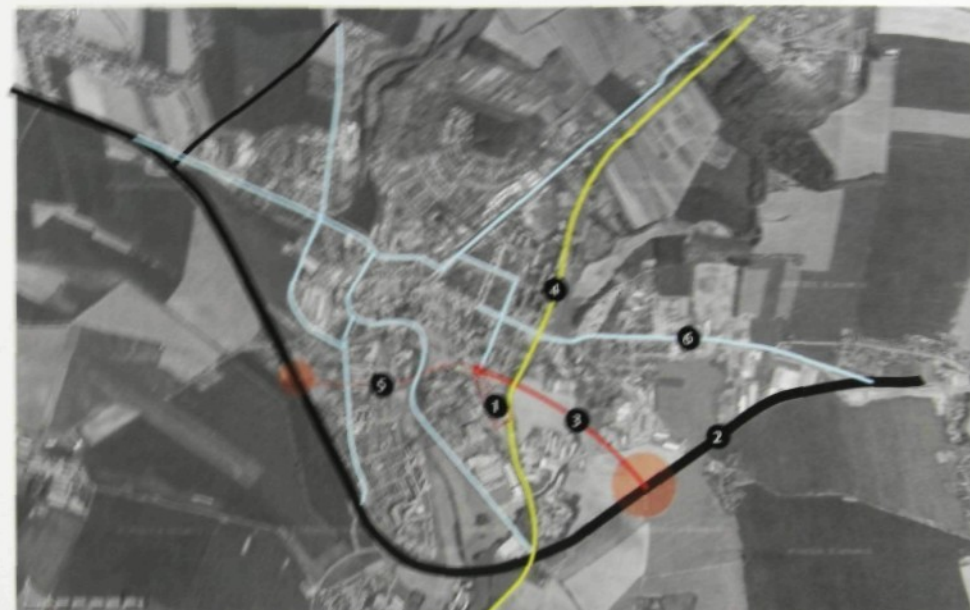
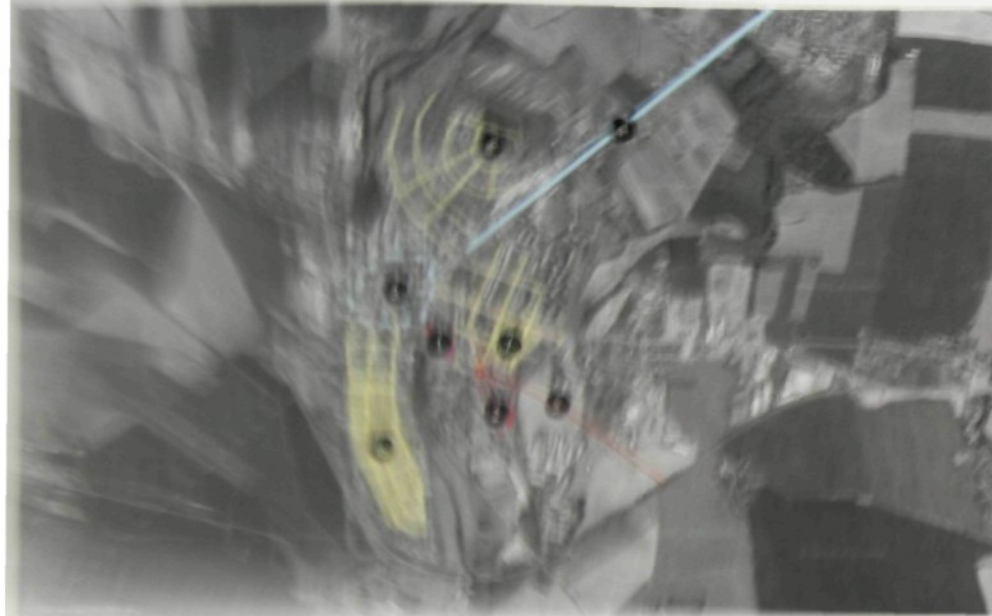
SOUČASNÁ URBANISTICKÁ TÉMATA JIČINA

I v současnosti se ve městě Jičíně nabízí řada urbanistických otázek. Mezi ně patří např. řešení nábřeží Cidlina (5). Tato lokalita úzce souvisí s historickým jádrem, protože se nachází těsně za hranicemi městské památkové rezervace. V posledních letech zde je stavěna řada vilových domů. Pod č. 4 jsou na ortofotografické mapě vlevo vyznačeny lokality, kde vznikají čtvrtě rodinných domů. Aktuálním tématem je i budoucnost rozsáhlých kasáren (6) a jezuitské koleje (7). Tyto objekty čekají na svou novou funkci a rekonstrukci. V souvislosti s příchodem zahraničních investorů do Jičína se na východním a jižním okraji města objevují rozrůstající se průmyslové zóny (1,2).

A hlavně prostor Č. 3 na místě dnešního autobusového nádraží, kterému se nabízí perspektivnější účely a tím je spjata problematika přesunutí autobusového nádraží.



VZTAH PRŮSLEDNOSTI SYSTÉMU VZHLÉDOM NA VAPROJEDNÁNÍ SE KOMUNIKACÍ

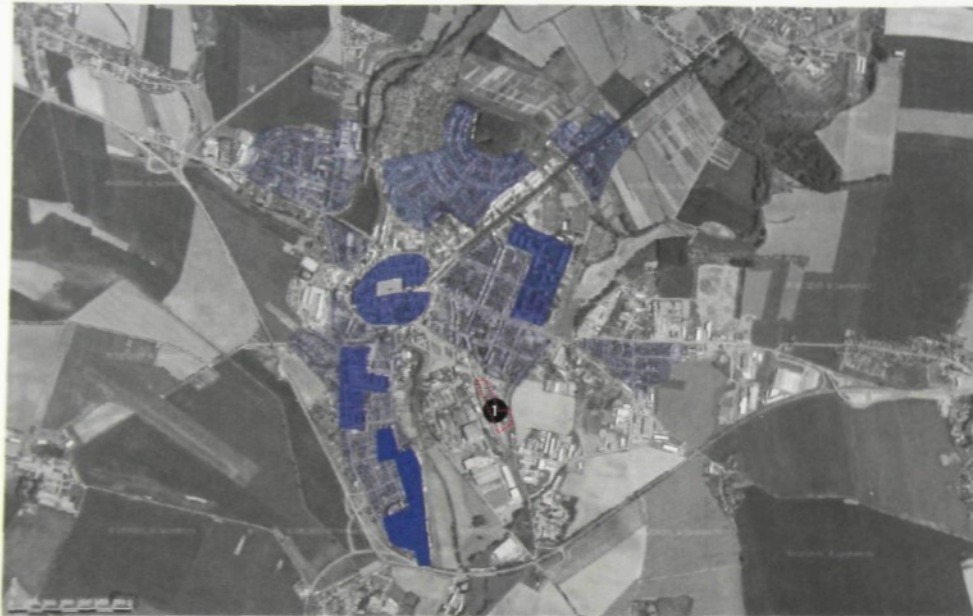


- 1 ÚZEMÍ PRO NOVÉ AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ, VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
- 2 OBCHVAT OKOLO JČINA, SILNICE I. TŘÍDY
- 3 NOVĚ VYTVOŘENÁ KOMUNIKACE A KRUHOVÁ KŘIŽOVATKA PŘIPOJUJÍCÍ SE NA OBCHVAT
- 4 ŽELEZNICE
- 5 NOVĚ VYTVOŘENÁ KOMUNIKACE PŘIPOJUJÍCÍ SE NA OBCHVAT, PROPOJENÍ SE SÍDLIŠTĚM
- 6 MĚSTSKÁ MÍSTNÍ KOMUNIKACE

VZTAH

- 1
- 2
- 3
- 4

VZTAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ VZHLEDEM K HUSTOTĚ OSÍDLENÍ

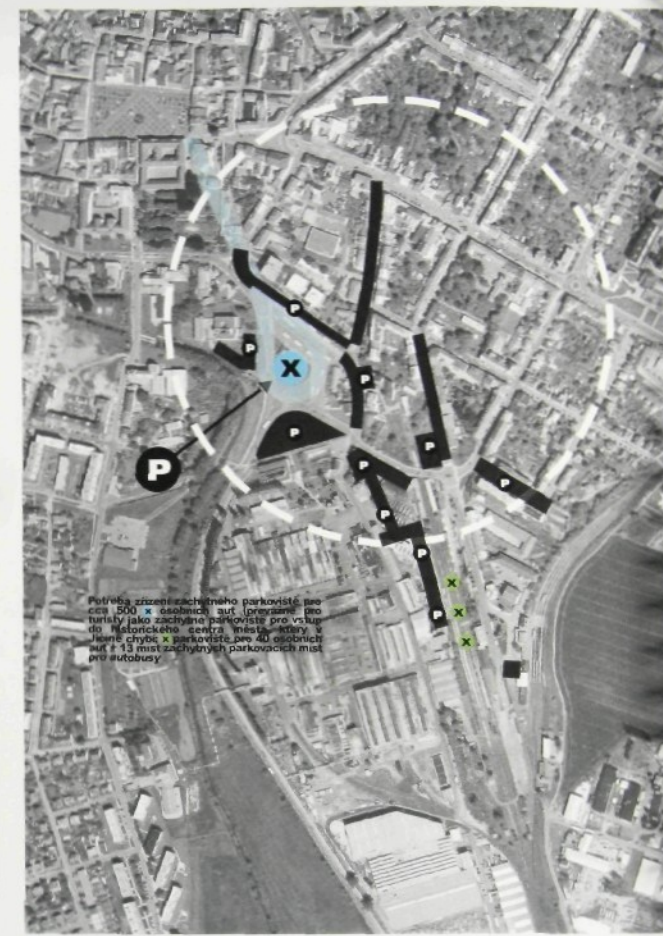
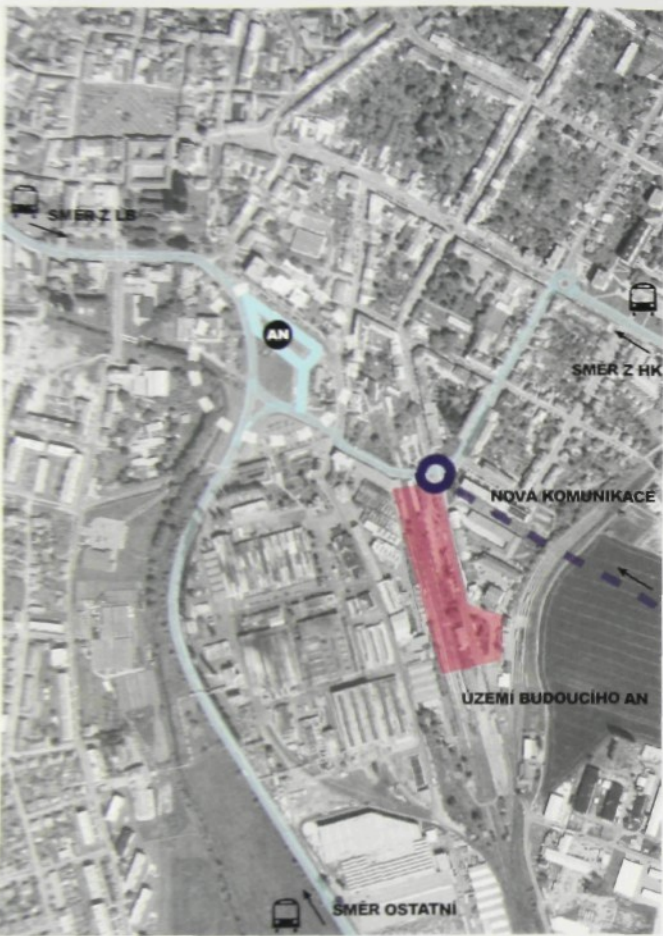


- 1 ÚZEMÍ PRO NOVÉ AUTOBUSOVÉ NADRAŽÍ, VLAKOVÉ NADRAŽÍ
- 2 NEJVĚTŠÍ OSÍDLENOST V JIČÍNĚ, SÍDLIŠTĚ
- 3 STŘEDNÍ OSÍDLENOST
- 4 STŘEDNĚ NÍZKÁ OSÍDLENOST, VILY, RODINÉ DOMY

VZTAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ VZHLEDEM K PRŮMYSLOVÝM ZÓNÁM



- 1 ÚZEMÍ PRO NOVÉ AUTOBUSOVÉ NADRAŽÍ, VLAKOVÉ NADRAŽÍ
- 2 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY
- 3 MOŽNOSTI ROZVOJE PRŮMYSLOVÝCH ZÓN
- 4 SUPERMARKETY



Současné řešení autobusové dopravy není příliš ideální, protože velká část autobusové dopravy přijíždí/odjíždí ze současného nádraží přes srdce města Jičína. Tato problematika by měla být vyřešena vznikem nové komunikace z východu, která se bude připojovat na vyřizovaný obchvat města Jičína. Do srdce Jičína by se potom měla dostávat jenom mírná tepelná doprava.



Docházková vzdálenost od současného autobusového nádraží je sice ideální směrem k centru Jičína (5minut), ale méně ideální vzhledem k vlakovému nádraží (10minut). Prostředí mezi vlakovým a současným autobusovým nádražím není příjemné a mezi těmito místy je obtížná orientace. Pro nové autobusové nádraží se docházková vzdálenost razantně nemění, ale je ideální ve vztahu k vlakovému nádraží, u kterého je v těsné blízkosti.

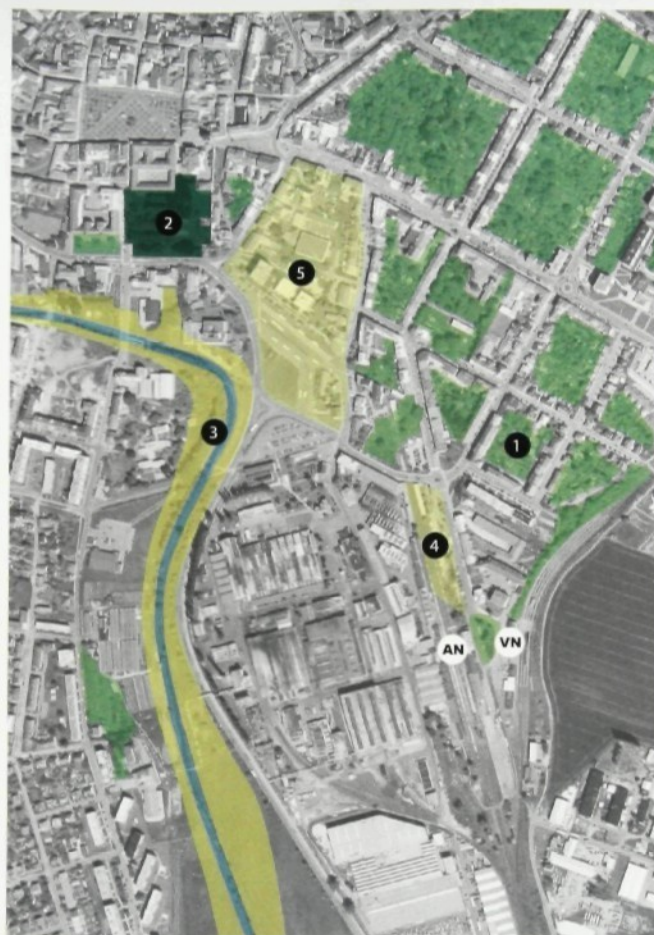
Když AN a VN u sebe > zlepši se orientace mezi nimi a tím se to zrychlí, snadnější orientace s centrem

V blízkosti současného a budoucího autobusového nádraží se rozprostírá velká rozloha parkovišť. V rámci území současného nádraží se nabízí možnost vybudování několikapatrové budovy = zachytivého parkoviště, která by díky centralizování aut, byla vůči prostředí příjemnější a rozloha blízkých parkovišť by se mohla zmenšit. V rámci řešeného území je zásadní řešit, parkování v rámci autobusového nádraží a parkování pro zástavbu ulice Dělnická, které tam nyní není definováno.

Řešení: což při příhodnosti centra, ustoupí venosti pro ni v nádraží záměck dování



Řešené území patří do území průmyslové zóny, což pro autobusové a vlakové nádraží je příhodné a přitom jsou v blízké vzdálenosti od centra. Současné území autobusové nádraží ustoupí ve prospěch bydlení a občanské vybavenosti, které se na centrum napojují a bude pro ni výhodnější umístění než pro autobusové nádraží. Výhoda bydlení je v blízkosti centra a zámeckého parku. V úvaze je i možnost vybudování patrového zachytňovacího parkoviště.



Město Jičín je v obytné zóně charakteristický velkými dvory (1) plně vzrostlé zeleně. V průmyslové zóně je zeleně minimum. Proto je snaha do průmyslové zóny vtáhnout více zeleně, kde bude možnost a tím prostředím vlakového a autobusového nádraží lidem příjemnější. (5) V místě současného nádraží, v blízkosti cenného zámeckého parku (2), by bylo dobré v návrhu, nové zástavby určené pro bydlení a občanskou vybavenost, zapojit koncepci zelených střech a teras se zelení. Návrh nádraží počítá s koncepcí, co nejvíce prostoru využít pro zeleně a tím jak zkvalitnit prostředí pro zástavbu Dělnické třídy, tak zkvalitnit prostředí pro pohyb a čekání cestujících. Přemístěním nádraží se sníží intenzita dopravy podél řeky Cidliny, ta pak bude příjemným prostředím pro vznik cyklotras a rekreačních pěších tras (3).



Řešené území (1), místo pro nové autobusové nádraží je napojeno na ulici Dělnickou a na nově vytvořenou komunikaci sloužící pouze pro autobusovou dopravu. Tyto dvě komunikace se napojují na kruhovou křižovatku, která dopravně ústí v nově vytvořenou komunikaci (2), která se napojuje na obchvat okolo Jičína. Okolo nové zřízené komunikace, mezi bytovou zástavbou je navržen polootevřený tunel, který brání šíření hluku, protože se předpokládá, že soustředěním dopravy do jednoho hlavního směru na obchvat, se razantně doprava zvýší. Kolem nově vzniklé kruhové křižovatky je navržena nová zástavba, která dotváří prostor okolo křižovatky, zbylý prostor je doplněn zelení. Hlavní zásobování řešeného území bude řešeno odděleně a to z jižní strany území, kde využívá původní manipulační prostor ČD a České pošty. Nově vzniklá propojovací komunikace (9) se napojuje na jiho na komunikaci která se napojuje na komunikaci (2). (5,6,7,8) jsou nově navržené pěší trasy a silniční komunikace, které celou strukturu propojují.

Stávající autobusové nádraží je v prostoru jižně od centra města, jeho poloha ve městě je relativně příznivá – příznivé jsou docházkové vzdálenosti k centru města, obchodní zóně. Obtížná je orientace k nádraží ČD, které sice není daleko, ale cesta k němu je „nehostinná“ a z orientačního hlediska problematická. Současné území autobusové nádraží ustoupí ve prospěch bydlení a občanské vybavenosti, které se na centrum napojují a bude pro ni výhodnější umístění než pro autobusové nádraží. Výhoda bydlení je v blízkosti centra a zámeckého parku. Přesun autobusového nádraží spolu váže i zásadní změnu dopravní struktury města Jičína. Přijezdy k současnému nádraží jsou po silnici II. třídy – z ulice Riegrova a 17. listopadu z jižního obchvatu města po silnici III. třídy od Popovic a též Šafaříkovou ulici přes pěší zónu. Celý prostor okolo nádraží je dopravně neuspořádaný a nejasný, vjezdy i výjezdy ze současného nádraží jsou vedeny do několika ulic, výjezd do Riegrovy ulice proti vjezdu do AGS Jičín je dopravní závadou, kde jsou nedostatečné rozhledové poměry. Čili největším problémem jsou příjezdy autobusů do současného nádraží, kde autobusy přijíždějí skrz jádro města, jezdí přes hlavní jičínský bulvár, přes části města pro bydlení. Proto je důležité řešit dopravní vztahy v širších souvislostech.

Problematické je i samotný současný přístřešek nádraží, který nechrání dostatečně před deštěm a slunečním zářením a špatná orientace mezi zastávkami. Stávající autobusové nádraží je vybaveno 22 nástupišti, jedním stanovištěm pro výstup a dvěma neobsazenými stanovišti. Nádraží odbavuje celkem 58 autobusových linek, z toho 26 linek dálkových, 30 příměstských a 2 linky městské. Množství počtu nástupišť problematizuje orientaci pro cestující v měřítku, jaká je poměrně nízká dopravní intenzita. V rámci dopravy Jičína je důležité zajistit stání pro dočasné parkování autobusů a rozšířit místo pro výstupišť.

Odůvodnění potřeby přesunu autobusového nádraží:

- Nádraží se nachází v bezprostřední návaznosti na historické centrum města Jičína a vytváří ve svém okolí nežádoucí proluku, navíc na cenných pozemcích v zastavěné části města. Cenné pozemky mohou být využity pro bydlení a občanskou vybavenost, popřípadě pro patrové záchytné parkoviště. Cennost pozemků se nachází jak v těsné blízkosti historického centra, tak v těsné blízkosti zámeckého parku. Blízkost autobusového a vlakového nádraží je výhodná.

- Absence důležitých obslužných komunikací v rámci jednotlivých okrsků i mezi nimi navzájem. V neposlední řadě také poloha současného nádraží činí jeho obsluhu značně složitou a neefektivní z mnoha negativními vlivy (v některých případech autobusy křížují Žižkovo náměstí).

- Špatná orientace a vzdálenost k železničnímu nádraží. Nyní docházková vzdálenost obou nádraží je cca 500m, propojení obou druhů dopravy zelektivní a zjednoduší cestování, přičemž docházková vzdálenost do centra se razantně nezvětší. Autobusové nádraží je svoji rozlohou a počtem zastávek předimenzováno, což prodlužuje přístupové, odchozí a přestupní pěší vzdálenosti, způsobuje nepřehlednost a špatnou orientaci mezi zastávkami.





POHLED NA PROSTOR MEZI VLAKOVÝM NÁDRAŽÍM A NAKLADOVÝM PROSTOŘEM ČD,
POHLEDU BUDOVA POŠTY (NÁVRH NÁMĚSTÍ)



POHLED NA VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ



POHLED DO ULICE DĚLNICKÉ, NAKLADOVÉ PROSTORY ČD



POHLED NA ULICI FUGNEROVA, POHLED OD VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ K CENTRU (MÍSTO
BUDOUCÍ KRUHOVÉ KŘÍŽOVATKY)



POHLED Z JIČÍNSKÉ VĚŽE NA JIH



POHLED Z JIČÍNSKÉ VĚŽE NA ZÁPAD, CENTRUM JIČINA



NAKLADOVÝ PROSTOR ČD



NAKLADOVÝ PROSTOR ČD



NESOURODÝ PROSTOR SUPERMARKETŮ V TĚSNÉ BLÍZKOSTI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



KRUHOVÁ KŘÍŽOVATKA A AREÁL SUPERMARKETŮ



POHLED NA CENTRUM MĚSTA, NÁDRAŽÍ ČD



POHLED OD VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ K CENTRU



VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ ČD



SMĚR K SOUČASNÉMU AUTOBUSOVÉMU NÁDRAŽÍ. PARKOVIŠTĚ V TĚSNÉ BLÍZKOSTI
ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ









TROSKY

BRADA

PRACHOVSKÉ SKÁLY

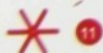
ZEBÍN

CEROVKA

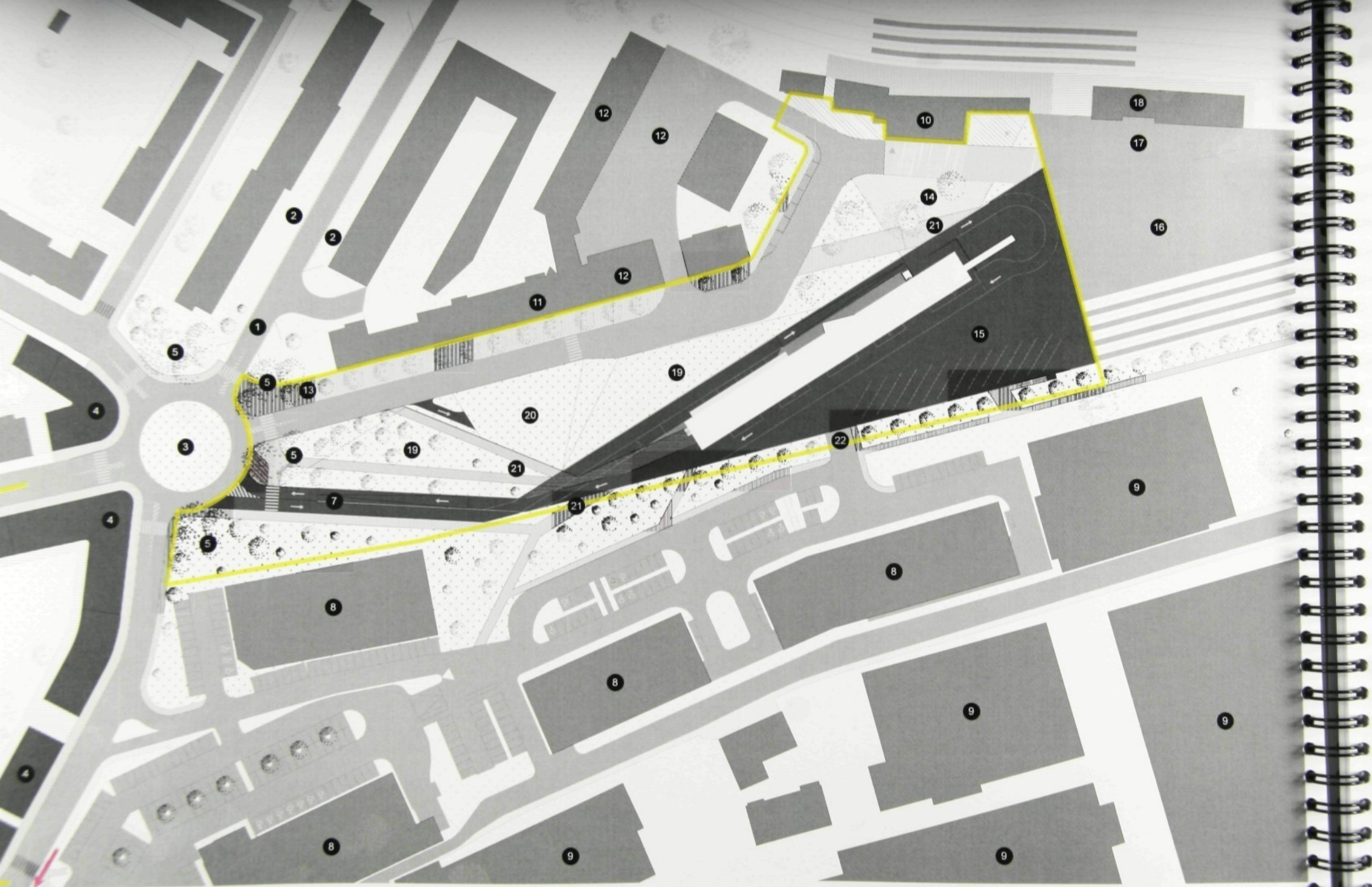
VALDICKÁ BRÁNA
KOSTEL SVATEHO JAKUBA
VALDŠTEJNSKÝ PALÁC
JEZUITSKÁ KOLEJ



- 1 řešené území
- 1 lipová alej
- 2 Valdštejnská loggie
- 3 klášter Kartuzianů
- 4 kostel sv. Kříže, Robousy
- 5 Zebín, kaple sv. Máří Magdalény
- 6 vilová čtvrť Čerňovka
- 7 kostel sv. Jakuba
- 8 Valdštejnský palác
- 9 Jezuitská kolej
- 10 kostel, hrad Veliš, klášter Františkánů
- 11 historické centrum
- 12 sídliště Nové Město
- 13 současné autobusové nádraží
- 14 hlavní bulvár



C.2.1. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



2.2 SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A JEHO BLÍZKÉHO OKOLÍ



- 1 nově vytvořená komunikace napojena na obchvat Jičina
- 2 návrh polootevřeného tunel
- 3 nově vytvořená kruhová křižovatka
- 4 návrh dostavby
- 5 návrh doplnění zelení
- 6 původní zástavba
- 7 návrh komunikace k autobusovému nádraží
- 8 supermarket
- 9 průmyslové objekty

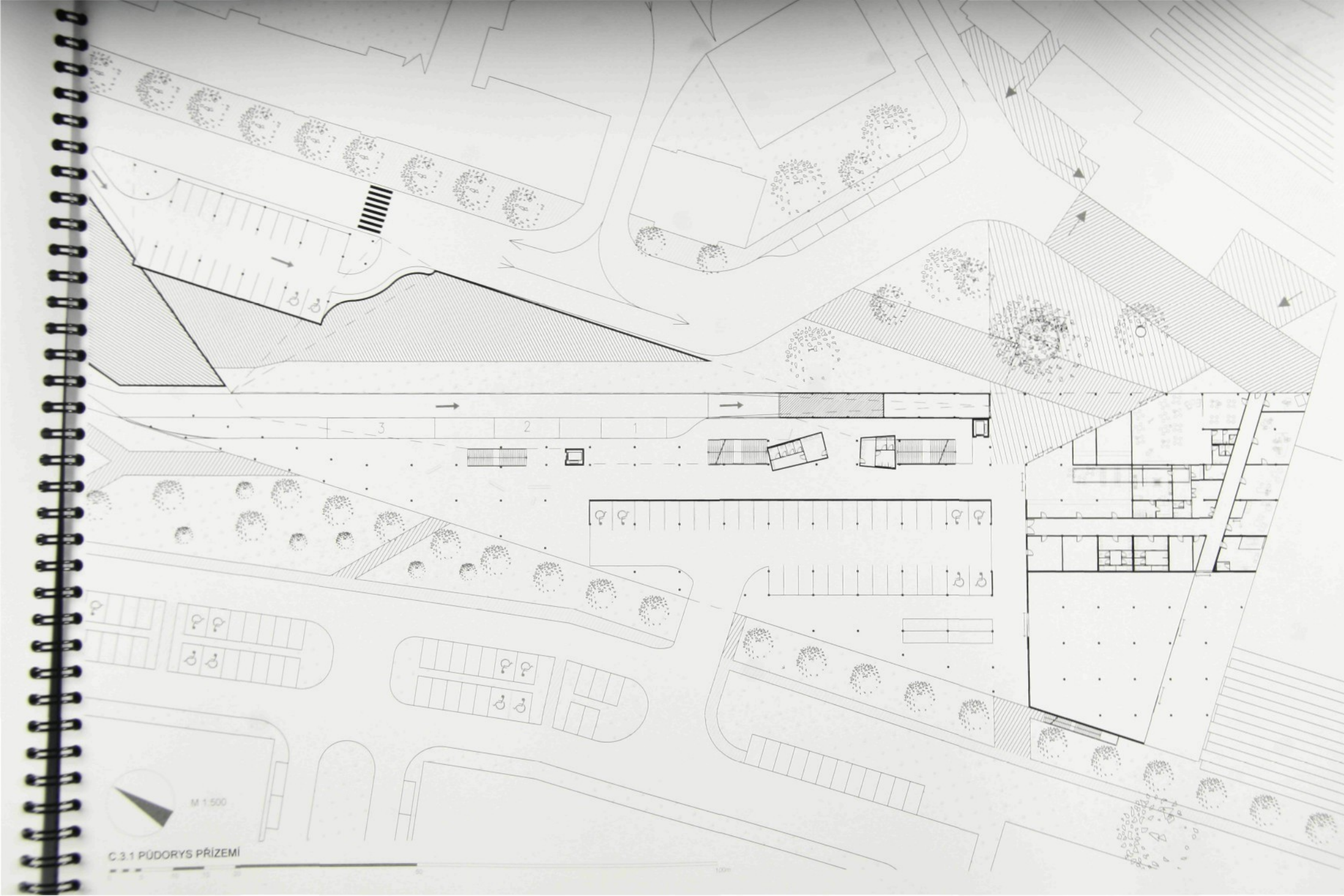
- 10 vlakové nádraží
- 11 občanská vybavenost
- 12 hasiči
- 13 rozšíření pruhu pro pěší na úkor silniční komunikace
- 14 nově vzniklé náměstí
- 15 nové autobusové nádraží
- 16 manipulační prostor ČD
- 17 parkoviště a manipulační prostor pro obsluhu České pošty
- 18 budova České pošty

- 19 svažitý terén porostlý zelení
- 20 parkoviště (2 bezbariérové + 2 děti + 19 parkovacích míst)
- 21 hlavní přístupy do AN
- 22 příjezd do parkoviště AN (6 bezbariérových + 33 parkovacích míst)

-  řešené území
-  směr do centra
-  směr k největší osídlenosti, k sídlišti Nové Město

-  zeleň původní
-  zeleň nově navržená
-  původní zástavba
-  navržená zástavba
-  původní pěší komunikace
-  navržená pěší komunikace
-  navržená autobusová komunikace
-  zadaná silniční komunikace
-  dřevěná lávka





C.3.1 PŮDORYS PRÍZEMÍ

100m



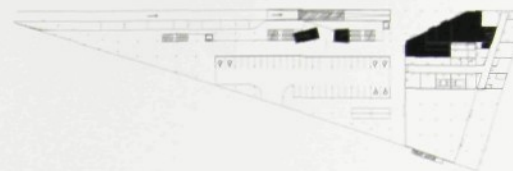
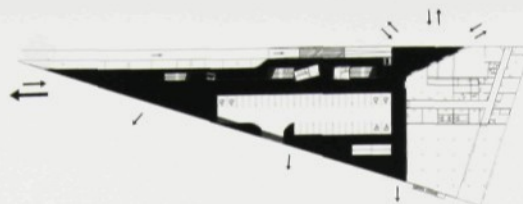
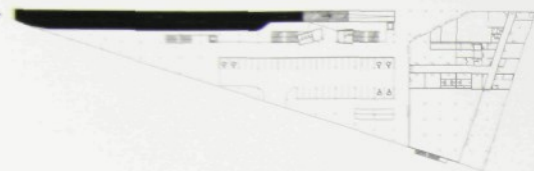
autobusová doprava



pěší veřejnost



služby pro veřejnost



automobilová doprava



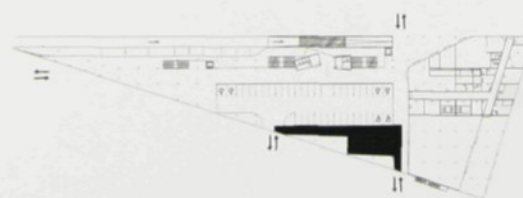
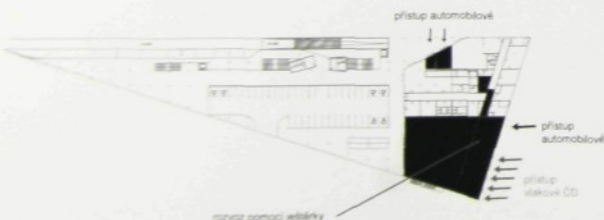
zaměstnanci



manipulační prostor- zásobování, sklady



cyklisté



PROSTORY PŘÍZEMÍ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ

autobusová doprava

Autobusy přivedené po nově navržené komunikaci z kruhové křižovatky, vjíždějí do arálu nádraží „branou“, vymezenou sloupy, železobetonovou zdí, pěší komunikací a nahoře odjezdem komunikací autobusů. Tato komunikace je určena pouze pro autobusovou dopravu. Po vjezdu do prostor nádraží se zde nachází mimo průjezdového prostoru autobusů, prostor určený pro stání- výstup. Nacházejí se zde tři výstupní stání, první a druhý pro klasické stání a třetí pro kloubový autobus. Dále komunikace pokračuje a rampou se dostává do další úrovně, do prvního patra určeného pro nástupy a dočasná odstavná stání.

automobilová doprava

Automobilová doprava je přivedena do parkoviště po silnici, na kterou je přivedeno zázemí supermarketu. Parkoviště je určeno jak zaměstnancům nádraží, který se dopravují autem, tak návštěvníkům nádraží, kteří se tím pádem už autem ocitají v prostorách nádraží.

zásobování

Zásobování je nabízeno několika různými možnostmi. Buď vlakovou, nebo automobilovou dopravou. Zásobování v rámci vnitřních prostor nádraží je řešeno buď pomocí rozvozu ještěrkou a nebo manuální zásobování a to u služeb jako je květinářství a trafika. Zásobování je řešeno převážně z jižní strany nádraží, kde je velkorysý současný manipulační prostor.

pěší veřejnost

Pěší mají do prostor nádraží přístup aniž by kdekoli museli přecházet komunikací určenou pro autobusy a tím se vyloučí možnost kolize. Hlavním přístupem a zároveň výstupem je vedle autobusové brány severní strany, vlevou podél autobusové komunikace. Další významný přístup je z navrženého náměstí, ze směru vlakového nádraží a ulice Dělnické. Dále jsou se zde nacházejí 3 méně podstatné přístupy. Do prvního patra se pěší mohou dostat pomocí tří schodišť pro veřejnost a dvou výtahů.

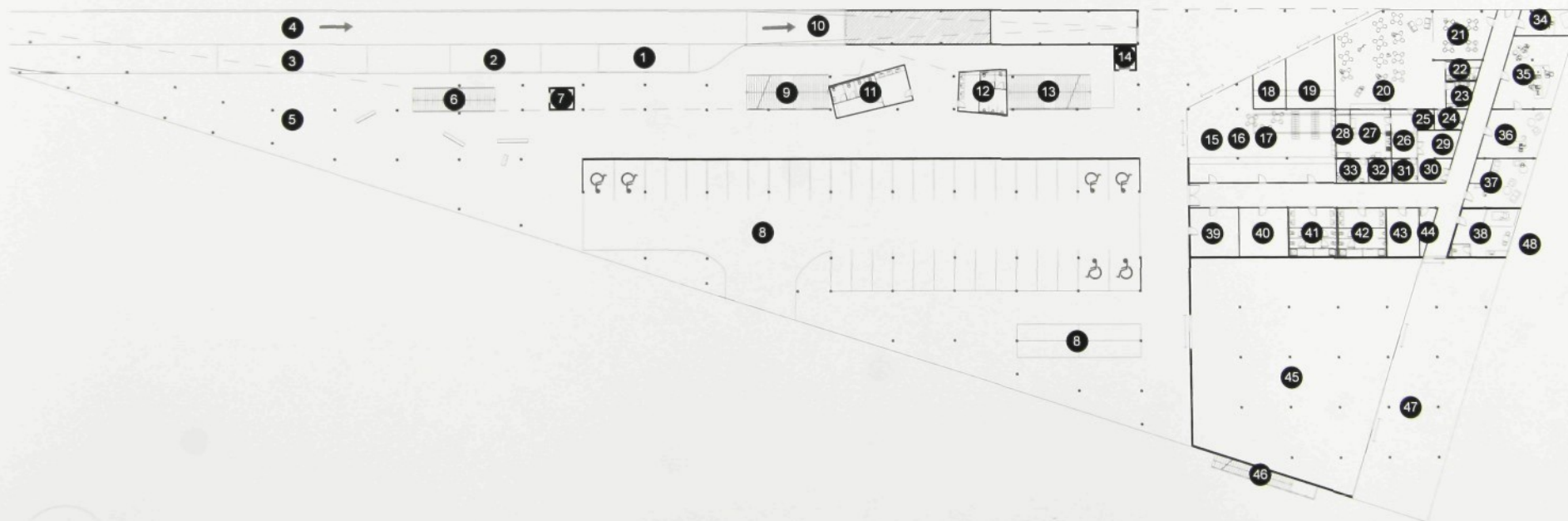
zaměstnanci (podrobný popis na C.3.3)

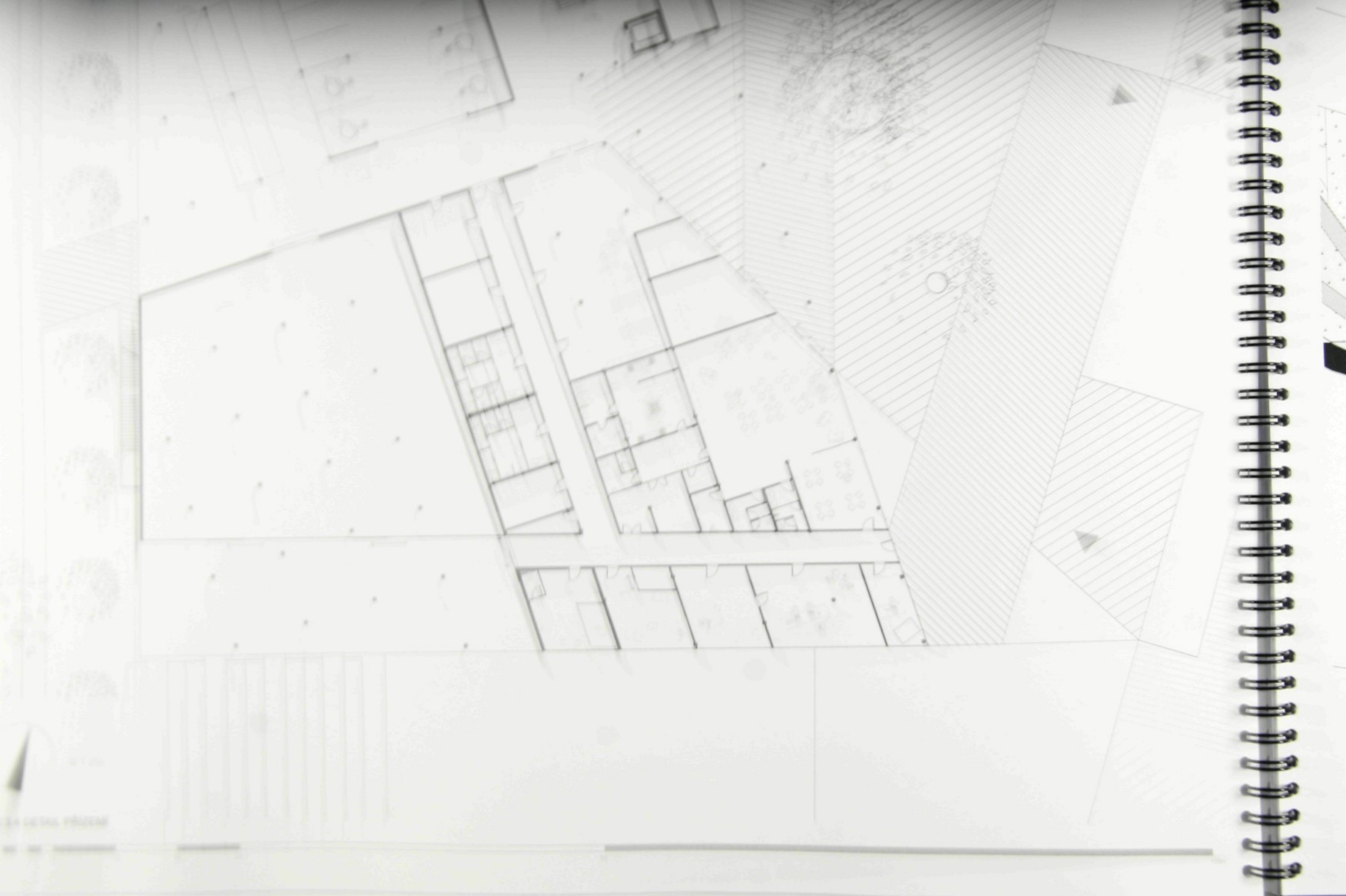
cyklisté

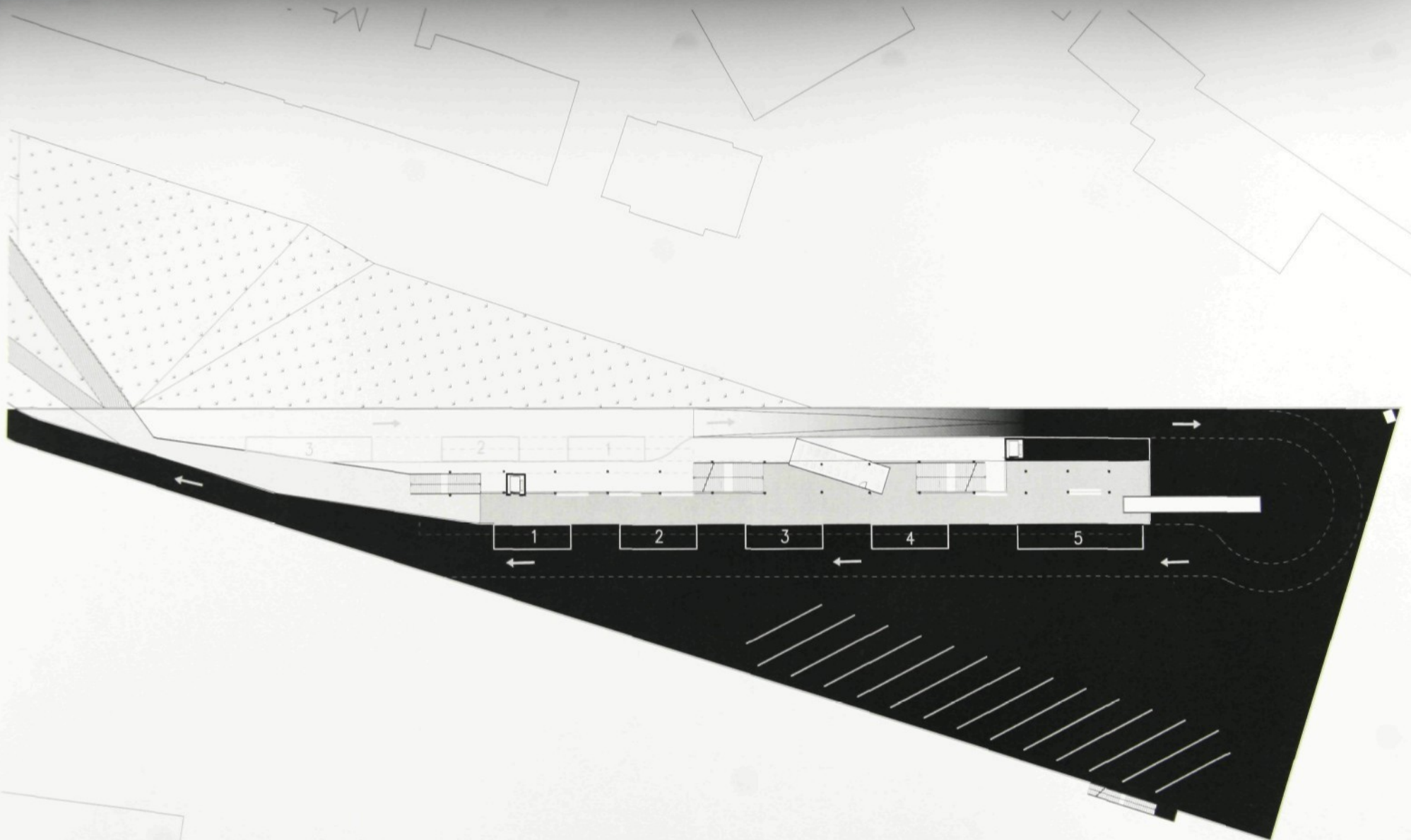
Cyklisté mají možnost několika přístupů do prostor nádraží, s tímže pouze po dvou mohou dojet až k parkovišti pro cyklisty. Ostatní přístupy počítají s tím, že cyklista kolo povede, aby nedošlo ke kolizi s pěšími.

služby pro veřejnost (podrobný popis na C.3.3)

- | | | | | |
|--|---|-----------------------------------|--|--|
| 1 stání- výstup pro klasický autobus | 10 rampa pro autobusovou dopravu do 1PP | 20 restaurace, rychlé občerstvení | 30 tříděný odpad | 40 sklad ČSAD |
| 2 stání- výstup pro klasický autobus | 11 wc ženy | 21 jídelna pro zaměstnance ČSAD | 31 sociální zařízení pro zaměstnance rest. | 41 WC ženy, sprchy |
| 3 stání- výstup pro kloubový autobus | 12 wc muži | 22 wc muži | 32 sklad chlazených potravin | 42 WC muži, sprchy |
| 4 průjezdový pruh autobusové dopravy | 13 schodiště do 1PP | 23 wc ženy | 33 dovážené jídlo | 43 technická místnost |
| 5 prostor pro pěši | 14 prostor pro pěši | 24 bezbariérové WC | 34 dispoečr, periskop | 44 úklidová místnost |
| 6 schodiště do 1PP | 15 pokladna ČSAD | 25 šatna | 35 administrativa ČSAD | 45 sklady ČD, ČSAD |
| 7 výtah do 1PP | 16 informace | 26 chodba | 36 vedoucí kanceláře ČSAD | 46 schodiště pro přístup řidičů do jejich zázemí |
| 8 33 parkovacích míst + 6 bezbariérových | 17 zavazadlové služby, boxy | 27 kuchyň | 37 denní místnost pro řidiče, šatna | 47 manipulační prostor |
| 9 schodiště do 1PP | 18 trafika | 28 odebírání, mytí nádobí | 38 noclehárna pro řidiče | 48 prostor pro skladování odpadu |
| | 19 kvetnářství | 29 sklad restaurace | 39 sklad dlouhodobých zavazadel | |







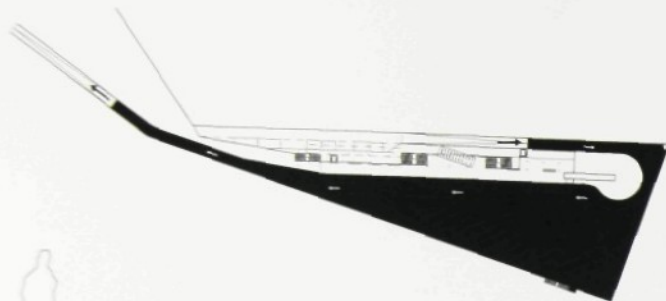
M 1:500

C 3.5 PŪDORYS 1 PP

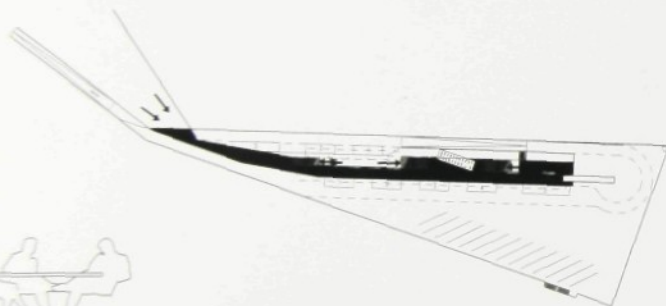




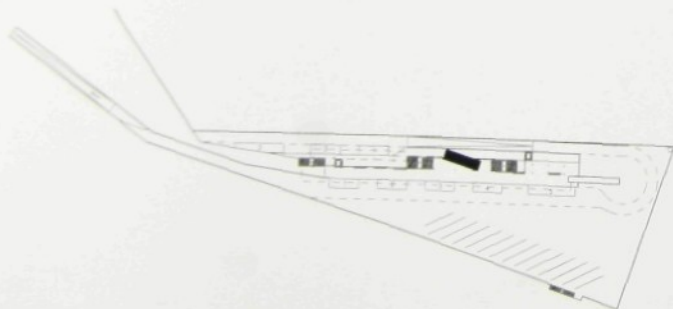
autobusová doprava



pěší veřejnost



služby pro veřejnost



PROSTORY PŘÍZEMÍ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ

autobusová doprava

Z přízemí po rampě přijíždí do prvního patra, kde se nachází 13 míst pro dočasné stání autobusů a pět nástupišť. Z toho čtyři jsou určeny pro klasický autobus a jeden pro kloubový autobus.

pěší veřejnost

Přístup pěších do prvního patra je možný několika možnostmi. Ze severní strany ze zvýšeného terénu po dřevěné lávce, z přízemí třemi schodišti a dvěma výtahy.

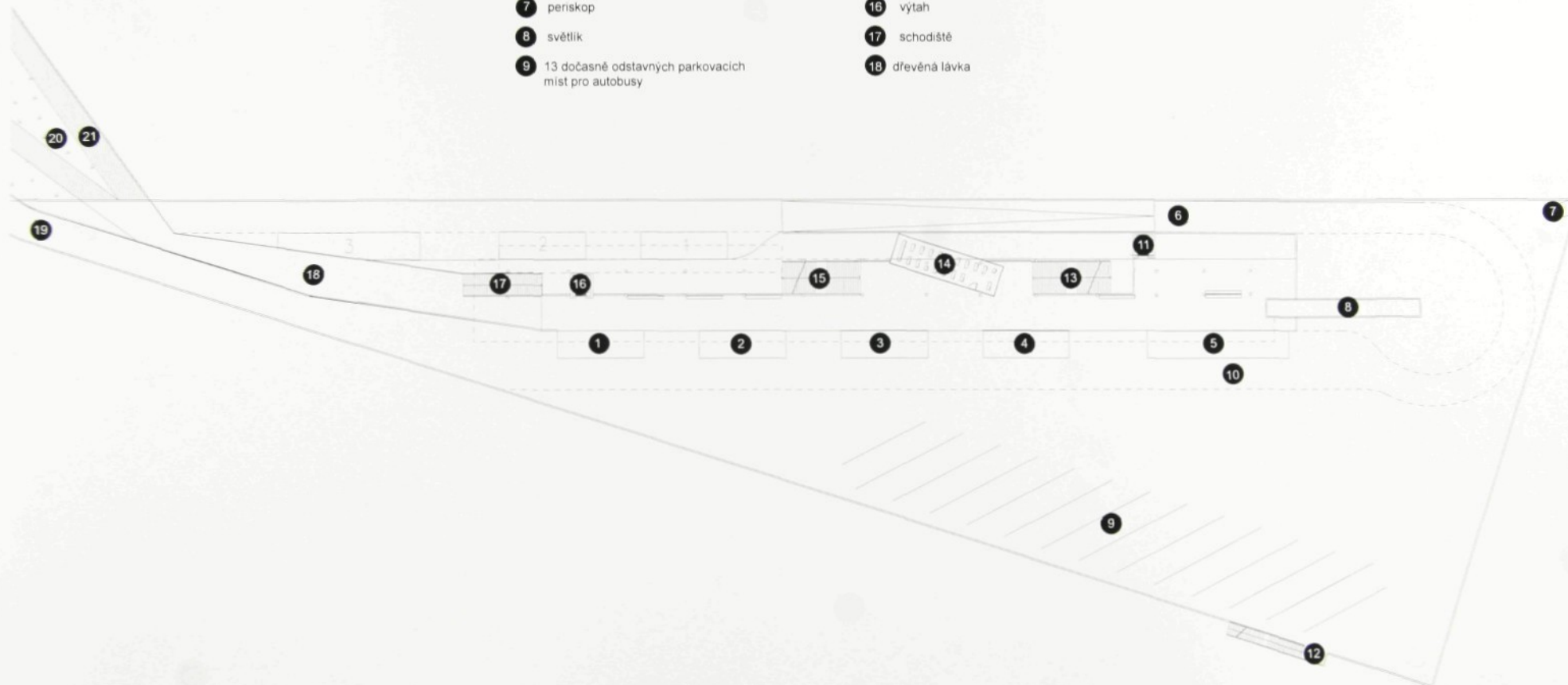
služby pro veřejnost

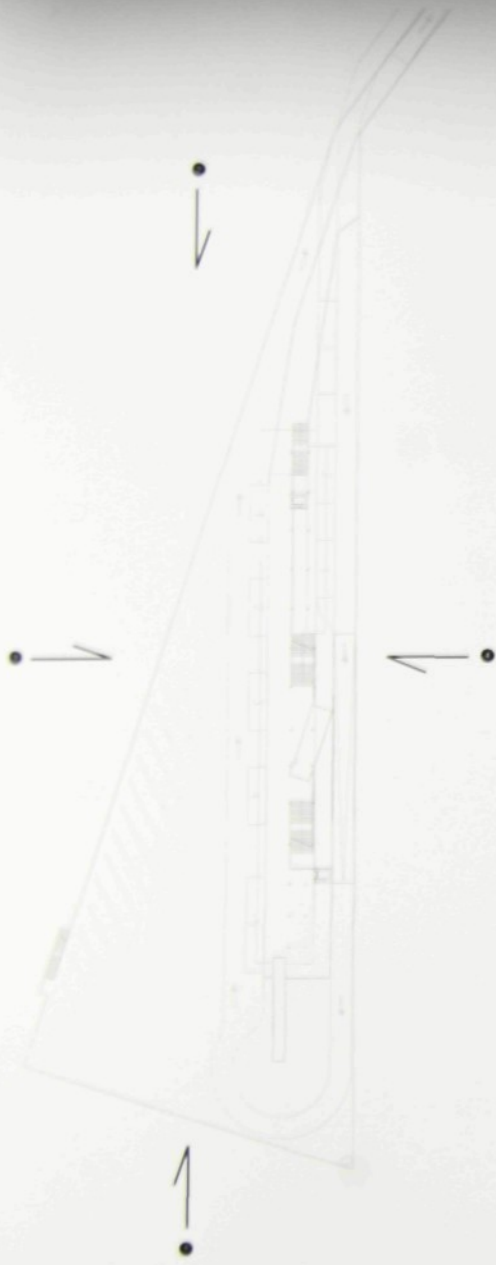
V prvním patře se nachází čekárna.

- 1 stání- nástup pro klasický autobus
- 2 stání- nástup pro klasický autobus
- 3 stání- nástup pro klasický autobus
- 4 stání- nástup pro klasický autobus
- 5 stání- nástup pro kloubový autobus
- 6 příjezd autobusů rampou do 1PP z přízemí
- 7 periskop
- 8 světlik
- 9 13 dočasně odstavných parkovacích míst pro autobusy

- 10 průjezdový pruh pro autobusy
- 11 výtah
- 12 schodiště pro řidiče do zázemí v přízemí
- 13 schodiště
- 14 čekárna
- 15 schodiště
- 16 výtah
- 17 schodiště
- 18 dřevěná lávka

- 19 odjezd autobusů po rampě napojující na kruh. křižovatku
- 20 svažitý terén
- 21 pěší komunikace z dřevěné dlažby





4



3



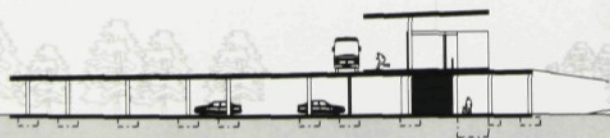
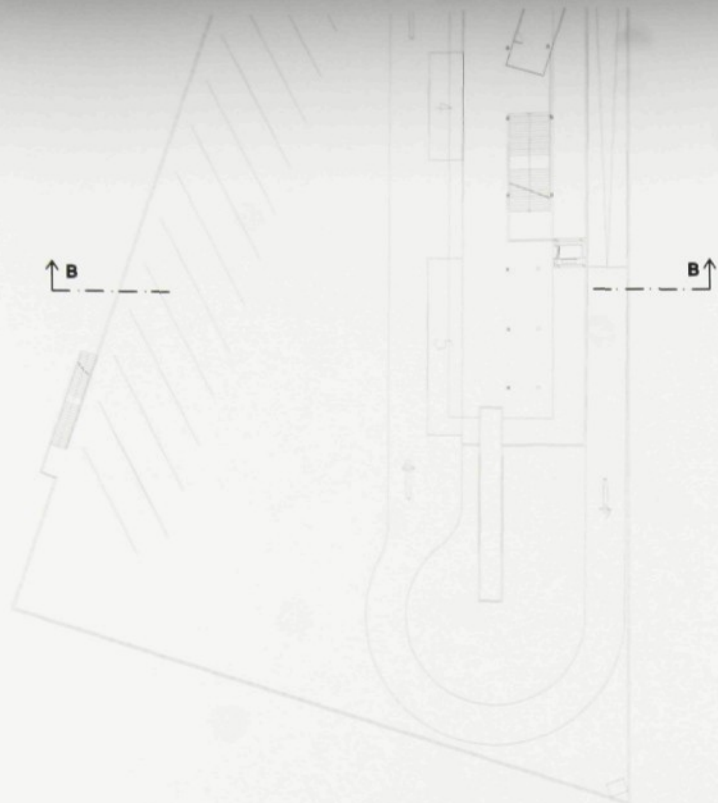
1



2

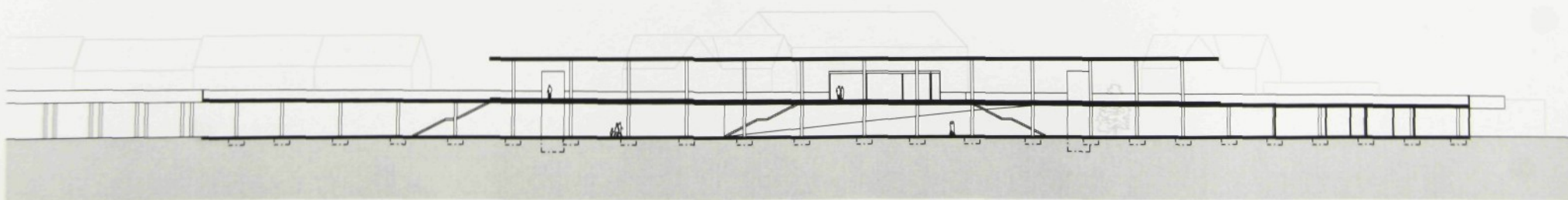






04 1 500

4.1 fezy



M 1:500

4.1 řezy



pohled

hodinovka

minutovka

rám



osa



rám

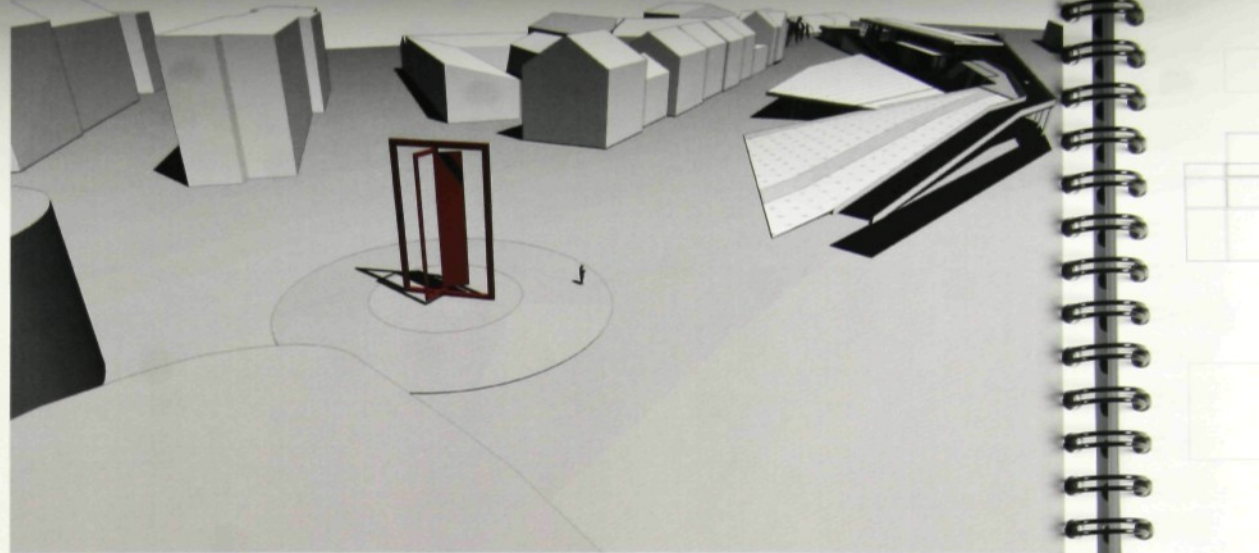
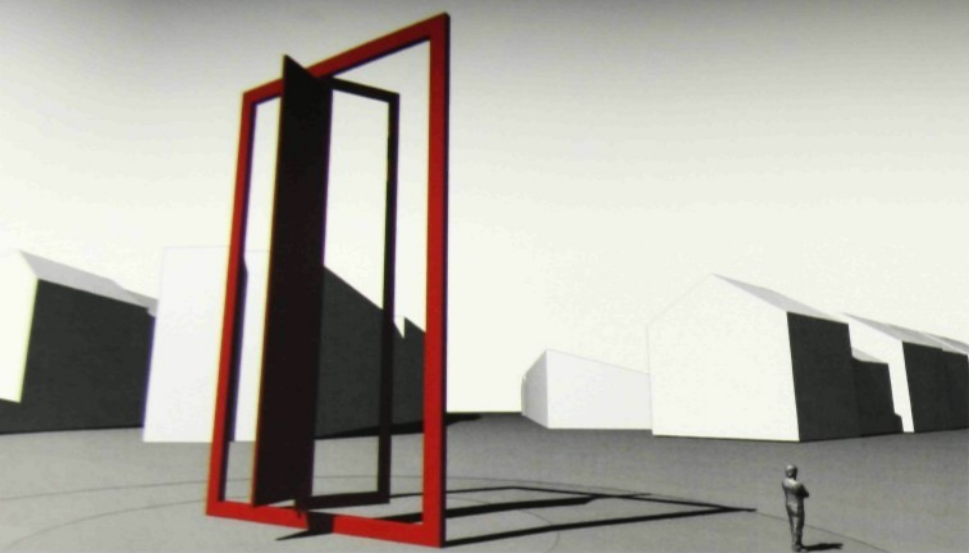


rám

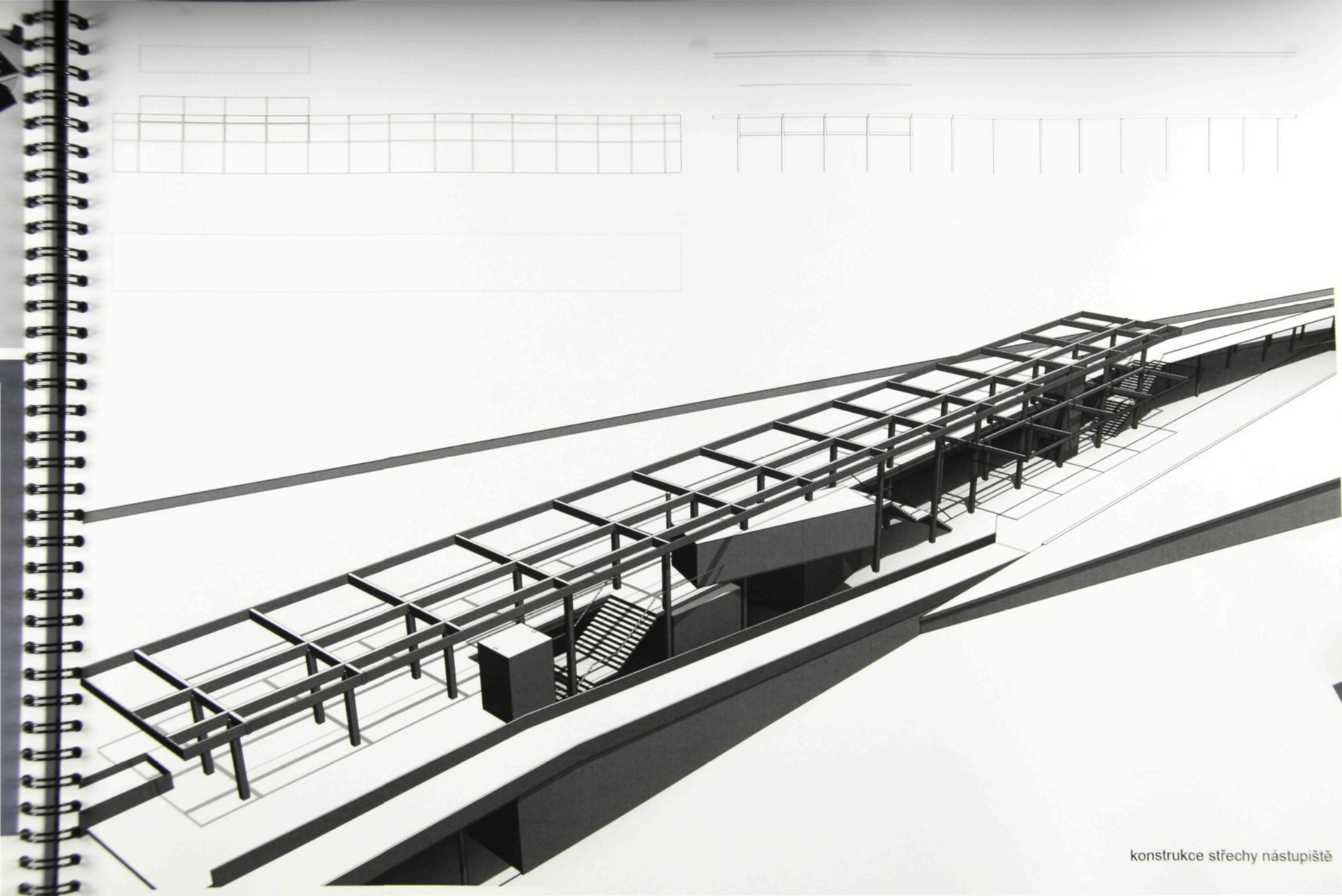
Hodiny umístěné uprostřed ostrůvku kruhové křižovatky jsou ocelová pohyblivá konstrukce. Hlavní rám je orientován rovnoběžně s Lipovou alejí a je kolmo natocený na hlavní příjezdový proud dopravy z Jičínského obchvatu. v rámu jsou další menší rámy, kde větší je minutový rám a menší, vyplněný ocelovým plátem je hodinový ručičkou.

+12,000



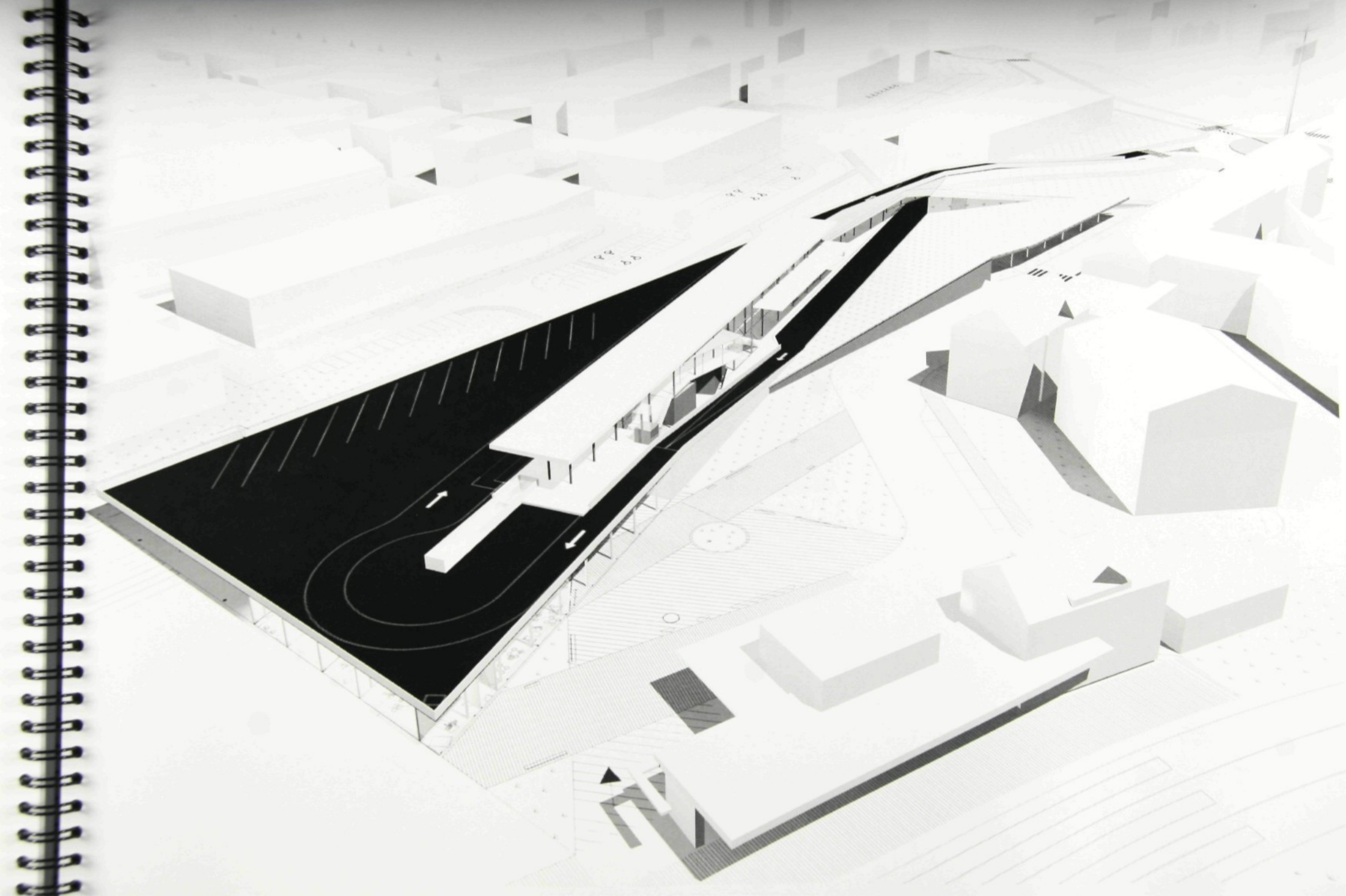


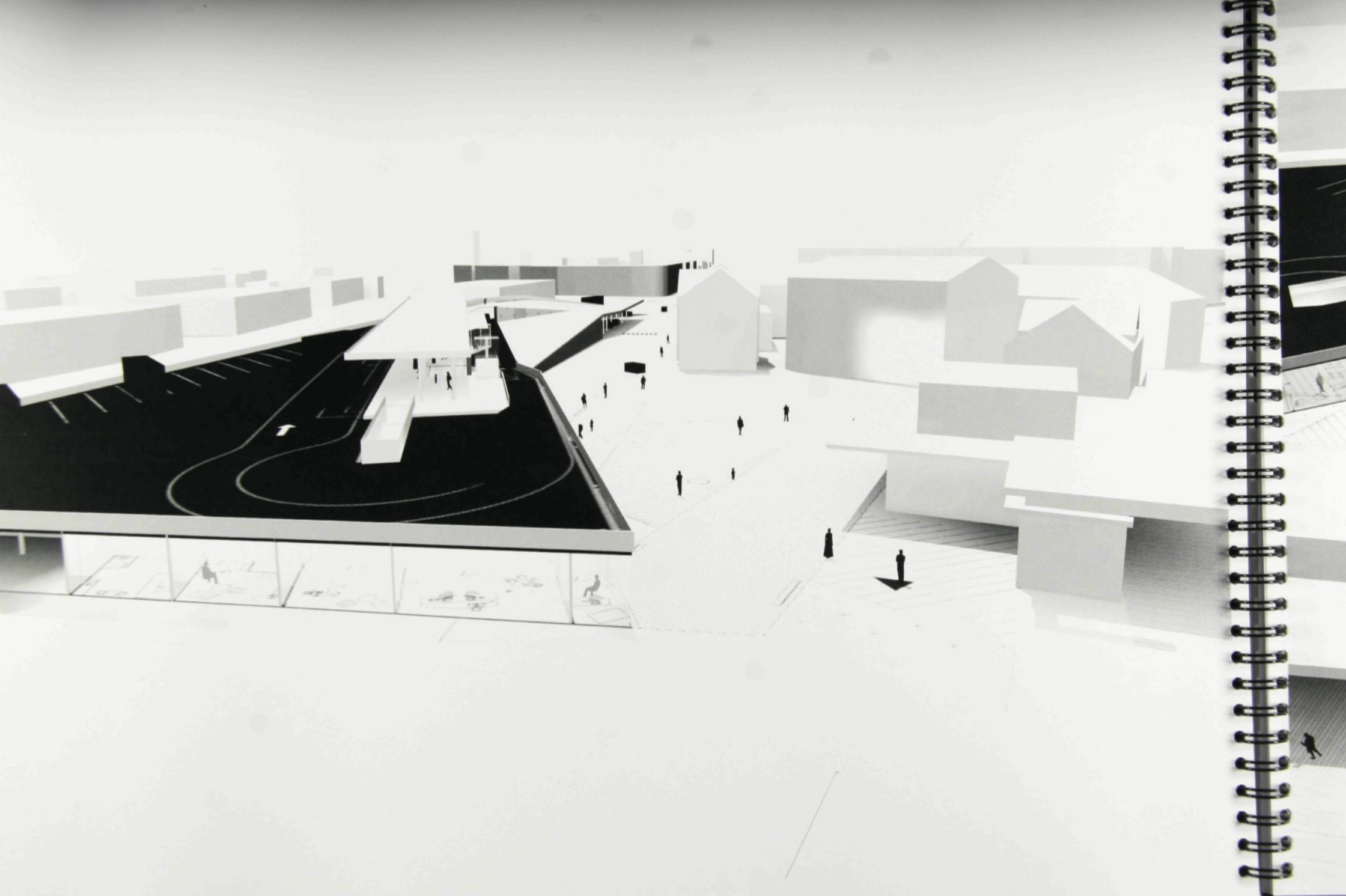
5.3. ARCHITEKTONICKÝ DETAIL, PERSPEKTIVA

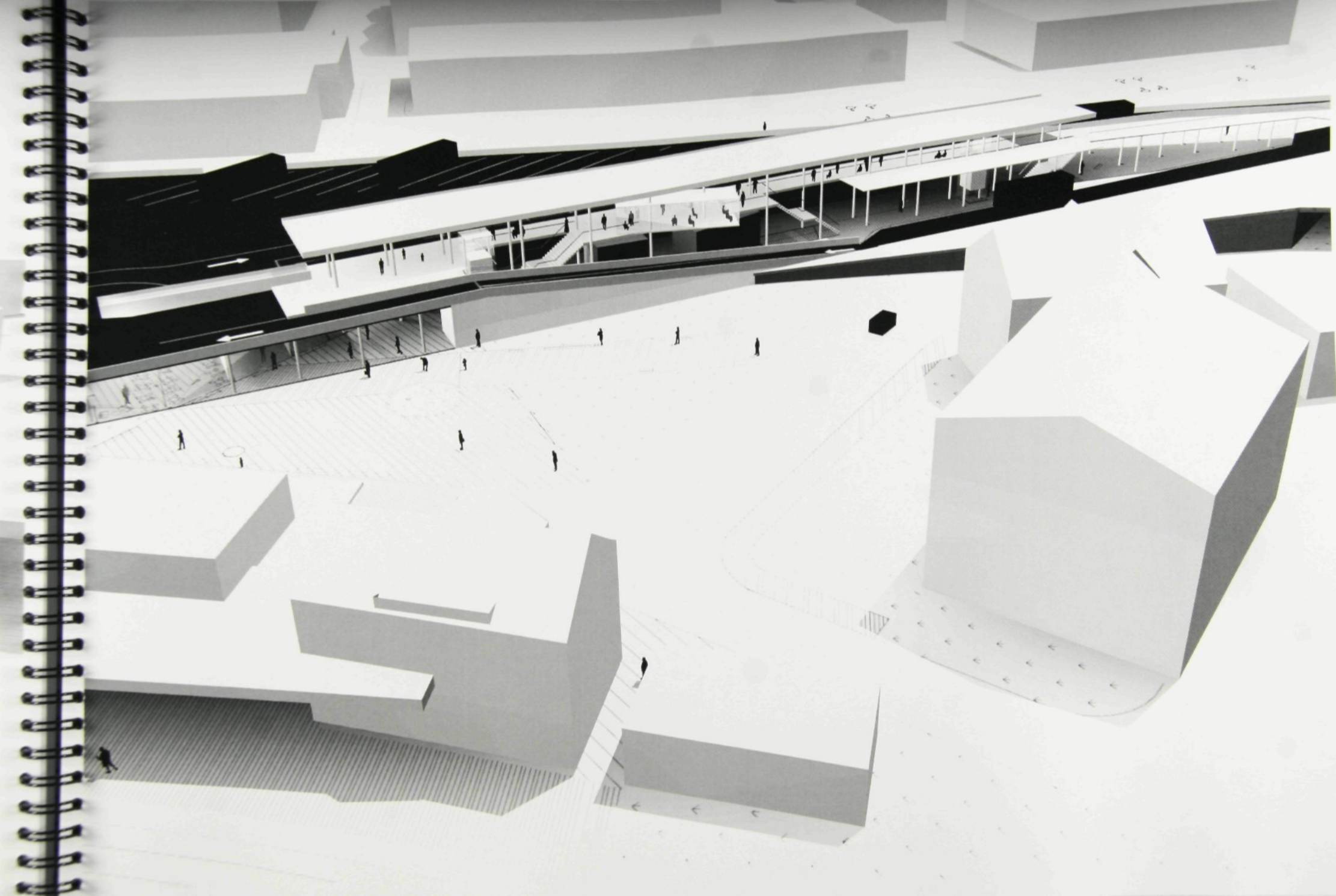


konstrukce střechy nástupiště

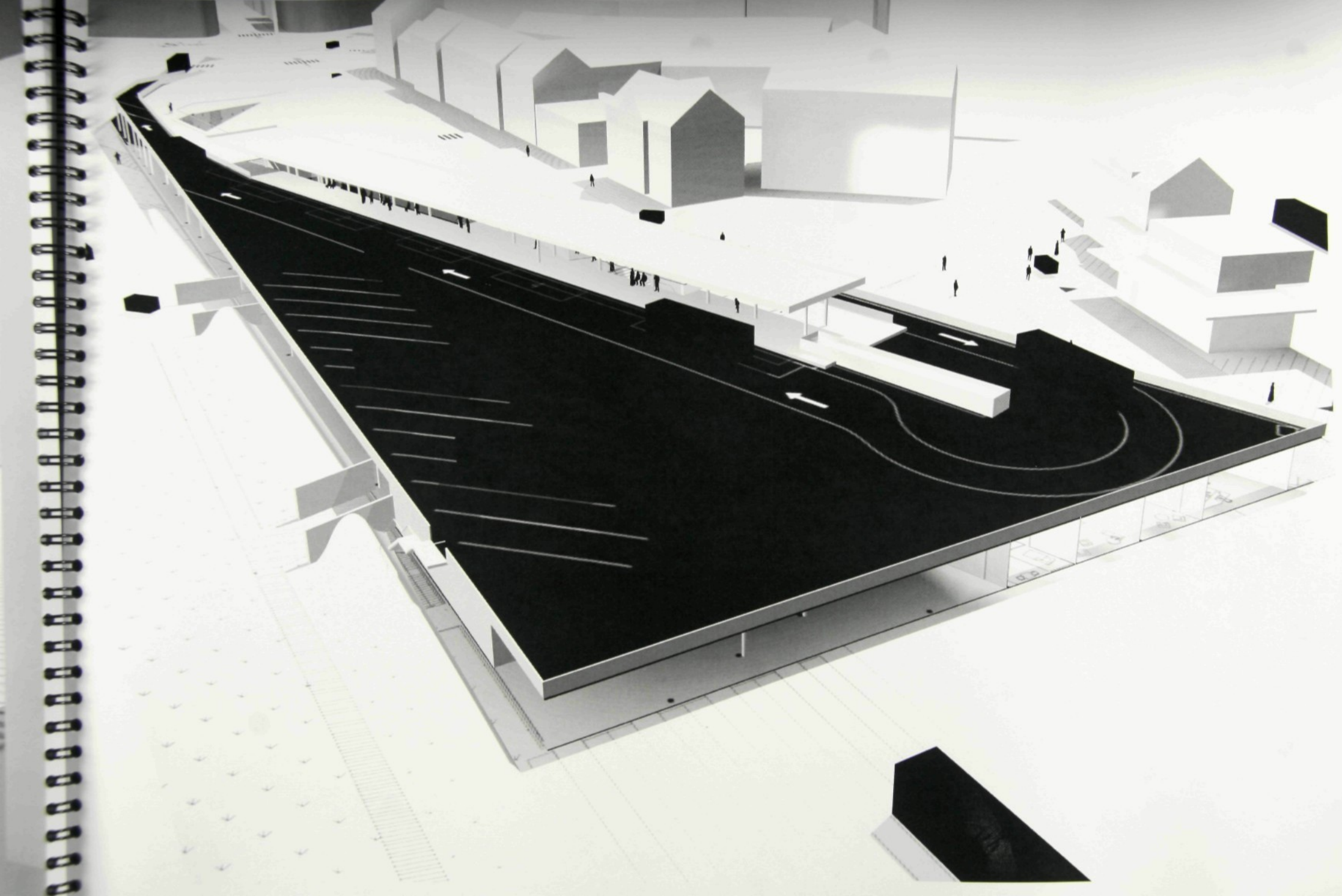


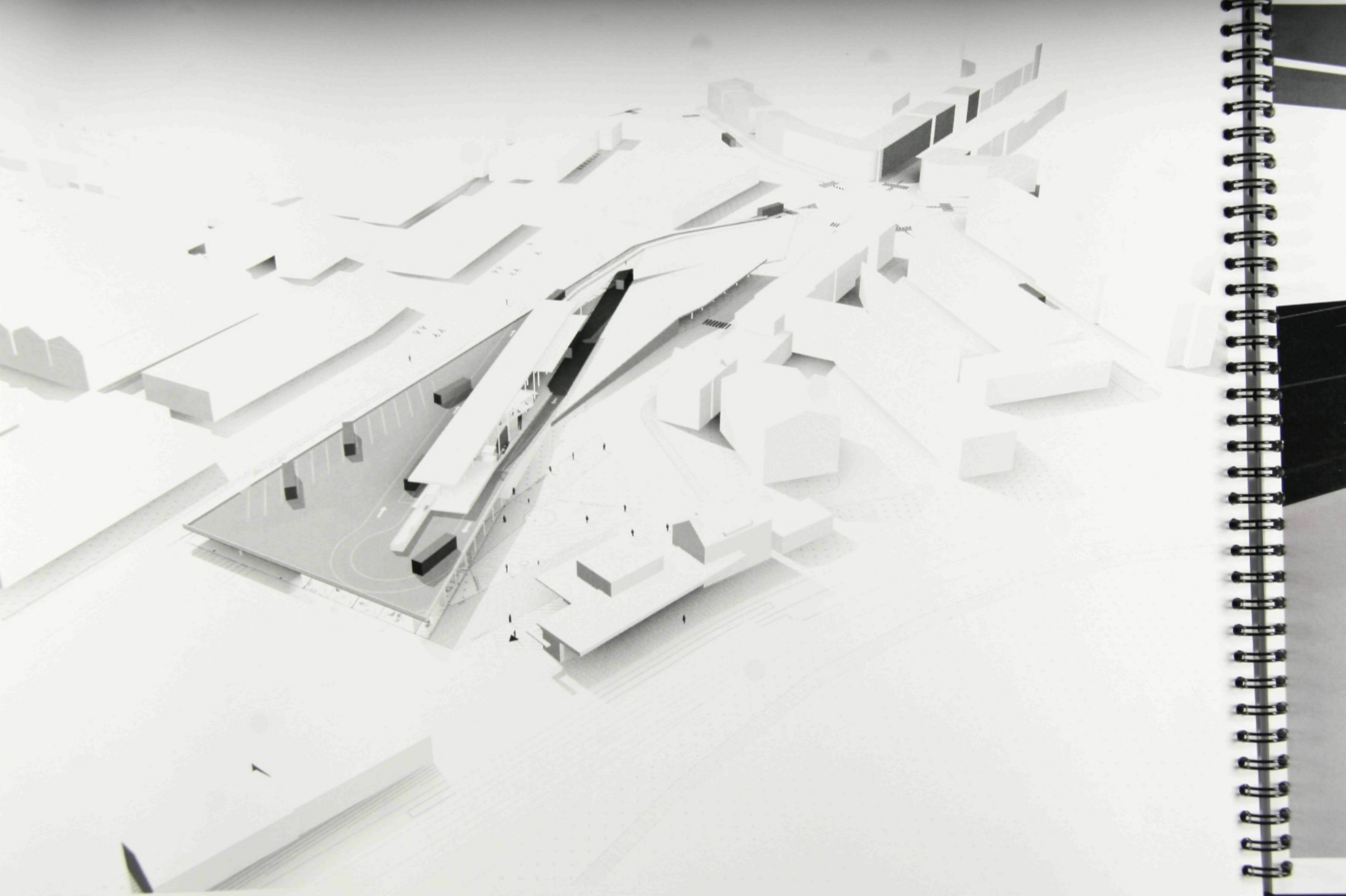






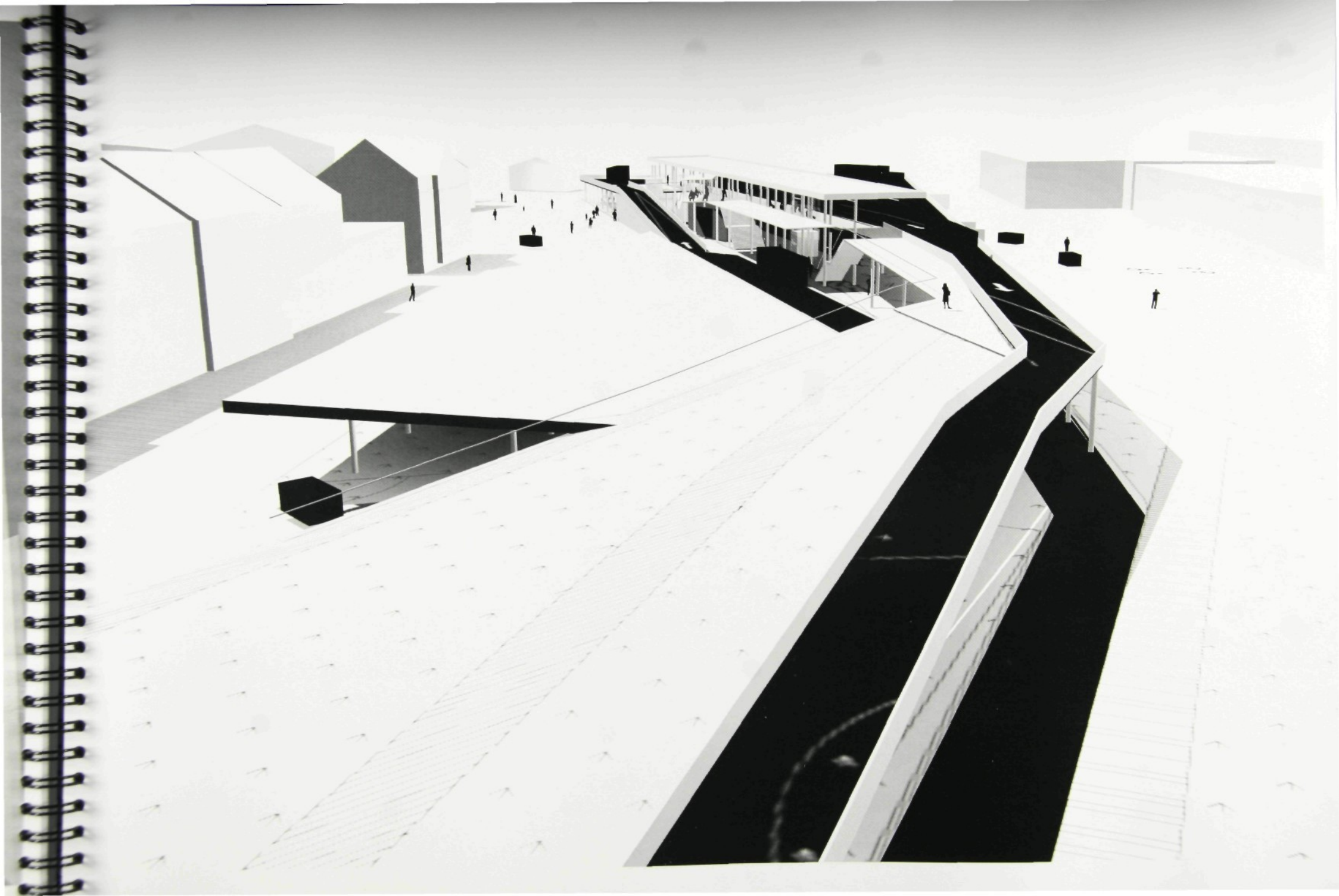










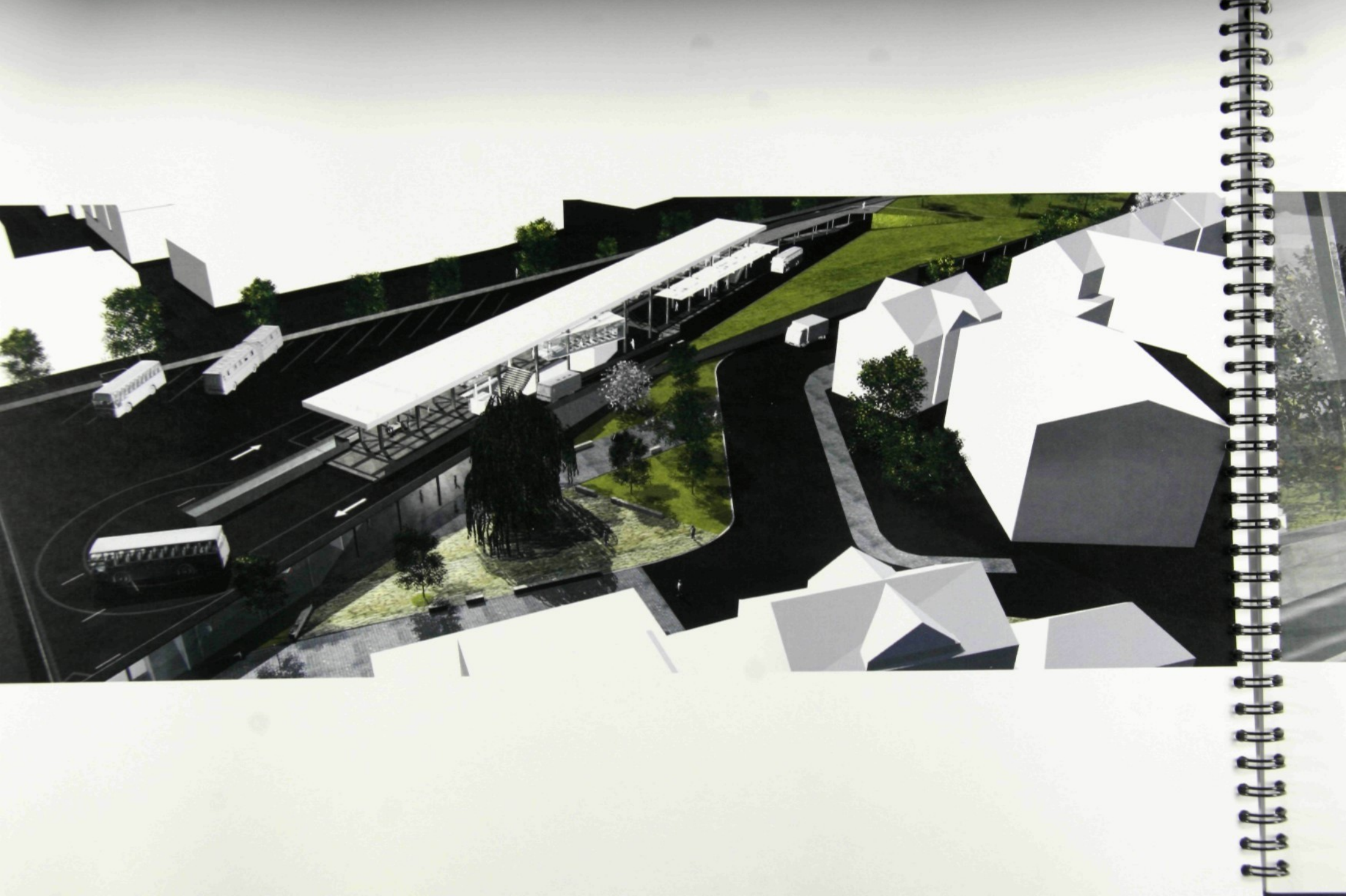


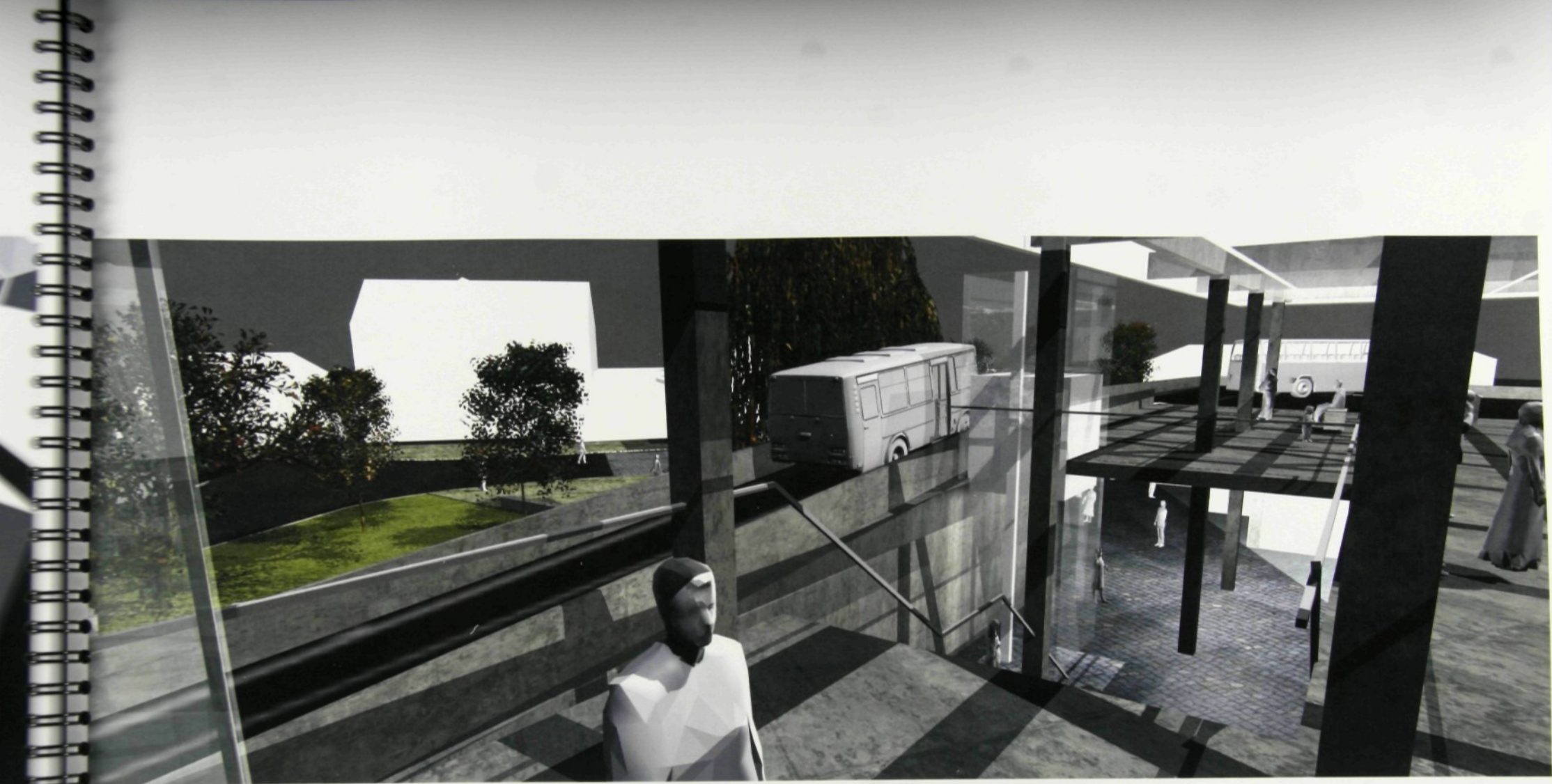


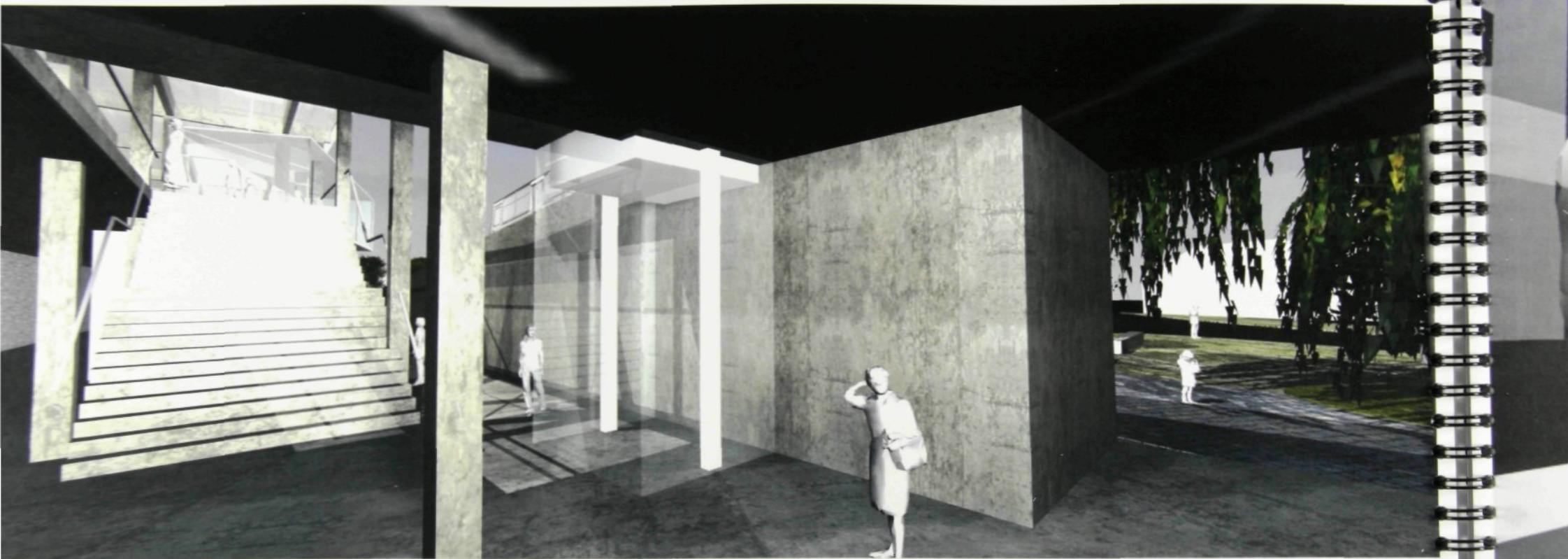




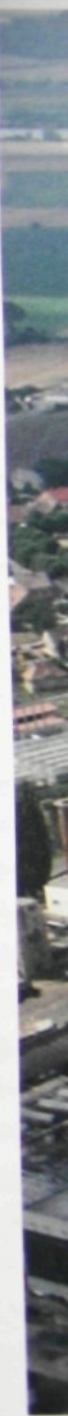














MÍSTO NÁVRHU

Zvolená lokalita se nachází na hranici městské části Valdické předměstí 2. Funkčně se jedná o průmyslovou zónu v jižní části města. V současné době zde probíhá částečná regenerace, spočívající v konverzi původních průmyslových ploch na plochy komerční.

Pro umístění nového nádraží byla využita část plochy nákladového nádraží ČD omezená křižovatkou Riegrovy ulice s ulicí Fügnerovou, Českých bratrů a ul. Dělnickou, která slouží jako příjezd k nádraží ČD. Ze západu je plocha omezena zástavbou hal charakteru supermarketů.

Plocha byla uvažována po budovu železničního nádraží, který je využíván ČD jako provozní budova (náměstci přepravy a dopravy, technická skupina IŽD, hlavní pokladna atd.). Celý prostor pro navržené nádraží má zhruba obdélníkový tvar o ploše 45 x 250m – tedy přibližně 1ha.

Stávající křižovatka silnice II. třídy (Riegrova ulice a ul. Českých bratrů) je úrovněvá a průsečná s ulicí Fügnerovou a Dělnickou. K těmto čtyřem směrům přibude navíc vjezd nebo výjezd z nového autobusového nádraží. Proto byla navržena změna stávající křižovatky na křižovátku okružní o vnějším průměru 40m.

Příjezdová trasa do prostoru nového autobusového nádraží je navržena z obchvatu silnice I. třídy (hlavní proud), která je nově vytvořena, dále (menší proud) po silnici II. třídy a to ve směru od stávajícího autobusového nádraží po Riegrově ulici, po silnici III. třídy od Popovic a ve směru od Lomnice nad Popelkou (a částečně od Hradce a Trutnova) po ulici Českých bratrů.

Navrhují i novou komunikaci od České pošty směrem do průmyslové zóny, která bude propojovat průmyslovou zónu se silnicí I. třídy, která se připojuje na obchvat kvůli snadnější dostupnému zásobování. Výhodné je umístění autobusového nádraží vzhledem k železničnímu nádraží ČD, s tím souvisí zvětšení docházkové vzdálenosti do centra města, které je ovšem pořad přípustné.

DOPRAVA

Dopravní řešení areálu vychází z nově navržené okružní křižovatky při severní části pozemku, na kterou se napojuje obousměrná komunikace na západní straně, určená pouze pro autobusovou dopravu a ulice Dělnická na východní straně určená pro cyklo a automobilovou dopravu. Zásadní je koncepce oddělení autobusové dopravy a komunikace pro pěší, kdy celý komplex je ideálně navržen tak, aby se nikde tyto faktory nekřížily a tím nedocházelo k možné kolizi.

FUNGOVÁNÍ NÁDRAŽNÍ DOPRAVY

– polotěsné podélné řazení autobusů jednosměrně podél 3 výstupišť a podél 5 bočních nástupišť.
dočasné parkování autobusů- šikmé řazení autobusů (30°) neprůjezdné

Autobusové nádraží je koncipováno tak, aby veřejnost nemusela v žádném případě přecházet komunikaci, po které jezdí autobusy, jako se běžně u klasických nádraží stává, a tím minimalizovat kolizi veřejnosti s autobusovou dopravou, se snahou co nejvíce zpříjemnit cestu veřejnosti až do vstupu do autobusu. Čili nikde není potřeba přechodu pro chodce.

Autobusové nádraží funguje jako tranzitní jednosměrný rondel. Příjezd a výjezd na autobusové nádraží je přímo z nově navržené okružní křižovatky přes samostatnou komunikaci, která je určená pouze pro autobusovou dopravu. Při vjezdu do autobusového nádraží projíždí „bránou“ vymezenou sloupy a stěnou a na hoře výjezdovou komunikaci s dřevěnou lavkou. Následuje průjezdový pruh a výstupní pruh pro podélné řazení autobusů a to pro jeden kloubový autobus a pro dva klasické autobusy. Po té po rampě (o sklonu 6stupňů) přijíždí do patra, kde se nachází 13 místé parkoviště pro dočasné parkování autobusů, z toho 5 stání může využít kloubový autobus. Dočasné parkování autobusů má neprůjezdné šikmé řazení autobusů (30°). Pro dlouhodobé parkování autobusu je určeno parkoviště umístěné v blízkosti nádraží (na obr. N 1.1 parkoviště dlouhodobé se zázemím).

Dále se v patře nachází 5 podélně řazených nástupišť-1 pro kloubový a 4 pro klasické autobusy. Po té vyjíždí a sjíždí po rampě do parteru a komunikace se připojuje na okružní křižovátku. Šířka nástupišť je navržena minimální dle ČSN – tedy 4m+ 0,5m lavičky, stání pro autobusy jsou šířky 3,25m – a komunikace převážně šířky 4m.

Cílovou skupinou jsou hlavně denně dojíždějící lidé do práce a za občanskou vybaveností v rámci regionu, další skupinou méně početnou jsou turisté.

Stání pro automobily jsou řešena v přízemí.

Docházková vzdálenost mezi železničním a autobusovým nádražím je cca 25m, což představuje přibližně minutu pěší chůze z autobusu ke vlaku.

TECHNICKÝ POPIS

Základní konstrukční řešení:

Komplex autobusového nádraží je navržen jako dvoupodlažní železobetonový skelet a je kombinací několika základních statických řešení. Nosným svislým systémem je kombinace železobetonových sloupů a železobetonových stěn. Rastr sloupů je proměnlivý, přizpůsobený požadavkům dispozičního řešení. Převážně má dva typy rastrů, první modul 6 x 6 m a druhý modul odvozený od rastru potřeb parkování 7,5 x 4 a 7,5 x 8m. Sloupy jsou založeny na železobetonových patkách o rozměrech 1500 x 1500 x 1500mm, stěny na pásech. V místech, kde budou sloupy dále od sebe než devět metrů, budou místa vyztuženy průvlakly.

Parter pak roznáší zatížení stěnových a skeletových systémů objektu přes železobetonovou desku v úrovni pateru. Sloupy a stěny jsou přenášeny zatížení z železobetonové žebrované COBIAX desky o tloušťce 400mm, která tvoří podlahu prvního patra - pojízdnou střechu autobusového nádraží s nástupišti. V místě nástupišť jsou nad železobetonovými sloupy v přízemí situovány ocelové sloupy čtvercového profilu o velikosti 350 x 350mm v prvním patře, které nesou ocelovou konstrukci zastřešující nástupní místa od autobusů a pěší zónu.

Střešní plášť:

Ocelová rámová konstrukce zastřešení z plnostěných prolamovaných nosníků o výšce 700mm je z obou stran kryta průsvitným mléčným makrolomem a tloušťce 4cm. Mezi dvěma vrstvami plastu ve volném prostoru ocelové rámové konstrukce jsou umístěna svítidla osvětlující prostor nástupišť. (bezpečně autobusové nádraží-dobře v noci osvětlené nádraží) S možností využití na vrchní straně větší střechy použití iluminací průsvitných solárních panelů LumiWall, které se přes den nabíjí v noci přijatou energii využijí na osvětlování. Jde o dvě střechy, kde menší střešní konstrukce je ještě ukotvena ocelovými tahy ke sloupům. Kromě zastřešení nástupišť v prvním patře jsou v komplexu autobusového nádraží použity ještě dva typy střešních plášťů: již zmíněný pojízdný střešní plášť (železobetonová deska se 120cm atikou a asfaltovým pláštěm) a zelená střecha nad parkovištěm napojující se na uměle svažitý terén ve východní straně areálu.

Obvodové konstrukce:

Areál autobusového nádraží je převážně otevřený ve čtyřech směrech, což je výhoda pro přirozené větrání komplexu. Mimo nosných pohledových železobetonových konstrukcí je použit skleněný obvodový plášť (nerozbitné sklo) pro zázemí zaměstnanců ČSAD a služby pro veřejnost.

Nenosné konstrukce:

Interiérové příčky (zázemí ČSAD, služeb pro veřejnost) jsou navrženy z keramických tvárnic s omítkou.

Samostatně fungující konstrukce:

Jde o malé tepelné samofunkční buňky a to u čekárny a u veřejných záchodků. Čekárna je tvořena z ocelové nosné roštové konstrukce, která je vyplněna skleněnými okny. Čekárna bude temperovaná.

Veřejné záchodky jsou sendvičového systému, samostatně tepelně izolované, nosná konstrukce je dřevěná.

Vertikální komunikace:

K nástupišti v prvním patře vedou tři schodiště, dvě jsou řešena jako monolitická železobetonová, třetí jako dřevěná. Komplex je také vybaven dvěma hydraulickými osobními výtahy o rozměrech výtahové kabiny 2000 x 1400mm.

Venkovní úpravy:

Náměstí a přidružené pěší plochy budou předlážděny. Pro úpravu náměstí mezi autobusovým a vlakovým nádražím jsou použity tři typy povrchů. Zpevněné povrchy jsou utvořené kombinací dvou druhů kamenné dlažby ze stejného materiálu, zbytek plochy je ozeleněn, stávající zeleň (vrba převislá, smrk stříbrný) je zachována a doplněna o novou zeleň (lípa srdčitá / dub letní / červený). Podél východní strany autobusového komplexu jsou navrženy dva typy terénních úprav. První směřující od kruhového objezdu do výšky nástupiště prvního patra, je doplněn terén, aby pěši se dostali volně do úrovně prvního patra. Terén je zpevněn geotextilií a vysázenou zelení (lípa srdčitá / dub letní / zimní / červený) a ze stran železobetonovými stěnami. Na tomto terénu je navrhnutá pěší komunikace z kamenné dlažby, která se napojuje na dřevěnou lávku pro pěši vedoucí k nástupišti prvního patra. Druhý navrhnutý svažité terén začíná od navrhnutého náměstí, kontinuálně napojující se na zelenou střechu parkoviště. Terén je zpevněn geotextilií a vysázenou travinou a ze stran železobetonovými stěnami.

NÁVRH ZELEŇE-pospartatizace =pocta

„Žádný strom nemůže v barokní zahradě být sám, ale pouze s více stromy. Formou alejí, stěn, skupiny stromů. Protože sám by neměl žádný význam.“

Stromy se vždy chovají jako skupina, proto navrhuji smíšené druhylistnatých stromů, které jsou pro Jičínskou městskou zeleň typické a to lípa srdčitá (odkaz na Jičínskou lípovou alej) a dub červený/letní/zimní (odkaz na Rumcajzovou střílení žaludy). Pro zelenou střechu jsou použity speciální traviny vysokého růstu, které jsou doplněny na spojeném svažitém terén původní upravovanou zelení. Většina původní zeleně je zachována, nejcenějším stromem je vrba převislá, která se nachází na náměstí mezi vlakovým a autobusovým nádražím.

Požární bezpečnost:

Zvolený konstrukční systém vykazuje odolnost vůči požáru. Maximální otevřenost komplexu umožňuje snadné únikové cesty.

Bezbariérovost

Komplex autobusového nádraží je ideálním případem bezpečného fungování mezi pěšími a autobusovou dopravou, se kterou se v žádném případě nekříží. Objekt se snaží nevytvářet nadměrné výškové překážky, cesty jsou přímé, nekomplikované. Většina služeb pro veřejnost se nachází v úrovni parteru. Objekt je obsluhován dvěma hydraulickými výtahy z přízemí do prvního patra a možnost přístupu do prvního poschodí přes upravený terén.

MAJETKOVÉ VZTAHY

(obr. N83 majetkové vztahy)

U návrhu autobusového nádraží by došlo k záboru převážně pozemků v majetku ČR – České dráhy a pozemků v majetku Města Jičín, což jsou chodníky podél Riegrovy a Dělnické ulice. Stavbou okružní křižovatky by došlo k záboru pozemků v prostoru stávající křižovatky se silnicí II/502 – Českých bratří a Riegrovy ulice – divize Jičín a dalších pozemků v majetku Města Jičín.

Statistické údaje

rozloha řešeného území (celková)	19 397,77 m2
celková zastavěná plocha, komunikace.....	10 427,55 m2
zeleň.....	8 970,22 m2
celý komplex autobusového nádraží.....	6 583,43 m2

přízemí autobusového nádraží

-zázemí pro cestující.....	74,3 m2
-prostor pro cestující.....	2 102,88 m2
-komunikace pro autobusovou dopravu.....	741,73 m2
-dispečink, administrativa, zázemí, služby ČSAD.....	744,76 m2
-komerční služby.....	337,30 m2
-sklady.....	687,87 m2
-parkoviště pro automobily.....	996,44 m2

první patro autobusového nádraží

-zázemí pro cestující.....	56,00 m2
-prostor pro cestující.....	856,49 m2
-komunikace pro autobusovou dopravu.....	4 398,30 m2

V48/09A6
+ CD

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100



BUSOVÉ
NÁDRAŽÍ

NOVÝ

bakalářská práce na téma:
Nové autobusové nádraží v Žilíně
vedoucí projekt: Ing. arch. Ján Hendrych
vypracovala:
Zuzana Koňárová
FUA TUL
15.2.2009