

NÁDRAŽÍ  
HAVLÍČKŮV BROD  
|||||



Diplomová práce

České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta architektury

Ústav navrhování II  
LS 2020/2021

Autor  
Sylvie Tesková

Vedoucí práce  
Ing. arch. Josef Mádr

Odborný asistent  
Ing. arch. Štěpán Tomš

Cestování vlakem má svůj nezpochybnitelný půvab. Nezaměnitelný rytmus jízdy po kolejích může pro jednoho znamenat každodenní cestu do práce, druhému připomínat studentská léta a víkendové návraty domů, pro jiného být symbolem prázdnin a letních výletů. Málokomu se ale při vzpomínce na něj nevybaví vůbec nic. Jízda vlakem je zážitek.



Plakát k filmu Páni kluci

# OBSAH

## Analytická část

<b>I. Nádraží</b>	<b>7</b>
1. Úvod	8
2. Historie železnice	14
3. Pozice nádraží ve městech	18
4. Pojmy, právní rámec	23
5. Typologie výpravních budov	24
6. Správa železnice	26
7. Výhody železniční dopravy	30
8. Vysokorychlostní tratě	32
9. Východiska	36
10. SWOT analýza nádraží a železniční dopravy	37
<b>II. Havlíčkův Brod</b>	<b>45</b>
1. Základní údaje	46
2. Historie města	48
3. Současná charakteristika	50
4. Strategický plán	56
5. Doprava	56
6. Fotodokumentace	62
<b>III. Lokalita</b>	<b>65</b>
1. Havlíčkobrodské nádraží	66
2. Současný stav	70
3. Územní plán	74
4. Vybavenost okolí	74
5. Veřejná prostranství	78
6. Hodnoty a problémy řešeného území	79
<b>IV. Stavební program</b>	<b>81</b>
1. Železniční nádraží	82
2. Autobusové nádraží	83
3. Pošta	85

## Návrhová část

<b>I. Město</b>	<b>87</b>
1. Cíle	88
2. Kontakt s městem	90
<b>II. Lokalita</b>	<b>93</b>
1. Záměr	94
2. Osa	98
3. Náměstí	100
4. Dopravní řešení	102
<b>III. Budova</b>	<b>105</b>
1. Koncept	106
2. Výkresová dokumentace	108
<b>IV. Detail</b>	<b>121</b>
1. Interiér	122
2. Materiálové řešení	126
<b>Závěr</b>	<b>128</b>
Poděkování	<b>131</b>
Dokumenty	<b>133</b>
Zdroje	<b>137</b>

# ANALYTICKÁ ČÁST



## I. Nádraží

## 1. ÚVOD

Ačkoliv v posledních letech obliba železniční dopravy u nás opět mírně stoupá<sup>1</sup>, vedle pozitiv, které cestování vlakem nabízí, jako je například výrazně menší závislost přepravního času na dopravních špičkách, pravidelnost provozu, šetrnost k životnímu prostředí nebo zmiňovaný charakter a atmosféra železnice existuje i několik negativních vlivů, které nás od cestování vlakem často odrazují.

Jedním z nich je i stále se zhoršující, často až havarijný stav nádražních budov. Ty nezřídka soutěží o „nejostudnější budovu regionu“<sup>2</sup>, velká část z nich zeje prázdnou, nenabízí žádné doplňkové služby jako jsou obchody nebo nádražní restaurace a stávají se obvyklým útočištěm lidí bez domova. Špatný stav nádražních budov dává lokalitám s velkým potenciálem nálepku špatných čtvrtí, vytváří negativní první dojem z celého města a neumožňuje čekání na vlak v bezpečném a příjemném prostředí, čímž odrazuje velkou část lidí od užívání železniční dopravy.

Tato práce se proto bude věnovat právě tématu městských nádraží. Analytická část bude zaměřena na význam železnice v městské struktuře, rozbor současného přístupu k rekonstrukcím výpravních budov a na plánovaný budoucí vývoj v železniční dopravě. Analytická část vede k výběru nádražní budovy, jejíž návrh bude zpracován ve druhé části práce.



Dětřichov nad Bystřicí

zdroj: *Rekonstrukce historické nádraží dětřichov demolice*. [online]. Moravskoslezský deník. Copyright © [cit. 08.02.2021]. Dostupné z: <https://moravskoslezsky.denik.cz/z-regionu/rekonstrukce-historicke-nadrazi-detrichov-demolice-20201007.html>



Zlín Střed

zdroj: *Vlakové nádraží Zlín - Střed*. [online]. Turistika.cz. Copyright © 2007 [cit. 08.02.2021]. Dostupné z: <https://www.turistika.cz/mista/vlakove-nadrazi-zlin-stred/detail>



Jihlava

zdroj: *Úpravy u městského nádraží na dohled*. [online]. Nezávislý Info Server - Jihlava. [cit. 08.02.2021]. Dostupné z: <http://www.zjihlavy.cz/c1-upravy-u-mestskeho-nadrazi-na-dohled>



Mladá Boleslav

zdroj: *Opět je na pořadu dne modernizace hlavního nádraží* [online]. Mladá Boleslav, oficiální stránky města. [cit. 08.02.2021]. Dostupné z: <https://mb-net.cz/opet-je-na-poradu-dne-modernizace-hlavniho-nadrazi/d-37907>

<sup>1</sup> *Doprava, informační a komunikační činnosti - Finanční ukazatele*. [online]. Český statistický úřad, ČSÚ [cit. 08.02.2021]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/dicvfu\\_cr\\_cz\\_nace](https://www.czso.cz/csu/czso/dicvfu_cr_cz_nace)

<sup>2</sup> *Seriál Ostudná místa*. [online]. iDNES.cz. [cit. 08.02.2021]. <https://www.idnes.cz/wiki/kraje-regiony/serial-ostudna-mista.K320038>

„Žádná z veřejných budov nezískala takové postavení v každodenním životě jako důvěrně známé, častokrát proklínané a obvykle také jen spěšně míjené nádraží.“ Manfred Berger<sup>3</sup>

„Výpravní budova je místem spojujícím dva zcela odlišné světy, místem loučení a setkávání, odjezdů i návratů, začátkem a koncem, vstupní branou do podivuhodného a svérázného prostředí železnice i místem prvního kontaktu příjíždějícího s cílem své cesty.“ Mojmír Krejčík<sup>4</sup>

<sup>3</sup> KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.

<sup>4</sup> KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.





## 2. HISTORIE ŽELEZNICE

Prvopočátky kolejové dopravy lze sledovat již u starověkých civilizací v podobě kamenných žlabů, ve kterých se pohybovala kola vozů, nebo ve středověkých dolech, které obsluhovaly vozíky pohybující se po jednoduchých dřevěných kolejích<sup>5</sup>. V polovině 18. století s přicházející průmyslovou revolucí se koleje výrazně zdokonalily, na přelomu století se do popředí dostávají koněspřežné dráhy a začíná systematické budování železnice pro převoz nejen zboží a surovin, ale také lidí. Koňský pohon brzy nahradily parní lokomotivy, v roce 1830 byl zahájen první pravidelný provoz pro osobní dopravu na trati mezi Manchesterem a Liverpoolem a do roku 1860 už dobytla železnice všechny světadíly<sup>6</sup>. Během druhé poloviny 19. století byla prakticky dobudována evropská železniční síť, jak ji známe dodnes<sup>7</sup>.

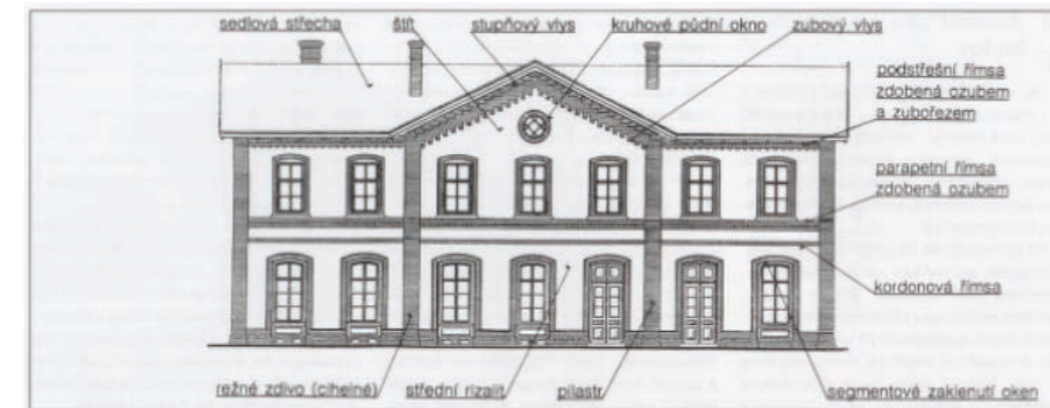
V Čechách byly prvními koněspřežnými drahami úseky České Budějovice – Linec a Praha-Dejvice – Lány budované v letech 1825 až 1834. Výstavba tratí byla i u nás realizována poměrně rychle a během několika desetiletí byly dokončeny hlavní tratě s dopravními centry v Praze, Plzni, Brně a Olomouci<sup>8</sup>. Do roku 1918 byl směr rozvoje převážně severo-jihní, směřující k Vídni a Budapešti, po vzniku Československa tak bylo potřeba rozvinout železniční síť východo-západně, především kvůli chybějícímu spojení se Slovenskem<sup>9</sup>.

Stejně tak jako trať proměnila obraz naší krajiny, nádraží měla výrazný vliv na obraz měst 19. století. Výpravní budovy představovaly nové konstrukční výzvy v podobě zastřešení nástupišť a do měst přinesly nový druh veřejného prostoru – plochy určené hromadné dopravě.

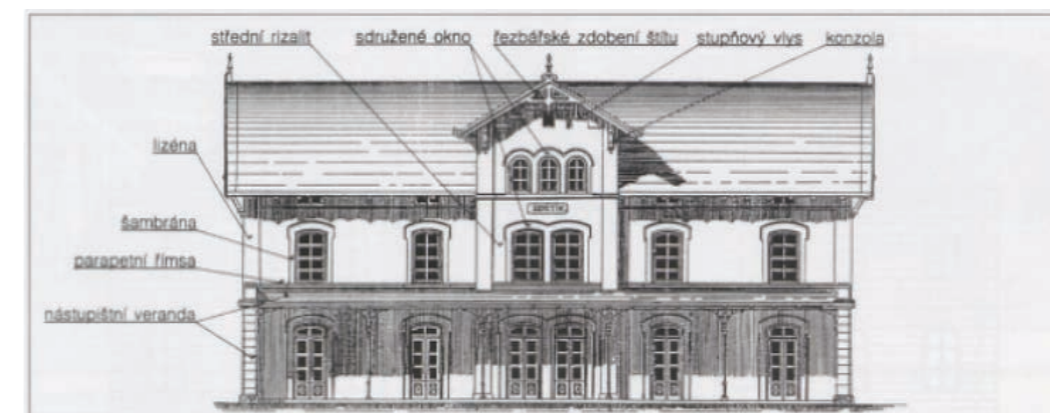
První výpravní budovy a zastřešení kolejíšť byly svou architekturou poměrně prosté, hlavním cílem bylo překlenutí velkých rozponů mezi nástupišti a důraz byl kladen spíše na technickou stránku návrhu. Vznikaly tak nejdříve dřevěné, později ocelové konstrukce zastřešení, které vynikaly svou lehkostí. U nádraží malých a středních velikostí, jichž byla

naprostá většina, docházelo z ekonomických důvodů k rozsáhlé typizaci, která jim dala jejich charakteristický výraz. Nejčastěji se jednalo o přízemní až dvoupatrové objekty se sedlovými střechami, kulatými půdními okénky, rezným nebo hrázděným zdivem, popřípadě žlutou barvou omítky<sup>10</sup>. Návrhy velkých nádraží podléhaly architektonickým slohům dané doby. V prvopočátcích se jednalo hlavně o klasicismus a empír, který se vyznačoval důslednou symetrií a jasným členěním hmot. Neorománský a neogotický sloh vnesl do návrhů historizující zdobnost, pozdější secese se ve své ornamentálnosti obracela spíše k přírodním motivům. Viditelnou změnu představuje první polovina 20. století s přicházejícím funkcionalismem. Osově souměrná nádraží se sedlovými střechami nahrazují asymetrické, přísně pravouhlé budovy s plochými střechami<sup>11</sup>.

S postupným rozvojem železnice se měnily i nároky na nádražní budovy, docházelo tak k přestavbám, dostavbám a budování mimoúrovňových přístupů k rozšiřujícím se nástupištím. Modernizace a elektrizace dráhy také přinesly nové nároky především na provozní a technologické části nádraží. Rychlý vývoj znamenal také rychlé zastarávání a brzké nevyhovování novým požadavkům. Docházelo tak k řadě provizorních řešení a v období po druhé světové válce se začínají objevovat první problémy spojené s rekonstrukcemi výpravních budov. Většina z nich byla postavena přibližně ve stejné době, ve stejné době tedy také začala chátrat. Pro města navíc nádraží už kvůli své rozloze představují důležitý veřejný prostor, proto mají na jeho výstavbu a rekonstrukci vlastní nároky, které dohromady s nároky železnice mnohdy představují nesjednotitelný celek.



Typová výpravní budova z roku 1867



Typová výpravní budova z roku 1873



Typová výpravní budova z roku 1869

<sup>5</sup> KUBÁT, Bohumil a TYC, Petr. *Železniční stanice a uzly*. Praha: Ediční středisko ČVUT, 1991. ISBN 80-01-00539-9.

<sup>6</sup> KUBÁT, Bohumil a TYC, Petr. *Železniční stanice a uzly*. Praha: Ediční středisko ČVUT, 1991. ISBN 80-01-00539-9.

<sup>7</sup> DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

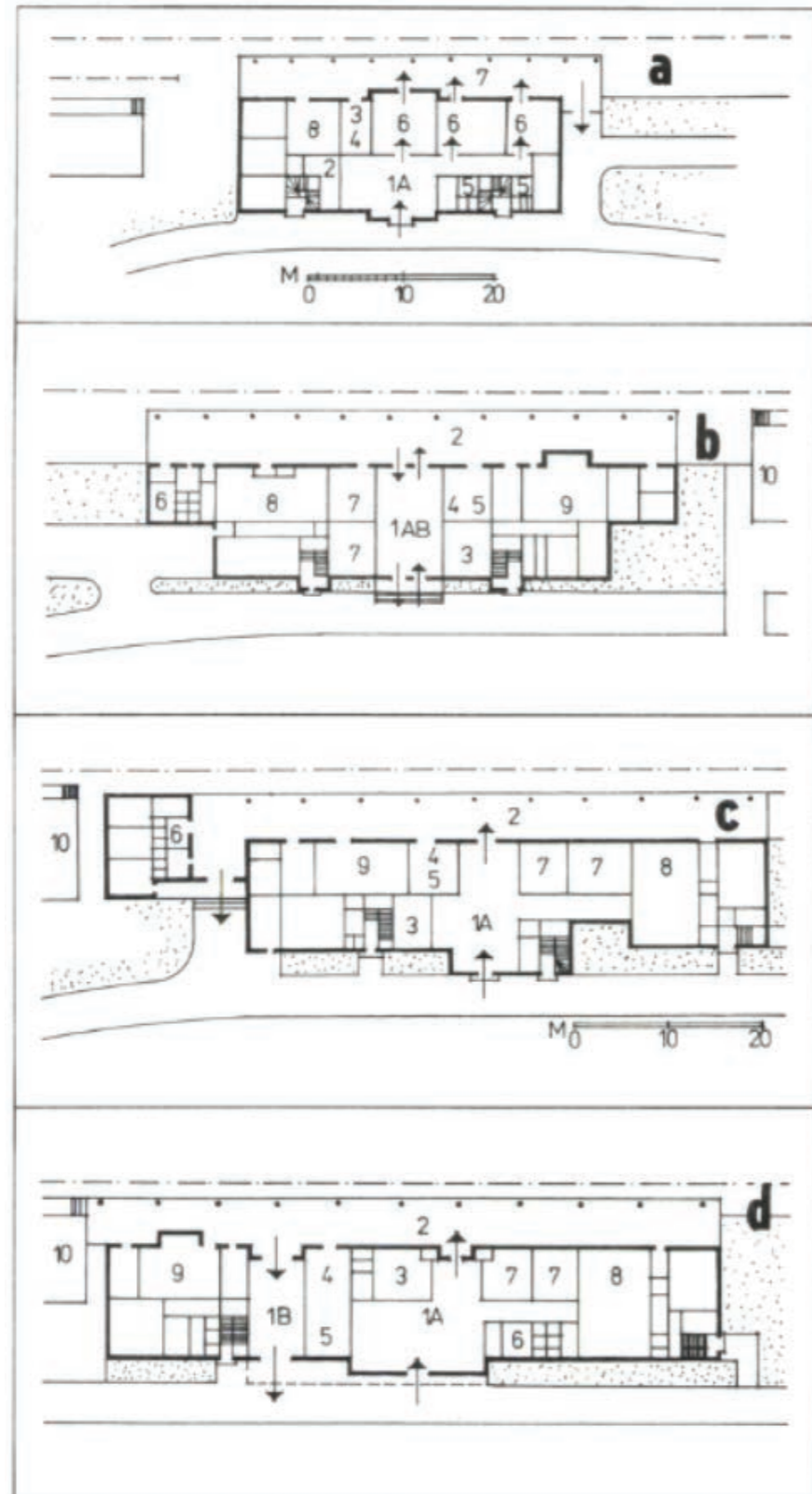
<sup>8</sup> POLÁK, Milan, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky*. Praha: Milpo media, 2005. ISBN 80-903481-3-0.

<sup>9</sup> DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

<sup>10</sup> DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

<sup>11</sup> KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe: (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations: (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.

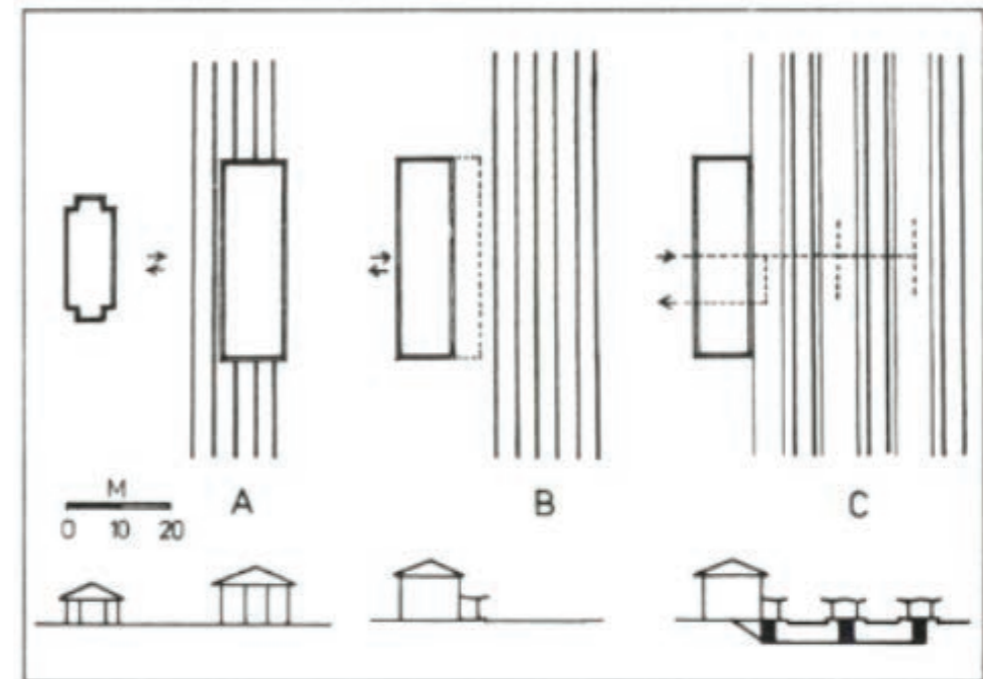
zdroj: KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe: (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations: (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.



Vývoj dispozice středních nádraží



Charakteristický vzhled železniční stanice s krytým nástupištěm



Peronizace a vývoj umístění výpravní budovy

### 3. POZICE NÁDRAŽÍ VE MĚSTECH

Přirozená lidská touha po pohybu, komunikaci a propojení s ostatními dělala z dopravy městotvorný prvek ve všech fázích vývoje osídlení. Zejména pak uzlové body dopravních sítí byly vždy v popředí urbanizace území. Mosty, brody a křižovatky obchodních cest byla místa, kde často vznikaly nové osady<sup>12</sup>.

Jak již bylo zmíněno, železnice do měst přinesly nový typ veřejného prostoru, pohyb, rychlost. V období průmyslové revoluce byla parní lokomotiva vrcholným technickým dílem, zdrojem nových možností a symbolem pokroku, kterému každé větší město chtělo být co nejbližší. Železnice prorážela staleté hradby, aby skrz nádraží mohla obsluhovat města z jejich středů. Ta se kolem tratí začala rychle rozrůstat, nová výstavba, ať už obytná nebo průmyslová obrůstala novou infrastrukturou. V případech, kdy železnice neprotula stávající zástavbu, osídlení zpravidla vyplňovalo mezeru mezi tratí a městským centrem<sup>13</sup>.

Z ulic spojujících historická centra a nádraží se staly důležité tepny měst s největším ruchem a provozem nejen kvůli zvýšeným možnostem cestování obyvatel, ale také kvůli přepravě zboží<sup>14</sup>. Samotné výpravní budovy kromě toho od počátků často disponovaly i dalšími prostory občanské vybavenosti a rozšiřovaly tak městské centrum. Nádražní restaurace měly sice původně sloužit hlavně pro občerstvení při čekání na vlak, nebo pro cestující, jejichž vlak zpravidla kolem poledne zastavil k obědu, otevřené ale zůstávaly i pro veřejnost a postupem času začaly sloužit spíše místním než cestujícím<sup>15</sup>.

Železniční trať ale kromě nových spojení představuje pro město i výraznou liniovou bariéru. Také nádraží se všemi svými provozními součástmi zabírají značné území a do původní drobné městské struktury jsou tudíž obtížně zakomponovatelné. V kombinaci se stejně neprostupnými průmyslovými areály, které hojně vyrůstaly kolem železnice hrozilo rozdělení města na několik víceméně samostatných celků. Z toho pramení i některé dnešní problémy spojené s chátrajícími nádražími. Především

ta, která jsou odříznutá od centra ať už právě průmyslovými areály, jiným druhem dopravy, nebo nenavazujícími pěšími komunikacemi těžko hledají provozovatele pro doplňkové služby. S příchodem internetových jízdních řádů a možností koupení jízdenek předem online jsou přitom právě doplňkové služby tím, kvůli čemu se lidé na nádraží zdrží, přijedou dříve, nebo je využijí i když zrovna nikam necestují.

Důležitým faktorem, který ovlivňuje míru využití nádraží je i jeho napojení na ostatní dopravní infrastrukturu. Jednou z hlavních nevýhod železniční dopravy je nemožnost cestování od domu k domu, a proto může právě nenavazující městská hromadná doprava, nedostatek prostoru k parkování, nebo dlouhá pěší cesta do plánovaného cíle být tím, proč se rozhodujeme pro jinou možnost dopravy.

Přesto, že jsou nádraží často míjena ve spěchu platí, že jsou důležitým veřejným prostorem našich měst. Téměř každé má svou výpravní budovu, podobně jako radnici, školu nebo nemocnici. Pokud se nádraží a jeho předprostor podaří zapojit do okolní zástavby a vytvořit návaznosti na všechny další potřebné součásti města, jako je bydlení, služby, pracovní příležitosti nebo rekreační plochy a dopravu mají velký potenciál být pro města, a hlavně jejich život stejně přínosná jako náměstí, parky, nebo nábřeží.



Pivovar Řevnice v budově bývalého nádraží

<sup>12</sup> KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2002. ISBN 80-01-02321-4.

<sup>13</sup> DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

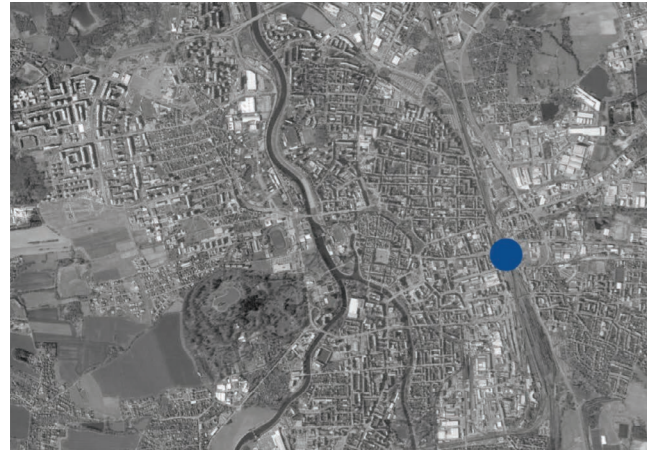
<sup>14</sup> HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. Praha: Academia, 2014. ISBN 978-80-200-1808-3.

<sup>15</sup> KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe: (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations: (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.

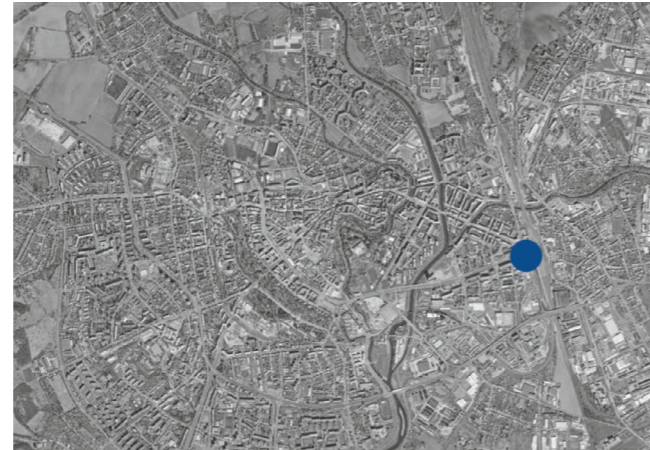
zdroj: *Pivovar Řevnice*. [online]. Pivovar Řevnice, Copyright © Corso Gastro, s.r.o. 2020 [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.pivovar-revnice.cz/>

## Pozice nádraží ve městech okolo 100 000 obyvatel

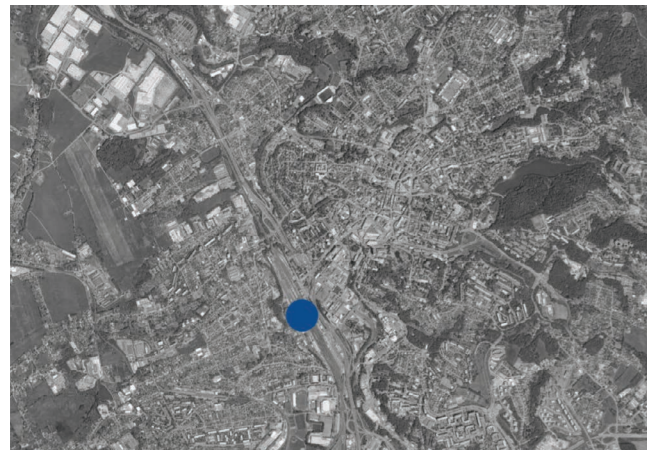
- trať je vedena jako tečna historických center, zástavba v průběhu času obklopila nádraží a sahá daleko za něj



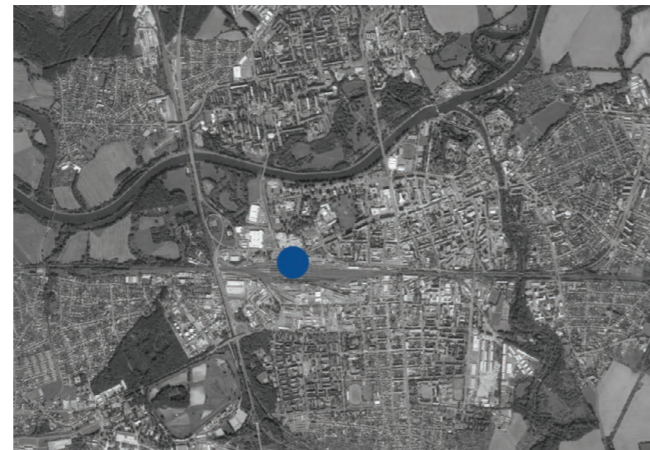
České Budějovice



Olomouc



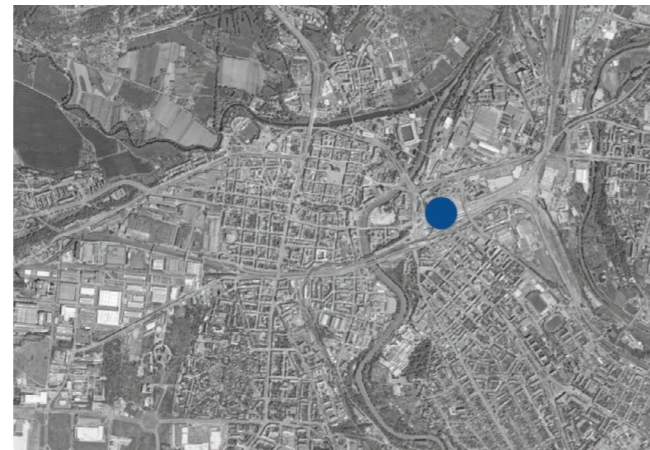
Liberec



Pardubice



Ústí nad Labem



Plzeň

zdroj: vlastní zpracování  
podklad: *Mapy Google*. [online]. Google [cit. 11.11.2020]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

## Pozice nádraží ve městech mezi 45 000 - 55 000 obyvatel

- trať byla již při výstavbě vedena blízko středu města, dnes leží nádraží hluboko v zastavěném území s vazbou na centrum



Kolín



Chomutov



Opava



Mladá Boleslav



Děčín



Karviná

zdroj: vlastní zpracování  
podklad: *Mapy Google*. [online]. Google [cit. 11.11.2020]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

Pozice nádraží ve městech okolo 20 000 obyvatel

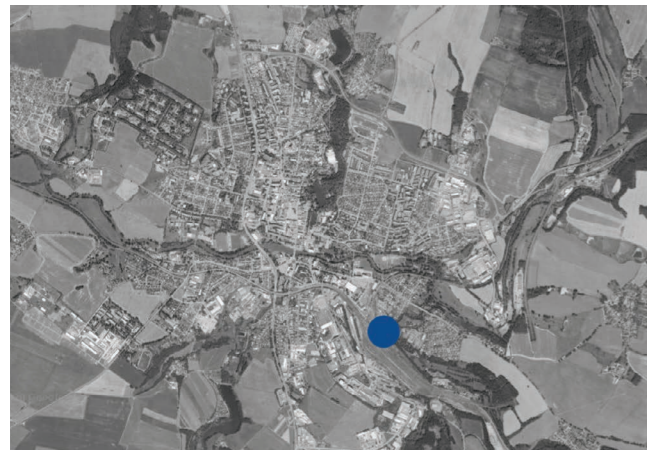
- trať dodnes zůstává na okraji zastavěného území, nádraží nemá vazbu na centrum města a často ani na jinou občanskou vybavenost



Beroun



Žatec



Havlíčkův Brod



Sokolov



Strakonice



Kutná Hora

zdroj: vlastní zpracování  
podklad: *Mapy Google*. [online]. Google [cit. 11.11.2020]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

Z uvedené analýzy vyplývá, že problémy se začleněním prostoru nádraží do struktury veřejné vybavenosti jsou nepřímo úměrné velikosti města, kde se nachází. Menší města jednak většinou při výstavbě nevedla trať svým centrem a jednak se nerozrostla natolik, aby zástavba nádraží úplně obklopila.

## 4. POJMY, PRÁVNÍ RÁMEC

Slovo „nádraží“ může mít v různých souvislostech více významů. Obecně je nádraží místo, „které umožňuje zastavení vlaků, aniž by se přerušil provoz dráhy, bezpečný výstup cestujících, nebo vykládku přepravovaného zboží a zahrnuje všechna prostranství i budovy tyto činnosti zajišťující“<sup>16</sup>. Kromě osobních nádraží existují tedy i nádraží nákladní, nebo seřadovací a pojem slučuje jak výpravní budovu a provozní součásti, tak i přilehlá prostranství. V běžné mluvě se ale význam zužuje pouze na výpravní budovu, která je určena veřejnosti a která je tak nevíce vnímanou částí nádraží<sup>17</sup>.

Zákon o dráhách (č. 266/1994 Sb.) pracuje s pojmy železniční stanice a zastávka. Stanici definuje jako „dopravní s kolejovým rozvětvením, u dráhy speciální i bez kolejového rozvětvení, a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb“, přičemž dopravou je „místo na dráze, které slouží k řízení jízdy vlaků“. Zastávka je pak „označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do a z drážního vozidla, s omezeným rozsahem poskytovaných přepravních služeb“. Zjednodušeně lze tedy říci, že stanice je komplexnějším souborem plnícím funkci řízení vlaků i poskytování služeb cestujícím, zatímco zastávka slouží pouze k nástupu a výstupu cestujících.

Výstavba a provoz železnice a všech jejích součástí podléhá zmiňovanému Zákonu o dráhách (č. 266/1994 Sb.), stavební a technické požadavky na dráhu upřesňuje Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah (č. 177/1995 Sb.), provozní požadavky potom specifikuje Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah (č. 173/1995 Sb.).

<sup>16</sup> KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.

<sup>17</sup> DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

## 5. TYPOLOGIE VÝPRAVNÍCH BUDOV

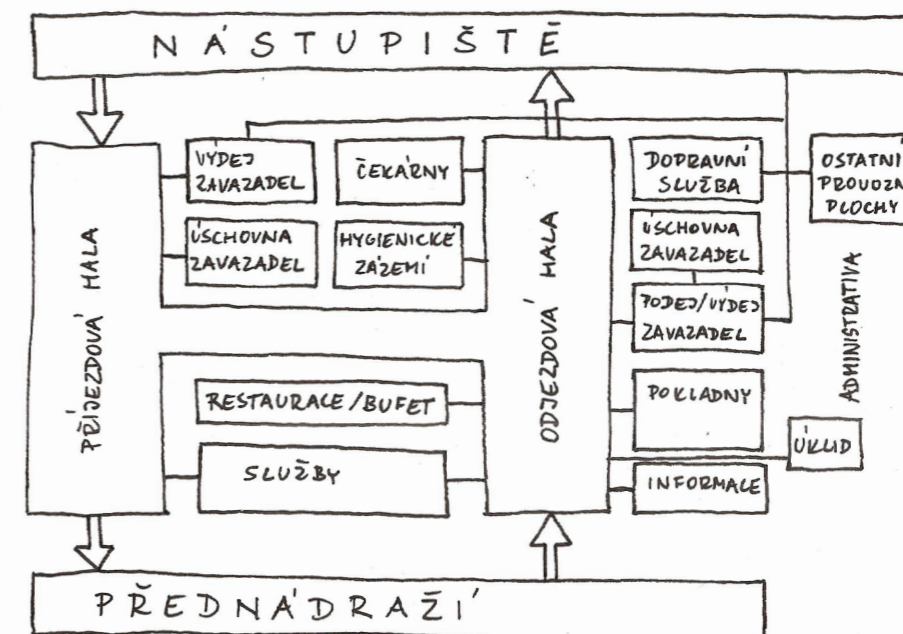
Od počátků železnice byly výpravní budovy rozdělené na dvě části – příjezdovou a odjezdovou, přičemž výrazně větší pozornost byla věnována části odjezdové<sup>18</sup>. Příjezdová hala byla obvykle menší a nacházela na boku výpravní budovy. Odjezdová hala bývala umístěná do středu dispozice, navazovaly na ní čekárny rozdělené podle vozových tříd, přes které cestující přistupovali k vlakům. První venkovská nádraží byla malá a prostá, sestávala se obvykle z jedné čekárny, služebny a služebního bytu. Větší nádraží té doby byla tříposchodová, přičemž přízemí sloužilo cestujícím a další dvě poschodí byla určená zaměstnancům.

Na přelomu 19. a 20. století se začaly budovat mimoúrovňové přístupy k nástupištím a díky tomu začal narůstat význam centrálního prostoru, a naopak ustupovat význam oddělených čekáren. Tento trend postupem času rostl, dlouhodobé čekárny a kulturní místnosti se umísťovaly do vyšších podlaží, aby pohyb skrz výpravní budovu byl co nejpřímější.

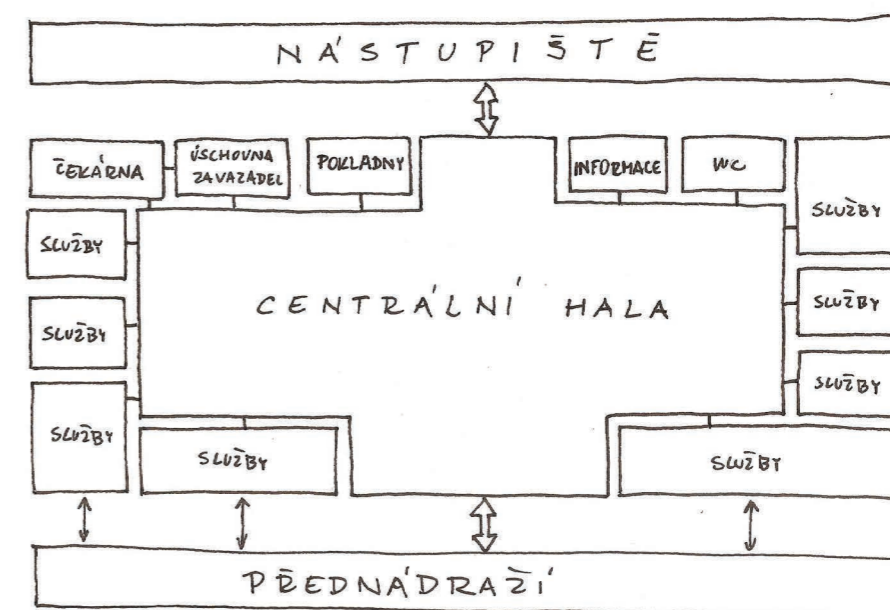
Tendence tohoto vývoje jsou patrné dodnes. Význam čekáren stále klesá, s možnostmi vyhledávání přesných jízdních řádů včetně případných zpoždění mohou cestující dorazit na nádraží přesně v potřebný čas. Oddělení příjezdového a odjezdového prostoru, které mělo v počátcích význam hlavně z důvodů celního odbavení nebo kvůli snazší organizaci příjmu a výdeje zavazadel také již dnes není opodstatněné. Výrazně klesají nároky na provozní části nádraží, moderní technologie vyžadují čím dál tím méně prostoru, řízení vlaků probíhá dispečersky z jediného místa úseku a prakticky vymizela přeprava kusových zásilek a spěšnin. Naopak stoupají plošné nároky provozoven doplňkových služeb<sup>19</sup>.

Výstavba výpravních budov se u nás v současnosti řídí jednak technickou normou ČSN 73 6310 – Navrhování železničních stanic a jednak technickými normami železnic, z nichž nejdůležitější je TNŽ 73 4955 – Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD. Obě normy byly ve svém základu vypracovány a schváleny v 90. letech 20. století. Vzhledem k rychlému vývoji

jak železniční dopravy samotné, moderních technologií zajišťujících její obsluhu, tak i společenského chápání veřejné dopravy nemohou tyto normy současnou situaci českých nádraží reflektovat. Pracují například se starší kategorizací nádraží, než je aktuálně používaná, obsahují sice provozní schémata a návody pro výpočty velikostí ploch, ta ale stále uvažují prostorově oddělenou příjezdovou a odjezdovou halu, nebo prostory v dnešní době těžko využitelné, jako jsou kulturní místnosti s televizí. Při návrhu nových výpravních budov je tak třeba řídit se spíše pozorováním podobně frekventovaných stanic a vlastními analýzami stavebního programu než platnými technickými normami.



Histoické provozní schéma výpravní budovy



Aktuální provozní schéma výpravní budovy

<sup>18</sup> KREJČIŘÍK, Mojmir. Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.

<sup>19</sup> HAVLENA, Ondřej, SVETLÍK, Marián. Parametry výpravních budov z hlediska dimenzování a rozvržení prostor pro cestující, struktura a umístění informací v těchto prostorech [online]. SGS12/160/OHK2/2T/16. Praha: ČVUT v Praze Fakulta dopravní. 2013

zdroj: vlastní zpracování

podklad pro zpracování historického schématu: TNŽ 73 4955. Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD. Praha: Ústřední ředitelství ČSD, 1992

## 6. SPRÁVA ŽELEZNICE

O železniční cesty i všechny jejich součásti včetně nádraží se v současnosti stará Správa železnic, státní organizace. Ta vznikla v roce 2003 jako jedna ze dvou nástupnických společností státní organizace České dráhy. V době vzniku se jmenovala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a plnila funkci provozovatele drah, zatímco vlastníkem byly České dráhy, a.s.. Postupně došlo k převodu majetku na SŽDC, jako poslední byla v roce 2016 převedena právě nádraží<sup>20</sup>. Od 1. 1. 2020 se společnost nazývá Správa železnic, státní organizace a ve smyslu Zákona o dráhách (č. 266/1994 Sb.) plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy v majetku státu<sup>21</sup>.

Základním dokumentem vydaným Správou železnic v oblasti nádraží je Konceptce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží vydaná v roce 2019. Konceptce představuje vizi osobních nádraží, která spočívá hlavně v jejich přizpůsobení současným požadavkům, zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a účelném vynakládání finančních prostředků. Svými cíli navazuje na Dopravní politiku ČR a Konceptci dopravy EU, jejichž důležitým bodem je snižování emisí produkovaných dopravou, proto je právě rozvoj veřejné železniční dopravy podporovaným krokem. Hlavním úkolem Konceptce Správy železnic je vytvoření závazných a jednotných postupů, které by umožnily lepší využití nádražních budov a zvýšila se tak popularita přepravy po dráze.

Lepšího využití nádraží má být dosaženo hlavně pomocí jejich diferenciací dle významu. Konceptce proto uvádí novou a přesnější kategorizaci nádraží, která navazuje na ostatní země EU. Podle 5 parametrů (frekvence cestujících, počet zastavujících vlaků, počet nástupních hran, plocha železniční stanice a návaznost na další druhy dopravy), kterým jsou přiřazeny různé váhy, jsou nádraží rozdělena do 5 kategorií (A až E). Jediným nádražím kategorie A je pražské Hlavní nádraží, do kategorie B spadá 14 nádraží, největší podíl z celkového počtu 2625 železničních stanic

a zastávek spadá do kategorie E (1544)<sup>22</sup>.

Na základě těchto kategorií se určuje jak vhodné vybavení služeb pro jednotlivé budovy, tak i pořadí v plánu investic. Nádraží na páteřních tratích jsou díky tomu rekonstruována podle jednotných manuálů, které jsou ale často obtížně aplikovatelné, protože právě nádraží na těchto tratích byla budována podle individuálních řešení, nikoliv podle původních typizačních příruček. Nádražní budovy nižších kategorií na vedlejších tratích, které by naopak mohly být rekonstruovány v jednotném, nízkonákladovém provedení většinou chátrají, často se jejich provoz přesouvá do nových přístaveb a původní budovy zůstávají prázdné.

Jedním z dlouhodobých záměrů Správy železnic je dle Konceptce vytvoření Manuálu „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR“, jehož cílem je sjednocení návrhů v oblasti designu interiéru a veřejných prostor. Z plánovaných příruček pro komerční jednotky, podchody, informační systémy apod. jsou zatím k dispozici pouze manuály pro hygienická zařízení, technologické objekty a přístřešky zastávek.

Žádná z koncepcí ani manuálů Správy železnic se příliš nevěnuje dispozičnímu řešení ani provozním schémátům nádražních budov.

### Kategorie železničních stanic v ČR

Kategorie železničních stanic

- A
- B
- C
- D
- E

— Železniční trať



<sup>20</sup> Nádražní budovy přechází pod správu železnic. Slibuje, že se o ně postará lépe než ČD. [online]. Česká televize. ČT24, Copyright © [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1860226-nadrazni-budovy-prechazi-pod-spravu-zeleznic-slibuje-ze-se-o-ne-postara-lepe-nez-cd>

<sup>21</sup> Vznik SŽDC. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/onas/vse-o-sprave-zeleznic/vznik-szdc>

<sup>22</sup> Správa železnic, státní organizace. [online]. Konceptce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. 2019. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/konceptce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>

zdroj: vlastní zpracování

s využitím dat: ArcČR@ 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>



## Kategorie železničních tratí v ČR

Kategorie železničních tratí

- ostatní
- zařazené do systému TEN-T (Transevropská dopravní síť)

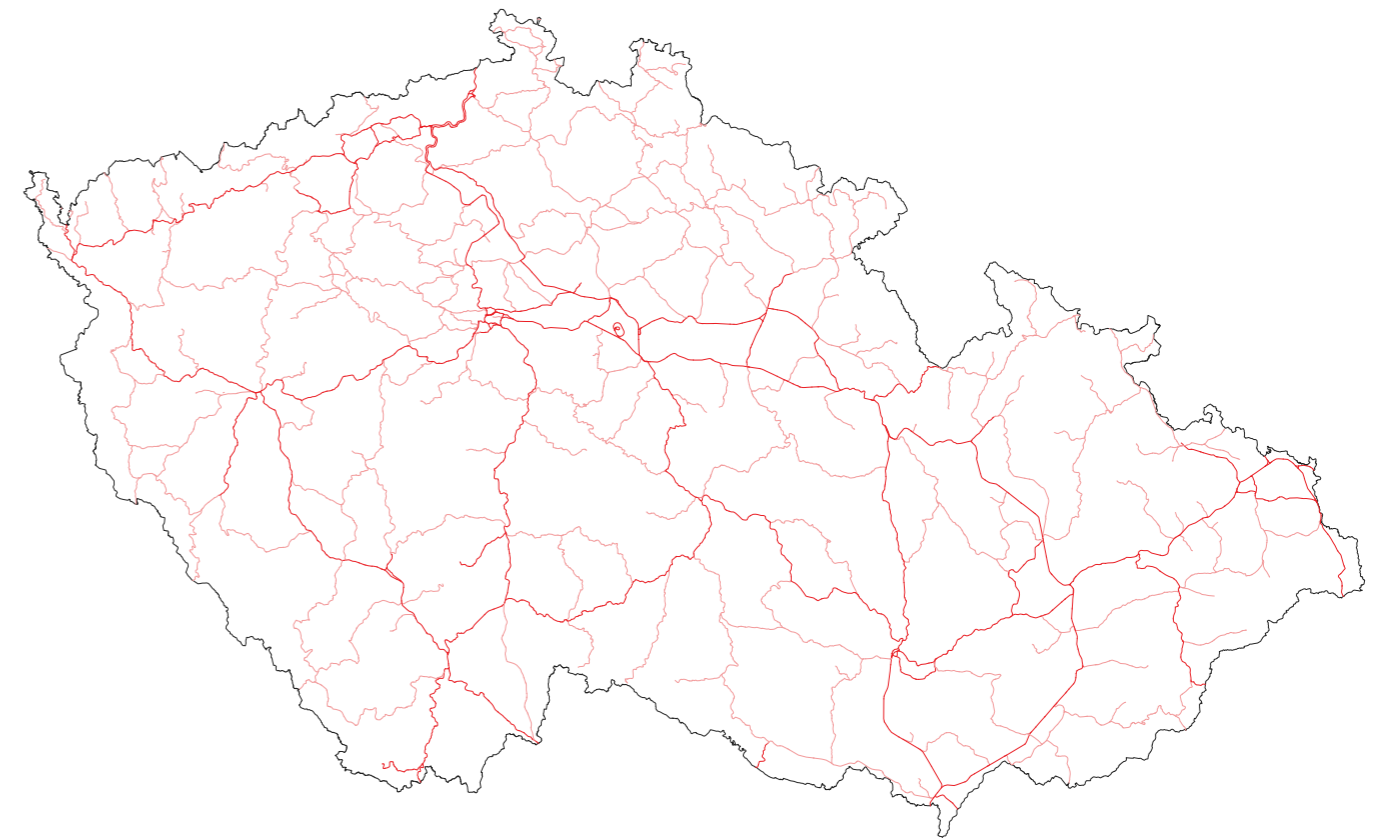


zdroj: vlastní zpracování  
s využitím dat: ArcČR® 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

## Elektrizace tratí v ČR

Kategorie železničních tratí podle elektrizace

- elektrizované
- neelektrizované



zdroj: vlastní zpracování  
s využitím dat: ArcČR® 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

## 7. VÝHODY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

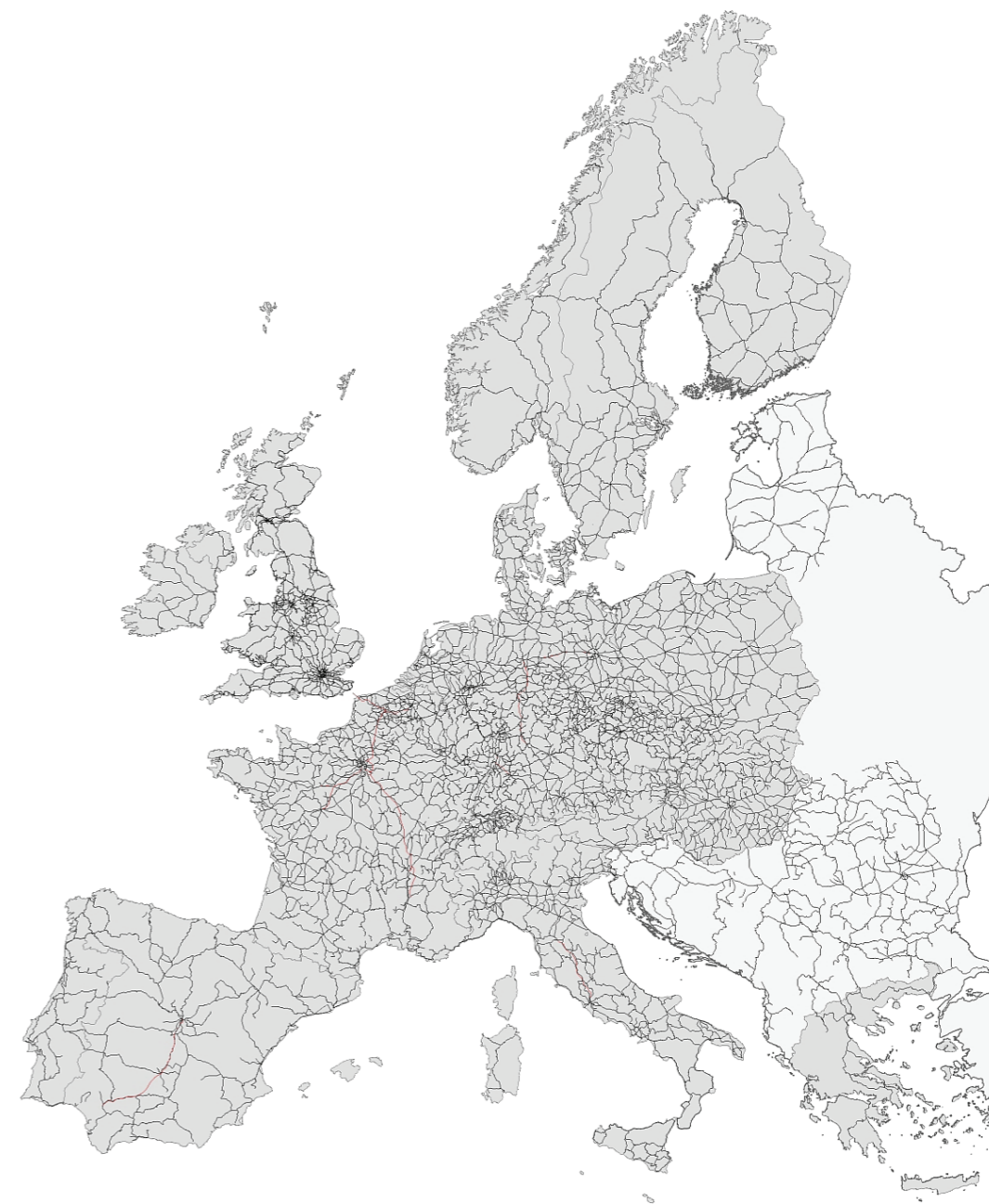
Česká republika disponuje jednou z nejhustších železničních sítí na světě, podíl železniční dopravy na přepravních výkonech ale za evropským průměrem zaostává. Jedním z důvodů je velké procento jednokolejných tratí, které jsou v okolí velkých měst často přeplněné, vlaky musejí čekat a jejich zpoždění se hromadí<sup>23</sup>. Celková délka tratí je 9406 km, z toho je ale pouze 21 % dvou nebo vícekolejných<sup>24</sup>.

Přínos železnice oproti ostatním druhům dopravy spočívá v její ekologičnosti. Energetická spotřeba železniční dopravy v EU je asi 8krát nižší než u silniční dopravy<sup>25</sup>. U vlaků poháněných dieselovými motory to znamená výrazně méně vypouštěných emisí. Dochází také k postupné elektrizaci tratí, aby se železniční doprava na exhalaci škodlivin do ovzduší mohla podílet ještě méně. U nás je zatím elektrizováno pouze zhruba 34 % celkové délky tratí<sup>26</sup>.

Současný vývoj ale také umožňuje od nutnosti elektrizace tratí upouštět díky technologii vodíkového pohonu. Ta by v budoucnu mohla zajistit železniční dopravu zcela bez emisí, cílem je použití vodíku vyrobeného elektrolýzou vody pomocí energie výhradně z obnovitelných zdrojů<sup>27</sup>. Na rozdíl od využití vodíku v automobilové dopravě je jeho zavádění do praxe v železniční dopravě o poznání jednodušší a technologie tudíž vyspělejší. První vlaky na vodíkový pohon již jezdí v plném provozu v Německu<sup>28</sup>.

Kromě toho spočívají ekologické přednosti železnice i ve výrazně menší prostorové náročnosti. Vícekolejná železnice dosahují menších šířek než vysokorychlostní silnice nebo dálnice a oproti automobilové dopravě tak v současnosti zabírají železnice v ČR 3,2krát méně plochy. Také hlukové znečištění je oproti automobilové dopravě u železniční zhruba 10krát nižší<sup>29</sup>.

Podle aktuálních studií zabývajících se proměnou životního prostředí se doprava podílí na celkových emisích skleníkových plynů do ovzduší více než čtvrtinou. Zatímco ostatní odvětví, jako je průmysl nebo výroba elektřiny své emise od roku 1990 snižují, celkový úhrn emisí z dopravy stále roste<sup>30</sup>. Pokud je naším cílem zabránit dalším environmentálním problémům, je tedy nutné tento trend otočit, a právě hromadná železniční doprava by tomu mohla výrazně pomoci.



Hustota železniční sítě v Evropě

<sup>23</sup> Stát chce navýšit kapacity na železnici rychlodrahami a terminály. [online]. Transport and logistic multimedia. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/stat-chce-navysit-kapacity-na-zeleznici-rychlodrahami-a-terminaly>

<sup>24</sup> Železniční síť v ČR. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 09.02.2021]. <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>

<sup>25</sup> MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8.

<sup>26</sup> Železniční síť v ČR. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 09.02.2021]. <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>

<sup>27</sup> Siemens nabídne technologie vodíkového pohonu pro železnici. [online]. Hybrid.cz [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <http://www.hybrid.cz/siemens-nabidne-technologie-vodikoveho-pohonu-pro-zeleznici>

<sup>28</sup> Pohon na vodík pomalu proráží v dopravě. [online]. E15.cz, Copyright © 2001 [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/technologie-a-media/pohon-na-vodik-pomalu-prorazi-v-doprave-1373998>

<sup>29</sup> MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8.

<sup>30</sup> Doprava. [online]. Evropská agentura pro životní prostředí [cit. 09.02.2021]. <https://www.eea.europa.eu/cs/themes/transport/intro>

zdroj: *The European Railways Network 1870 – 2000*. [online]. NO TECH MAGAZINE. [cit. 10.02.2021]. Dostupné z: <https://www.notechmagazine.com/2012/06/the-european-railways-network-1870-2000.html>

## 8. VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ

Aby byla železniční doprava konkurenceschopná v porovnání se silniční dopravou, musí vyvážit své nevýhody jako je nemožnost dopravy „od dveří ke dveřím“ svou rychlostí. Proto je současnou prioritou evropských států budování vysokorychlostních tratí, po nichž se vlaky pohybují rychlostí vyšší než 250 km/h, většina vlaků je ale na vhodných tratích schopna dosáhnout rychlostí i přes 300 km/h<sup>31</sup>. Pokud se podaří přesunout větší část osobní dopravy ze stávajících systémů na vysokorychlostní tratě, uleví se jednak silnicím a dálnicím především kolem větších měst a zároveň současným jednokolejným tratím, kde vznikají problémy při křížení osobní a nákladní dopravy. Nákladní železniční doprava by se po přesunu osobní mohla efektivněji a rychleji pohybovat a mít opět větší podíl na celkovém přepravním výkonu zboží<sup>32</sup>.

Aktuálním cílem Evropské unie je zkompletování sítě vysokorychlostní železnice ve všech členských státech do roku 2050 tak, aby většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenosti probíhala po železnici. Už do roku 2030 by ale měla být postavena její významná část a postupně by se tak její pomocí měla upozadovat silniční doprava<sup>33</sup>.

V České republice zatím výstavba neprobíhá, nacházíme se ve fázi studií a plánů. VRT 1, což je trasa vysokorychlostní trati (někdy označovaná také zkratkou pro „rychlá spojení“ jako RS 1), která by se měla na našem území začít stavět jako první, vede z Prahy přes Brno do Ostravy a na jejích prvních úsecích VRT Polabí (kolem terminálu Praha Východ) a VRT Moravská brána (Přerov – Ostrava) by se s výstavbou mělo začít v roce 2025<sup>34</sup>. Navazovat by měly mezilehlé úseky, aby se co nejdříve vytvořila celistvá síť.

Při budování nové infrastruktury je důležitá nejen samotná výstavba tratí, ale i její

napojení na zavedené způsoby přepravy. To je realizováno díky terminálům pro cestující, které jsou tedy jedněmi z nejdůležitějších míst na tratích. Obecně se dají terminály rozdělit do 3 skupin<sup>35</sup> - terminály v centrech velkých měst, která vysokorychlostní železnice primárně spojuje a vede tudíž jejich středem (u nás např.: Praha, Brno, Ostrava); velkokapacitní terminály mimo zastavěná území, které zajišťují uvolnění center zmiňovaných velkých měst od ostatních druhů dopravy, především silniční (např.: Praha Východ); a regionální terminály. Ty se nacházejí v blízkosti regionálních center, zprostředkovávají tak oblastem, kterými prochází trať výhody vysokorychlostní železnice a napojují je na nadregionální centra, nevnikají ale přímo do středů měst, což by dopravu celkově zpomalilo a dotčená města zatížilo. Podobné regionální terminály na vysokorychlostní síti železnic ve Španělsku, Francii i Německu mají v okruhu do 10 km obvykle mezi 30 a 70 tisíci obyvatel, výjimečně i méně než 20 tisíc obyvatel<sup>36</sup>.

Klíčovou podmínkou pro fungování regionálních terminálů je zajistit dostatečné kapacity a propojit regionální terminály s ostatními druhy dopravy, ideálně se stávající železniční sítí. Rozchod kolejí pro rychlé i konvenční vlaky při dnešních možnostech zůstává stejný a umožňuje pohyb rychlovlaků po stávajících tratích a naopak. Je tedy pravděpodobné, že v době výstavby nových tratí, která bude trvat několik desítek let, budou rychlovlaky v částech využívat stávající infrastrukturu a později zprostředkován napojení na ní. Nádraží v centrech měst v dosahu regionálního terminálu tak musí být schopna kapacitně, funkčně i esteticky navazovat na postupně nově realizovanou vysokorychlostní síť.



Vysokorychlostní železnice



Vysokorychlostní železnice ve Francii

<sup>31</sup> Vysokorychlostní tratě. [online]. Vysokorychlostní železnice. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/>

<sup>32</sup> Stát chce navýšit kapacity na železnici rychlodrahami a terminály. [online]. Dopravní noviny. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/stat-chce-navysit-kapacity-na-zeleznici-rychlodrahami-a-terminaly>

<sup>33</sup> Evropská komise. [online]. Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru - vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. 2011. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho>

<sup>34</sup> Postup přípravy VRT. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeznic.cz/vrt/co-je-vrt/postup-pripravy-vrt>

<sup>35</sup> MARTI-HENNEBERG, Jordi, Attracting travellers to the high-speed train: a methodology for comparing potential demand between stations. *Journal of transport geography*, č. 7, sr. 145-157

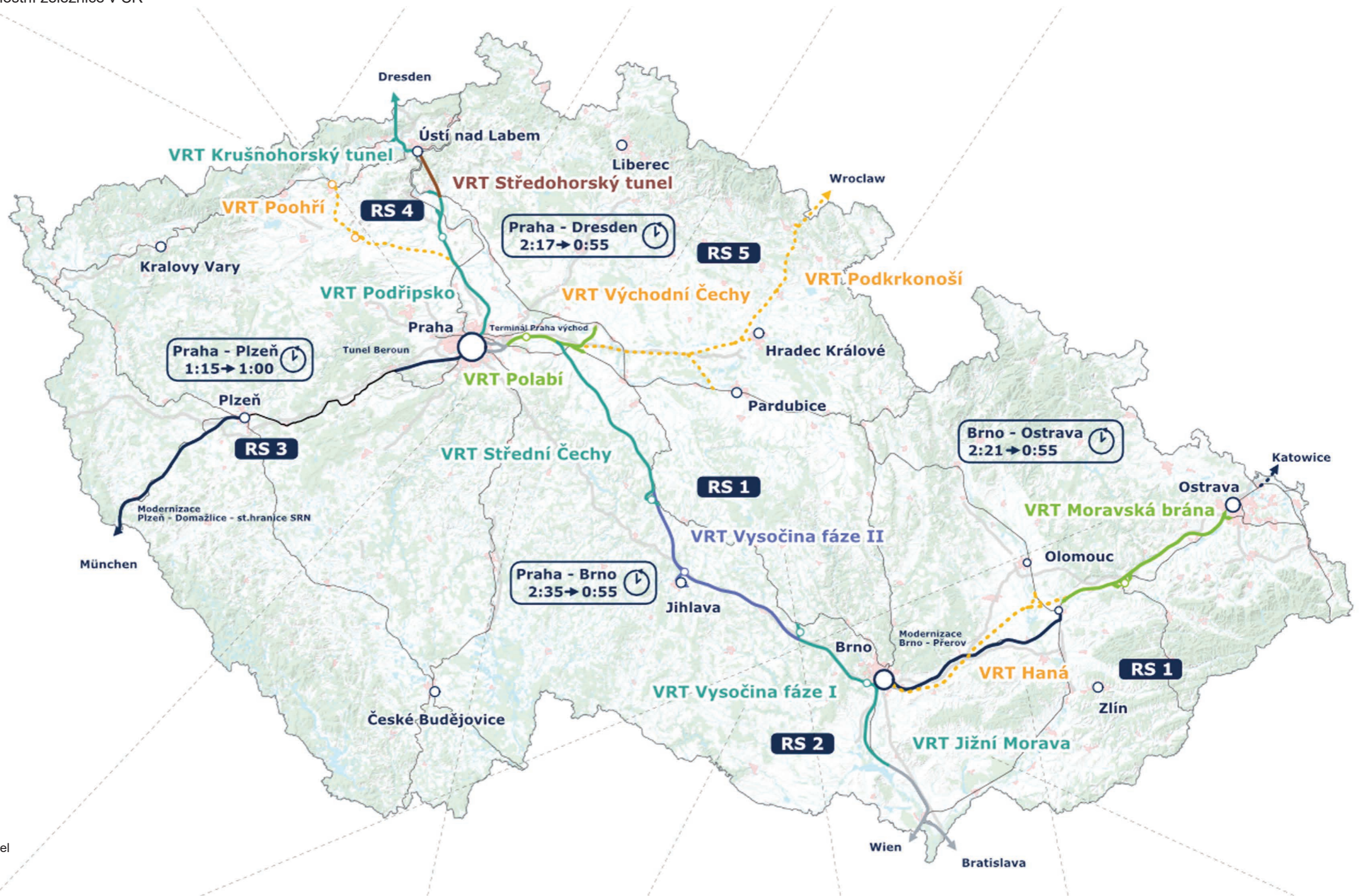
<sup>36</sup> KOUBEK, Štěpán. Regionální terminály VRT - přístupy, dopravní role, české realie. Brno, 2017. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav.

zdroje:

*Mýty o VRT*. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 10.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeznic.cz/vrt/co-je-vrt/myty-o-vrt>

*New High-Speed Train Service Links Paris and Barcelona*. [online]. Leisure Group Travel [cit. 10.02.2021]. Dostupné z: <https://leisuregrouptravel.com/new-high-speed-train-service-links-paris-and-barcelona/>

## Plán výstavby vysokorychlostní železnice v ČR



- výstavba od roku 2025
  - VRT Polabí
  - VRT Moravská Brána
- výstavba od roku 2027
  - VRT Střední Čechy
  - VRT Vsočina fáze I
  - VRT Jižní Morava
  - VRT Krušnohorský tunel
  - VRT Podřipsko
- výstavba od 2029
  - VRT Vysočina fáze II
- výstavba po 2040
  - VRT Haná
  - VRT Poohří
  - VRT Středohorský tunel
  - VRT Východní Čechy
  - VRT Podkrkonoší

zdroj: *Postup přípravy VRT.* [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 10.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/co-je-vrt/postup-pripravy-vrt>

## 9. VÝCHODISKA

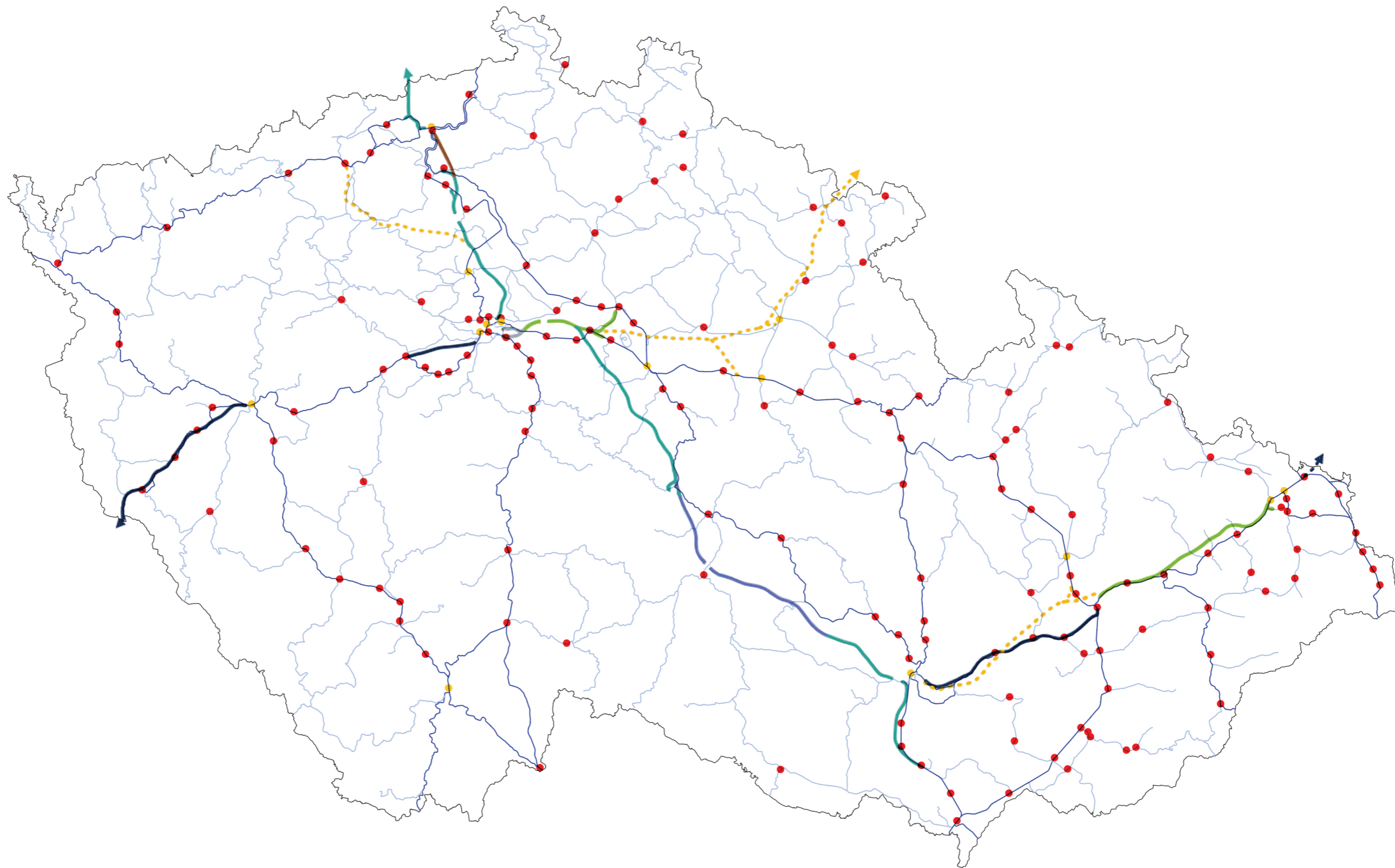
Mnoho českých nádraží svým současným stavem neodpovídá významu, jaký by ve veřejném prostoru měst mohla mít. Významnější nádraží se nákladně rekonstruují podle jednotných manuálů, zatímco malá nádraží chátrají. Jejich typová rekonstrukce by přitom byla mnohem jednodušší jak finančně, tak provozně, z důvodů jejich historicky daných podobností. Více frekventovaná nádraží si naopak vzhledem k jejich četnosti i plánované vysokorychlostní infrastruktury zaslouží individuální přístup, aby pomohla zvýšit popularitu železniční dopravy.

Pro návrhovou část této diplomové práce jsem si proto vybrala nádraží v Havlíčkově Brodě, který je významným dopravním silničním i železničním uzlem a nachází se přibližně na půli cesty mezi Prahou a Brnem. V jeho blízkosti by podle současných předpokladů měla vést vysokorychlostní trať a v okolí je plánován i jeden z regionálních terminálů, přičemž po kompletním vybudování nových tratí bude železniční spojení do Prahy i Brna i po připočtení průměrného času nutného pro přepravu městskou hromadnou dopravou rychlejší než silniční. Nádraží v Havlíčkově Brodě by tak mělo fungovat jako jeden ze styčných bodů mezi stávající a novou infrastrukturou. Zároveň je i před výstavbou vysokorychlostní trati větší využití železniční dopravy pro město přínosné především kvůli jeho současnému přetížení silniční dopravou. Nádraží, které by bylo vybaveno i dalšími funkcemi jako je například restaurace, administrativní nebo obchodní plochy, popřípadě začlenění blízké budovy pošty by mohlo do místa zaklíněného mezi kolejemi, silnicí a řekou přinést život.

## 10. SWOT ANALÝZA NÁDRAŽÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

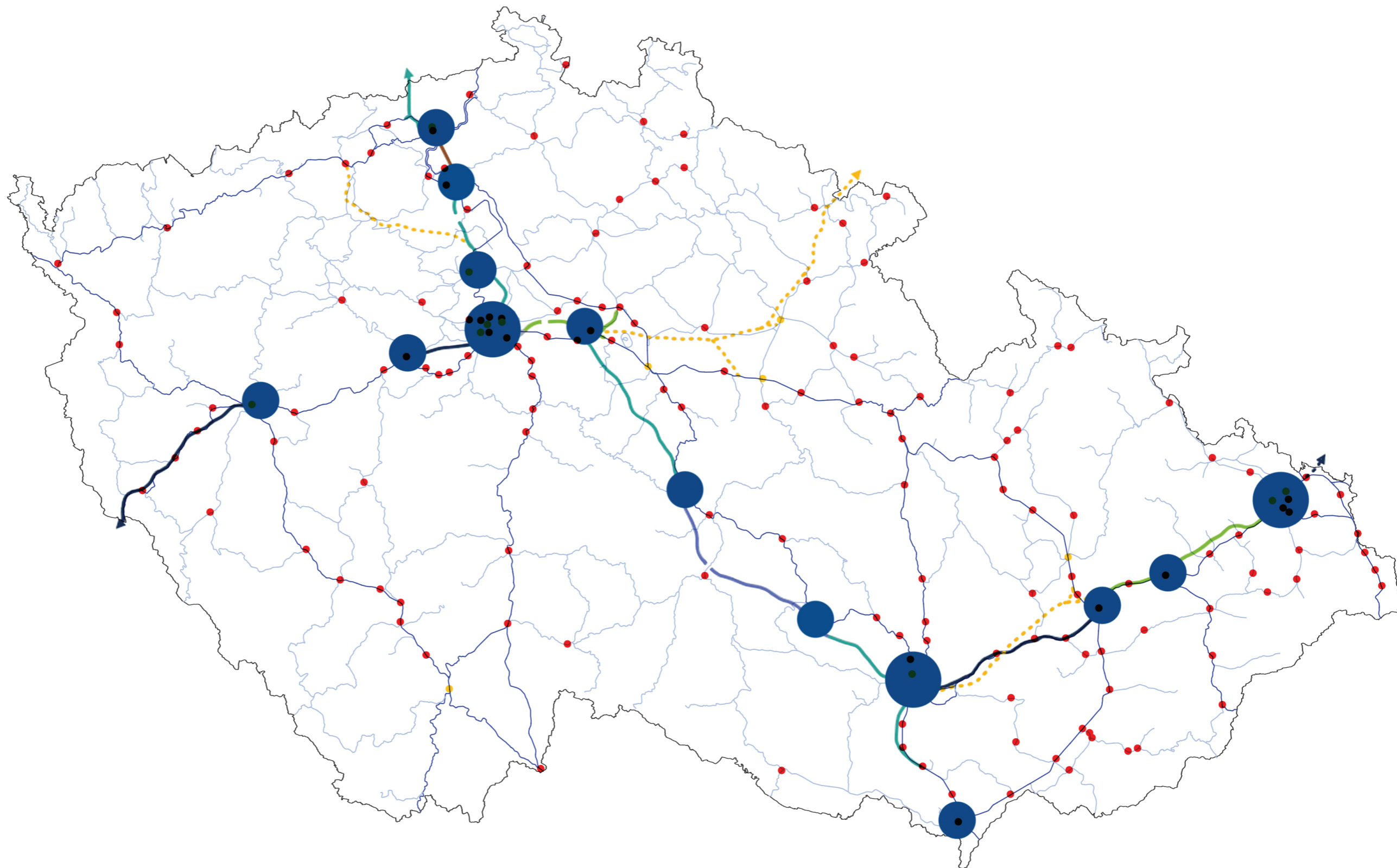
<p style="text-align: center;">Silné stránky</p> <p>charakteristický veřejný prostor našich měst</p> <p style="text-align: center;">čitelná typologie</p> <p style="text-align: center;">zájem měst o rekonstrukci budovy</p> <p style="text-align: center;">historické propojení s centrem</p> <p style="text-align: center;">šetrnost k životnímu prostředí</p> <p style="text-align: center;">současná hustota železniční sítě u nás</p> <p style="text-align: center;">podpora v rámci dopravních politik EU i ČR</p> <p style="text-align: center;">malá závislost na dopravních špičkách</p> <p style="text-align: center;">možnost různého využití cestovního času</p> <p style="text-align: center;">pravidelnost spojů</p>	<p style="text-align: center;">Slabé stránky</p> <p>havarijní stav</p> <p>absence přidružených sužeb</p> <p>nálepka špatné lokality</p> <p>útočiště lidí bez domova</p> <p>odlehlost od městského centra</p> <p>obtížná doprava mezi nádražími a obytnými částmi</p> <p>nemožnost dopravy od domu k domu</p> <p>častá zpoždění</p> <p>malá rychlost</p> <p>špatná návaznost na ostatní druhy dopravy</p>
<p style="text-align: center;">Příležitosti</p> <p>potenciál jako významný veřejný prostor města</p> <p style="text-align: center;">díky velkému pohybu osob atraktivita pro provozovatele služeb</p> <p style="text-align: center;">napojení na ostatní druhy dopravy</p> <p style="text-align: center;">zrychlení dopravy díky vysokorychlostním tratím</p> <p style="text-align: center;">zvýšení konkurenceschopnosti</p> <p style="text-align: center;">přiblížení periferií k městům</p> <p style="text-align: center;">rozšíření pracovních příležitostí pro obyvatele menších měst</p>	<p style="text-align: center;">Hrozby</p> <p>další chátrání nádraží</p> <p>neochota investovat do okrajové lokality</p> <p>nevytvoření podmínek pro provoz služeb</p> <p>nenapojení na ostatní druhy dopravy</p> <p>neschopnost výstavby vysokorychlostních tratí</p> <p>nákladný provoz, modernizace i výstavba</p> <p>rušení zastávek a malých stanic</p> <p>zlevňování pohonných hmot</p>

Prolnutí stávající a plánované infrastruktury  
s vyznačením nádraží kategorie B a C



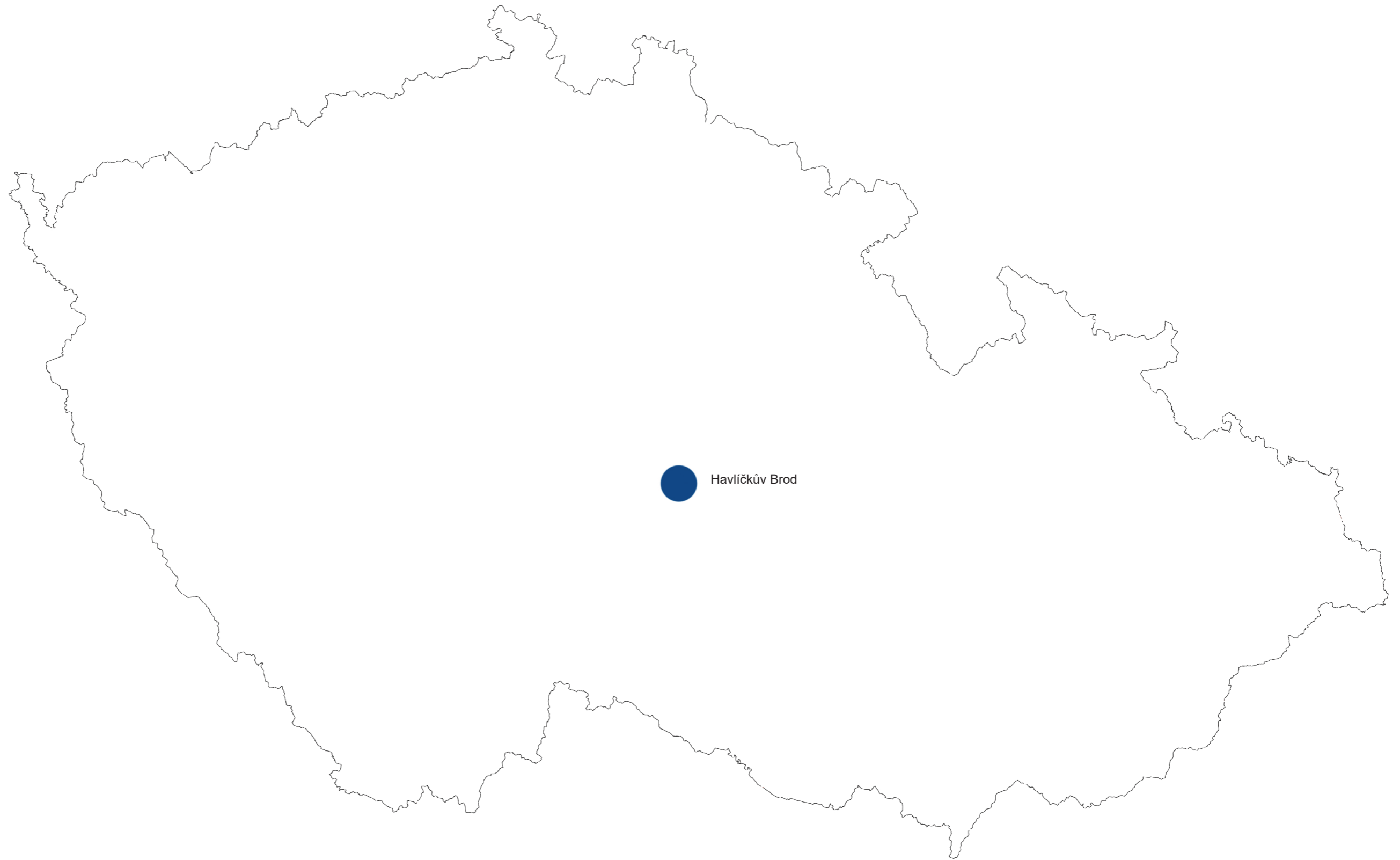
zdroj: vlastní zpracování  
s využitím dat: ArcČR@ 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

## Vyznačení styčných bodů mezi stávající a novou infrastrukturou



zdroj: vlastní zpracování  
s využitím dat: ArcČR@ 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

Vybraná lokalita pro návrhovou část



zdroj: vlastní zpracování  
s využitím dat: ArcČR® 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>



## ANALYTICKÁ ČÁST



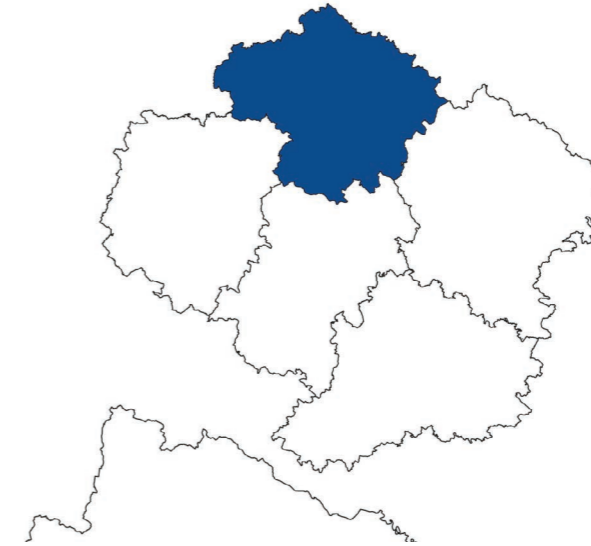
### II. Havlíčkův Brod

# 1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Kraj: Vysočina  
 Okres: Havlíčkův Brod  
 Počet obyvatel: 23 442  
 Počet obyvatel v okrese: 94 915  
 (3. nevyšší v kraji po Jihlavě a Třebíči)  
 Rozloha: 64,95 km<sup>2</sup>  
 Rozloha okresu: 1 264,95km<sup>2</sup>  
 Hustota zalidnění okresu: 75,03 obyvatel/km<sup>2</sup>  
 Nadmořská výška: 422 m n. m.

37, 38

Okres Havlíčkův Brod

Obec s rozšířenou působností  
Havlíčkův Brod

Obec Havlíčkův Brod



<sup>37</sup> BDO s.r.o.. *Strategický plán rozvoje města Havlíčkův Brod 2014-2024*. Havlíčkův Brod: Město Havlíčkův Brod, 2020.

<sup>38</sup> *Statistický bulletin - Kraj Vysočina - 1. až 3. čtvrtletí 2020*. [online]. ČSÚ Český statistický úřad [cit. 12.02.2021]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticky-bulletin-kraj-vysocina-1-az-3-ctvrtleti-2020>

zdroj: vlastní zpracování  
 s využitím dat: ArcČR® 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

## 2. HISTORIE MĚSTA

Českomoravská vrchovina byla už ve 12. století místem s významnými nalezišti stříbra. Jedna z hornických osad rozkládajících se na strategické pozici u brodu přes řeku Sázavu dala základ budoucímu městu. První dochovaná zmínka o tehdejším Smilově Brodě pochází z poloviny 13. století. Hornická osada i její okolí patřilo rodu pánů z Lichtenburka, Smil z Lichtenburka osadu povýšil na město. Pro Brod se kvůli velkému počtu obyvatel německého původu později vžil název Německý, který mu vydržel až do roku 1945<sup>39</sup>.

V průběhu času se v Brodě střídala období rozkvětu, úpadku a obnovy. Od dob svého vzniku soupeřil s nedalekou Jihlavou o městská práva, což vedlo k několika panským sporům, v roce 1422 město dobyli husité a veškeré mužské obyvatelstvo bylo povražděno. Ve stejné době byla kvůli rozkvětu Kutné Hory pozastavena také těžba stříbra<sup>40</sup>. Město ale těžilo ze strategicky a dopravně výhodné polohy, začalo opět vzkvétat a měšťanům se konečně podařilo získat významná privilegia<sup>41</sup>. Období rozkvětu přerušila třicetiletá válka, kdy byl Brod několikrát obsazen a drancován. Zároveň byl v roce 1637 povýšen na královské město a postupně se stal střediskem barokní kultury a vzdělanosti, byly postaveny nové kostely, klášter, školy i latinské gymnázium<sup>42</sup>. V 19. století byla těsně kolem Německého Brodu vedena severozápadní dráha – spojení Vídně a Prahy a později také jihozápadní dráha do Pardubic a Hradce Králové. Díky jejich protnutí právě v Brodě zde vzniklo významné a na svou dobu poměrně rozsáhlé nádraží<sup>43</sup>. Se stavbou železnice se začal rozvíjet místní průmysl, byly zbořeny hradby a město se začalo výrazně rozrůstat.

V náladě po konci druhé světové války a v době národnostních vyrovnání byl Německý Brod přejmenován na Havlíčkův. Osobnost Karla Havlíčka Borovského je s městem spjata díky tomu, že zde studoval gymnázium a několik let pobýval před i po jeho vyhnanství v Brixenu. Jeho zásluhou se zde také již v roce 1844 hrálo

české divadlo. Už více než 70 let předtím, než město začalo nést jeho jméno byla na jeho dům umístěna pamětní deska a do městských sadů Havlíčkův pomník<sup>44</sup>.

1905



1906



1893



Historické pohledy na město

<sup>39</sup> SOCHR, Jiří. *Havlíčkův Brod a staletí*. Havlíčkův Brod: Městský národní výbor, 1971. Vysočina (Městský národní výbor H. Brod).

<sup>40</sup> BDO s.r.o.. *Strategický plán rozvoje města Havlíčkův Brod 2014-2024*. Havlíčkův Brod: Město Havlíčkův Brod, 2020.

<sup>41</sup> SOCHR, Jiří. *Havlíčkův Brod a staletí*. Havlíčkův Brod: Městský národní výbor, 1971. Vysočina (Městský národní výbor H. Brod).

<sup>42</sup> *Havlíčkův Brod – stručná historie města* [online]. eStránky.cz. Copyright © eStránky.cz 2021 [cit. 13.02.2021]. Dostupné z: <https://rolfrover.estranky.cz/clanky/havlickuv-brod---strucna-historie-mesta.html>

<sup>43</sup> *Havlíčkův Brod – Město - Česká republika - Kraj Vysočina*. [online]. Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska. Copyright © 2000 [cit. 13.02.2021]. Dostupné z: <https://www.historickasidla.cz/dr-cs/69-havlickuv-brod.html>

<sup>44</sup> *Havlíčkův Brod – Město - Česká republika - Kraj Vysočina*. [online]. Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska. Copyright © 2000 [cit. 13.02.2021]. Dostupné z: <https://www.historickasidla.cz/dr-cs/69-havlickuv-brod.html>

zdroj: KUNC, Vladimír. *Havlíčkův Brod: portrét města = a portrait of the town = ein Porträt der Stadt*. Havlíčkův Brod: Fotoateliér Video-foto-Kunc, 2009. ISBN 978-80-254-5851-8.

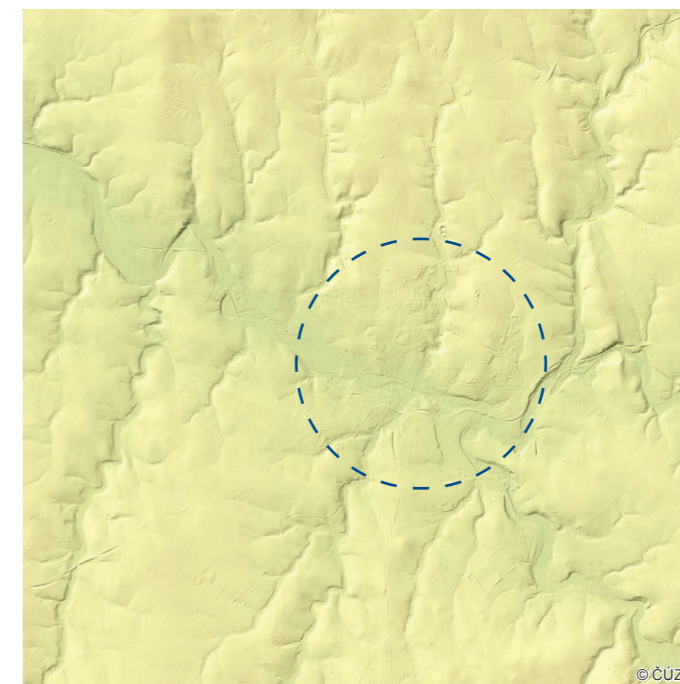
### 3. SOUČASNÁ CHARAKTERISTIKA

V současnosti je Havlíčkův Brod co do počtu obyvatel třetím největším městem kraje Vysočina po Jihlavě a Třebíči, do roku 2000 byl sídlem okresního úřadu, po změnách v organizaci státní správy se stal obcí s rozšířenou působností III. stupně, dělí se na 14 částí a rozkládá se na 13 katastrálních územích<sup>45</sup>.

Ze staveb občanského vybavení se ve městě nachází několik škol jak mateřských, základních, základních uměleckých, tak i středních, novou budovu má Krajská knihovna Vysočiny, navíc je ve městě i několik odborných knihoven, například lékařská nebo knihovna při Výzkumném ústavu bramborářském. Z kulturního vyžití mohou obyvatelé navštěvovat kino, divadlo, kulturní dům, Muzeum Vysočiny, nebo Galerii výtvarného umění. Tři sportovní areály nabízí většinu běžných sportů, poblíž městských rybníků se nachází venkovní koupaliště. Ze zdravotnických areálů se v Havlíčkově Brodě nachází nemocnice a psychiatrická nemocnice. Kromě toho je zde několik kostelů různých církví, celá škála úřadů běžných pro města podobné velikosti, obchodních center a samozřejmě vlakové i autobusové nádraží.

Nejvýraznějším přírodním prvkem Havlíčkova Brodu je řeka Sázava, která protíná jižní část města. V místě, kde vtéká do zastavěného území se do ní vlévá říčka Šlapanka. Kromě řeky v bezprostřední blízkosti historického centra leží i soustava rybníků Obora, Hastrman, Rantejch a Cihlář spojená potokem a obklopená parkem Budoucnost. Ten se od středu města táhne podél rybníků až k jeho severnímu okraji a nachází se v něm několik památníků, kromě jiných i památník Karla Havlíčka Borovského.

Havlíčkův Brod leží v severní části Českomoravské vrchoviny, kde nejvýraznější zářezy do terénu vznikají kolem potoků a řek vlévajících se do Sázavy. Od obou jejích břehů se terén postupně zvedá, nejvýše položeným místem je park Budoucnost okolo městských rybníků. Plochy navazující na zastavěné území jsou převážně zemědělské, zalesněná je jen malá část na severozápadě města.



Model terénu - širší okolí



Model terénu - město

<sup>45</sup> BDO s.r.o.. *Strategický plán rozvoje města Havlíčkův Brod 2014-2024*. Havlíčkův Brod: Město Havlíčkův Brod, 2020.

zdroj: *Analýzy výškopisu*. [online]. Geoportál ČÚZK. [cit. 14.02.2021]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/av/>

Občanská vybavenost  
1:10 000

- Mateřské školy
- Základní školy
- Střední školy
- Výzkumný ústav bramborářský
- Základní umělecké školy
- Kulturní střediska
- Knihovny
- Sportovní střediska
- Objekty sociální péče
- Zdravotnická zařízení
- Církevní stavby
- Pošta
- Obchody
- Správní budovy
- Nádraží

zdroj: vlastní zpracování  
 podklad: *Katastrální mapy*. [online]. Geoportál ČÚZK. [cit. 12.02.2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(0xyor2xfi4afnrb5uoaf01d\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr\\_map&text=mapa.katastralni\\_uvod&head\\_tab=sekce-02-gp](https://geoportal.cuzk.cz/(S(0xyor2xfi4afnrb5uoaf01d))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr_map&text=mapa.katastralni_uvod&head_tab=sekce-02-gp)

Přírodní charakteristiky  
1:10 000

zdroj: vlastní zpracování  
podklad: *Katastrální mapy*. [online]. Geoportál ČÚZK. [cit. 12.02.2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(0xyor2xfi4afngrb5uoaf01d\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr\\_map&text=mapa.katastralni\\_uvod&head\\_tab=sekce-02-gp](https://geoportal.cuzk.cz/(S(0xyor2xfi4afngrb5uoaf01d))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr_map&text=mapa.katastralni_uvod&head_tab=sekce-02-gp)

## 4. STRATEGICKÝ PLÁN

Od roku 2014 existuje Strategický plán rozvoje města, který byl v roce 2020 aktualizován a který obsahuje akční plán pro roky 2021-2024. Dokument formuluje vize a cíle města jako centra regionu a specifikuje strategie k jejich dosažení. Cíle jsou rozděleny do čtyř tematických oblastí – dopravní a technická infrastruktura; životní prostředí; sociální a zdravotní péče / vzdělávání, kultura, volný čas / bezpečnost; podnikání a cestovní ruch / efektivní úřad. Jedním z prioritních cílů dopravní infrastruktury v oblasti železniční dopravy je zajištění významu železniční stanice jako důležitého dopravního uzlu v rámci příprav vysokorychlostní trati<sup>46</sup>.

V rámci přípravy Strategického plánu bylo provedeno i dotazníkové šetření u místních obyvatel. V otázce na spokojenost s železničním spojením Havlíčkova Brodu s okolím byl pro odpovědi „ne“, nebo „spíše ne“ uveden jako jeden z častých důvodů špatný stav nádraží. Důvodem k nespokojenosti je podle dotazníku i stav silničních komunikací ve městě. Naopak spokojeni jsou obyvatelé se stavem a množstvím školských zařízení, volnočasových aktivit, lékařskou péčí i čistotou veřejných prostranství<sup>47</sup>.

## 5. DOPRAVA

Havlíčkův Brod se nachází v přibližném geografickém středu republiky, na půli cesty mezi Prahou a Brnem, díky čemuž je významným dopravním uzlem jak silniční, tak železniční dopravy.

Necelých 20 km od města vede dálnice D1, centrum těsně míjí silnice první třídy číslo 34, která spojuje Pelhřimov a Humpolec s Chrudimí a číslo 38 spojující Jihlavou s Kolínem. Většina tranzitní dopravy včetně dopravy směrem k dálnici je vedena obytnými územími města.

Od roku 1870 je v Havlíčkově Brodě v provozu také železnice, jako první byla vybudována severozápadní dráha tvořící spojení Prahy a Vídně, od roku 1872 je v provozu i dráha jihozápadní vedoucí do Pardubic a Hradce Králové. Železnice vede podél levého břehu Sázavy v jižní části města. Nejbližší centru leží na křižování tratí nádraží Havlíčkův Brod, kromě toho jsou na okrajích zástavby ještě tři železniční zastávky - ve směru na Brno zastávka Pohledští Dvořáci, ve směru na Prahu Havlíčkův Brod - Perknov a směrem na Humpolec zastávka Dolík.

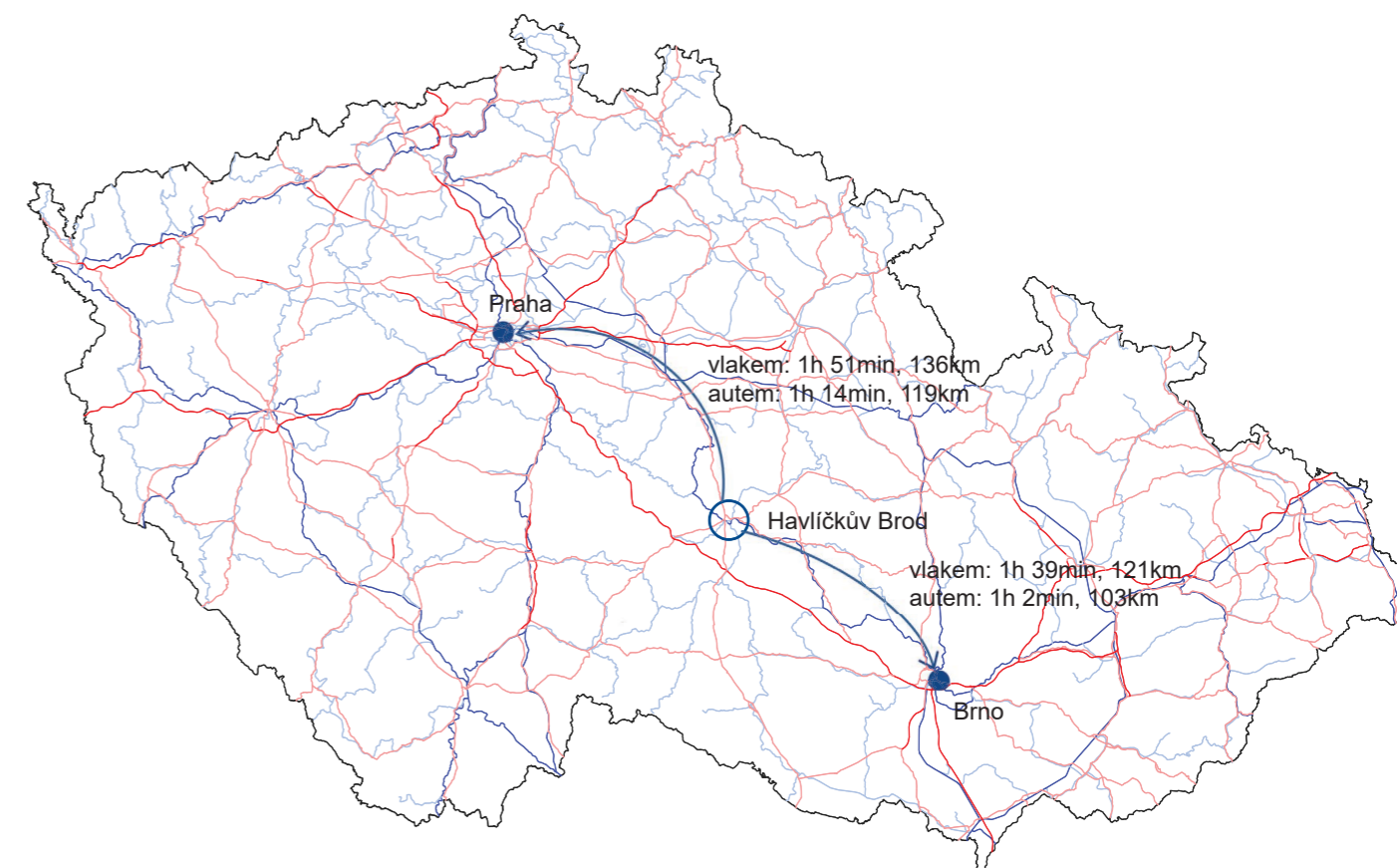
V těsné blízkosti železničního nádraží se nachází i nádraží autobusové se 17 nástupišti, ale bez vlastní výpravní budovy. Podle dřívějších plánů města by jedna nádražní budova mohla v budoucnu fungovat jak pro autobusovou, tak železniční dopravu<sup>48</sup>.

V Havlíčkově Brodě leží i jediné mezinárodní letiště v kraji Vysočina, na kterém ale není provozována pravidelná doprava. Městem kromě toho vedou i 4 cyklotrasy a 4 pěší turistické trasy.

## Havlíčkův Brod v dopravní síti ČR

Kategorie železničních tratí

- železnice
- železnice v systému TEN-T
- dálnice
- silnice



<sup>46</sup> BDO s.r.o.. *Strategický plán rozvoje města Havlíčkův Brod 2014-2024*. Havlíčkův Brod: Město Havlíčkův Brod, 2020.

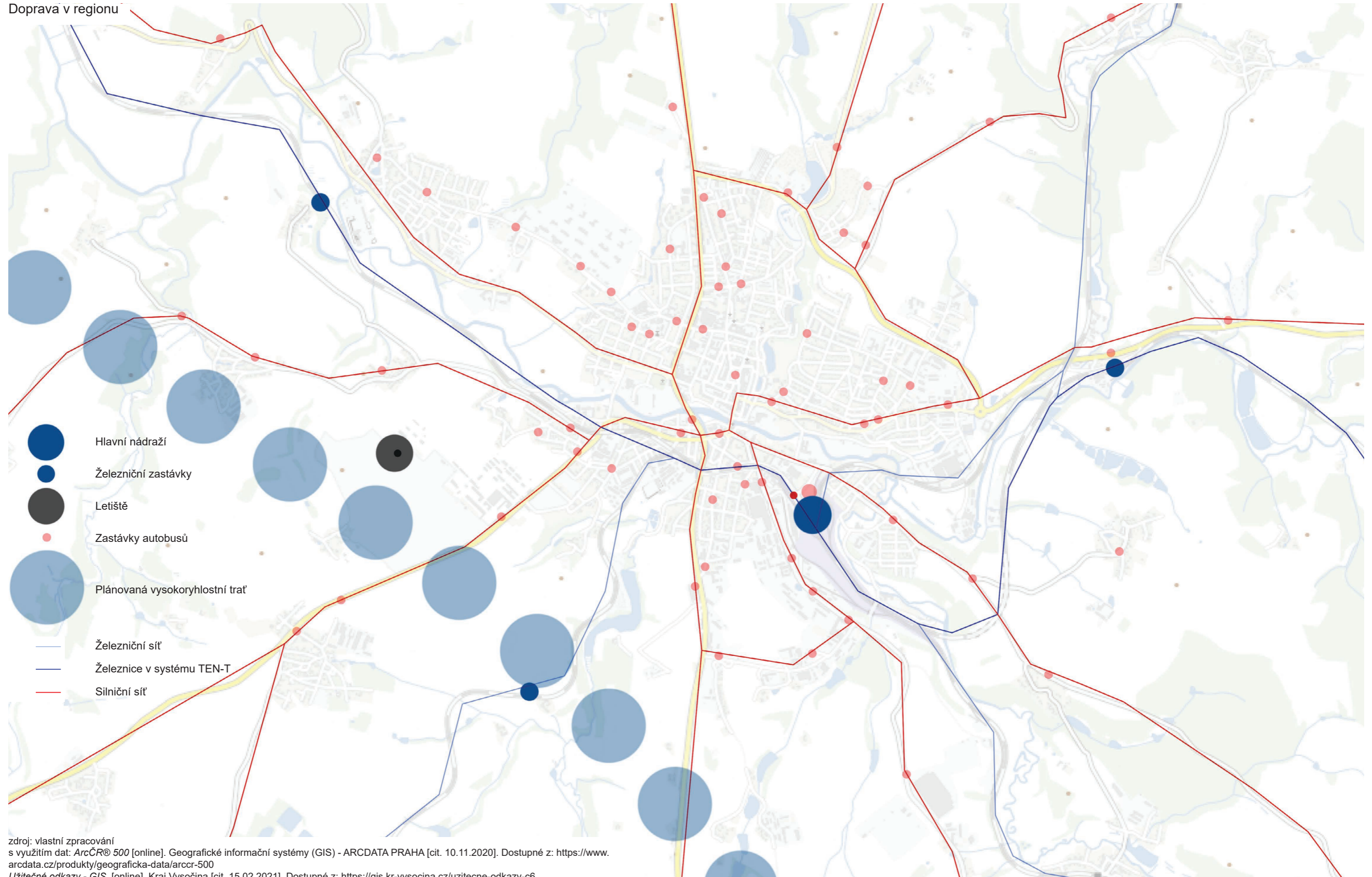
<sup>47</sup> *Výsledky dotazníkového šetření – občané*. [online]. Havlíčkův Brod: Město Havlíčkův Brod, 2014. [cit. 13.02.2021]. Dostupné z: <http://www.muhb.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta-havlickuv-brod-2014-2024/ds-28330/p1=73790>

<sup>48</sup> *Nádraží Havlíčkův Brod ožije mezi prvními* [online]. ASB Portal. Copyright © Jaga Media, s.r.o.. [cit. 15.02.2021]. Dostupné z: <https://www.asb-portal.cz/architektura/urbanismus/nadrazi-havlickuv-brod-ozije-mezi-prvnimi>

zdroj: vlastní zpracování

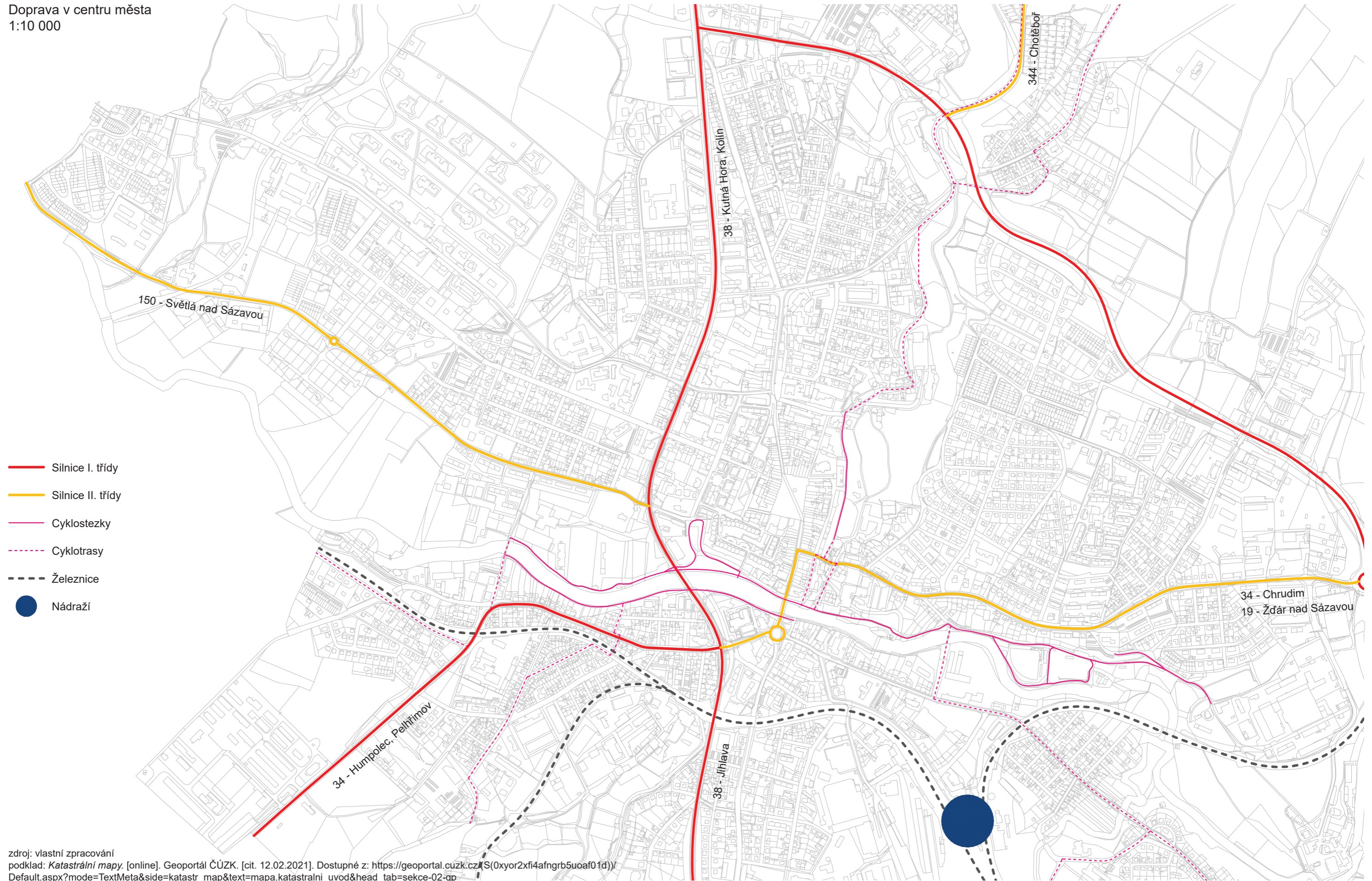
s využitím dat: ArcČR@ 500 [online]. Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

## Doprava v regionu





Doprava v centru města  
1:10 000



- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Cyklostezky
- - - Cyklotrasy
- - - Železnice
- Nádraží

zdroj: vlastní zpracování  
podklad: *Katastrální mapy*. [online]. Geoportál ČÚZK. [cit. 12.02.2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/S\(0xyor2xfi4afnrb5uoaf01d\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr\\_map&text=mapa.katastralni\\_uvod&head\\_tab=sekce-02-gp](https://geoportal.cuzk.cz/S(0xyor2xfi4afnrb5uoaf01d)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr_map&text=mapa.katastralni_uvod&head_tab=sekce-02-gp)

## 6. FOTODOKUMENTACE

Fotografie byly pořízeny 26.2.2021.



Havlíčkovo náměstí



Havlíčkovo náměstí



ulice Dolní - jižní břeh řeky



ulice Nádražní



ulice Dolní - vstup na Havlíčkovo náměstí



park Budoucnost - rybník Obora



lokalita u polikliniky



občanská vybavenost jižní části města



pěší lávka přes Sázavu



Kalinovo nábřeží



sklady v průmyslové zóně



nábřeží a Kostel svaté Kateřiny

## ANALYTICKÁ ČÁST



### III. Lokalita

## 1. HAVLÍČKOBRODSKÉ NÁDRAŽÍ

Severozápadní dráha Havlíčkův (tehdy Německý) Brod protнула v roce 1870 a ve stejném roce bylo vybudováno i místní nádraží. V době výstavby bylo řazeno do II. kategorie, výpravní budova tak byla typová, stejně dispozičně řešená jako například nádraží ve Znojmě, nebo Jihlavě podle návrhu architekta Carla Schlimpa. Měla tři čekárny, restauraci se třemi jídelnami rozdělenými podle tříd a bufetem, služební část obsahovala kanceláře a byt staničního dozorce. Její poloha byla ale kvůli umístění v klínu mezi dvěma větvemi tratí oproti ostatním odlišná. Budova neležela podélně s tratí, jak tomu bylo zvykem, ale napříč mezi oběma větvemi. Trojúhelník mezi kolejišti a budovou byl osázen stromy, k vlakům se tedy přicházelo skrz park. Kvůli omezené délce výpravní budovy muselo ale dojít i k omezení stavebního programu, a to především v částech hygienického, technického nebo ostatního podpůrného vybavení, například skladů kuchyně. Nádraží tak poměrně rychle začalo být z těchto hledisek nedostačující a zanedlouho došlo k několika dostavbám<sup>49</sup>.

Přesto byla v 60. letech 20. století výpravní budova opět jak hygienicky, tak technicky nevyhovující. V rámci elektrizace tratí byl vypracován také projekt na nové nádraží. Jeho autorem byl architekt Lubomír Srna ze Státního ústavu dopravního projektování (SÚDOP). Za stálého provozu byla postupně bourána stará a zároveň stavěna nová výpravní budova. Ta má ve špičce klínu věž dopravního pavilonu, vyvýšenou podnoží spojenou s lichoběžníkovou veřejnou částí. Hala má prosklené průčelí otevřené do přednádraží, prostor je oddělen pokladnami, podejmem a výdejem zavazadel na příjezdovou a odjezdovou část, v bočních taktech se nachází na jedné straně čekárny a kulturní středisko a na druhé restaurace, bufet a provozovny služeb<sup>50</sup>. Druhé podlaží mělo společně s dopravním pavilonem sloužit provozu stanice, v současnosti jsou však tyto proozy naddimenzované a tudíž nevyužívané. Podobně jako druhé podlaží ani podej a výdej zavazadel uprostřed haly už nenacházel uplatnění, proto byla středová část

po čase zrušena.

V roce 2006 v rámci projektu Živá nádraží mělo být to havlíčkobrodské mezi prvními revitalizovanými. Záměrem města bylo propojení železničního a nového autobusového nádraží a také úprava interiéru tak, aby i prostory ve druhém podlaží mohly být pronajímány provozovatelům služeb. Dle společnosti AŽD, která v té době měla nádraží ve své správě a která k rekonstrukci spolu s tehdejší majitelem, Českými drahami, přistoupila, „neměla revitalizace proběhnout proto, že by budova byla stará, ale proto, že její vnitřní prostory nebyly využívány z důvodu nevhodného dispozičního řešení a její vlastnosti již nevyhovovaly současným normám“<sup>51</sup>. Projekt byl ale v průběhu pozastaven a z plánovaných několika etap došlo k realizaci pouze prvních z nich. Opraveny byly povrchy, budova byla zateplena, došlo k propojení informačních systémů autobusové a železniční dopravy, ale dispozice budovy včetně nevyužitého druhého podlaží zůstala stejná a absence odbavovací haly pro autobusovou dopravu vyřešena nebyla. Kromě toho chybí pro budoucí využití nádraží souběžně s plánovanou vysokorychlostní tratí i dostatečné napojení na automobilovou dopravu, především dopravu v klidu. Pro potřeby nádraží je v okolí určeno pouze 5 parkovacích míst.

1880



1871



1910



Původní budova nádraží

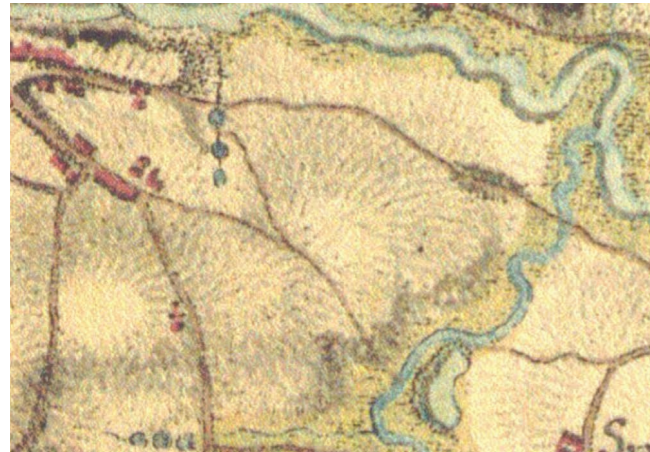
<sup>49</sup> KREJČIŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. ISBN 978-80-86765-22-8.

<sup>50</sup> DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

<sup>51</sup> *Nádraží Havlíčkův Brod ožije mezi prvními* [online]. ASB Portal. Copyright © Jaga Media, s.r.o.. [cit. 15.02.2021]. Dostupné z: <https://www.asb-portal.cz/architektura/urbanismus/nadrazi-havlickuv-brod-ozije-mez-prvni>

zdroj: KREJČIŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. ISBN 978-80-86765-22-8.

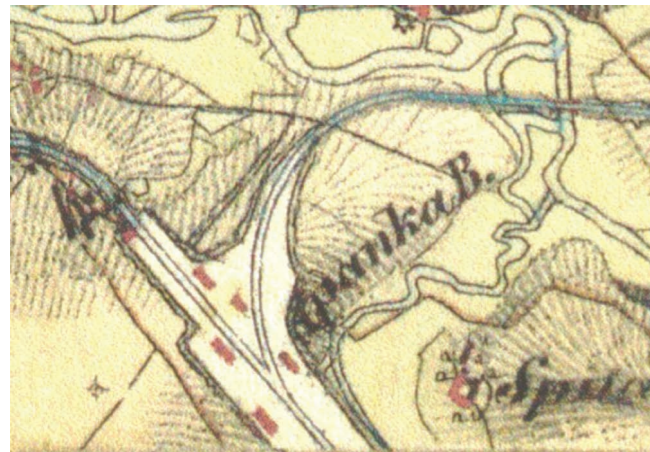
Vývoj havlíčkobrodského nádraží



1764 - 1768, I. vojenské mapování



1898, Katastrální mapy evidenční



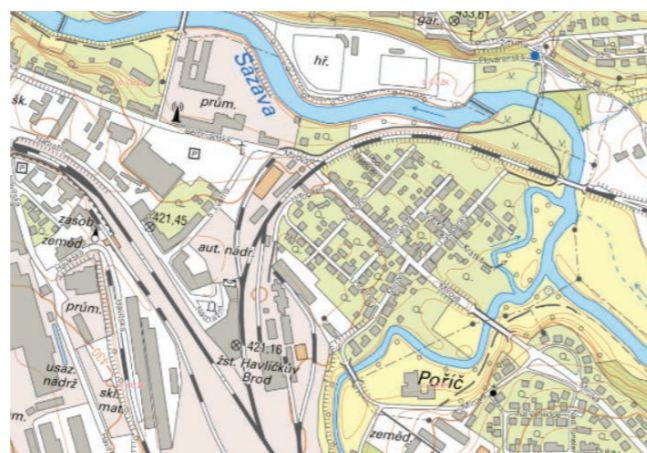
1853, II. vojenské mapování



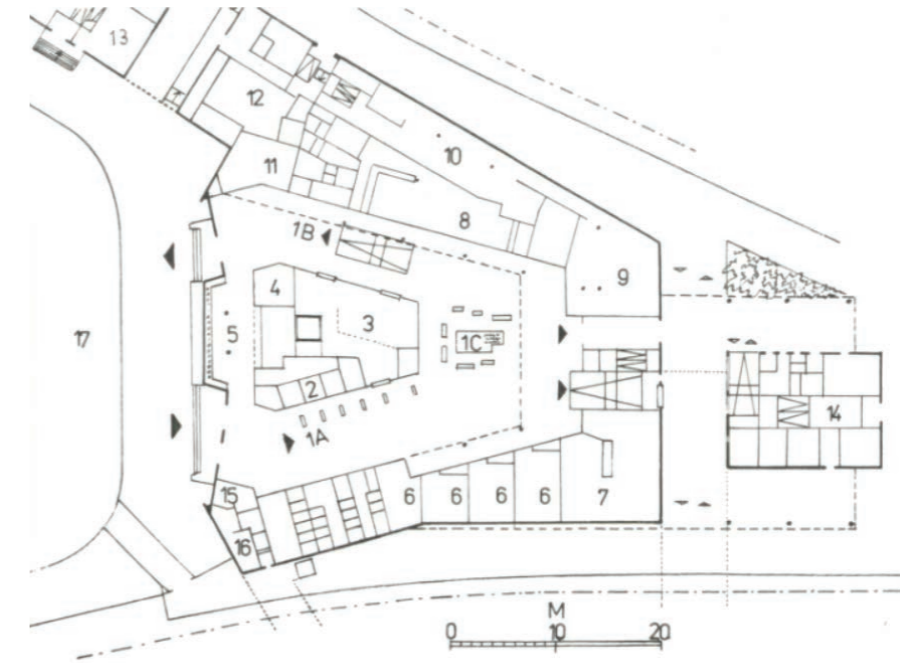
1959, Topografické mapy



1877, III. vojenské mapování

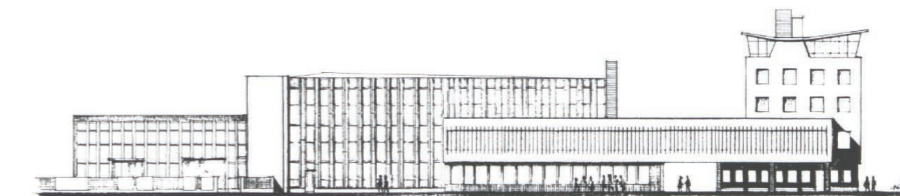


současnost, Základní mapa ČR

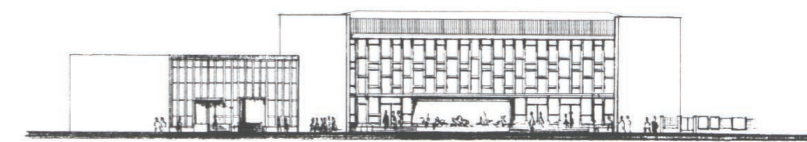


Půdorys budovy z roku 1964

- |                             |                        |                       |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------|
| 1A - příjezdová hala        | 5 - jízdni řády        | 11 - holič            |
| 1B - odjezdová hala         | 6 - čekárny            | 12 - spěšiny          |
| 1C - klidová část           | 7 - kulturní středisko | 13 - vedlejší proozy  |
| 2 - pokladny                | 8 - bufet              | 14 - dopravní pavilón |
| 3 - podej a výdej zavazadel | 9 - restaurace         | 15 - VB               |
| 4 - informace               | 10 - kuchyně           | 16 - první pomoc      |



Pohled od kolejíště



Pohled z přednádraží

zdroje:  
 Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska. [online]. Laboratoř geoinformatiky. [cit. 17.02.2021]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=1vm&map\\_region=ce&map\\_list=c199](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=1vm&map_region=ce&map_list=c199)  
 Archiv. [online]. ČÚZK. [cit. 17.02.2021]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>

zdroj: DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

## 2. SOUČASNÝ STAV

Fotografie byly pořízeny 26.2.2021.



průčelí současné výpravní budovy



pošta



autobusové nádraží a pohled k výpravní budově



průchod k centru skrz autobusové nádraží



pohled směrem k centru



prostor přednádraží



interiér současné výpravní budovy



interiér současné výpravní budovy



Rolnický dům - pohled od nádraží



přístup k nádraží

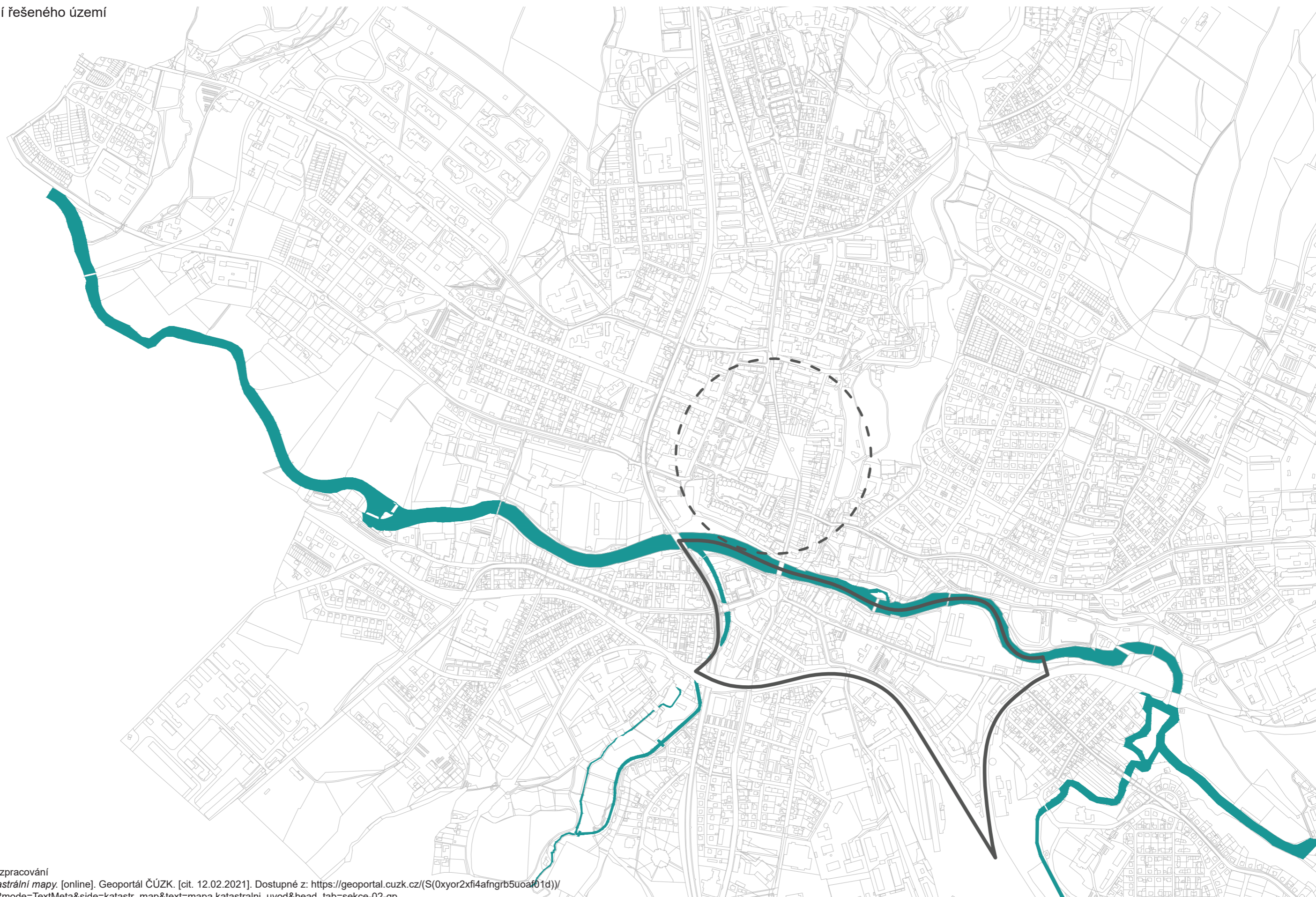


vlaková nástupiště



pohled z nástupiště na výpravní budovu

Vyznačení řešeného území  
1:10 000



zdroj: vlastní zpracování  
podklad: *Katastrální mapy*. [online]. Geoportál ČÚZK. [cit. 12.02.2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(0xyor2xfi4afngrb5uoaf01d\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr\\_map&text=mapa.katastralni\\_uvod&head\\_tab=sekce-02-gp](https://geoportal.cuzk.cz/(S(0xyor2xfi4afngrb5uoaf01d))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr_map&text=mapa.katastralni_uvod&head_tab=sekce-02-gp)

### 3. ÚZEMNÍ PLÁN

V současně platném územním plánu jsou plochy vklíněné mezi dvě větve tratí určené infrastruktuře, část železniční, část silniční. V blízkosti nádraží leží pětipodlažní budova v ploše smíšené obytné. Území navazuje na blok zčásti určený pro městské bydlení a z části pro občanské vybavení s malými a středními komerčními zařízeními. Výška zástavby není omezena, má ale "respektovat současnou prostorovou kompozici sídla, měřítka a kontextu okolní zástavby v dané lokalitě"<sup>52</sup>. Nejbližší budovy dosahují výšky 4 podlaží s podkrovím.

### 4. VYBAVENOST OKOLÍ

Kromě vlakového a autobusového nádraží v jejich bezprostřední blízkosti leží ještě pošta, která půdorysně navazuje na severní křídlo výpravní budovy. V sousedícím nedostavěném obytném bloku se v parteru nachází prodejna potravin a další komerční prostory, v patře pak kanceláře a obytné jednotky. Dům je částí nedostavěného bloku, jeho dvorní fasáda je proto otočená do prostoru současného autobusového nádraží. Vzhledem k blízkosti centra je v širším okolí několik staveb občanské vybavenosti, jako supermarket, školka, lékárna, v ulici Nádražní se směrem ke středu města nachází poliklinika. Nádraží a centrum odděluje řeka Sázava, podél které leží sportovní areály, dětská hřiště, knihovna i kulturní dům. Na druhé straně kolejí leží převážně sklady a objekty



zdroj: vlastní zpracování  
podklad: *Katastrální mapy*. [online]. Geoportál ČÚZK. [cit. 12.02.2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(0xyor2xfi4afnrb5uoaf01d\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr\\_map&text=mapa.katastralni\\_uvod&head\\_tab=sekce-02-gp](https://geoportal.cuzk.cz/(S(0xyor2xfi4afnrb5uoaf01d))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr_map&text=mapa.katastralni_uvod&head_tab=sekce-02-gp)

<sup>52</sup> ŽALUDA, projektová kancelář. *Územní plán Havlíčkův Brod*. Havlíčkův Brod: Zastupitelstvo města Havlíčkův Brod, 2020.











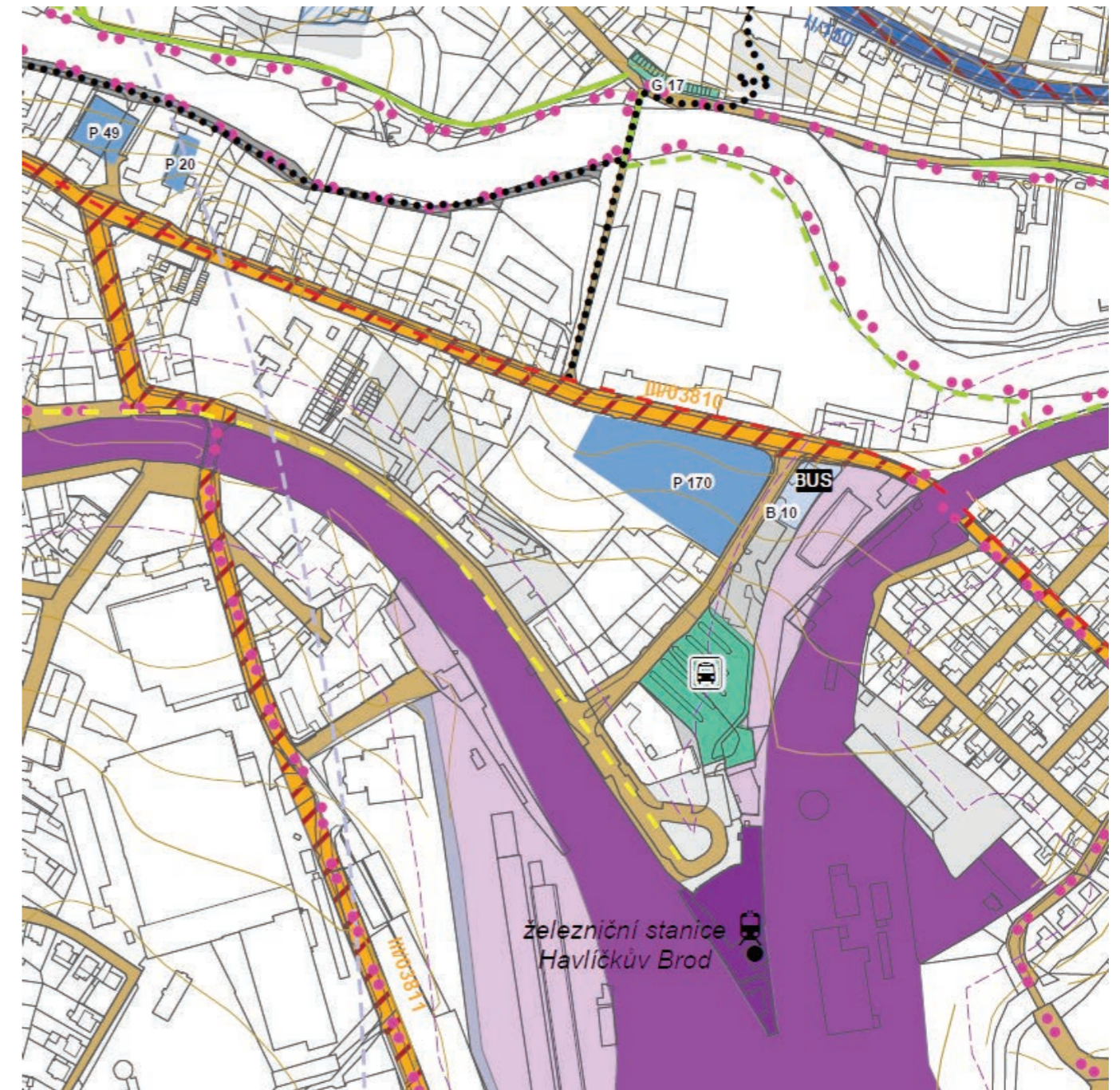
## Územní plán - hlavní výkres

DZ - plocha dopravní infrastruktury - železniční  
 DS - plocha dopravní infrastruktury - silniční  
 PV - plocha veřejných prostranství  
 SM - plocha smíšená obytná - městská  
 OM - plocha občanského vybavení - komerční zařízení malá a střední  
 OV - plocha občanského vybavení - veřejná infrastruktura  
 SC - plocha smíšená obytná v centru města  
 BI - plocha bydlení - bydlení v rodinných domech - městské a příměstské  
 VL - plocha výroby a skladování - lehký průmysl



## Územní plán - výkres dopravní infrastruktury

 plocha železniční tratě celostátní  
 železniční stanice  
 autobusové nádraží  
 plocha vlečky  
 zastavitelné plochy / plochy určené k zástavbě  
 místní komunikace III. a IV. třídy  
 parkoviště na terénu  
 silnice III. třídy, navrhovaná silnice I. třídy



## 5. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Rozlehlejší severní část Havlíčkova Brodu disponuje řadou veřejných prostranství, mezi které patří především Havlíčkovo a Smetanovo náměstí, park Budoucnost s městskými rybníky, ale i sportoviště, dětská hřiště, nebo předprostory institucí. Naopak část města ležící jižně od řeky Sázavy veřejná prostranství určená lidem postrádá. Částečným důvodem je absence veřejných budov. U těch, které se v lokalitě nachází je jejich předprostor věnován výhradně parkování. Bodová veřejná prostranství určená shromažďování, obchodu, nebo relaxaci obavtel se tak v této městské části nenachází.

Uliční síť je z většiny také lemována parkováním, územím prochází jedna obchodní ulice, která je ale současně hlavním tahem na Humpolec a tedy i spojením s dálnicí D1. Výhradně pěším a cyklistům ale slouží stezka podél Sázavy s místy k posezení i malým skateparkem.

Veřejná prostranství jsou místy shromažďování a také místy identifikace obyvatel s jejich lokalitou, proto by v městských částech neměla chybět. Budovy jako je nádraží a pošta mají potenciál takové prostory vytvářet a také sdružovat některé další funkce, které je budou obohacovat o městský život jako jsou obchody, nebo restaurace a kavárny.

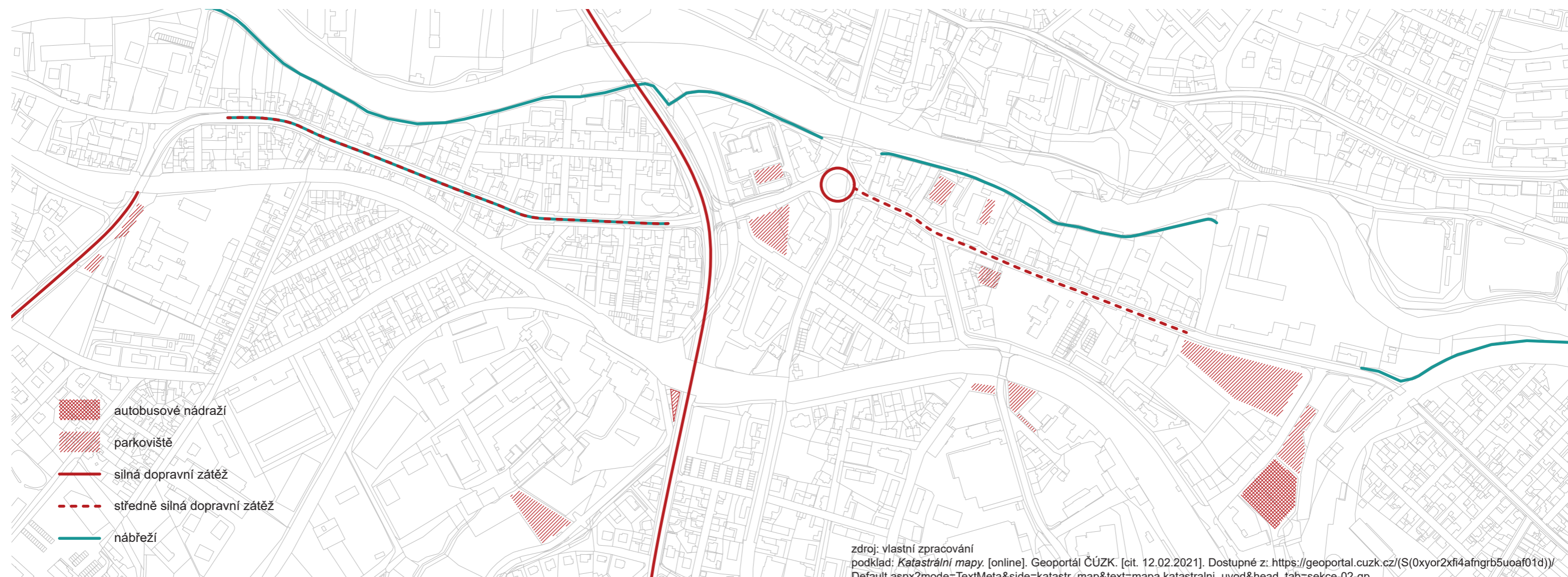
## 6. HODNOTY A PROBLÉMY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Největší hodnotou lokality nádraží je její dostupnost z centra města. S druhým břehem řeky je spojena pěší lávkou, přímo navazuje na okolní zástavbu a není tak od města odtržena.

Vizuální propojení je ale přerušeno vlivem okolních domů, autobusového nádraží, terénu i polohy nádražní budovy v mírném dolíku. Orientace lidí přijíždějících do města tak může být i přes blízkost centra ztížena. Zároveň je při opačné cestě z centra na nádraží výpravní budova dlouho skrytá a nejpřímější přístup k ní vede skrz autobusové nádraží.

V území se potkává několik prostorových os a směrů, ze dvou stran je vymezeno železničními tratěmi, z opačné zástavbou a v severovýchodním cípu leží průmyslové sklady napojené na nevyužívanou vlečku. Následkem toho je lokalita nepřehledná, špatně průchodná a pro procházejícího obtížně čitelná.

Pozitivem je stávající a fungující propojení systémů železniční a autobusové dopravy. Z nejužší položeného místa lokality se otevírá pohled přes řeku na její druhý břeh, který zprostředkovává kontakt se zbytkem města. V současnosti je toto místo uprostřed autobusového nádraží a část výhledu blokuje parkoviště. Díky poměrně rozlehlosti a malé zastavěnosti plochy je ale možné funkce nově uspořádat a zpřehlednit jejich provoz.



## ANALYTICKÁ ČÁST



### IV. Stavební program

## 1. ŽELEZNIČNÍ NÁDRAŽÍ

Hlavní náplní této diplomové práce je výpravní budova železničního nádraží. Obecná typologie, právní rámec pro navrhování, současné fungování i směřování železniční dopravy u nás i ve světě bylo popsáno v předchozích částech práce.

Nádraží v Havlíčkově Brodě patří do kategorie C dle kategorizace Správy železnic, která pro tuto kategorii stanovuje pomocí Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží doporučené a žádoucí vybavení stanice. Mezi žádoucí vybavení patří veřejné toalety, bankomaty a automaty na nápoje, nebo novinový stánek, mezi doporučené pak stravovací zařízení, prodejny především potravin, skříňky pro uschování zavazadel, nebo prostory k pronájmu, ať už komerční nebo kancelářské plochy<sup>53</sup>. Jak již bylo zmíněno, dispozičním řešením se tato Koncepce nezabývá a příslušné normy, které jej řeší, jsou více než 25 let staré.

Charakteristickým znakem dopravních staveb je pohyb a právě na plynulost provozu a prostupnost budovy je nutné brát při návrhu zásadní zřetel. S proměnou prodeje jízdenek ustupuje význam pokladen, velká část cestujících

budovu využívá pouze ke zorientování se v systému dopravy a průchodu k příslušnému nástupišti, proto by tento průchod měl být co nejplynulejší. Zkracuje se díky tomu i čas, který lidé tráví čekáním na spoj a zmenšuje se tak význam čekáren. Přesto jsou ale jak pokladny, tak čekárny stále částí cestujících využívány a nelze je z návrhu zcela vynechat.

Kromě prostupnosti je pro výpravní budovu důležitá také přehlednost, jak kvůli orientaci cestujících, tak i kvůli sociální kontrole a snaze o zamezení vzniku nepřehledných, problematických koutů.

Proměňuje se také řízení železniční dopravy, které přechází z jednotlivých stanic k dispečerskému způsobu řízení. To je společné pro celý úsek a výrazně se tak snižují prostorové nároky služební části výpravních budov v řadových stanicích, mezi které patří i Havlíčkův Brod. S vymizením přepravy zásilek a spěšnin není potřeba příslušných pokladen a prostorů pro přepravní službu, technologie jako dálkopis přestaly být užívány úplně, ostatní jako sdělovací a zabezpečovací se velmi rychle vyvíjí a výrazně zmenšují své prostorové nároky.

## 2. AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

V řešené lokalitě se nachází kromě železničního i autobusové nádraží. Vazba mezi oběma druhy dopravy je jednou z hodnot území a proto se návrhová část práce bude zabývat kromě železniční i autobusovou dopravou.

Nároky na samotnou budovu se zde snižují ještě více než v případě železniční dopravy. Většina jízdenek je prodávána přes internet nebo u řidiče, význam pokladny je tak minimální. V současnosti i autobusové nádraží v Havlíčkově Brodě funguje zcela bez vlastní budovy. Z pohledu veřejnosti se bez ní tedy pravděpodobně obejde, z hlediska řízení provozu, koordinace dopravců a nutné administrativy ale její absence představuje problém. Význam veřejné části se zvyšuje při snaze o propojení jednotlivých druhů dopravy v rámci jednoho přestupního uzlu, o přehlednost informací i pohodlnost přestupních vazeb.

Požadavky na samotnou budovu autobusového nádraží i fungování přestupních uzlů mezi různými druhy dopravy upravuje technická norma ČSN 73 6425, Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště. Norma specifikuje hlavní zásady návrhu dopravních uzlů, mezi které patří intuitivní a uživatelsky příjemný pohyb pěších, nekřížení hlavních proudů cestujících a přehlednost prostoru nádraží.

Požadované vybavení budovy se shoduje s doporučeným vybavením výpravních budov železniční dopravy podle Koncepce Správy železnic. Kromě toho také norma udává maximální doby přesunů mezi druhy dopravy pro správné fungování přestupních uzlů. Pro přestup mezi autobusovou a železniční dopravou je tento čas 4,5 minuty, což podle uvedené normové rychlosti chůze odpovídá 324 metrům. Pro přestupní uzly regionálního významu lze také na základě normy odvodit potřebný počet jednotlivých druhů parkovacích stání. Pro parkoviště typu P+R (park and ride) je požadováno 20 stání, dále 3 stání typu K+R (kiss and ride) a 3 stání pro taxi a ostatní nehromadnou silniční dopravu. Současná obsazenost parkovacích stání ale svědčí o větší skutečné potřebě.

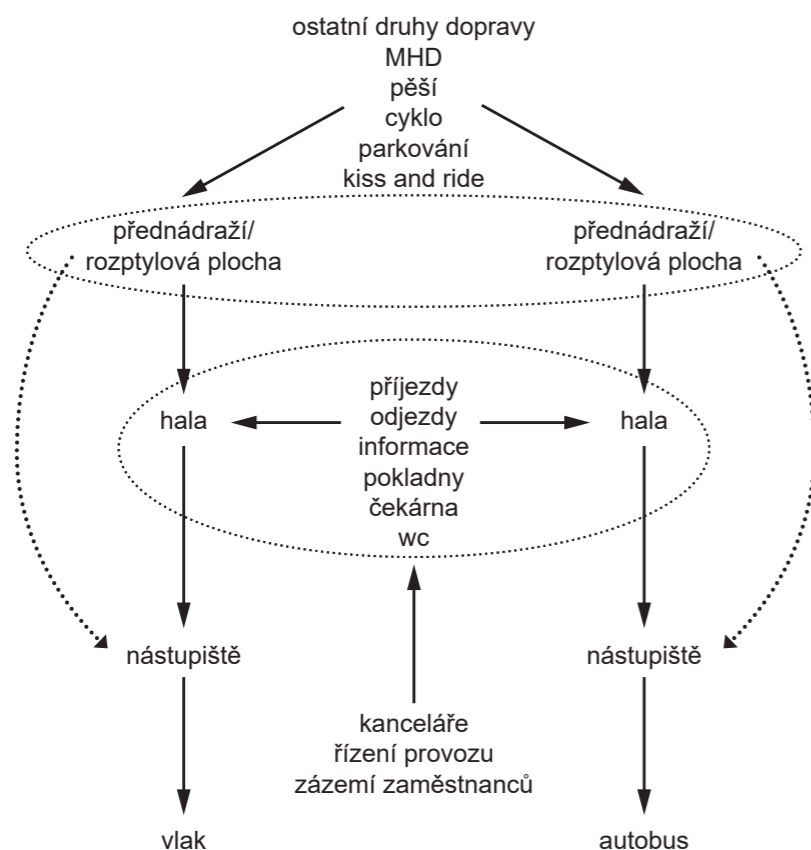
Možnosti dopravního řešení autobusového nádraží jsou z části určeny zmiňovanou ČSN 73 6425, dále technickou normou ČSN 73 6110, Projektování místních komunikací a technickými podmínkami TP 171, které udávají velikosti obrysových poloměrů autobusů a jejich vlečné křivky.

Současné autobusové nádraží v Havlíčkově Brodě disponuje 17 nástupišti. Analýza jízdních řádů ale ukazuje jejich malou vytíženost, z několika nástupišť v průběhu běžného pracovního dne odjedou pouze 4 autobusy. ČSN 73 6425 stanovuje potřebu nástupišť podle maximálního počtu odjezdů v destiminutové špičce. Ta je pro Havlíčkův Brod rovna 8, přičemž v době těsně před a těsně po této špičce se na nádraží objevuje autobusů daleko méně, tudíž by drobnými změnami jízdního řádu bylo možno dosáhnout počtu ještě nižšího. Z pohledu na autobusová nádraží měst s podobným počtem obyvatel je naddimenzovanost současného havlíčkovského nádraží také zřejmá. Současná stání navíc fungují jako těsná, tzn. mezi nástupišti je pouze metrová mezera, což neumožňuje zastavení autobusu před stojícím nebo vyjetí zpoza stojícího, a tudíž tak není v praxi možný provoz všech nástupišť najednou.

Je ale také třeba poznamenat, že analýza jízdních řádů byla prováděna v době pandemie onemocnění Covid-19, kdy byly některé služby omezeny a ačkoliv se omezení netýkala hromadné dopravy je možné, že dopravci částečně omezili četnost svých spojů.

VLAK

AUTOBUS



<sup>53</sup> Správa železnic, státní organizace. [online]. *Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží*. 2019. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>

## Současný jízdní řád - odjezdy autobusů z jednotlivých nástupišť

<b>1 -</b> Havlíčková Borová	5:15 6:10 8:15 10:15 12:15 14:15 15:15 16:15 17:15 18:15 19:15 22:15	<b>2 -</b> Příbyslav	4:32 5:17 6:37 11:32 14:32 15:32 16:32	<b>3 -</b> Havlíčkův Brod, Stavební škola / Příbyslav	4:46 4:59 5:46 6:12 6:46 7:02 7:46 8:12 9:46 10:12 12:59 13:46 14:12 16:46 17:12 18:46 19:12 21:06 22:36	<b>4 -</b> Polná	4:55 6:30 8:15 10:40 13:20 14:45 16:40	<b>5 -</b> Skorkov / Herálec	5:15 10:30 14:40 16:40
<b>6 -</b> Šlapanov / Štoky	5:20 6:30 11:20 14:45 16:40 19:10	<b>7 -</b> Habry / Zbožice	5:09 6:09 8:14 10:14 12:14 14:14 14:34 15:14 16:14 17:14 18:14 19:14 22:14	<b>8 -</b> Horní Krupá	5:27 6:47 8:15 10:15 12:25 14:32 16:32 17:32 19:15	<b>9 -</b> Chotěboř	5:02 6:20 10:35 14:35 16:35		
<b>10 -</b> Dolní Město / Ledeč n.S. / Lipnice n.S.	5:15 6:20 6:27 8:25 10:25 12:20 14:40 14:50 16:25 19:20	<b>11 -</b> Chotěboř	7:12 11:12 13:12 13:55 15:12 16:12 17:12	<b>12 -</b> Světlá n.S. / Malčín	5:05 6:23 8:35 10:35 14:38 16:20 19:20	<b>13 -</b> Ledeč n.S.	3:50 5:45 6:45 8:07 10:00 13:10 13:50 14:55 16:45 18:40 21:09	<b>16 -</b> Jihlava / Úsobí / Štoky	4:03 5:02 5:15 6:05 6:30 6:35 7:13 8:05 12:15 13:09 14:30 14:38 15:09 15:55 16:10 17:15 17:27 19:12 21:09 22:22
<b>14 -</b> Větrný Jeníkov / Humpolec / Herálec	5:15 6:28 12:10 14:35 16:40	<b>15 -</b> Pelhřimov / Humpolec	5:15 6:07 7:15 8:15 9:15 10:15 12:15 13:15 13:55 14:15 15:14 16:15 17:15 18:15 18:58	<b>17 -</b> Chotěboř / Hradec Králové / Pardubice	5:05 6:05 9:15 12:15				

<sup>54</sup> IDOS • Autobusy • Vyhledání spojení. [online]. IDOS. [cit. 15.02.2021]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/>

## 3. POŠTA

Na boční křídlo současné výpravní budovy navazuje budova pošty. V rámci návrhu bude uvažováno s jejím přemístěním a tím i zapojením do nového provozního řešení lokality.

Pošta je jedním z provozů, který má potenciál se uplatnit rámci vznikajícího veřejného prostoru a doplnit ho o další městotvornou funkci. Zároveň má i ona poměrně výrazné prostorové a dopravní nároky, které je třeba v místě zkoordinovat.

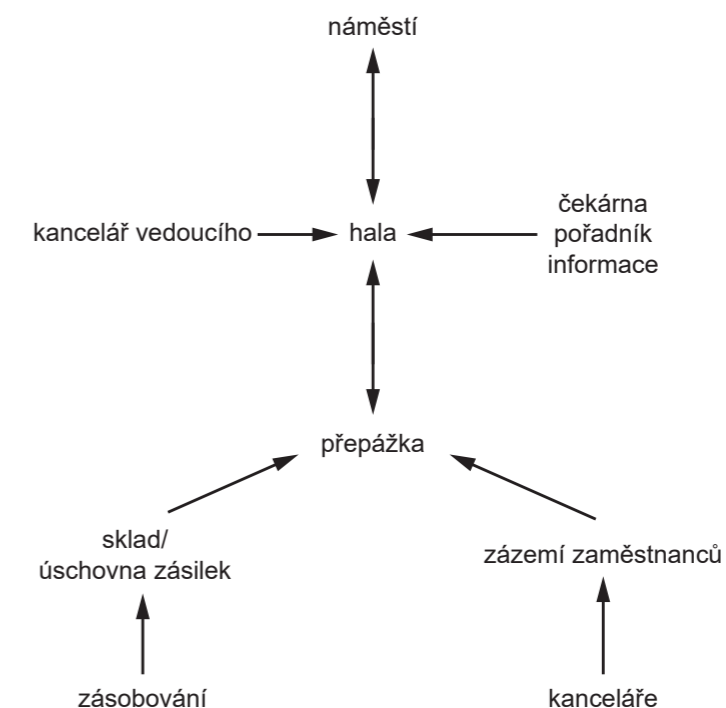
Svým přepážkovým provozem a typicky halovým uspořádáním s místy pro čekání se provozní schéma pošty velmi blíží provozním schématům nádražních budov. Základními požadavky jsou stejně jako u nádraží přehlednost a snadná orientace návštěvníka v prostoru i informačním systému budovy. Obě náplně mají také výrazný vztah k veřejnému prostoru, předprostory pošt i nádraží často fungují jako shromažďovací a komunikační uzly.

Hlavní odlišností těchto dvou provozů je jejich vztah k pohybu lidí, zatímco nádraží funguje jako spojení, jeho primárním účelem je průchod a přepážky slouží jako doplňkové vybavení, u pošty jsou právě přepážky cílem a člověk zpravidla přichází a odchází stejným směrem, odkud přišel.

Značnou část provozu pošty zabírají sklady zakázek, bezpečnostní trezory, prostory pro zásobování, ale důležitá je i její administrativní neveřejná část.

Současná pobočka pošty Havlíčkův Brod 1 zprostředkovává kromě příjmu a výdeje listovních a balíkových zakázek i služby Balíkovna, Czech POINT, nebo Western Union<sup>55</sup>.

## POŠTA



<sup>55</sup> Detail pobočky - Česká pošta. [online]. Česká pošta. Copyright © 2020 [cit. 20.05.2021]. Dostupné z: <https://www.postaonline.cz/detail-pobocky/-/pobocky/detail/58001>

NÁVRHOVÁ ČÁST  
|||||

I. Město

## 1. CÍLE

Cílem návrhu je vytvoření nádražního prostoru, který se zapojí do městské struktury, plynule propojí město a dopravu a bude jeho důstojnou vstupní branou. Území je lemováno infrastrukturou, jak železniční tak silniční, která mu dodává osobitý charakter, zároveň ho ale v podobě různých směrů a os rozděljuje, drobí a znepřehledňuje. Právě prostupnost, přirozený pohyb směrem k centru města a srozumitelnost veřejných prostranství by měli charakterizovat výsledný návrh.

CESTA

RYTMUS

SMĚR

POHYB

VEŘEJNOST

## 2. KONTAKT S MĚSTEM

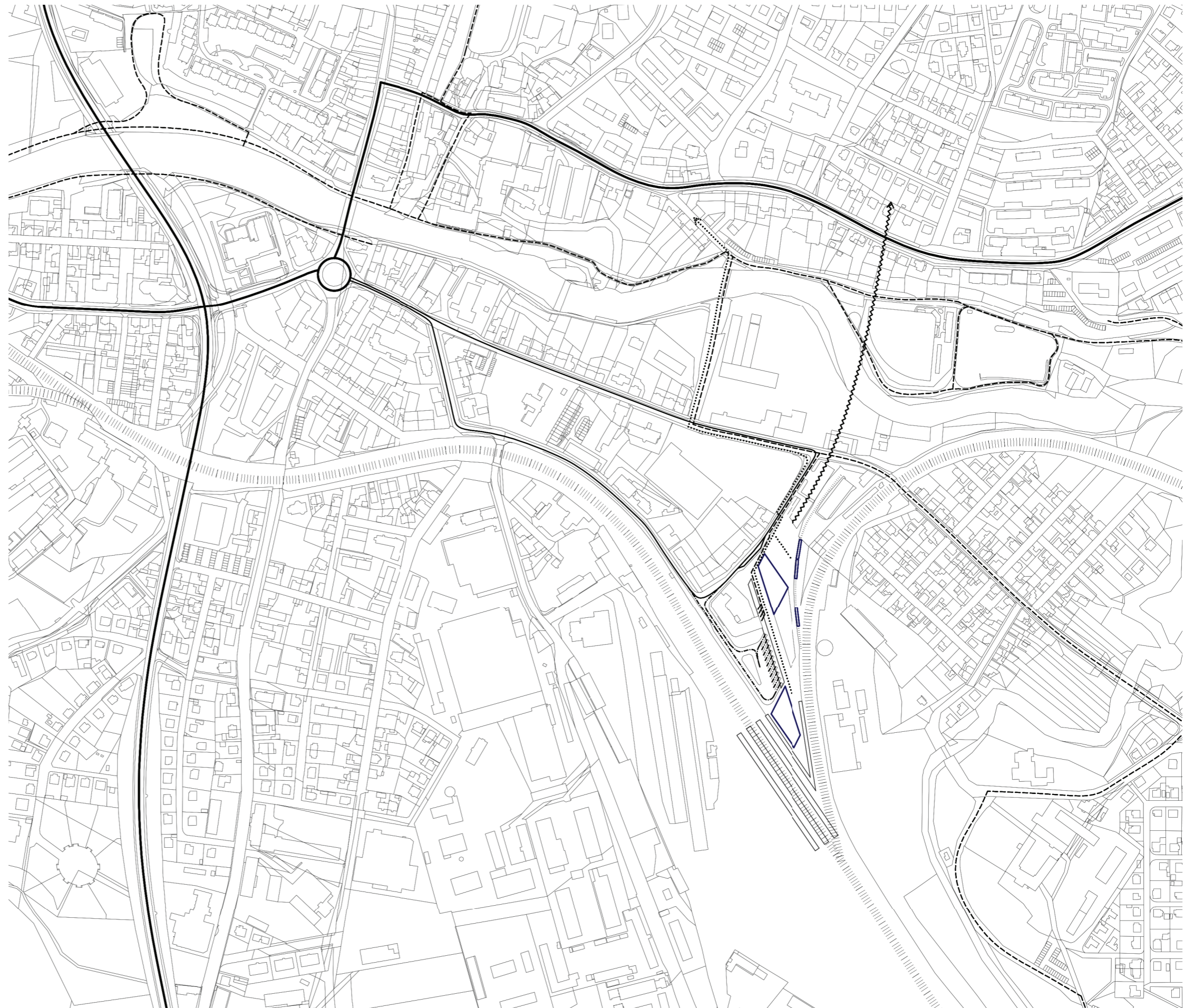
Spojení s městem je zajištěno všemi dostupnými druhy dopravy, každý z nich má své zastoupení na ose protínající území. Automobilová doprava je držena po jeho obvodu, v místě nejbližším budově nádraží jsou umístěna krátkodobá stání pro vysazení osob. Autobusové nádraží bylo přesunuto do přímé návaznosti s výpravní budovou, cyklistické spojení navazuje na stávající cyklotrasu vedoucí přes nedalekou lávku, odkud z většiny směřují i trasy pěších.

Výhled na protější břeh řeky Sázavy a vizuální kontakt se zbytkem města napomáhá orientaci návštěvníků a místním zřijemňuje pobyt na novém náměstí. Díky klesajícímu terénu ho neruší ani parkoviště a odstavná stání autobusů.

Veřejná prostranství jsou definovaná novými budovami, ty je ohraničují a plní společenským životem. Náměstí, venkovní čekárna a pěší propojení dopravy obohacují strukturu jižní části města o chybějící veřejné funkce.

Stejně jako celé území i hmoty samotných budov reagují na směry pohybu lidí i vlaků. Kvůli rozdrobenosti okolní zástavby se snaží být co nejkompaktnější, nejsrozumitelnější a nejpřímější.

- hlavní silniční tahy
- napojení silniční dopravy
- - - - - autobusové nádraží
- ..... pěší přístup
- - - - - cyklotrasa
- ~~~~~ výhled
- ||||||| železnice
- ..... vlečka



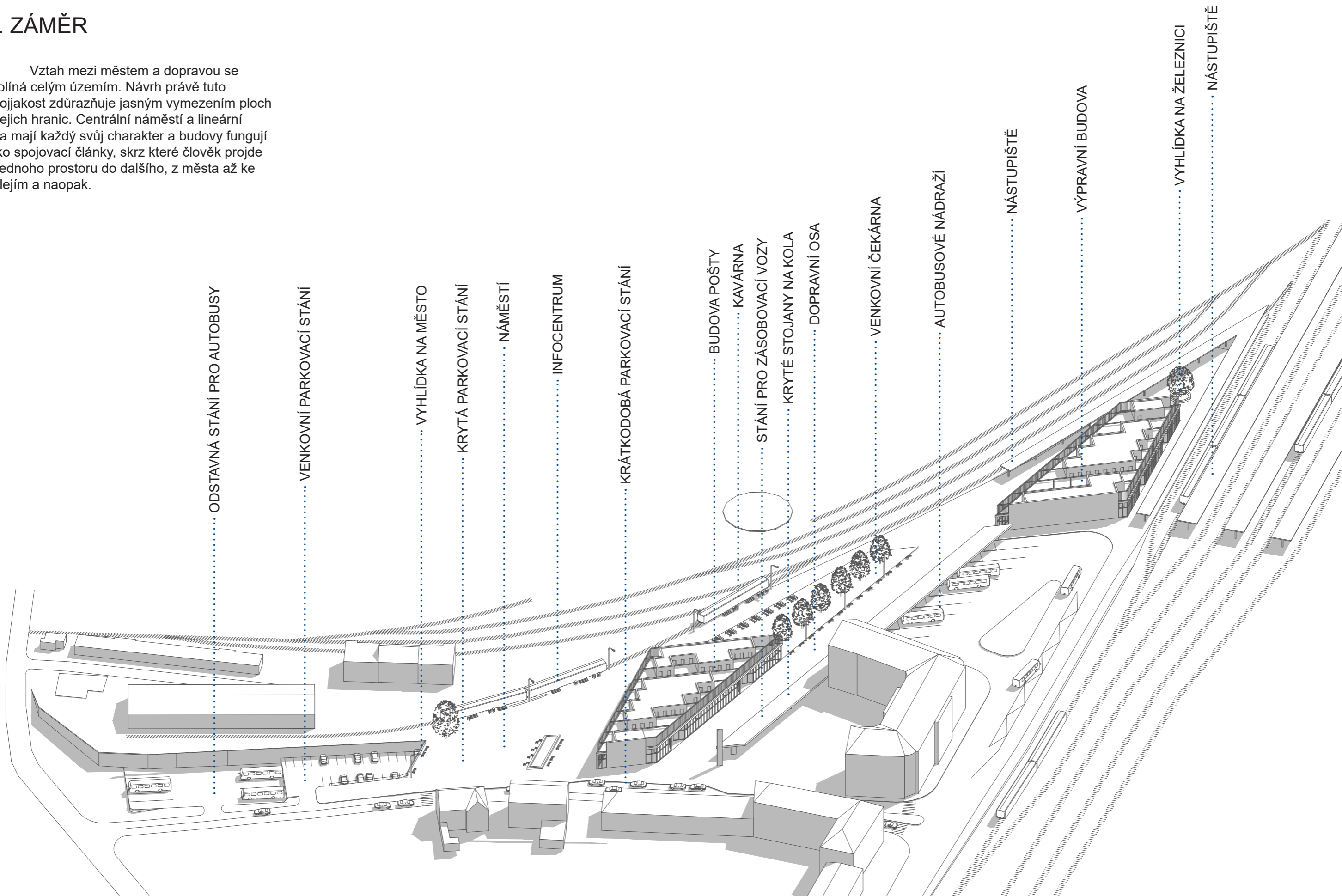


NÁVRHOVÁ ČÁST  
|||||

II. Lokalita

# 1. ZÁMĚR

Vztah mezi městem a dopravou se prolíná celým územím. Návrh právě tuto dvojjakost zdůrazňuje jasným vymezením ploch a jejich hranic. Centrální náměstí a lineární osa mají každý svůj charakter a budovy fungují jako spojovací články, skrz které člověk projde z jednoho prostoru do dalšího, z města až ke kolejím a naopak.



ODSTAVNÁ STÁNÍ PRO AUTOBUSY

VENKOVNÍ PARKOVACÍ STÁNÍ

VYHLÍDKA NA MĚSTO

KRYTÁ PARKOVACÍ STÁNÍ

NÁMĚSTÍ

INFOCENTRUM

KRÁTKODOBÁ PARKOVACÍ STÁNÍ

BUDOVA POŠTY

KAVÁRNA

STÁNÍ PRO ZÁSOBOVACÍ VOZY

KRYTÉ STOJANY NA KOLA

DOPRAVNÍ OSA

VENKOVNÍ ČEKÁRNA

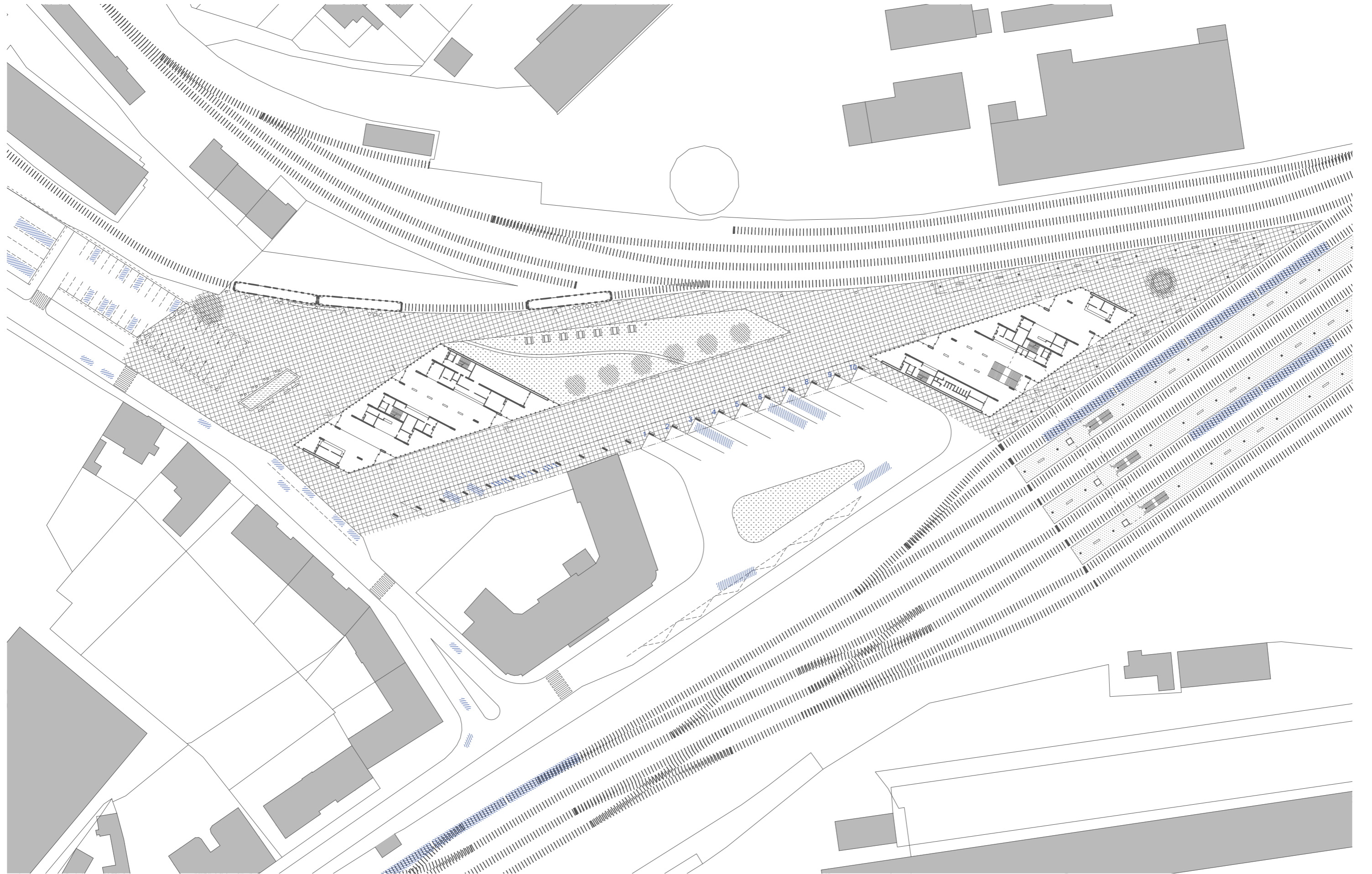
AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

NÁSTUPIŠTĚ

VÝPRAVNÍ BUDOVA

VYHLÍDKA NA ŽELEZNICI

NÁSTUPIŠTĚ



## 2. OSA

Lineární veřejný prostor spojuje všechny druhy dopravy vstupující do provozu celku, od míst pro zastavení osobní automobilové dopravy, případně taxi, přes stání pro zásobování pošty, kryté stojany pro kola, autobusová nástupiště, výpravní budovu až po nástupiště vlaková.

Pravidelný rytmus, jako jedna z nejvýraznějších charakteristik železniční dopravy, v podobě betonových sloupů lemuje osu po celé její délce. V místě výpravní budovy pokračuje jako její nosná konstrukce. V exteriéru nese kontinuální zastřešení nástupišť, stojanů pro kola, parkovacích míst zásobování, jasně ukazuje směr pohybu a člení průchod skrz území. Protiváhou přísnému rastru betonových sloupů je stromořadí, které osu vymezuje z druhé strany a nabízí lidem možnost čekání na spoj ve stínu stromů.



### 3. NÁMĚSTÍ

Centrální veřejný prostor navazuje na směr příchodu pěších i cyklistů, leží nejbližší městu a má podobu tradičního náměstí. Slouží jako vstupní brána do lokality, předprostor okolního vybavení, orientační bod, místo shromažďování, setkávání, nebo příležitostných akcí. Lemovaný je stávající zástavbou, novou budovou pošty a nepoužívanou vlečkou. Na té jsou umístěny recyklované vyřazené vagóny upravené tak, aby umožnily provoz infocentra a kavárny. Otevřená strana náměstí je otočená směrem k centru města, k výhledu na druhý břeh řeky. Díky klesajícímu terénu je o úroveň níže umístěno parkoviště, které tak neblokuje výhled a část parkovacích stání je krytá, schovaná pod náměstím.

Technické a dispoziční řešení recyklovaných vagónů je školní prací Elišky Nakládalové z ateliéru Mádr, která se tématem jejich znovuvyužití dlouhodobě zabývá. Podklady a informace k řešení vagónů z její práce jsem použila se svolením jejím i vedoucích ateliéru.

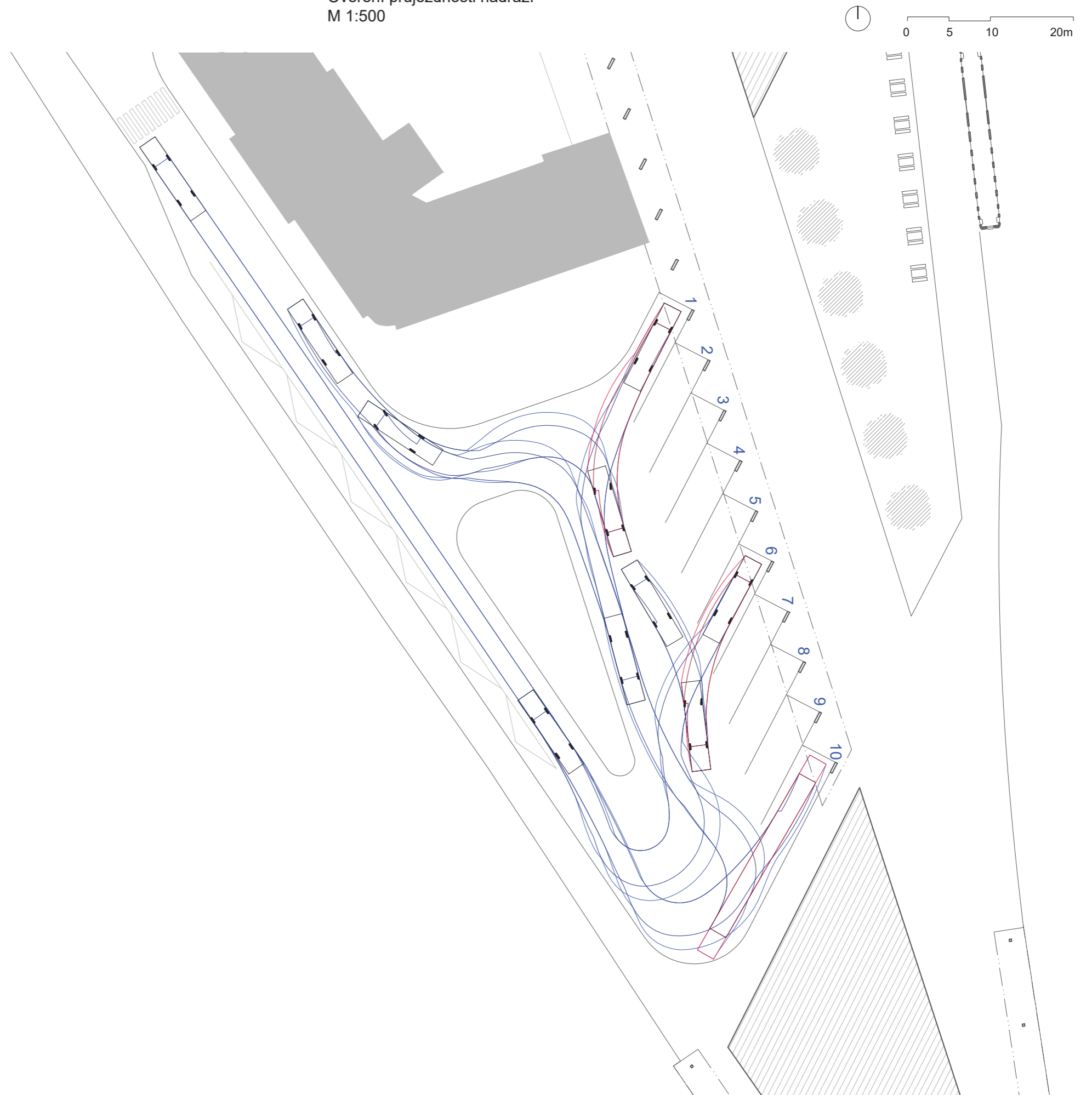


## 4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Klíčovým pro zpřehlednění celé lokality bylo přesunutí autobusového nádraží tak, aby neleželo v nejvyšším místě a především v cestě nejpřirozenějšímu průchodu. Zároveň jeho přesunutí blíže k železničním nástupištím zlepšilo přestupní vazby mezi železnicí a autobusy a umožnilo spojení obou provozů nádraží v jedné dopravní hale.

Šikmé řazení autobusů bylo pro danou lokalitu omezenou stávající budovou i železniční tratí nejpřehlednějším řešením. Je tak zcela oddělen tok pěších od prostoru pro manipulaci autobusů, což zajišťuje maximální míru bezpečnosti provozu. Nástupiště leží v jedné řadě a všechna navazují na hlavní komunikační osu.

Základní počet stání je 10, dalších 6 slouží pro výstup nebo jako zastávky městské hromadné dopravy. Došlo tedy sice ke snížení počtu stání ze 20ti (17 autobusových a 3 MHD) na 16, všechna ale narozdíl od současné situace mohou fungovat současně a jízdní řád takové snížení bez problémů umožňuje.



NÁVRHOVÁ ČÁST  
|||||

III. Budova

## 1. KONCEPT

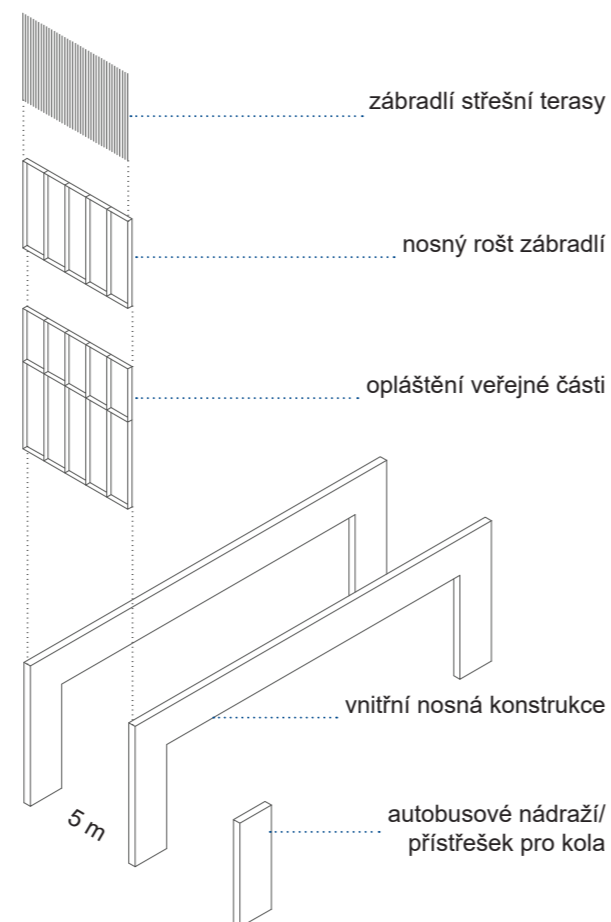
Lokalitu formují dvě budovy veřejného vybavení - pošta a nádraží. Fyzicky rozdělují a funkčně propojují veřejná prostranství, která je obklopují.

Svou formou reagují na nejvýraznější směry v okolí - dvě větve železnice, stávající zástavbu a novou dopravní osu. Betonová konstrukce přechází z exteriéru do interiéru a zůstává viditelná v podobě rámu zdůrazňujících svým natočením směr pohybu skrz budovu. Některé z modulů zůstávají volné a formují velkorysou nádražní nebo poštovní halu, čekárnu nebo obchodní pasáž. Jiné jsou naopak plné, obsahující zázemí provozu - přepážky, hygienické zázemí, vstupy pro zaměstnance, obchody, nebo bistro.

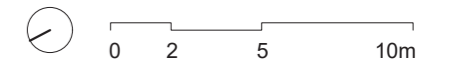
Svou hmotou jsou obě budovy stejné, jednak z důvodu provozních podobností stavebního programu a jeho typicky halového uspořádání, jednak kvůli optimalizaci výstavby veřejných budov, ale především s cílem sjednotit značně rozdrobené území do jednoho srozumitelného celku. Ze stejného důvodu drží budovy kompaktní tvar bez přílišného členění. Fasády směřující k veřejným prostranstvím - náměstí, ose a nástupištím - jsou co nejprůhlednější, celoprosklené, jediná zalomení ve fasádách zdůrazňují hlavní vstupy do budov. V kontrastu k proskleným fasádám jsou zbylé kratší fasády slepé, pevné, usazující stavby na svá místa.

Budovy dosahují výšky 10,2 metru s prvním podlažím výrazně převýšeným, určeným veřejnosti a druhým, klasickým, určeným provozním součástem budov, kancelářím, nebo řízení dopravních provozů. Ty nad veřejnou část vystupují opět jen v některých modulech, zbytek střechy je pochozí, z části zelený, propojený přímo s interiéry všech kancelářů. Po celém svém obvodu jsou střechy obklopeny ocelovým zábradlím dosahujícím výšky celého patra, které drží kompaktní formu budov a zároveň dodává střešní krajině kus soukromí.

Základním estetickým principem návrhu je rytmus. Ten člení jak veřejný prostor v podobě sloupo- a stromořadí, fasády budov v podobě sloupků prosklené stěny, tak i interiéru a ohraničení střešní terasy. Proměňuje se svou hustotou podle míry veřejnosti, ale ve všech měřítkách na sebe navazuje.

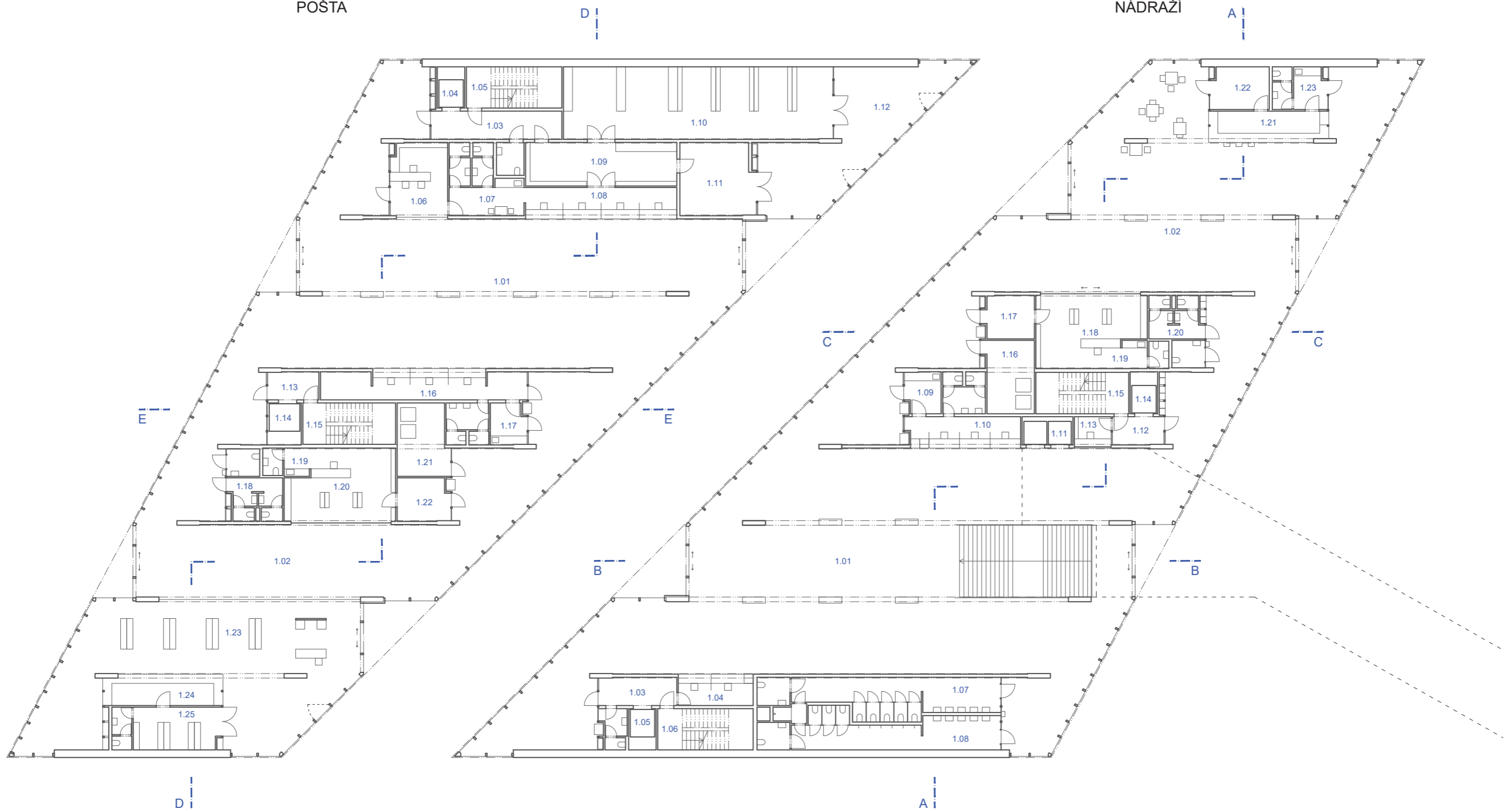






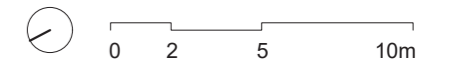
POŠTA

NÁDRAŽÍ



- |      |                          |      |                                   |
|------|--------------------------|------|-----------------------------------|
| 1.01 | POŠTA                    | 1.14 | VÝTAH                             |
| 1.02 | OBCHODNÍ PASÁŽ           | 1.15 | SCHODIŠTĚ                         |
| 1.03 | VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE    | 1.16 | PŘEPÁŽKY POŠTY - LISTOVNÍ ZÁSILKY |
| 1.04 | VÝTAH                    | 1.17 | ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ                |
| 1.05 | SCHODIŠTĚ                | 1.18 | VEŘEJNÉ TOALETY                   |
| 1.06 | KANCELÁŘ VEDOUCÍHO POŠTY | 1.19 | ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ                |
| 1.07 | ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ       | 1.20 | OBCHOD                            |
| 1.08 | PŘEPÁŽKY POŠTY           | 1.21 | TECHNICKÁ MÍSTNOST                |
| 1.09 | PŘÍRUČNÍ SKLAD           | 1.22 | SKLAD                             |
| 1.10 | SKLAD ZÁSILEK            | 1.23 | OBCHOD                            |
| 1.11 | TREZOR                   | 1.24 | VÝDEJNÍ PULT                      |
| 1.12 | ZÁSOBOVÁNÍ POŠTY         | 1.25 | SKLAD A ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ        |
| 1.13 | VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE    |      |                                   |

- |      |                            |      |                       |
|------|----------------------------|------|-----------------------|
| 1.01 | DOPRAVNÍ HALA              | 1.12 | VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE |
| 1.02 | ČEKÁRNA                    | 1.13 | ROZHLASOVÁ KANCELÁŘ   |
| 1.03 | ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ         | 1.14 | VÝTAH                 |
| 1.04 | PRODEJ JÍZDENEK - AUTOBUSY | 1.15 | SCHODIŠTĚ             |
| 1.05 | VÝTAH                      | 1.16 | TECHNICKÁ MÍSTNOST    |
| 1.06 | SCHODIŠTĚ                  | 1.17 | SKLAD                 |
| 1.07 | TOALETY ŽENY               | 1.18 | OBCHOD                |
| 1.08 | TOALETY MUŽI               | 1.19 | ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ    |
| 1.09 | ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ         | 1.20 | VEŘEJNÉ TOALETY       |
| 1.10 | PRODEJ JÍZDENEK - VLAKY    | 1.21 | BISTRO                |
| 1.11 | VÝTAHY                     | 1.22 | SKLAD                 |
|      |                            | 1.23 | ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ    |



POŠTA

NÁDRAŽÍ



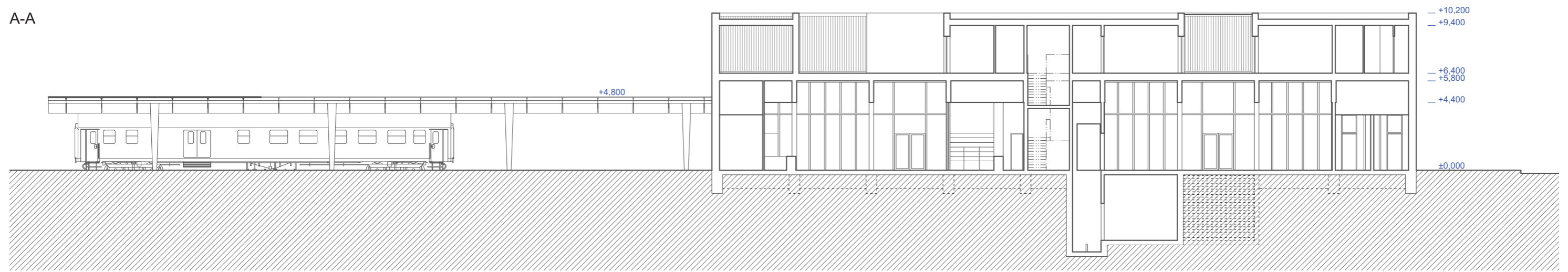
- 2.01 CHODBA
- 2.02 VÝTAH
- 2.03 RECEPCE
- 2.04 ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ
- 2.05 KANCELÁŘ
- 2.06 ZASEDACÍ MÍSTNOST
- 2.07 KANCELÁŘ VEDENÍ
- 2.08 KANCELÁŘ
- 2.09 RECEPCE
- 2.10 ARCHIV

- 2.11 KANCELÁŘ
- 2.12 VÝTAH
- 2.13 CHODBA
- 2.14 ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ
- 2.15 SERVEROVNA
- 2.16 ÚKLID
- 2.17 KANCELÁŘ
- 2.18 KANCELÁŘ
- 2.19 STROJOVNA

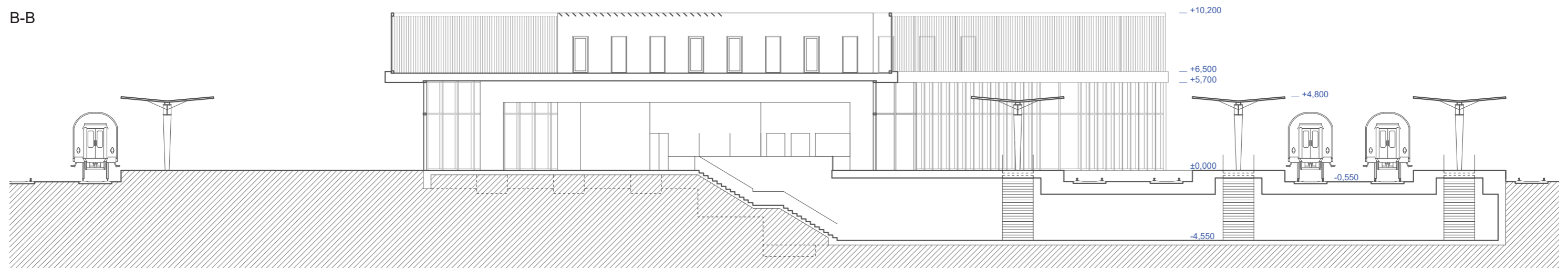
- 2.01 CHODBA
- 2.02 SKLAD
- 2.03 VÝTAH
- 2.04 KANCELÁŘ
- 2.05 ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ
- 2.06 ÚKLID
- 2.07 ZASEDACÍ MÍSTNOST
- 2.08 KANCELÁŘ VEDENÍ
- 2.09 ZASEDACÍ MÍSTNOST
- 2.10 RECEPCE

- 2.11 ARCHIV
- 2.12 DOPRAVNÍ KANCELÁŘ
- 2.13 ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ
- 2.14 CHODBA
- 2.15 VÝTAH
- 2.16 ÚKLID
- 2.17 KANCELÁŘ
- 2.18 ŘÍZENÍ DOPRAVY
- 2.19 SERVEROVNA
- 2.20 STROJOVNA

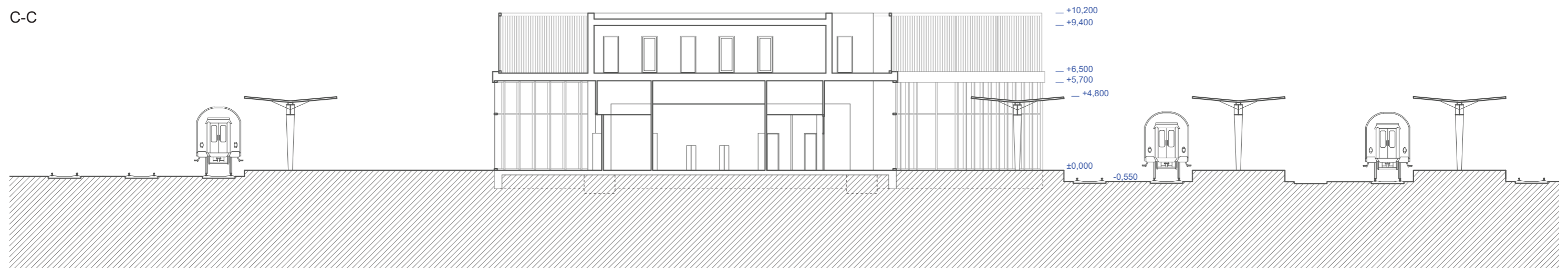
A-A

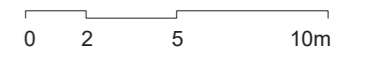


B-B



C-C

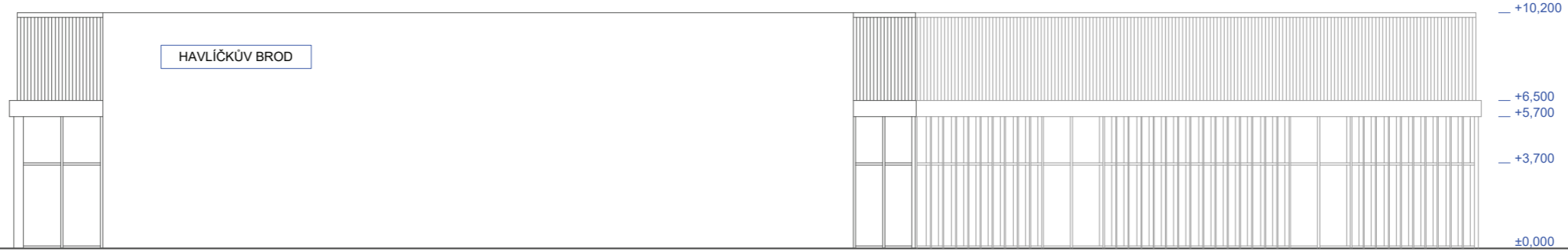




NÁDRAŽÍ

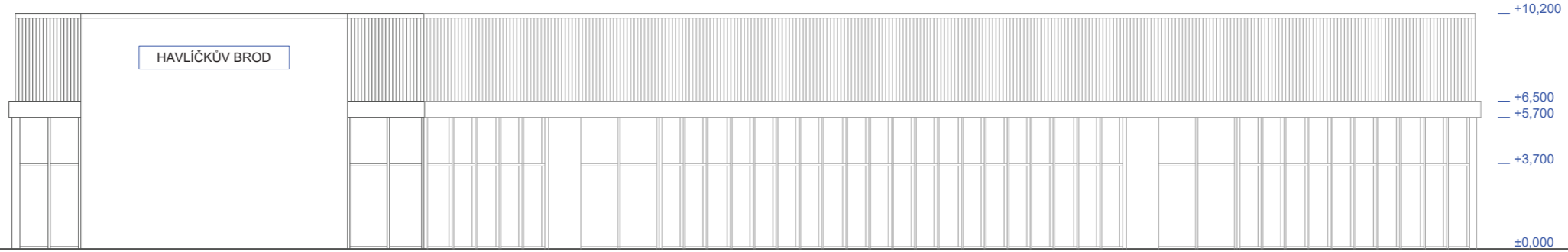
POŠTA

Pohled severní

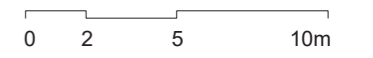


Pohled jižní

Pohled jižní



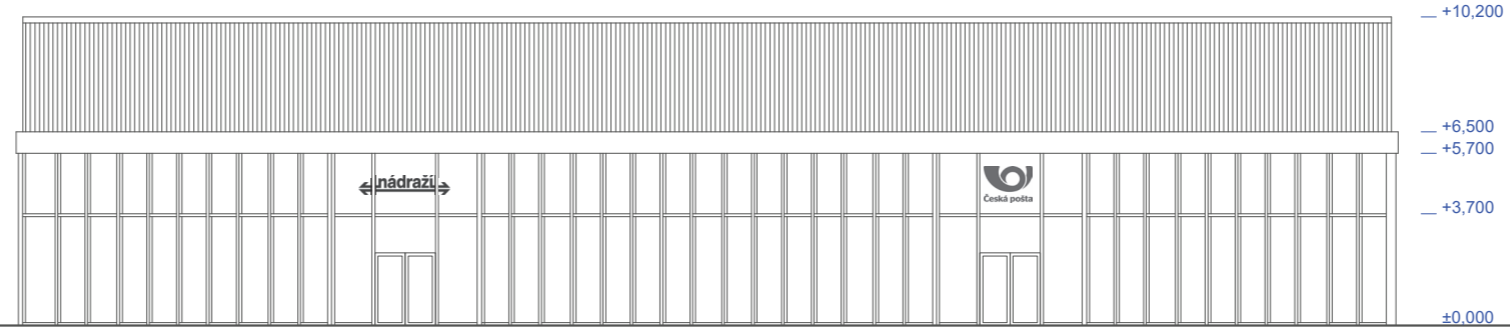
Pohled severní



NÁDRAŽÍ

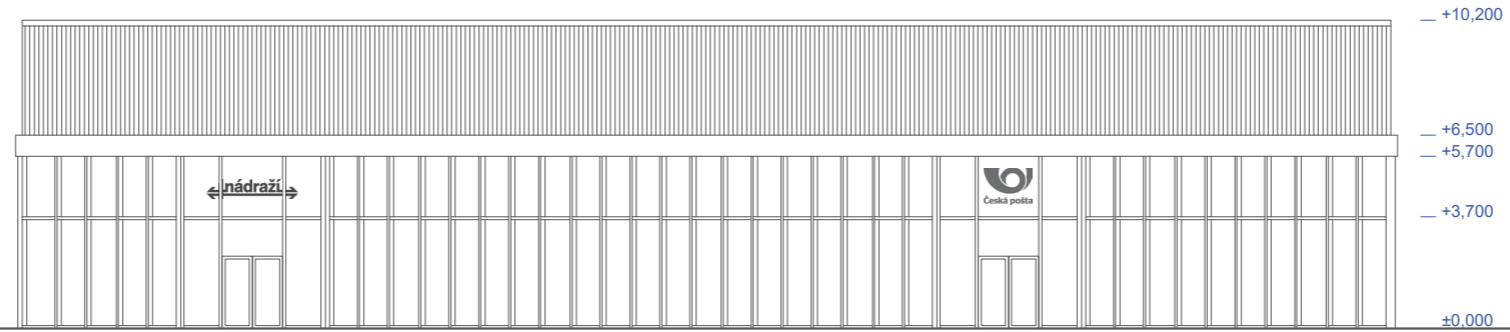
POŠTA

Pohled západní

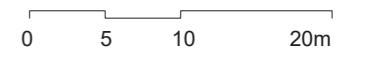


Pohled východní

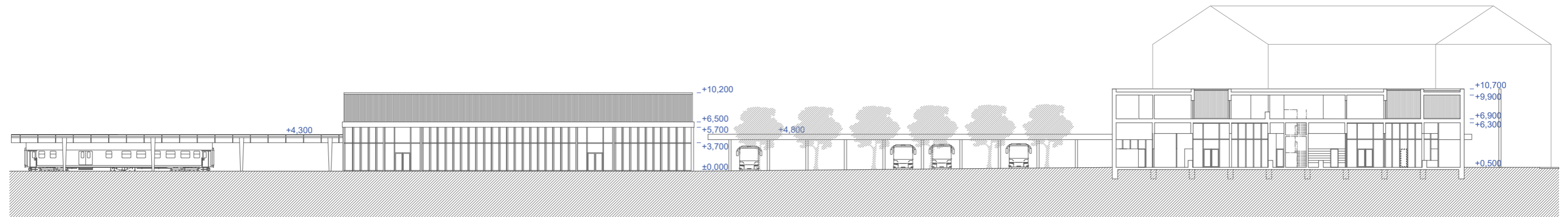
Pohled východní



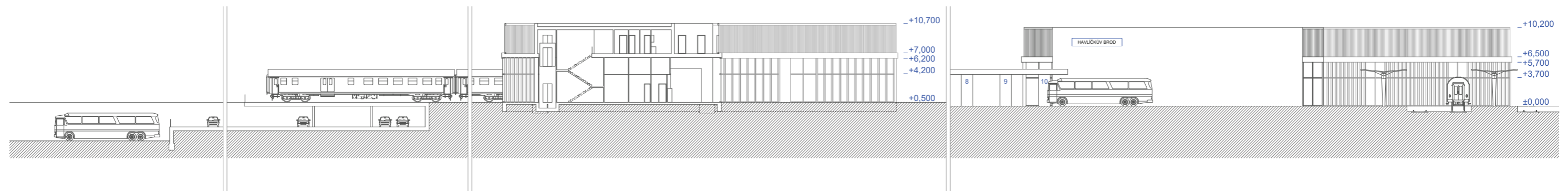
Pohled západní



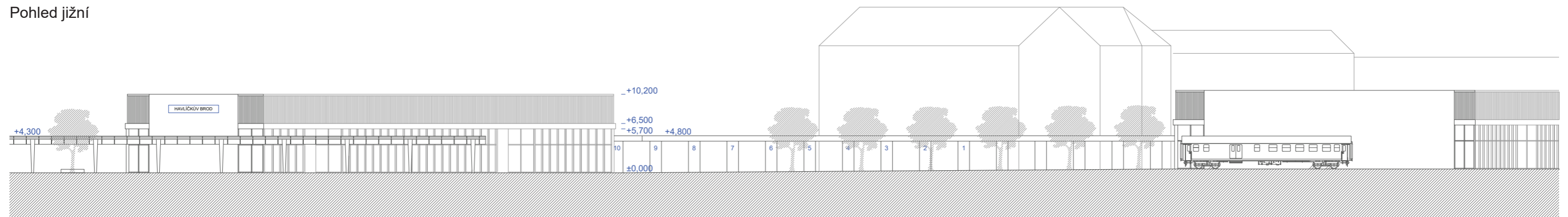
D-D



E-E



Pohled jižní



NÁVRHOVÁ ČÁST  
|||||

IV. Detail

## 1. INTERIÉR

Vnitřní organizace budov vychází striktně z pětimetrových modulů určených nosnou konstrukcí. Střídáním plných a prázdných vzniká hlavní rozvržení dispozice na haly a provozy.

Haly jsou výrazně převýšené, volné a prostupné skrz naskrz. Výrazně se v nich uplatňuje betonová konstrukce, která podtrhuje jejich směrovost. Prosklenými stěnami komunikují s oběma druhy veřejných prostranstvích, která na ně navazují, všechny vstupy jsou orientovány právě do hal a rozdíl mezi interiérem a exteriérem tak téměř mizí. V budově nádraží dopravní hala přímo navazuje na podchod k nástupištím. Pomocí nového schodiště a výtahů je tak napojena na stávající železniční infrastrukturu místa. Právě podchod a nástupiště byly totiž v nedávné době zrekonstruovány.

Směrem do hal jsou také orientována všechna místa, kde dochází ke kontaktu mezi veřejností a zaměstnanci - přepážky pro prodej vlakových i autobusových jízdenek, cestovní informace, pult bistra, vstupy do obchodů, nebo přepážky pošty. Kromě toho ale hala z důvodu přehlednosti zůstává co nejprázdnější.

Naopak krátké stěny zázemí, které jsou otočené do průchodu mezi halami jsou členěné v návaznosti na fasádu tak, aby mohly obsahovat všechna potřebná zařízení a služební vstupy a zároveň se zamezilo vzniku prázdných koutů, které ve veřejné budově jako je nádraží mohou způsobovat problémy. Ve stěnách jsou tedy začleněny zmiňované vstupy, okna, úschovní skříňky, bankomaty, automaty na jídlo a pití nebo třeba květináče.

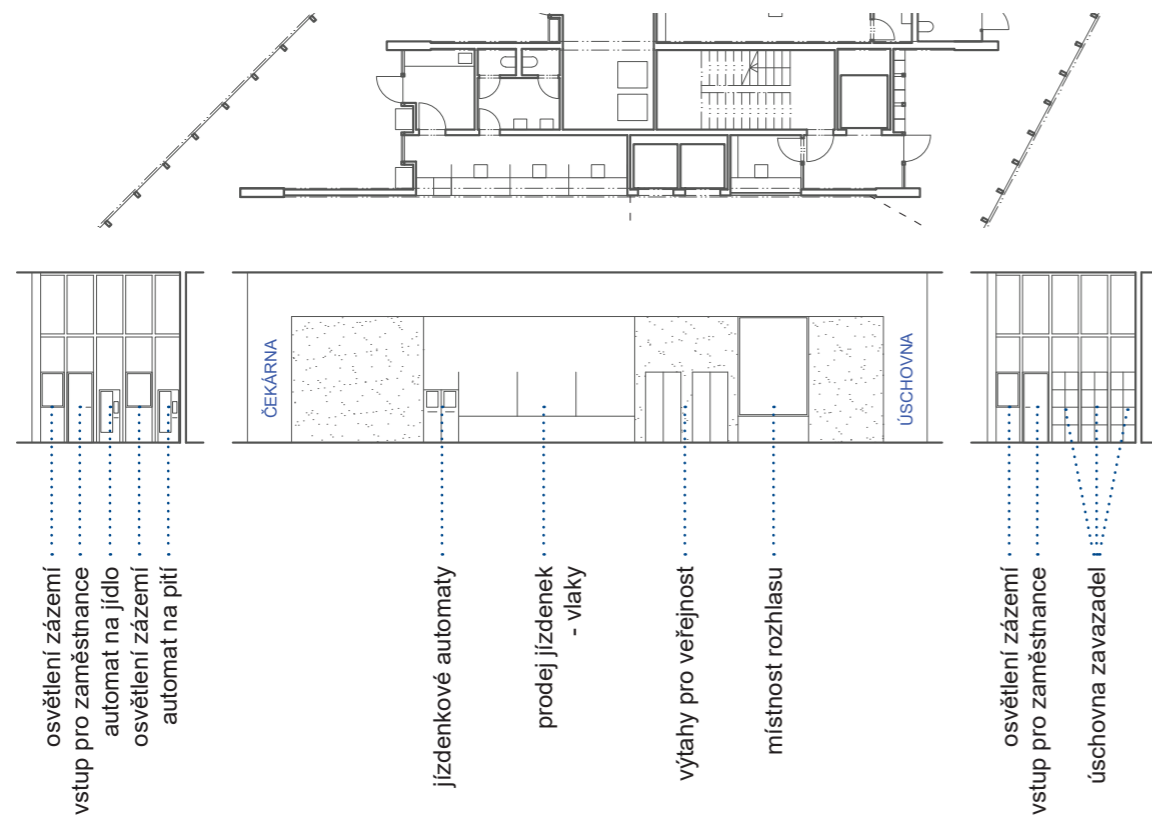
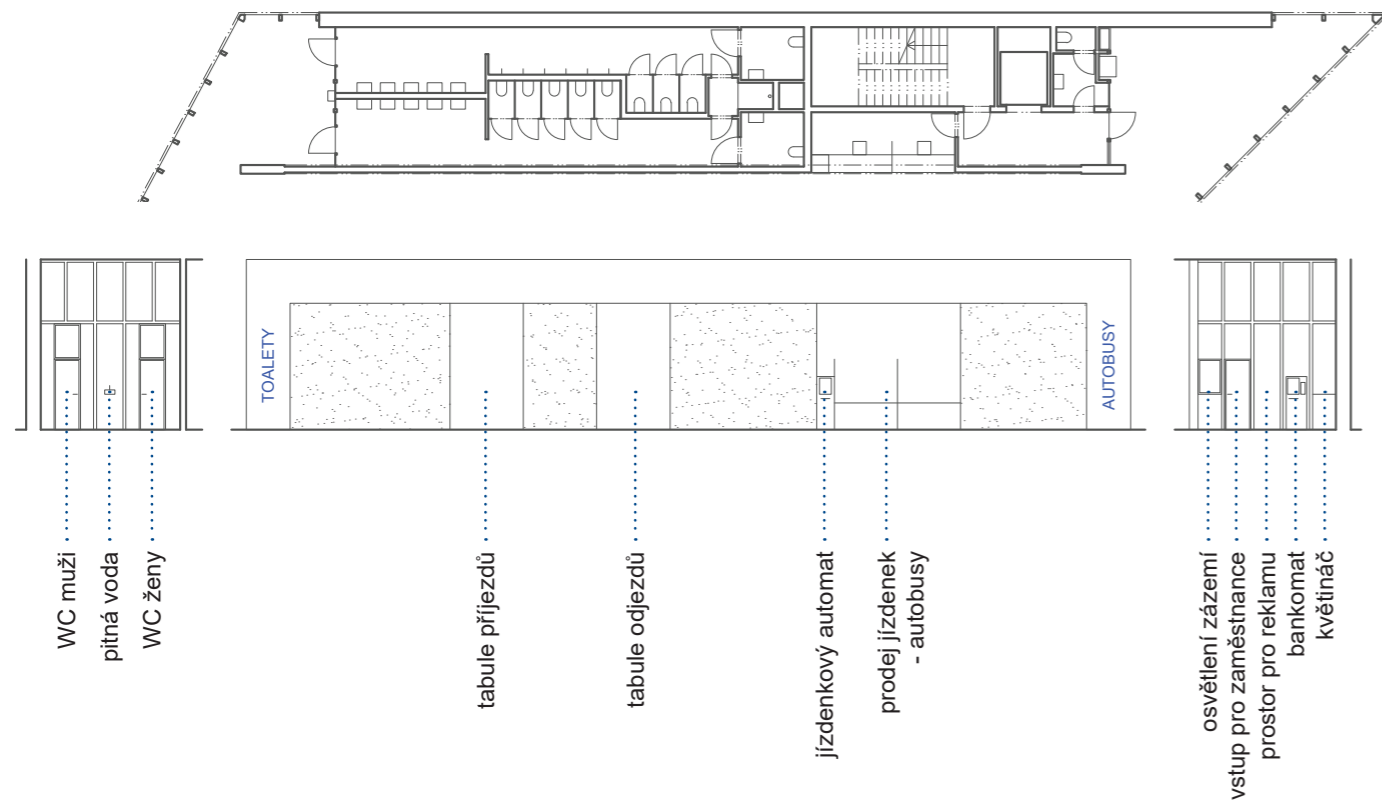
Součástí těchto krátkých stěn je i plocha určená pro reklamu, která je tak viditelná i z veřejného prostoru a zároveň vizuálně nepřekáží v interiéru haly. S cílem, aby vznikala co nejmenší potřeba umístování dalších prvků do prostoru haly je i orientační systém budovy navržen jako součást nosné konstrukce.

Ve druhém podlaží jsou prázdné moduly využité jako zahrada nebo terasa obklopené nejjemnějším z rastrů v podobě vysokého ocelového zábradlí a plné moduly souží jako kanceláře, zasedací místnosti, nebo technické zázemí budovy. Všechny kanceláře mají na terasu přímý, neomezený přístup.

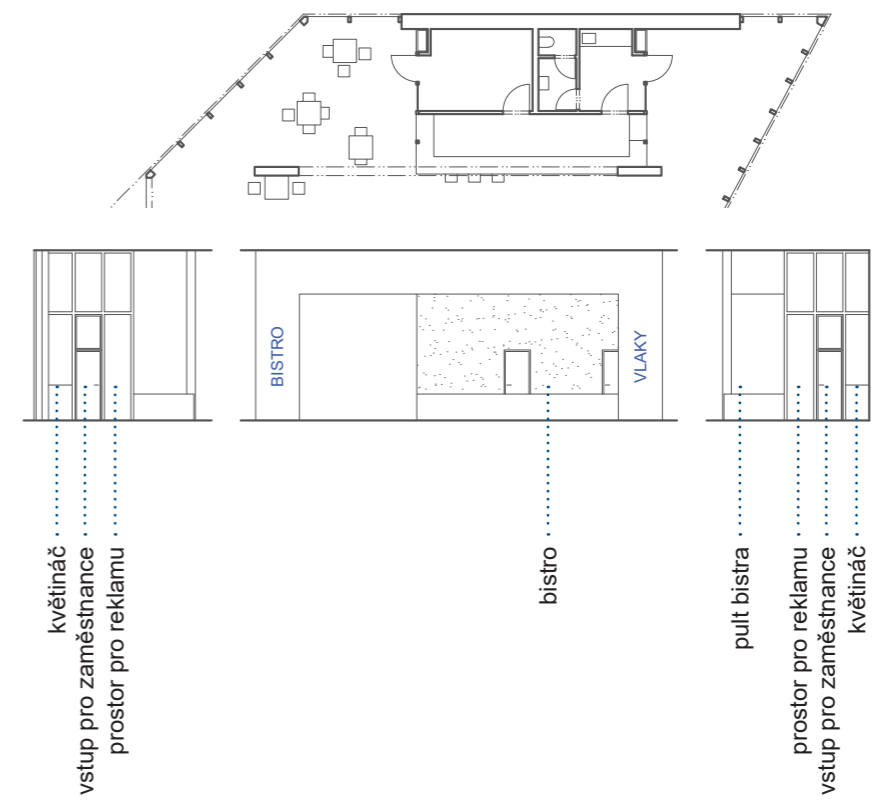
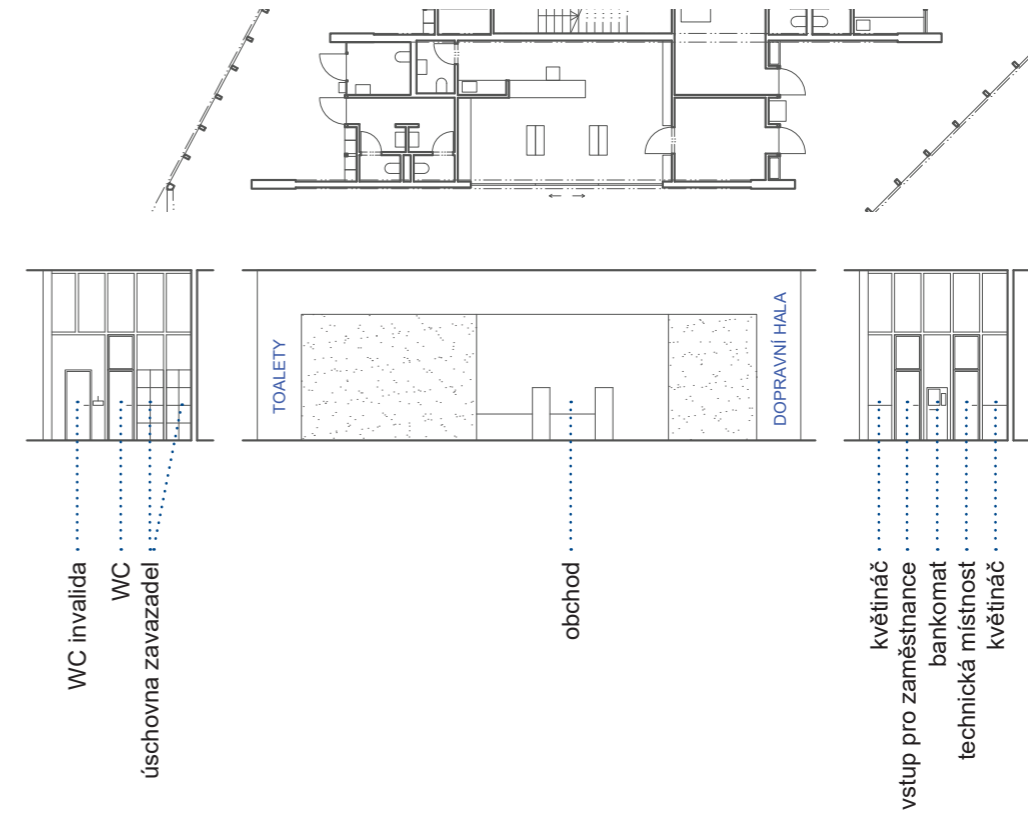
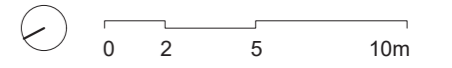




DOPRAVNÍ HALA



ČEKÁRNA

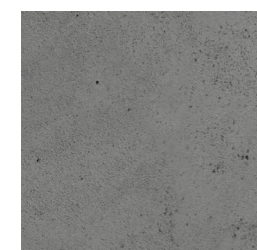


## 2. MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Nosná konstrukce je navržena jako železobetonová a masivnost jejího vzhledu se uplatňuje i v interiéru, kde zůstává přiznaná a přispívá tak k celkové přehlednosti budovy. Doplněná je naopak lehkými, celoprosklenými stěnami, pomocí kterých se v maximální možné míře propojuje interiéru s exteriérem. Stropy i stěny mezi nosnou konstrukcí jsou omítané, bílé.

Bloky kancelářů vystupující nad střechem jsou také omítané a členěné vysokými okny a dveřmi na terasu. Ta je obklopena zábradlím dosahujícím celé výšky patra, které je kotveno k nosnému rámu. Rám i samotné zábradlí jsou z ocelových profilů ve stejném tmavě šedém odstínu jako příčle prosklené stěny parteru. Atika je oplechovaná po celé své výšce a tvoří tak výraznou vodorovnou linii stavby oddělující veřejné od soukromého.

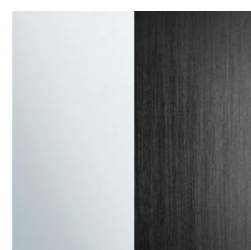
Venkovní plochy jsou z většiny dlážděné. Náměstí i osa mají stejný povrch, oddělené jsou budovou, tvarem i funkcí, dlažba je tak jejich sjednocujícím motivem. Veřejný prostor je doplněn o poměrně velkou travnatou plochu, která cestujícím dává možnost čekat na spoj ve stínu stromů.



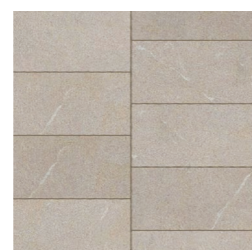
beton



omítka



sklo a tmavá ocel



venkovní dlažba



trávník

S1	betonová dlažba na terčích	30 mm
	separační vrstva - geotextilie	-
	asfaltová hydroizolace, dvouvrstvá	-
	tepelná izolace EPS	150 mm
	parotěsná zábrana - PE folie	-
	betonová mazanina ve spádu	min 50 mm
	železobetonová konstrukce	250 mm
	tepelná izolace EPS	100 mm
	štuková omítka	10 mm

S1	vegetační vrstva	75 mm
	hydroakumulační vrstva	50 mm
	filtrační vrstva - geotextilie	-
	drenážní vrstva - nopová folie	-
	separační vrstva - geotextilie	-
	asfaltová hydroizolace, dvouvrstvá	-
	tepelná izolace EPS	150 mm
	parotěsná zábrana - PE folie	-
	betonová mazanina ve spádu	min 50 mm
	železobetonová konstrukce	250 mm
	tepelná izolace EPS	100 mm
	štuková omítka	10 mm

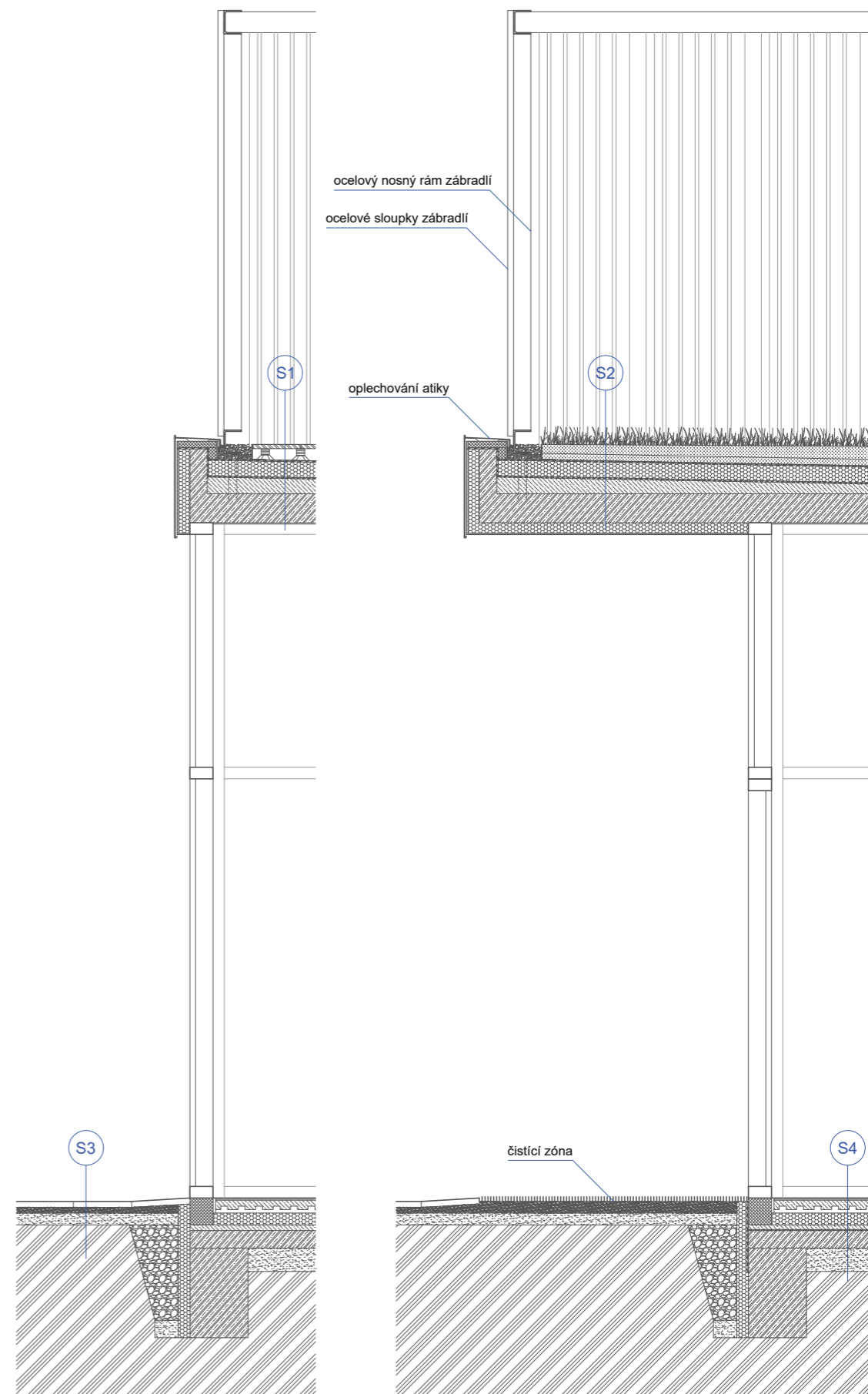
S3	betonová dlažba, exteriérová	50 mm
	drcené kamenivo, Ø 8-16 mm	50 mm
	drcené kamenivo, Ø 0-63 mm	100 mm
	zhuťněná pláň	

S4	nášlapná vrstva - marmoleum	5 mm
	lepidlo	5 mm
	betonová mazanina	50 mm
	systémová deska podlahového vytápění	60 mm
	tepelná izolace EPS	100 mm
	betonová mazanina	50 mm
	asfaltová hydroizolace	-
	železobetonová deska	150 mm
	štěrkopískový podsyp	150 mm
	rostlý terén	

## Detail fasády M 1:50

## IV. Detail

0 0,5 1 2m



Naše železniční nádraží a jejich předprostory jsou často opomíjenými, ale důležitými součástmi měst.

Návrh pro lokalitu nádraží v Havlíčkově Brodě spojuje město s dopravou, přibližuje jí lidem a veřejnému životu, tvoří vstupní bránu pro cestující a prostor setkávání pro místní obyvatele.

Cestování vlakem může být radostí i zážitkem, ale také nutností a povinností. Náladu z cesty nám ale nakonec zpřijemňuje právě prostředí, kterým musíme projít v jejím začátku a konci.



Děkuji Josefu Mádrovi a Štěpánu Tomšovi za cenné rady, čas a vedení mé diplomové práce.

Také děkuji Michalu Uhlíkovi za odbornou konzultaci dopravního řešení a Elišce Nakládalové za poskytnutí potřebných podkladů.

Za každodenní podporu, jistotu a trpělivost děkuji především svým rodičům, Pětě, Kristýně a Vaškovi.

DOKUMENTY  
|||||

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Sylvie Tesková

datum narození: 2.1.1996

akademický rok / semestr: 2020/2021 / LS

obor: Architektura

ústav: 15128 / Ústav navrhování II

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Josef Mádr

téma diplomové práce: Nádraží Havlíčkův Brod

zadání diplomové práce:

### 1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Diplomová práce se bude zabývat železničním nádražím v Havlíčkově Brodě. Součástí návrhu bude urbanistické a dopravní řešení území vymezeného tratí a řekou, nedaleko městského centra. V rámci toho území bude navržena nová výpravní budova, která nahradí funkčně a technicky nevyhovující stávající budovu. Cílem je prokázat potřebu nového řešení nádraží pro měnící se systém železniční dopravy.

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

Návrh nabídne současné řešení výpravní budovy i přilehlého veřejného prostoru a prověří možnosti propojení nádraží s dalšími funkcemi. Definování konkrétního stavebního programu je součástí diplomové práce.

### 3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Situace širších vztahů (1:5000)

Situace (1:500)

Půdorysy všech podlaží (1:200)

Řezy (1:200)

Pohledy (1:200)

Charakteristická vizualizace exteriéru 2x

Charakteristická vizualizace interiéru 2x

Textová část

### 4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model (1:200) eventuelně přehledné 3D zobrazení záměru

2x portfolio A4

2x CD s kompletní výkresovou a textovou částí, fotografie modelu

Plakát (formát min. 2xA1)

Konkrétní zadání stavebního programu a měřítka mohou být po odsouhlasení vedoucím práce upravena.

Datum a podpis studenta

1.3.2021

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

01-03-2021

registrováno studijním oddělením dne

1.5.2021

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Sylvie Tesková  
AR 2020/2021, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:  
(ČJ) NÁDRAŽÍ HAVLÍČKŮV BROD

(AJ) TRAIN STATION HAVLÍČKŮV BROD

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: Ing. arch. Josef Mádr

Ústav: 15128, Ústav Navrhování II

Oponent práce:

Klíčová slova  
(česká):

nádraží, pošta, dopravní uzel, Havlíčkův Brod, veřejný prostor

Anotace  
(česká):

Tématem diplomové práce je vztah mezi dopravou a městem. Analytická část se zaměřuje na typologii železničních výpravních budov, jejich postavení a funkci v rámci veřejného prostoru. Předmětem návrhové části je pak lokalita u nádraží v Havlíčkově Brodě. Cílem urbanistického a architektonického řešení je dané území sjednotit, zlepšit jeho prostupnost a přehlednost. Kromě samotného železničního nádraží se práce věnuje i nové budově pošty, autobusovému nádraží a přilehlým veřejným prostranstvím.

Anotace (anglická):

The topic of this master thesis is the relationship between infrastructure and cities. The analytical part focuses on the typology of railway station buildings, their role and position within the public space. The subject of the design part is a location around the train station in Havlíčkův Brod. The urban and architectural goal of the design is to unite and clarify the location for people to easily move through. Apart from the station building the project also includes a new post office building, bus station and the adjacent public spaces.

### Prohlášení autora

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

V Praze dne 20.5.2021

podpis autora-diplomanta

*Tesková*

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

ZDROJE  
|||||

## KNIŽNÍ ZDROJE

BDO s.r.o.. *Strategický plán rozvoje města Havlíčkův Brod 2014-2024*. Havlíčkův Brod: Město Havlíčkův Brod, 2020.

DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

HAVLENA, Ondřej, SVETLÍK, Marián. *Parametry výpravních budov z hlediska dimenzování a rozvržení prostor pro cestující, struktura a umístění informací v těchto prostorách*. SGS12/160/OHK2/2T/16. Praha: ČVUT v Praze Fakulta dopravní. 2013

HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. Praha: Academia, 2014. ISBN 978-80-200-1808-3.

KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2002. ISBN 80-01-02321-4.

KOUBEK, Štěpán. *Regionální terminály VRT - přístupy, dopravní role, české realie*. Brno, 2017. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav.

KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 978-80-86765-21-1.

KUBÁT, Bohumil a TYC, Petr. *Železniční stanice a uzly*. Praha: Ediční středisko ČVUT, 1991. ISBN 80-01-00539-9.

MARTI-HENNEBERG, Jordi. *Attracting travellers to the high-speed train: a methodology for comparing potential demand between stations*. *Journal of transport geography*, č. 7, sr. 145-157

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8.

POLÁK, Milan, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky*. Praha: Milpo media, 2005. ISBN 80-903481-3-0.

SOCHR, Jiří. *Havlíčkův Brod a staletí*. Havlíčkův Brod: Městský národní výbor, 1971. Vysočina (Městský národní výbor H. Brod).

ŽALUDA, projektová kancelář. *Územní plán Havlíčkův Brod*. Havlíčkův Brod: Zastupitelstvo města Havlíčkův Brod, 2020.

## INTERNETOVÉ ZDROJE

Detail pobočky - Česká pošta. [online]. Česká pošta. Copyright © 2020 [cit. 20.05.2021]. Dostupné z: <https://www.postaonline.cz/detail-pobocky/-/pobocky/detail/58001>

*Doprava*. [online]. Evropská agentura pro životní prostředí [cit. 09.02.2021]. <https://www.eea.europa.eu/cs/themes/transport/intro>

*Doprava, informační a komunikační činnosti - Finanční ukazatele*. [online]. Český statistický úřad, ČSÚ [cit. 08.02.2021]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/dicvfu\\_cr\\_cz\\_nace](https://www.czso.cz/csu/czso/dicvfu_cr_cz_nace)

Evropská komise. [online]. *Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru - vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. 2011. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho>

*Havlíčkův Brod – Město - Česká republika - Kraj Vysočina*. [online]. Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska. Copyright © 2000 [cit. 13.02.2021]. Dostupné z: <https://www.historickasidla.cz/dr-cs/69-havlickuv-brod.html>

*Havlíčkův Brod – stručná historie města* [online]. eStránky.cz. Copyright © eStránky.cz 2021 [cit. 13.02.2021]. Dostupné z: <https://rolfrover.estranky.cz/clanky/havlickuv-brod---strucna-historie-mesta.html>

IDOS • Autobusy • Vyhledání spojení. [online]. IDOS. [cit. 15.02.2021]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/Seriál-Ostudná-místa>. [online]. iDNES.cz. [cit. 08.02.2021]. <https://www.idnes.cz/wiki/kraje-regiony/serial-ostudna-mista.K320038>

*Nádraží Havlíčkův Brod ožije mezi prvními* [online]. ASB Portal. Copyright © Jaga Media, s.r.o.. [cit. 15.02.2021]. Dostupné z: <https://www.asb-portal.cz/architektura/urbanismus/nadrazi-havlickuv-brod-ozije-mezi-prvnimi>

*Nádražní budovy přechází pod správu železnic. Slibuje, že se o ně postará lépe než ČD*. [online]. Česká televize. ČT24, Copyright © [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1860226-nadrazni-budovy-prechazi-pod-spravu-zeleznic-slibuje-ze-se-o-ne-postara-lepe-nez-cd>

*Pohon na vodík pomalu proráží v dopravě*. [online]. E15.cz, Copyright © 2001 [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/technologie-a-media/pohon-na-vodik-pomalu-prorazi-v-doprave-1373998>

*Postup přípravy VRT*. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/co-je-vrt/postup-pripravy-vrt>

*Siemens nabídne technologie vodíkového pohonu pro železnici*. [online]. Hybrid.cz [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <http://www.hybrid.cz/siemens-nabidne-technologie-vodikoveho-pohonu-pro-zeleznici>

Správa železnic, státní organizace. [online]. *Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží*. 2019. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>

*Statistický bulletin - Kraj Vysočina - 1. až 3. čtvrtletí 2020*. [online]. ČSÚ Český statistický úřad [cit. 12.02.2021]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticky-bulletin-kraj-vysocina-1-az-3-ctvrtleti-2020>

*Stát chce navýšit kapacity na železnici rychlodráhami a terminály*. [online]. Transport and logistic multimedia. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/stat-chce-navysit-kapacity-na-zeleznici-rychlodrahami-a-terminaly>

*Vysokorychlostní tratě*. [online]. Vysokorychlostní železnice. [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/>

*Výsledky dotazníkového šetření – občané*. [online]. Havlíčkův Brod: Město Havlíčkův Brod, 2014. [cit. 13.02.2021]. Dostupné z: <http://www.muhb.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta-havlickuv-brod-2014-2024/ds-28330/p1=73790>

*Vznik SŽDC*. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 09.02.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/vznik-szdc>

*Železniční síť v ČR*. [online]. Správa železnic, státní organizace, Copyright © 2020 [cit. 09.02.2021]. <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>



