

# NYMBURSKÉ NÁDRAŽÍ

Diplomní projekt

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Klára Fólová  
datum narození: 12. 8. 1998  
akademický rok / semestr: 2022/2023 LS  
obor: Architektura a urbanismus  
ústav: 12127 Ústav navrhování I  
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Tomáš Hradečný

téma diplomové práce: Nádraží Nymburk  
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním projektu je návrh nové výpravní budovy Hlavního nádraží Nymburk a koncepční návrh úprav objektu historické výpravní budovy. Součástí bude i ideový návrh přilehlých prostor, zejména plochy před nádražím.

2/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Stavební program bude inspirován požadavky architektonické soutěže vypsané Správou železnic, s. o. Součástí návrhu bude výpravní budova, jejíž součástí budou prostory pro cestující, dopravce a zaměstnance dráhy.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

situáční výkres ideového řešení M 1:750 - 1:1500  
půdorysy, řezy a pohledy M 1:100 - 1:500  
vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Portfolio 2x  
Poster  
Model

Datum a podpis studenta 28.2.2023 Fóllová

Datum a podpis vedoucího DP: 28.2.2023

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Klára Fólová  
AR 2022/2023, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:  
(ČJ) NYMBURSKÉ NÁDRAŽÍ  
(AJ) NYMBURK MAIN STATION

JAZYK PRÁCE: ČJ

Vedoucí práce: Doc. Ing. arch. Tomáš Hradečný Ústav: 12127 Ústav navrhování I

Oponent práce: Ing. arch. Vladěna Bockschneiderová

Klíčová slova  
(česká): Nádraží, Nymburk

Anotace  
(česká): Nymburk jako město s mizející železničářskou tradicí. Původní zaměstnanecká kolonie roztáhla k nepoznání a úzká spjatost s železnicí mizí. Stavba nových nádražních objektů, kultivace těch současných a dopravně-urbanistické úpravy přilehlého území by mohly ale vnést potřebný impuls k oživení této části města. Stát se novým lokálním centrem propojujícím dvě oblasti, dosud oddělené kolejištěm.

Anotace (anglická): Nymburk as a town with a disappearing railway tradition. The original worker's colony has crumbled beyond recognition and the close connection with the railway is disappearing. However, the construction of new station buildings, the cultivation of the existing ones and the transport and urban planning of the adjacent area could bring the necessary impulse to the revival of this part of the town. It will become a new local centre connecting two areas previously separated by the railway.

### 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 26. 5. 2023

podpis autora-diplomanta

Fóllová

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

„Přijedeš-li do Nymburka na takzvané hlavní nádraží, vystupuješ jaksi zaražen. Ani potuchy po nádražní flóře, která tě vítá i v nejmenších stanicích a zpřijemňuje tak cestu; jen učouzené holé zdi s pochmurnou vizitkou NYMBURK tě lákají k jedinému: sednout si na nejbližší vlak a jet domů.“

Bohumil Hrabal

ANALYTICKÁ ČÁST

## NYMBURK V RÁMCI ČR

Nymburk je městem na řece Labi.  
O rozloze asi 20,59 km<sup>2</sup>.  
Nachází se ve Středočeském kraji.  
Asi 45 km východně od Prahy.  
Žije tu téměř 15 000 obyvatel.  
Má silnou železničářskou tradici.












## NÁDRAŽNÍ BUDOVY V RÁMCI NYMBURKA





# KATASTRÁLNÍ MAPA

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  Zeleň                    |  Budova                       |  Orná půda                              |
|  Kolejiště                |  Budova - občanská vybavenost |  Zahrada                                |
|  Ostatní plocha v sídlech |  Komunikace                   |  Louka, pastvina - trvalý travní porost |





# ÚZEMNÍ PLÁN

KOORDINAČNÍ VÝKRES

Plochy přestavby:

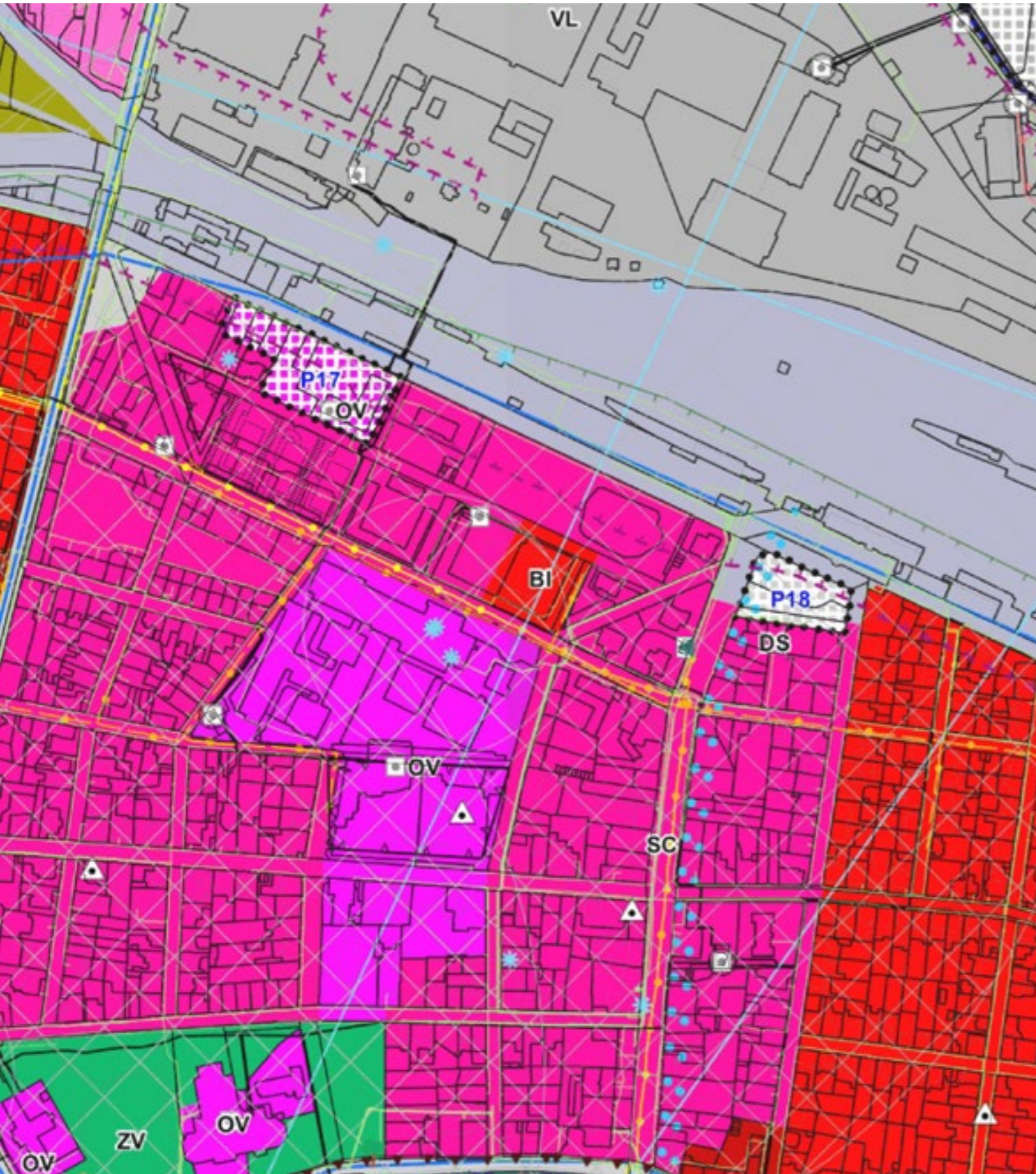
- P17 občanské vybavení - veřejná infrastruktura (OV)
- P18 dopravní infrastruktura - silniční (DS)

BI	bydlení - v rodinných domech - městská a příměstská
OV	občanské vybavení - veřejná infrastruktura
PV	veřejná prostranství
ZV	veřejná prostranství - veřejná zeleň
SC	plochy smíšené obytné - v centrech měst
OS	dopravní infrastruktura - silniční
AR	dopravní infrastruktura - železniční
OT	ochranné pásmo železnice
TR	turistická trasa
STL	STL včetně ochranného pásma
TRAF	trafostanice
KOM	komunikační zařízení z

# ÚZEMNÍ PLÁN

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

VD3	přeložka a zdvoukolejnění tratě
VD6	propojení ul. Nádražní - Poděbradská, úprava prostoru před stanicí hl. n.
VD7	propojení nadjezdu železnice Boleslavská - Nádražní
VD12	parkoviště a garáže
VD13	síť cyklistických tras v celém správním území města
VT6	systém kabelových rozvodů a nové trafostanice v rozvojových plochách



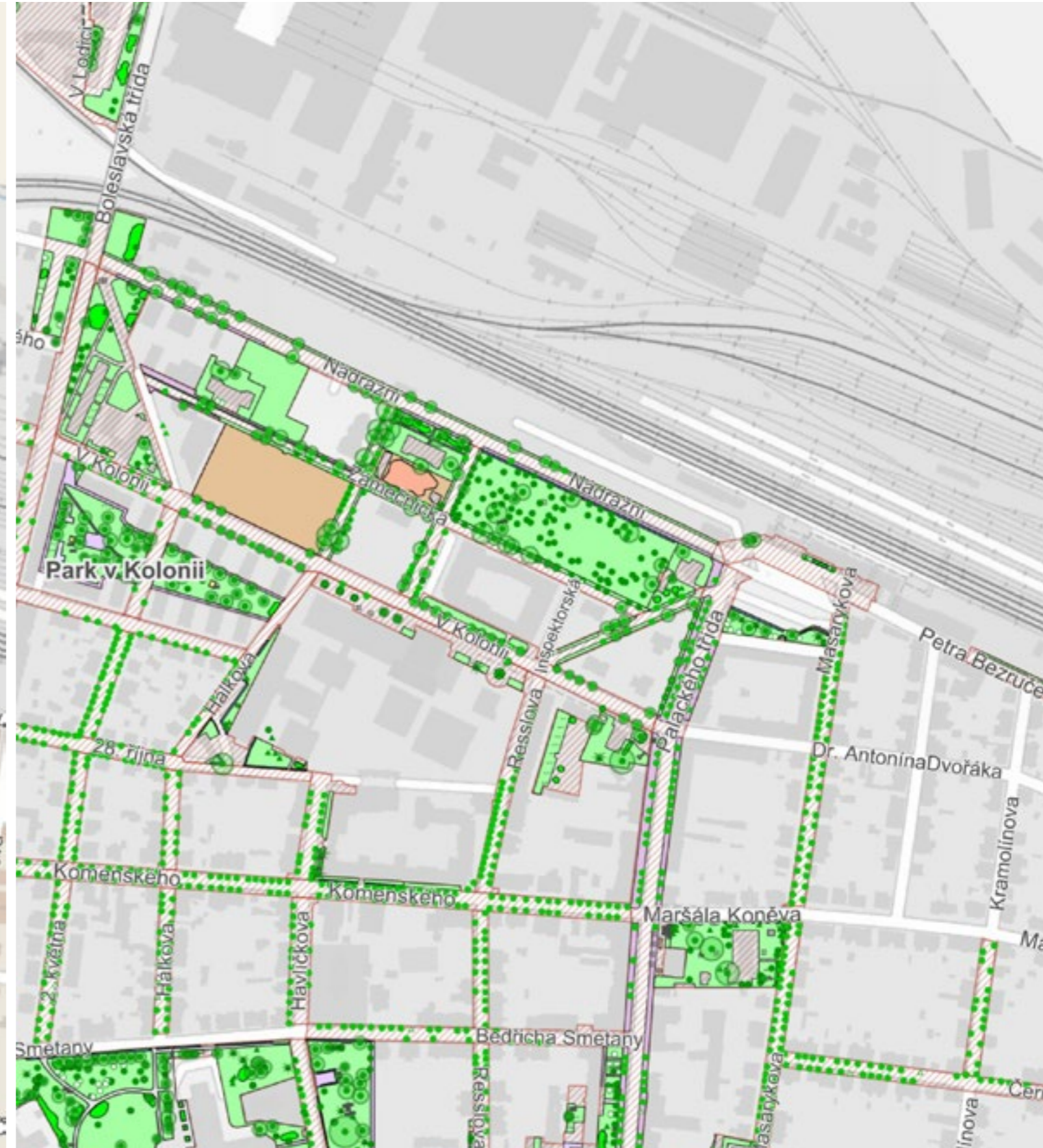
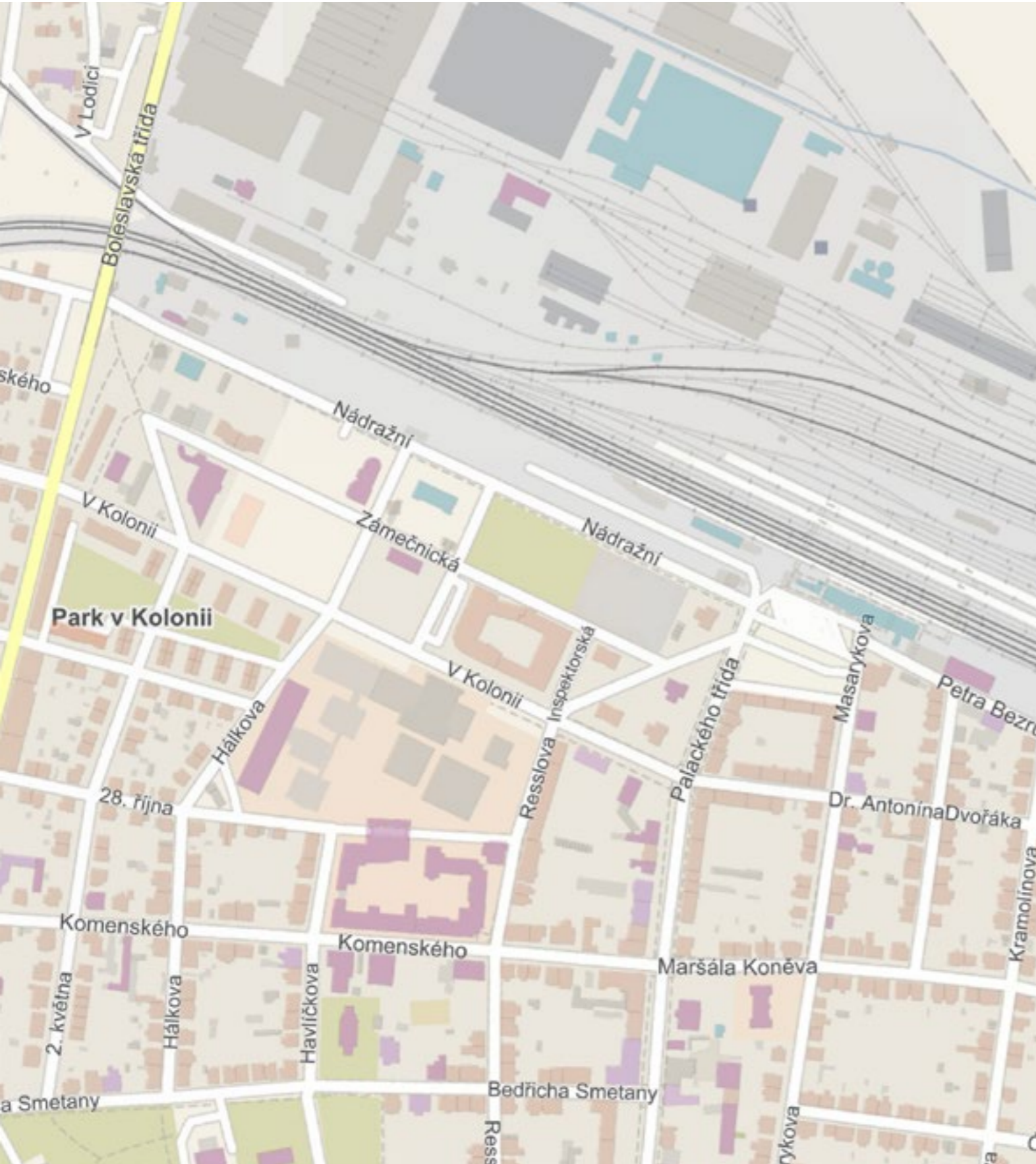


# MAPA FUNKČNÍHO VYUŽITÍ

- Objekty k bydlení
- Objekty občanské vybavenosti
- Obchody
- Průmyslové a výrobní objekty
- Obj. zeměděl. a lesního hosp.
- Obj. tech. a dopr. vybavenosti
- Obj. neurčené, garáže a jiné
- Víceúčelové objekty
- Vodohospodářské stavby

# MAPA ZELENĚ

- Soliterní keře - listnaté
- Soliterní keře - jehličnaté
- Soliterní stromy - listnaté
- Soliterní stromy - jehličnaté
- Stromy ve stromořadí - listnaté
- Parkový trávník
- Skupiny stromů - listnatých - s podrostem - trávníku
- Ruderální porost
- Plocha bez vegetačního krytu





# STRATEGICKÉ DOKUMENTY MĚSTA NYMBURK

## Územní plán

- odstranění bariérového efektu železnice (silniční podjezd Nádražní - Dvorská; podchod pro pěší i cyklisty Komenského - Šeříkova)
- preference hromadné a nemotorové dopravy
- potřeba záchytného parkoviště P+R u vlakového a autobusového nádraží (preferována stavba parkovacího domu o min. 2 NP)
- přemístění autobusového nádraží na plochu při ulici Nádražní a dbát na dobrou přístupnost zastávek (veřejná hromadná doprava by se měla rozvíjet v plochách DS, DZ a PV)
- zvýšení prostupnosti území z hlediska pěší a cyklistické dopravy, ideálně v samostatných pruzích (rozvíjet na plochách PV a ZV)
- důraz na rozvoj turistických tras a vytvářet vycházkové okruhy s odpočinkovými uzly

- zvyšování cestovního ruchu kolem technických a kulturních památek
- rozvoj sportovních zařízení v návaznosti na areál školy na území Kolonie (na vymezených zastavitelných plochách)
- upřednostňování likvidace dešťové vody pomocí retence a zasakování

## Územně analytické podklady

- 15 154 obyvatel města Nymburk (k 31. 12. 2019)
  - z toho asi 17% ve věku 0-14 let, 63% 15-64 let a 20% ve věku nad 65 let
  - oproti průměru Středočeského kraje je tu větší poměr dětí a seniorů
- ve městě jsou 2 mateřské školy, 3 základní a mateřské školy, 4 střední školy a ZUŠ

- Nymburk je důležitým přestupním uzlem a železniční křižovatkou (tratě 060 do Poříčan, 061 do Jičína, 071 do Mladé Boleslavi, 231 z Kolína do Prahy a Vysočan, a regionální trať 011)
- počet lidí dojíždějící do Nymburka činí asi 2771 zaměstnanců a 958 školáků denně, naopak za prací či školou do jiných měst dojíždí denně asi 1689 pracujících obyvatel a 474 studentů
- Vede tu cyklotrasa č. 8149 (Benátky nad Jizerou - Nymburk nádraží) a turistické trasy (červená, modrá)
- poměrně vysoká koncentrace aut v centru města
- cestovní ruch v okolí především za Hrabalovým Kerskem
- architektonicky cenné stavby kolem nádraží: železniční stanice Nymburk prádelna v železniční Kolonii Kolonie společnosti Rakouské severozápadní dráhy

- zajistit dostupnost sociálních služeb
- zvýšit vzdělanost obyvatelstva
- zajistit péči o seniory

## Strategie rozvoje (2020 – 2023)

- vyšší množství seniorů a dětí vyvolává potřebu dostatečného množství zázemí pro ně, a to sociální a pečovatelské služby, ideálně spojené s komerčním využitím zařízení
- migračně je Nymburk málo aktivní oblastí
- hospodářský rozvoj je historicky spojen se železniční dopravou, jelikož je křižovatkou, kde byly koncentrovány služby pro železnici. Byla největším zaměstnavatelem ve městě, ovšem po restrukturalizaci fungování dráhy to naopak vyvolalo náhlou vysokou nezaměstnanost v 90. letech 20. st.
- v severní průmyslové zóně funguje podnikatelský inkubátor, kde probíhají i různé přednášky a meetingy
- město má silnou strojírenskou tradici a může se stát technologickým centrem

- městem prochází frekventovaná cyklotrasa “Labská stezka”, která poskytuje vhodné podmínky pro rozvoj navazujících cyklotras
- u železnice je třeba dokončit peronizaci včetně zajištění bezbariérového přístupu na všechna nástupiště, zbudování nového ostrovního nástupiště, zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících)
- veřejná doprava je součástí PID systému, některé spoje jsou provozovány Okresní autobusovou dopravou Kolín, s.r.o.
- podporovat kombinaci individuální a hromadné dopravy (např. parkování P+R u nádraží)
- odstranění kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy (pěší, cyklistické i motorové) a zřízení odpočívadel
- zájem obyvatel o nové byty

- základní školy jsou na hranici naplnění kapacity a chybí jim sportovní zázemí
- střední odborná škola a učiliště s obory elektrotechnickými, strojírenskými a ekonomickými (naplněno jen asi 40% kapacity)
- gymnázium osmileté a čtyřleté (zcela naplněno, 50% dojíždějících studentů)

- potřeba zlepšení kvality parků a jejich vzájemného propojení (park V Kolonii mezi čtyřdomky; park Ing. Willhelma Hellwaga při ulici Nádražní)
- široká škála kulturního vyžití ve městě: divadlo, kino, vlastivědné muzeum, knihovna, pivovar, taneční škola, pěvecký sbor, výtvarné sdružení, modeláři, zahrádkáři, skauti, kynologové, ...
- pořádané kulturní akce: hudební festival, plesy, výstavy, folklórní slavnosti, cyklistické jízdy, trhy, ...
- dostupné sporty: klub TJ Lokomotiva (cyklistický, plavecký oddíl, stolní tenis apod.), fotbal, volejbal, tenis, minigolf, beach volejbal, basket, fitness centrum, bazén, sauna, zimní stadion, ...

- absence funkčního kulturního domu a večerní společenské zábavy
- nedostatečné zázemí cyklostezek
- podporování pořádání vzdělávacích akcí pro děti i veřejnost
- potřeba prostor pro chráněné dílny a pro ordinaci dětského psychologa
- nedostatečná kapacita sociálního bydlení, bydlení pro seniory, azylových domů a nocleháren pro lidi bez domova

## Střednědobý plán rozvoje a udržitelnosti sociálních a návazných služeb (2021 – 2024)

- pro osoby v nepříznivé životní situaci + rodiny, děti a mládež + seniory a osoby se zdravotním postižením

- organizování pravidelných “Dnů sociálních služeb” ke zvýšení informovanosti veřejnosti (dny otevřených dveří poskytovatelů, informativní přednášky apod.)
- spolupráce s místními akčními skupinami a městem
- distribuce informativních letáků v informačních centrech
- absence komunitního centra
- zajištění pracovních příležitostí pro osoby s duševním omezením
- podpora odborného sociálního poradenství
- rozvoj sociálního bydlení, azylového bydlení pro matky s dětmi, vznik nouzových prostor k přespaní
- dlouhodobé programy primární prevence pro školy (přednášky, besedy, ukázkové akce) ke snížení počtu obětí domácího násilí apod.
- podpora probačních a resocializačních programů (jako prevence kriminality)

- absence dětského psychologa pro veřejnost (dětská psychiatrická ambulance)
- absence azylového domu pro matky s dětmi
- nízká kapacita dětských družin
- rozvíjet více prarodinných aktivit ve městě (ideálně edkutaivní formou)
- startovací byty, sociální, krizové a chráněné bydlení
- rozvoj komunitní společnosti a sousedské výpomoci
- vzdělávací a rekvalifikační kurzy

- vytváření podmínek těm, co chtějí pomáhat
- absence domova pro seniory
- nedostatečná bezbariérovost města
- další chráněné dílny
- aktivizace seniorů (pravidelné schůzky, přednášky, zdravotní cvičení, exkurze, ...)
- integrace seniorů a osob se zdravotním postižením do společnosti



# VÝKRES HODNOT

- vodní toky
- vrstevnice
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- železniční dráha
- cyklotrasa
- turistická trasa modrá
- turistická trasa žlutá
- OZ nadregionálního biokoridoru
- území s archeologickými nálezy

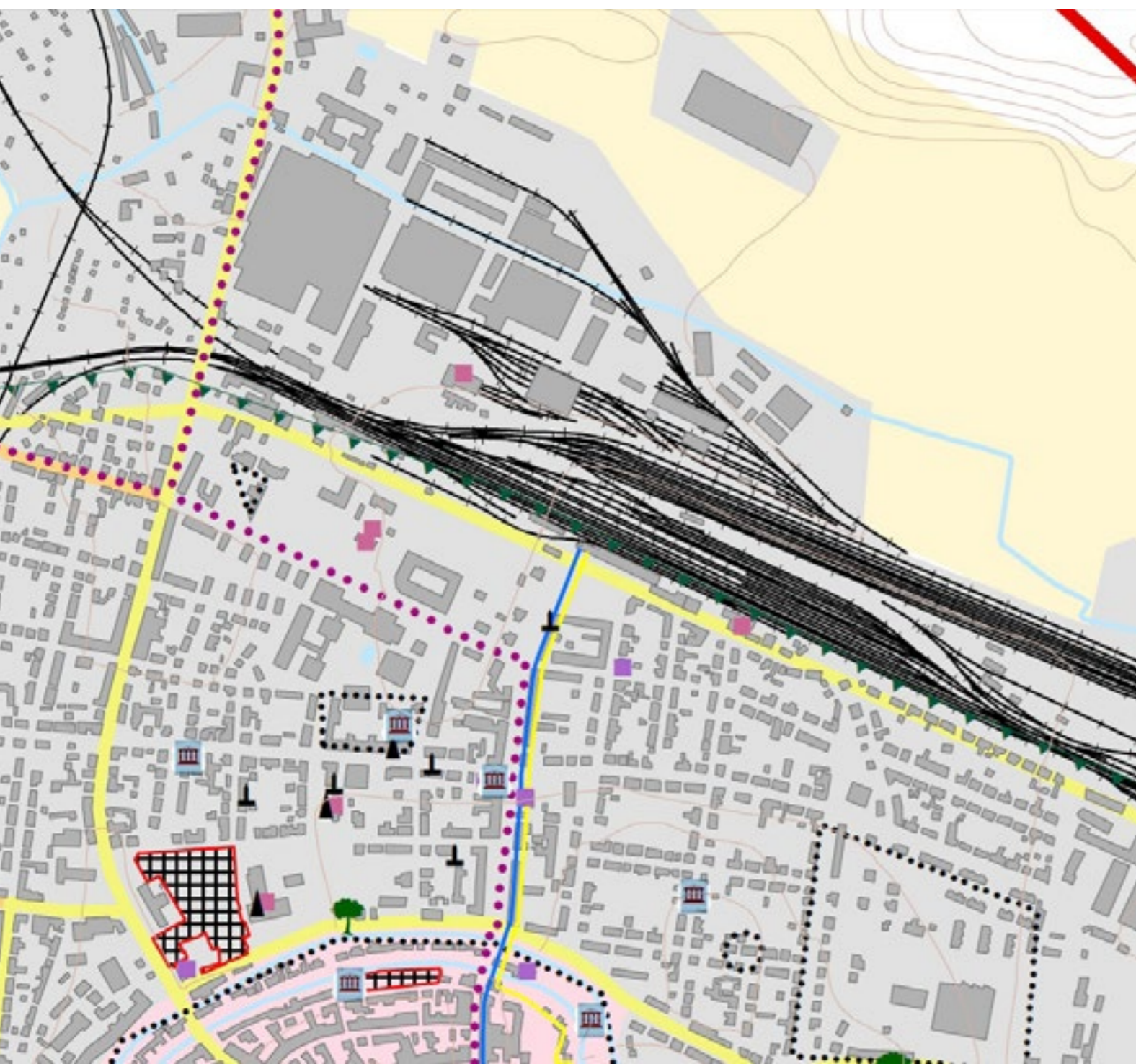
- nemovitá kulturní památka
- architektonicky cenná stavba
- historicky cenná stavba
- významná dominantanta
- válečné hroby
- městská památková zóna
- významný veřejný prostor
- I. a II. třída ochrany ZPF
- zastavěné území
- budova, blok

# VÝKRES ZÁMĚRŮ

D161 Koridor silnice II/331: přeložka Nymburk (průtah v koridoru žel. tratě)









- vodní toky
- záměry v oblasti plynárenství
- záměry v oblasti železniční dopravy












- záměry v oblasti silniční dopravy
- záměry v oblasti železniční dopravy
- plochy výroby a skladování
- plochy občanského vybavení
- zastavitelné plochy
- plochy přestavby
- OZ nadregionálního biokoridoru
- zastavěné území
- budova, blok











# VÝKRES LIMITŮ

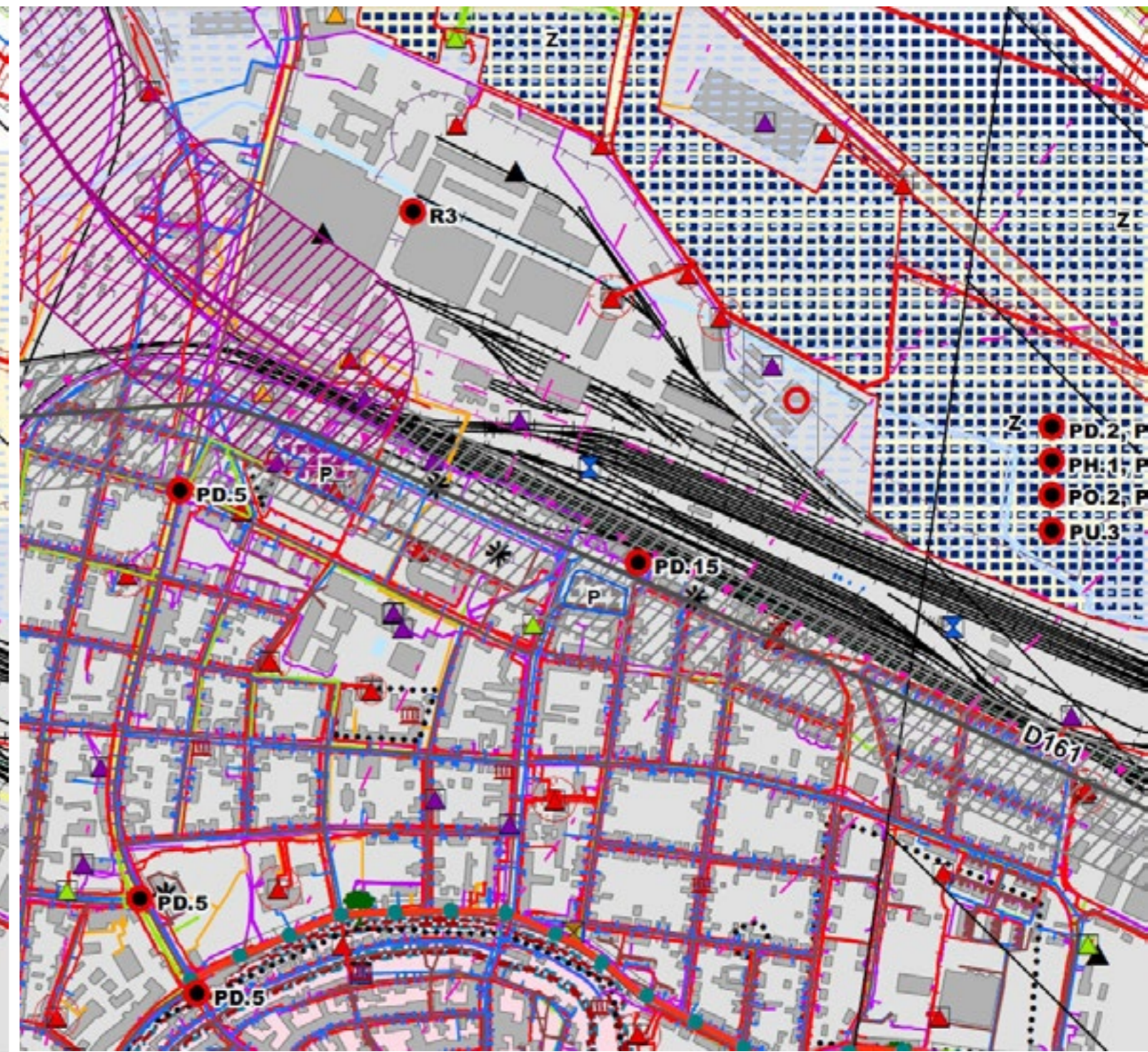
-  kanalizace
-  vodovod
-  komunikační vedení
-  teplovod
-  odvodnění, meliorace, potrubí
-  odvodnění, meliorace
-  I. a II. třída ochrany ZPF
-  území s archeologickými nálezy

-  elektrická stanice
-  elektrická rozvodna
-  komunikační zařízení
-  objekt na plynovodu
-  objekt na teplovodu
-  čerpací stanice kanalizace
-  čerpací stanice vodovodu
-  improvizované úkryty
-  zařízení s nebezpečnými látkami A a B
-  staré ekologické zátěže
-  nemovitá kulturní památka

# VÝKRES PROBLÉMŮ

- PD.15 Nekvalitní zázemí pro cestující veřejnou dopravu - Budovy Nymburk hl. n.
- PD.5 Nepřehledná křižovatka
- R3 Staré ekologické zátěže
- PD.2 Špatný technický stav komunikací
- PH.1 Existence černých skládek
- PO.2 Stárnutí populace
- PU.3 Nevhodně navržené zastavitelné plochy
- D161 Koridor silnice II/331: přeložka Nymburk (průtah v koridoru žel. tratě)

-  zastavitelné plochy
-  plochy přestavby
-  záměry v oblasti silniční dopravy
-  záměry v oblasti železniční dopravy
-  plochy výroby a skladování
-  plochy občanského vybavení





# SWOT ANALÝZA

## Silné stránky

- přítomnost významného železničního uzlu (napojení na zdroje pracovních příležitostí - Praha, a blízká centra osídlení - Poděbrady, Kolín, Mladá Boleslav)
- celkově výhodná dopravní poloha (dobré napojení na železniční, silniční i cyklistickou dopravu)
- dobré napojení na nadregionální cyklostezky a celkově vhodné podmínky pro rozvoj
- působnost spisovatele Bohumila Hrabala (Kersko)
- strojírenská a železničářská tradice města
- podnikatelský inkubátor s partnery z vysokých škol, vědy a výzkumu
- zájem o cenově dostupné bydlení
- pořádání mnoha kulturních, společenských a sportovních akcí (bohatý kulturní a spolkový život)
- sportovní image města
- aktivní přístup ke komunitnímu plánování dostatečné zasíťování komunitních služeb ve městě
- služby pro rodinu a děti, volnočasové aktivity pro děti, klub důchodců, ...
- existence krizového bytu, denního stacionáře pro osoby bez přístřeší asistenti prevence kriminality, ...

## Příležitosti

- modernizace železničních koridorů
- podpora rozvoje cyklostezek (napojení na ty nadregionální a budování nových), naučných stezek
- podpora rozvoje cestovního ruchu - propagace atraktivních míst v území, rozvoj informačních center
- využití trvale neobydlených domů k rekreaci
- blízkost ekonomických aktivit spojených se Škoda Auto a TPCA
- využití strojírenské tradice města
- image města jako technologického centra
- příchod high-tech investorů do průmyslové zóny na severu města (potřeba místo zatraktivnět)
- spolupráce podniků se vzdělávacími institucemi
- zřízení zařízení pro starší populaci s přesahem do sousedních regionů a možností komerčního využití
- zájem o novou bytovou výstavbu
- vhodné podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy a poptávka po cyklistické infrastruktuře
- zájem o využívání kombinace individuální a hromadné dopravy (vytíženost současného parkoviště u nádraží)
- pořádání více kulturních událostí i mimo hlavní turistickou sezónu
- propojení jednotlivých turistických a kulturních příležitostí ve městě a vytvoření zážitkové (cyklo)turistiky
- zkvalitnění zázemí cyklotras
- vyšší míra investic do turistických aktivit a památek ve městě ke zvýšení cestovního ruchu
- zlepšení návaznosti a struktury městské zeleně
- rozvoj vyššího odborného vzdělání ve spolupráci s místními průmyslovými aktéry (strojírenství, elektrotechnika)
- spolupráce místních podniků s kulturními podniky a školami při pořádání vzdělávacích a tělovýchovných akcí pro děti
- působení řady neziskových, příspěvkových a církevních organizací nabízejících sociální a návazné služby
- sociální bydlení (pro rodiny), bydlení seniorů, noclehárny pro osoby bez domova, ...
- využití veřejné služby (úřad práce)
- podpora pečujících rodin a vzdělávání sociálních pracovníků
- další chráněné dílny

## Slabé stránky

- nedostatečná infrastruktura pro cyklistickou a turistickou dopravu
- odliv kvalifikovaných sil do Prahy
- absence progresivních ekonomických oborů
- nízké zastoupení inovačních podniků ve městě i podnikatelském inkubátoru
- nízká míra zapojení velkých průmyslových podniků do společensko- kulturního dění ve městě
- migračně málo atraktivní oblast
- regresivní věková struktura populace -> zestárnutí populace vede k nutnosti zřízení příslušných zařízení
- nedostatečné kapacity parkovacích stání (P+R u nádraží)
- nevhodný stav veřejně přístupné infrastruktury autobusového a železničního nádraží
- město navštěvují především krátkodobí návštěvníci
- nízká návštěvnost mimo sezónu
- snížení počtu ubytovacích zařízení
- absence reprezentativních a kapacitně dostačujících prostorů pro pořádání kulturních akcí (např. plesů)
- absence večerní společenské zábavy
- nedostačující zázemí pro cykloturistiku
- nedostatek MŠ, ZŠ a gymnázií
- nevyhovující stav venkovních sportovišť školských zařízení
- nedostatek kapacit sociálního bydlení a pobytových zařízení pro seniory
- nedostatečná bezbariérovost města i veřejně přístupných staveb
- absence azylového domu pro matky s dětmi
- absence ordinace dětského psychologa
- nízká nabídka ordinací v oborech spojených s péčí o chrup

## Hrozby

- nedostatečné obsazení průmyslových zón
- přílišná dominance určitých průmyslových odvětví v ekonomické struktuře města vedoucí k náchylnosti ke strukturálním problémům
- rozsáhlé průmyslové zóny a opuštěné montážní závody mohou být blokadou v územním rozvoji
- nedostatečná kapacita patřičných zařízení pro starší obyvatele města
- nedostatek ekonomicky aktivních osob
- negativní vlivy dopravy (emise, hluk)
- redukce spojů hromadné dopravy
- nedostatek finančních prostředků na modernizace a úpravy
- zhoršení technického stavu historických objektů
- zvyšování počtu osob ohrožených chudobou, bez přístřeší, ...

# HISTORICKÝ VÝVOJ NÁDRAŽÍ

## Železniční trať

Rozvoj dopravních cest za Rakousko-Uherska probíhal již od roku 1866. O dva roky později se pod správou Rakouské severozápadní dráhy začala stavět i trať procházející právě Nymburkem. Zavedení železnice do města bylo přelomovou událostí přispívající k rozvoji místního průmyslu i stavebního ruchu. Do té doby byl hlavní firmou cukrovar, jehož majitel se o stavbu tratě významně zasloužil, už kvůli prosperitě svého podniku.

Již od začátku se počítalo s tím, že se Nymburk stane významným dopravním uzlem a byl zvolen dopravním ústředím všech linek Rakouské severozápadní dráhy. Vedle stavby samotné dráhy a výpravní budovy tedy docházelo také k plánování rozsáhlých dílen s výtopnou a vozovou ústřednou, administrativních úřadů, udržovacího odboru a rozsáhlé zaměstnanecké kolonie. V nádražní ulici sídlil dokonce inspektorát dráhy. Provoz nádraží, dílen i celé trati Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav započal roku 1870.

Postupně se přibýváním dalších tratí stal Nymburk skutečnou železniční křižovatkou s trasami vedoucími do čtyř stran. Nově spojoval obce jako jsou Lysá nad Labem, Poříčany a Velety. Na přelomu 19. a 20. st. byly zprovozněny také zastávky Nymburk – město a Nymburk – Zálabí.

Roku 1905 došlo ke znárodnění Rakouské západní dráhy, kdy měly již kolem 700 zaměstnanců a celkově se počet obyvatel města od 70. let 19. st. do počátku I. SV téměř ztrojnásobil.

Další významnou událostí bylo v 50. letech 20. st. zavedení elektrické trakce a následně roku 1975 peronizace Hlavního nádraží Nymburk a stavba podchodu.

## Výpravní budova

Návrhy železničních budov na celé dráze měl na starost architekt Karl Schlimp, Pro nymburskou výpravní budovu byl dle předpokládaného významu nádraží a frekvence cestujících zvolen neorenesanční jednopatrový typ II. B.

Do provozu byla původní výpravní budova uvedena v roce 1870, ale kvůli rychlému rozvoji dráhy se hned o tři roky později musely provádět stavební úpravy. Objekt byl o patro zvýšen, dostavěny byly dva přízemní přístavky a nástupní veranda. V Nymburce bylo totiž rozhodnuto o vybudování logistického a administrativního centra Rakouské západní dráhy, což znamenalo zvýšené kapacitní nároky na budovu. V letech 1884 a 1896 došlo ještě k dodatečnému prodloužení přístavků. Od té doby ale budova zůstala v podstatě nezměněna.

Kapacita výpravní budovy byla dlouhodobě nedostačující. Roku 1912 byl schválen projekt na jižní přístavbu dle návrhu Emericha Richtera, ale kvůli příchodu první světové války nebyl nikdy realizován.

Během války se objevovaly i návrhy na postavení nové výpravní budovy a využití té původní k ubytování zaměstnanců. V meziválečném období bylo nádraží pod správou státních drah Hradce Králové, které plánovaly také stavbu nové budovy. Z plánů opět sešlo, tentokrát z důvodu převodu nádraží na ředitelství Praha – jih. V novém vlastnictví se v podstatě vraceli k předválečné ideji. Opět se ale nic neuskutečnilo.

Za druhé světové války byl na jihovýchod od výpravní budovy postaven objekt pro vlakvedoucí s tranzitem (dnešní objekt úschovny s nocležnou vlakových čet).

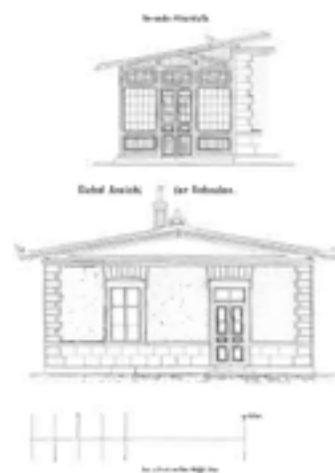
Během druhé poloviny 20. st. došlo ke zrušení parku v přednádražním prostoru a jeho nahrazením autobusovým nádražím a parkovištěm. Roku 1975 byl postaven podchod a dvě zastřešená nástupiště.

Budova tedy již dlouhá léta funguje v jakémsi provizorním stavu, bez větších zásahů do hmoty objektu. V průběhu let nicméně i přesto došlo k určitému znehodnocení původního vzhledu nádraží, a to ke ztrátě bosovaného zdiva, nahrazení původních dřevěných oken luxfery či přístavení objektu zádveří k jižní fasádě budovy. Citlivými úpravami by ovšem bylo možné objekt opět navrátit k jeho autentické podobě.





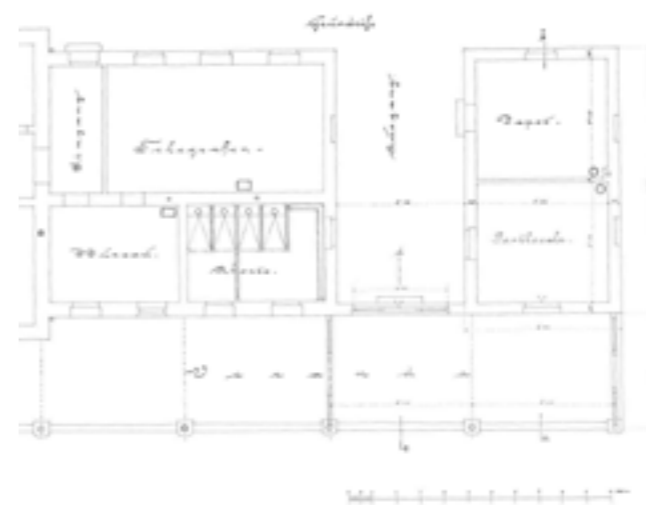
GESTERREICHISCHE NÖRDLICHER BAHN  
 (Eisenbahn Wien - Prag)  
 UMBAU DES AUFNAHME-GEBÄUDES IN NIMBURG.



Zvětšení výpravní budovy r. 1873

Pohled z kolejí, půdorys přízemí, boční pohledy, řez přízemní přístavbou

*Architectural drawing of a building extension in Nymburk.*



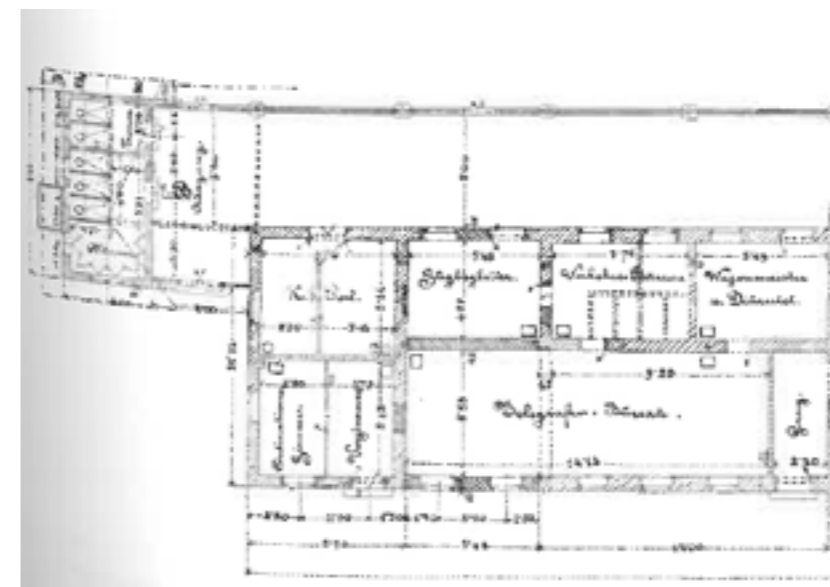
Pohled z kolejí

Půdorys přístavku

Prodloužení západního přístavku r. 1884



Pohled z boku a z ulice



Půdorys přístavků



Prodloužení přístavků r. 1896



# HISTORICKÝ VÝVOJ KOLONIE

## Zaměstnanecská Kolonie

Urbanistický návrh této dělnické a úřednické Kolonie vytvořil Camill Sitte ve spolupráci s Karlem Schlimpem, který měl ale na starosti především konkrétní architektonické provedení budov.

Tato nová čtvrť měla fungovat jako samostatná obec mimo nymburský katastr. Takovou míru nezávislosti ovšem vedení města Nymburk ani pražské místodržitelství neschvalovalo, což mělo velký vliv na neuskutečnění kompletních plánů. I v té omezené podobě, co se zrealizovala, ovšem čtvrť do jisté míry samostatná byla, například vlastním centrálním zásobováním potravinami i službami.

Celá Kolonie se rozprostírala na jihozápad od nádraží. Přímo k výpravní budově vedla jedna ze dvou úhlopříčných os (ul. Školní a Dělnická), které určovaly charakteristický trojúhelníkový tvar komplexu. Území bylo dále rozděleno třemi průběžnými ulicemi rovnoběžnými s kolejemi, a to ulicemi Nádražní (Stromořadní), Zámečnická a V Kolonii. Na ně kolmé byly dvě hlavní ulice vymezující centrální park, Kostelní vedoucí k nakonec nerealizovanému kostelu (1907 tu byla postavena reálka) a ul. Nemocniční směřující k také neuskutečněné stavbě nemocnice. Tento ústřední proměnný park byl jádrem celé Kolonie a jeho součástí měl být i pomník rakouského mocnáře, z finančních důvodů byl ale místo něj nakonec postaven jen altán. Občanskou vybavenost dále zajišťovaly hostinec, konzum, německá škola a prádelna. Plánovaných bylo 8 úřednických domů, 20 dělnických domů a 12 objektů pro průvodčí.

Pro stavbu Kolonie byla dokonce zbudována cihelna, a to na místě dnešního Středního odborného učiliště. V červnu 1870 se první rodiny už stěhovaly do svých nových domovů. Zrealizováno nakonec bylo 26 zaměstnanecských čtyřdomků, 4 patrové domy pro jízdní personál, 5 inspektorských domů (podél Školní ulice). Později byl postaven také dům pro přednostu a náměstka dílen. Krom bytových domů tu bylo i zdravotní středisko, inspektorát, konzum a prádelna. Dále také podkovovitý objekt kasáren, který sloužil jako nocležna pro cizí průvodčí vlaků.

Díky vlivu německých úředníků byla v Kolonii nakonec prosazena i stavba německé školy, docházela do ní ovšem převaha českých dětí. Obyvatelstvo bylo česko-německé, Kolonii se ovšem postupně šířila dosti protiněmecká nálada. V roce 1919 přibýly poslední části nakonec nedokončeného projektu, a to 2 jednopatrové domy úředníků a podúředníků.

V Kolonii bydlelo asi 222 rodin, celkem tedy kolem 1000 lidí. Běžní zaměstnanci žili ve čtyřdomcích, kde každá rodina měla kuchyň s ložnicí, v patře kabinet s půdou a pod schody sklípek. K tomu malá zahrádka, v jejímž rohu, na styku čtyř pozemků, byla v rohu zřízena čtyř-kadibudka. Vyvážení odpadu způsobovalo spory mezi drážním inspektorátem a představiteli města. Pro vodu se muselo chodit k hydrantům na ulici. Až roku 1910 sem byl zaveden vodovod, o 7 let později i elektrické osvětlení.

Roku 1881 byla, ku příležitosti sňatku následníka trůnu Rudolfa s belgickou princeznou Stefanií, Kolonie přejmenována na Rudolfovo předměstí. Roku 1946 byl dům na rohu ulic Palackého a V Kolonii předělán z objektu pro vedoucí dílen na ambulanci.

Součástí Kolonie byl i železniční přejezd na Bolešov spolu s přilehlými hospodami Na Drátě (na straně města) a Rákos (na straně dílen). V polovině 50. let tu byla postavena železná lávka pro dělníky, následně tu roku 1963 vznikl nadejezd.

Jednalo se o areál typu zahradního města vysoké architektonické a urbanistické kvality. Postupovalo se systematicky dle regulačního plánu, v součinnosti s dráhou a ohledem na předpokládaný budoucí vývoj oblasti. Od roku 1961, kdy Kolonie přešla do správy místního národního výboru, byly ovšem postupně zbourány asi 2/3 komplexu. Dnes zůstalo jen 10 čtyřdomků, 4 inspektorské domy u nádraží, budova dopravního inspektorátu, prádelna, škola a konzum. Z některých dochovaných inspektorských domů vznikly veterinární ordinace, zdravotnické zařízení či speciální škola.





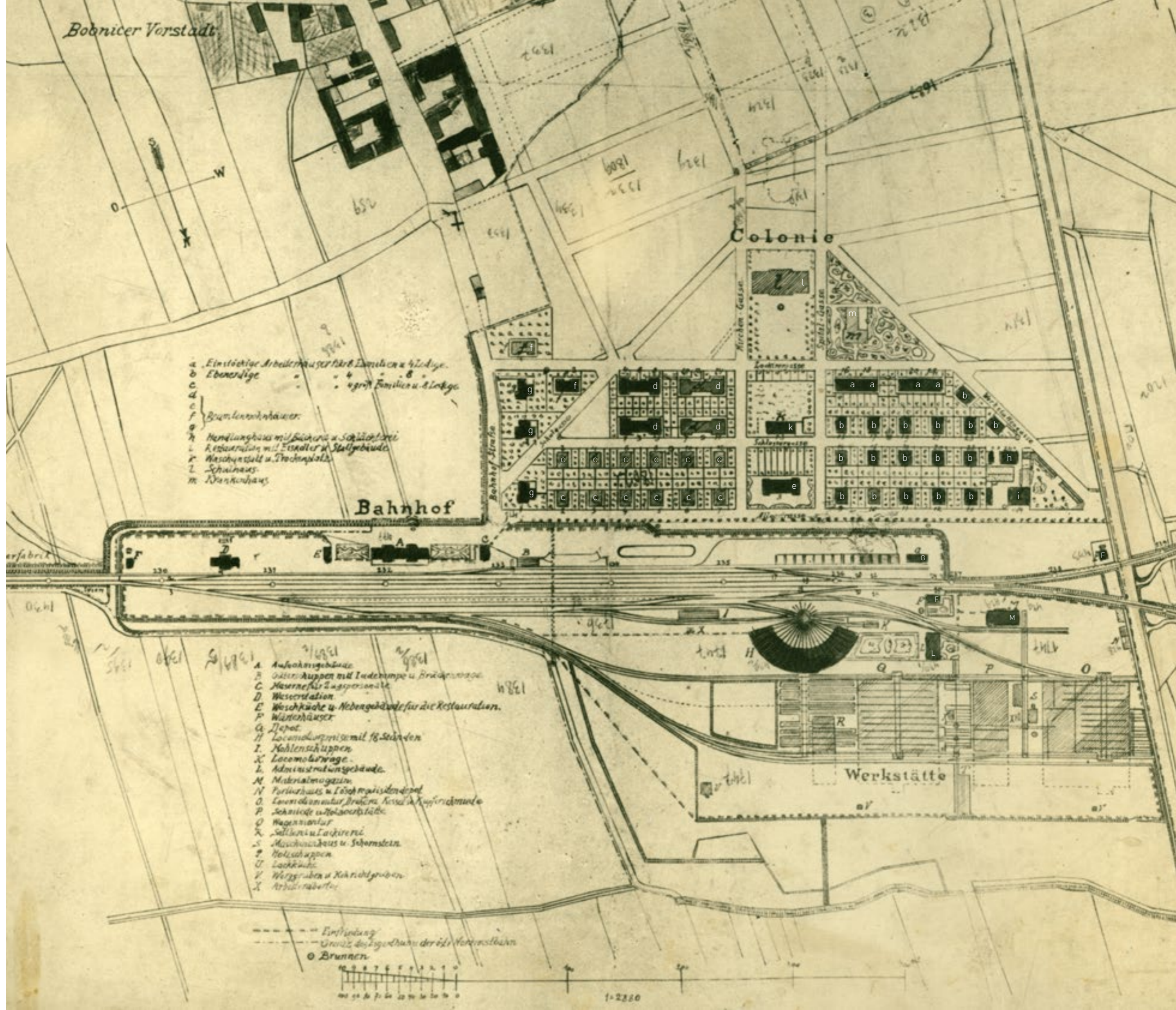
# PLÁN CAMILLE SITTE 1873

## Zaměstnanecká Kolonie

- a Jednopodlažní dělnické domy pro 8 rodiny a 4 svobodných mláďenců
- b-c Přizemní dělnické domy pro 4 rodiny a 8 svobodných mláďenců
- d-g Inspektorské domy
- h Konzum
- i Restaurace
- k Prádelna a sušárna
- l Škola
- m Nemocnice

## Železniční dílny

- A Výpravní budova
- B Dům s nakládací rampou
- C Místnost pro vlakový personál
- D Vodovodní stanice
- E Kuchyň a zázemí restaurace
- F Čekárna
- G Skladiště
- H Lokomotivní vozovna (18 stanovišť)
- I Budova na uhlí
- K Váha pro lokomotivy
- L Administrativní budova
- M Skladiště materiálu
- N Vrátnice s protipožárním zařízením
- O Lokomotivní montér, soustružník a kotlář
- P Kovárna a truhlárna
- Q Montáž vagonů
- R Řemenárna a lakovna
- S Výtopna a kominík
- T Dřevníky
- U Lakýrnická dílna
- V Jámy pro koudel a odpalky
- X Dělnické záchodky







Tzv. bílá Kolonie, 1961



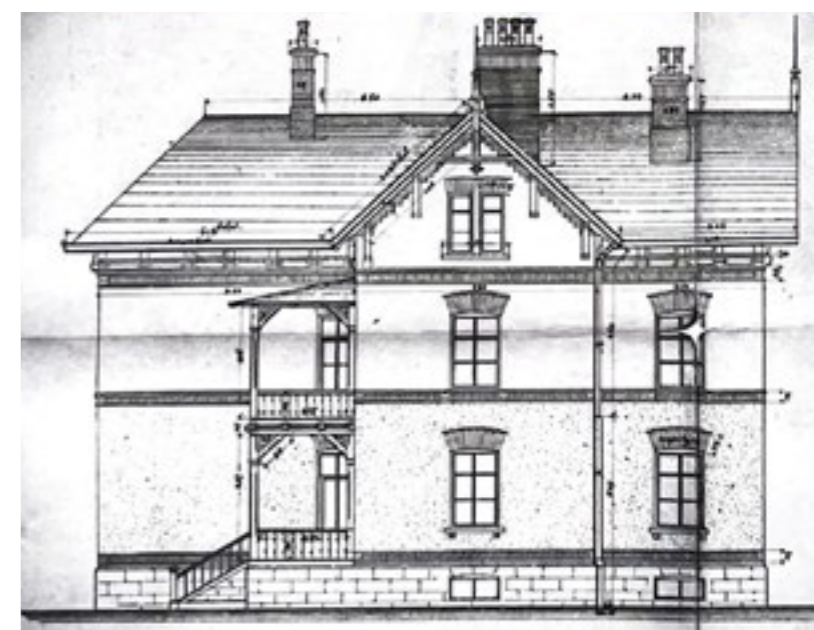
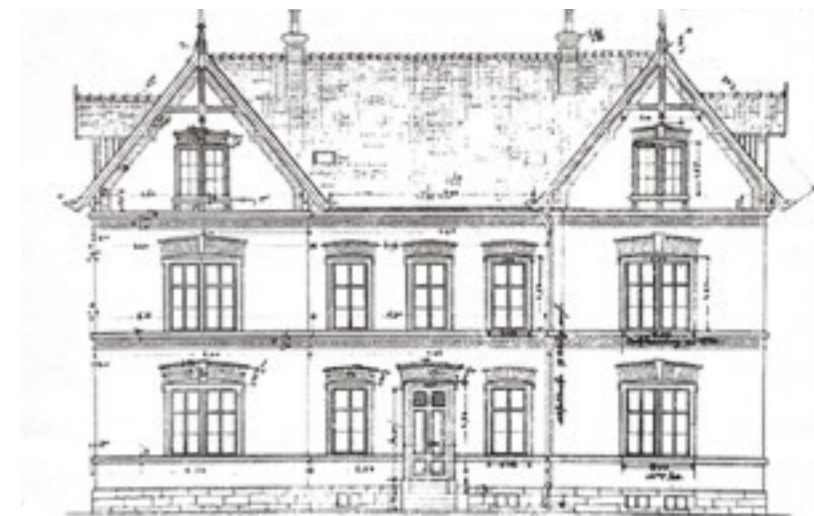
Prádelna



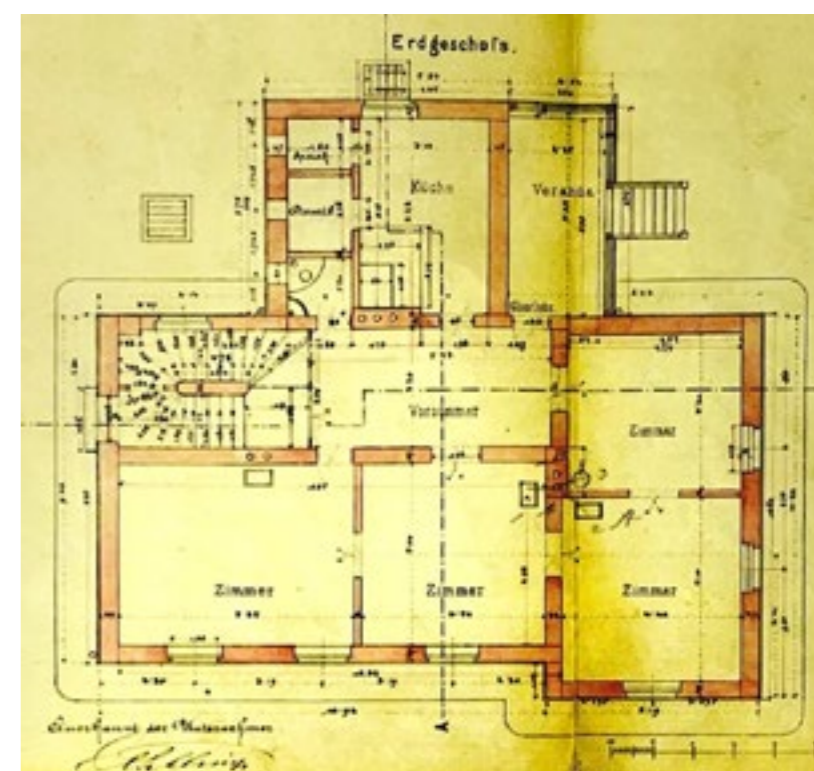
Kasárny



Hospoda Na Drátě, Boleslavská ulice



Pohledy a půdorys přízemí



Plán inspektorského domu v Kolonii



# HISTORICKÝ VÝVOJ

## Dřevěná kolonie

Příliv zaměstnanců železnice přinášel problém v podobě nedostatku bytů. V důsledku toho vznikaly nouzové kolonie i železniční bytová družstva. Vznikly tak například bytové domy na Boleslavské ulici, nebo blok naproti nádraží.

Tzv. Dřevěná kolonie, vojenský válečný lazaret, vznikla roku 1916 na prostranství mezi Kolonií a Spálenkou. Roku 1919 byla využívána jako karanténní oblast a ošetrovna během španělské chřipky. Po vzniku ČSR, za velkého nedostatku bytů, byly tyto lazaretní dřevěné domky přestavovány na nouzové dvojdomy pro čekatele na drážní byty. Nakonec tu bylo ubytováno asi 40 rodin. Toto provizorium ovšem nakonec trvalo mnohem déle, než se původně očekávalo. Oblast se v průběhu let stala velkým sociálně-politickým problémem, kde lidé žili v neúnosných podmínkách. Roku 1929 byla proto přislíbena stavba činžovních domů a o dva roky později se obyvatelé skutečně přestěhovali do zděných činžovních domů, tzv. „betoňáků“, v Boleslavské ulici.

V roce 1933 došlo ke zboření tohoto komplexu dřevěných příbytků. Prostoru se dodnes říká „Bžunda“. Později byl prostor využíván jako sportoviště železničářů a následně se tu postavila budova železničního učiliště (dnešní COP). V roce 1948 se v rámci dvouletky stavěly další bytové domy v Resslově a Boleslavské ulici.

## Železniční učiliště

Po II. světové válce byla potřeba nových kvalifikovaných pracovníků na železnici. Roku 1952 bylo tedy vybudováno Středisko pracujícího dorostu při Dílnách ČSD Nymburk. Tato budova v Hálkově ulici byla následně roku 1957 transformována na Železniční odborné učiliště.

Postupem času bylo potřeba více a více ubytovacích kapacit pro studenty, a tak byla na konci 60. let započata výstavba pavilonů nové školy a 13-ti podlažní internátní budovy s víceúčelovým sálem.

Bohužel byly všechny tyto prostory zbudovány na území Kolonie s nulovým respektem k původním urbanistickým plánům.

## Železniční dílny

Dílny Severozápadní dráhy na opravu lokomotiv a vozů vznikaly souběžně se stavbou trati a byly uvedeny do provozu roku 1874. V tu dobu měly jen dvě oddělení, lokomotivku a vozovku. Zpočátku nové vozy nepotřebovaly opravy, a tak se tu pracovalo na vozidlech Jihoněmecké spojovací dráhy. Součástí dílen byla také výtupna s rotundou, a vlastní zásobovací sklad. Postupem času přibývaly i další části dílny, jako vyvazovna, sedlárna, lakovna, truhlárna nebo požární sbor.

Roku 1915 došlo k elektrifikaci dílen a o rok později byla postavena kotelná s komínovým vodojemem, který po dlouhá léta tvořil dominantu siluety města. Následující rok přibyla nová lokomotivka s mostovým jeřábem a kotlárnou. Dílny se tak staly prvním průmyslovým areálem ČSR.

Nyní se věnují především opravám vozů se specializací na podvozky elektrických jednotek Pendolino.



Dřevěná kolonie



Původní areál učiliště, Hálkova ulice



Areál učiliště, 1985



ORTOFOTOMAPA  
R. 1938



ORTOFOTOMAPA  
R. 1977





ORTOFOTOMAPA  
R. 1996



ORTOFOTOMAPA  
R. 2022





# SOUČASNÝ STAV NÁDRAŽÍ

## Výpravní budova

Objekt má tři základní části – hlavní nádražní budovu a dva přízemní přístavky. Tyto tři části jsou směrem ke kolejišti propojeny zastřešeným nástupištěm.

Hmotu samotné hlavní budovy lze také rozdělit na tři části – dvě převyšující věže a hlavní část objektu, která je mezi ně zapuštěná. Všechny části budovy mají sedlovou střechu. Štíty věží směřují směrem do ulice, zato hřeben střední části objektu je rovnoběžný s nástupištěm a napojuje se na střechy věží. Uprostřed fasády je směrem k ulici dodatečně zbudovaná přízemní přístavba zádveří, která hmotově vystupuje před budovu.

Jedná se o třípodlažní podsklepený objekt s podkrovím a dvěma schodišti. Ty jsou klenuté konstrukce s teracovými stupni, přičemž původní kamenné stáje najdeme v posledním rameni vedoucím na půdu. Nad suterénem je klenutý cihelný strop, v běžných podlažích pak dřevěný trámový strop. Sedlová střecha má dřevěný krov a krytinu z falcovaného plechu.

V současnosti se uvnitř hlavní budovy nachází kancelář přednosty, administrativa, pokladny a čekárna pro cestující.

Obě přístavby jsou zastřešeny dřevěným krovem s mírným sklonem a hřebenem rovnoběžně s ulicí. Konstrukce střechy je protažena i nad nástupiště, kde je podpírána litinovými sloupky.

V západní části jsou umístěny prostory nutné k obsluze dráhy, jako sdělovací místnost, místnost pro organizaci dopravy, místnost dispečera a další potřebné zázemí.

Východní objekt slouží jako restaurace s kuchyní a kanceláří, je tu také nevyužívaná čekárna s úschovnou. K jižní fasádě tohoto objektu byla přistavena malá přístavba s dodatečným zázemím restaurace, která vystupuje z čistého tvaru původní hmoty.

Celá výpravní budova je zděná z pálených cihel a má asi 800 mm vysoký pískovcový sokl. Zdivo je v současnosti omítnuto a překryto žlutou malbou se světle žlutými vystouplými šambránami kolem oken. Sokl je přebarven na červeno. Převyšující štíty krajních věží hlavní budovy jsou dřevěná ze svislých prken. Okna jsou dvojíta dřevěná, jen ve východní věži byla nahrazena luxfery. Dveře jsou dřevěné v ocelových zárubních.

V rámci přípravy architektonické soutěže byl proveden stavebně technický průzkum, na jehož základě bylo zjištěno, že hlavním problémem budovy je degradace konstrukcí v důsledku vnikání vody. Převážně se jedná o porušené omítky, nátěry a lokální poruchy krovu. Dřevo stropních konstrukcí je bez poškození.

Obecně tedy jde o lokální poruchy nenarušující statiku konstrukce, a tedy nevyžadující větší zásahy do konstrukcí. Jediný komplexní zásah bude potřebovat sklep, který je v současnosti zatopený.

## Nástupiště

Na první nástupiště se dostaneme buď skrze odbavovací halu výpravní budovy nebo zastřešeným podchodem, který je umístěn mezi západním přístavkem a budovou s veřejnými toaletami. Nástupiště je zastřešené dřevěnou střechou podpíranou litinovými sloupky, které spolu se zábradlím tvoří hranici s kolejištěm. Na první kolej se musí přejít několik kolejnic přes úroňové přechody.

Na vzdálenější druhé a třetí nástupiště už musíme podchodem. Ten je přístupný buď z prvního nástupiště, nebo samostatným vstupem z ulice. Tato dvě nástupiště jsou zastřešena kovovou konstrukcí se střešní krytinou z vlnitého plechu.



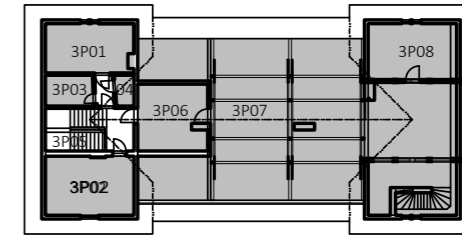


# SOUČASNÉ FUNKČNÍ VYUŽITÍ VÝPRAVNÍ BUDOVY

## 4.NP (PODKROVÍ) – LEGENDA MÍSTNOSTÍ

3P01	Kancelář/sklad	3P05	Chodba
3P02	Kancelář/sklad	3P06	Půda
3P03	Sklad	3P07	Půda
3P04	Sklad	3P08	Sklad

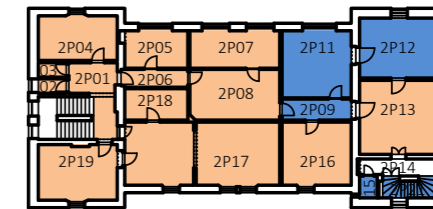
4. NP



## 3.NP (2. PATRO) – LEGENDA MÍSTNOSTÍ

2P01	Chodba	2P08	Hala	2P16	Kancelář
2P02	WC muži	2P09	Chodba	2P17	Zasedací místnost
2P03	WC ženy	2P11	Kancelář	2P18	Sklad
2P04	Kancelář	2P12	Kancelář	2P19	Kancelář
2P05	Kancelář	2P13	Informační centrum	2P21	Chodba
2P06	Chodba	2P14	Chodba		
2P07	Učebna	2P15	WC		

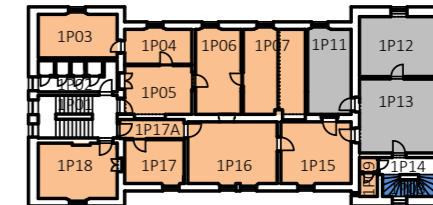
3. NP



## 2.NP (1. PATRO) – LEGENDA MÍSTNOSTÍ

1P01	Schodiště	1P07	Kancelář	OP14	Chodba
1P02	WC	OP08	Schodiště	OP15	Kancelář
1P03	Kancelář	OP09	WC	OP16	Kancelář
1P04	Kuchyň	OP11	Kancelář	OP17	Sklad
1P05	Předsíň	OP12	Kancelář	1P17A	Chodba
1P06	Kancelář	OP13	Kancelář	OP18	Kancelář

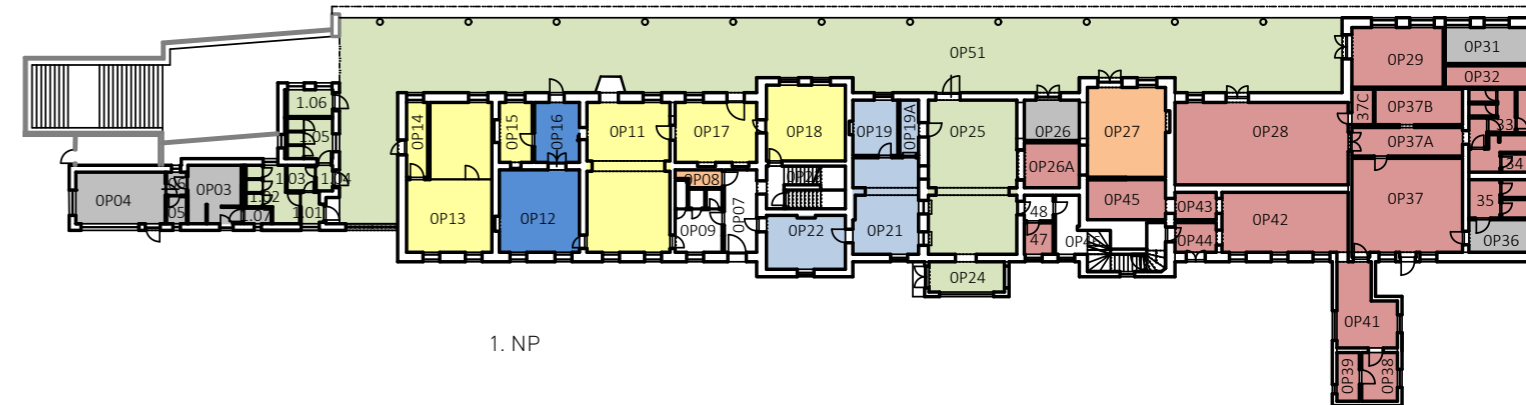
2. NP



## 1.NP (PŘÍZEMÍ) – LEGENDA MÍSTNOSTÍ

1.01	Předsíň WC muži	OP16	Chodba	OP34	WC muži
1.02	WC muži	OP17	Šatna	OP35	Úklidová místnost WC
1.03	Zázemí – obsluha	OP18	Kancelář	OP36	Předsíň
1.04	Předsíň WC ženy	OP19	Pokladna	OP37	Jídelna
1.05	WC ženy	OP19A	Pokladna	OP37A	Chodba
1.06	Bezbariérové WC	OP21	Pokladna	OP37B	Herna
1.07	Zázemí pekárný	OP22	Předsíň	OP37C	Sklad
OP03	Zázemí pekárný	OP23	Schodiště	OP38	Kancelář
OP04	Pekárna	OP24	Chodba	OP39	Sklad
OP05	WC	OP25	Vestibul	OP41	Umyvárna nádobí
OP06	Chodba	OP26	Úschovna zavazadel	OP42	Kuchyň
OP07	Chodba	OP26A	Prodejna	OP43	Předsíň
OP08	Kotelna	OP27	Čekárna	OP44	Předsíň
OP09	WC	OP28	Restaurace	OP45	Sklad
OP11	Dopravní kancelář	OP29	Rychlé občerstvení	OP46	Schodiště
OP12	Kancelář	OP31	Sklad	OP47	Sklad
OP13	Dílna	OP32	Chodba	OP48	Chodba
OP14	Předsíň	OP33	WC ženy	OP51	Kryté nástupiště
OP15	Šatna				

1. NP

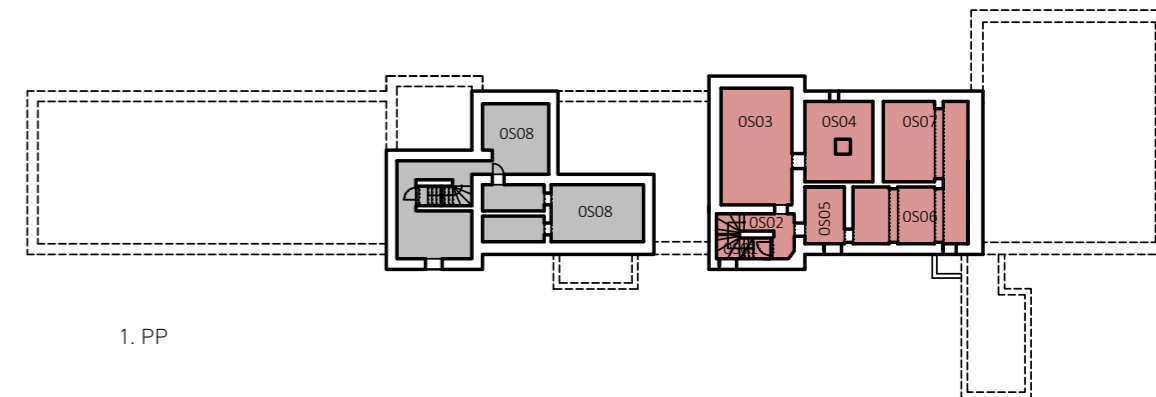


## 1.PP (SUTERÉN) – LEGENDA MÍSTNOSTÍ

OS01	Schodiště
OS02	Chodba
OS03	Sklep
OS04	Sklep
OS05	Sklep
OS06	Chodba
OS07	Sklep
OS08	Sklep
OS09	Kryt CO

<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ PROSTORY
<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	PROSTORY PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY
<span style="background-color: #fce4d6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	VLASTNÍ PROSTORY SŽDC
<span style="background-color: #fff; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	SPOLEČNÉ PROSTORY
<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	PROSTORY PRO DOPRAVCE
<span style="background-color: #f4cccc; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	PROSTORY PRO DOPRAVCE
<span style="background-color: #f4cccc; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	KOMERČNÍ PROSTORY
<span style="background-color: #f4cccc; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	NEVYUŽITÉ PROSTORY

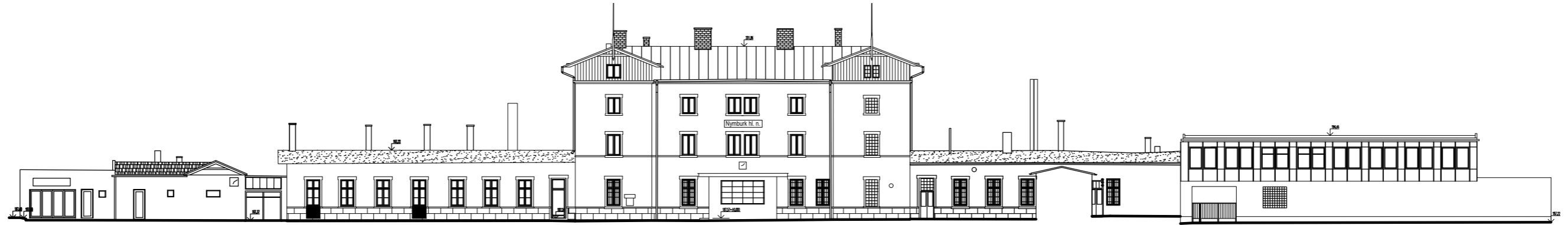
1. PP



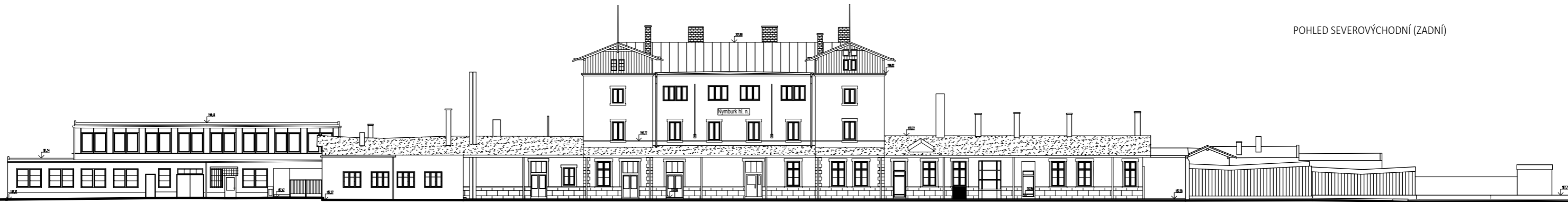


# SOUČASNÉ POHLEDY VÝPRAVNÍ BUDOVY

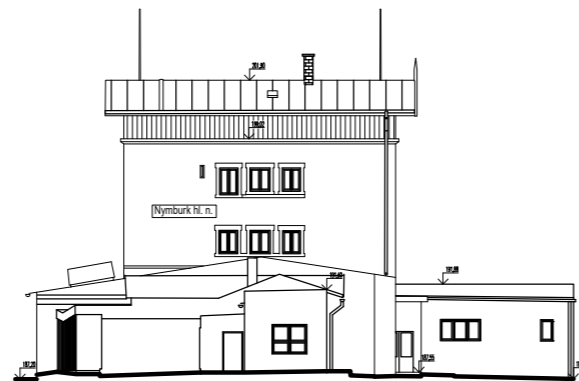
POHLED JIHOZÁPADNÍ (ČELNÍ)



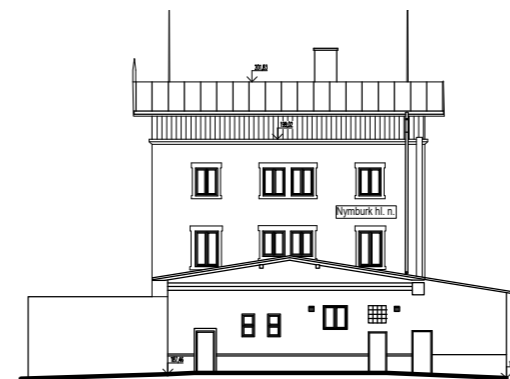
POHLED SEVEROVÝCHODNÍ (ZADNÍ)



POHLED SEVEROZÁPADNÍ (BOČNÍ-OD PRAHY)



POHLED JIHOVÝCHODNÍ (BOČNÍ-OD PODĚBRAD)





# SOUČASNÝ STAV OKOLÍ NÁDRAŽÍ

## Předprostor nádraží

Jedná se o volnou plochu před nádražní budovou a přilehlými objekty na západ od ní. V současnosti je tu autobusové nádraží v podobě pouhých šikmých ploch několika nástupišť vedle sebe. Dále je tu parkoviště pro veřejnost a zbytková zeleň oddělující ho od bytového domu.

Z hlediska chodce je tento prostor poměrně nepřátelský. Pokud člověk například přichází nejnepřátelštější přístupovou cestou, ulicí Školní, musí dost nelogicky kličkovat a přejít přes tři přechody, jen aby se dostal ke vstupu do podchodu na nástupiště. Spousta lidí tak ve snaze stihnout vlak přebíhá prostor nejkratší trasou skrz parkoviště a autobusové nádraží.

Přímo před hlavní částí výpravní budovy vzniklo parkoviště pro cyklistická kola. Hned vedle, v rohu restauračního přístavku, je také několik parkovacích míst pro auta zaměstnanců.

## Samostatné objekty na západ od výpravní budovy

První budova je od přístavku výpravní budovy oddělena jen zastřešeným průchodem vedoucím na první nástupiště. Jde o jednopodlažní objekt, který působí jako pokračování hmoty západního přístavku. V současnosti v něm jsou veřejné toalety (přístupné ze zmiňovaného průchodu) a pekařství. K tomu poté přiléhá tak trochu improvizovaný plácek s posezením v prostoru mezi tímto objektem a samostatným vstupem do podchodu k nástupištím.

Směrem dál na západ podél kolejí tu najdeme podlouhlý objekt drážního skladu. Dále také pár nevyužívaných přízemních objektů a za oplocením nově zpřístupněnou zpevněnou plochu podél kolejí, které v současnosti slouží jako neoficiální parkoviště.

## Samostatné objekty na východ od výpravní budovy

Určitou hmotu navíc tu tvoří malá přízemní přístavba připojená k jižní fasádě restauračního přístavku. Na tento objekt dále navazuje oplocení propojené s dalším železničním objektem. Jedná se o dvoupodlažní budovu s úschovnou zavazadel v přízemí a ubytovnou drážních čet v patře. Konstrukcí jde o příčný železobetonový skelet s vyzdívkami. V úrovni druhého podlaží je použit skleněný obklad. Střecha je sedlová s velmi mírným sklonem a hřebenem rovnoběžně s nástupištěm. Konstrukce střechy je ze stropních panelů a krytinou z asfaltové lepenky. Na objekt dále navazuje budova pošty.

## Kolonie

Dodnes z původní Kolonie zůstalo jen 10 čtyřdomků, 4 inspektorské domy u nádraží, budova dopravního inspektorátu, škola, konzum a prádelna, která je ovšem nyní nevyužívaná. Z některých dochovaných inspektorských domů vznikly veterinární ordinace, zdravotnická zařízení či speciální škola.

Unikátní urbanismus byl zničen především postavením rozsáhlého areálu školy a bytového bloku v centru Kolonie. Na západ od původního inspektorátu (nyní sídlo Fresenius medical care) byla postavena nová budova České správy sociálního zabezpečení. V současnosti se dále dostavují také tři bytové domy vedle úřadu práce, mezi ulicemi V Kolonii a Zámečnická. K historii místa odkazují alespoň svým názvem Nová Kolonie.





# PROMĚNY ROLE NÁDRAŽÍ VE MĚSTĚ

Vývoj železniční dopravy

Vývoj železniční dopravy

Vývoj železniční dopravy

**Vývoj železniční dopravy**
Na počátku rozvoje železnice byla nádraží prostorově dost náročnou záležitostí. K obsluze bylo zapotřebí velké množství personálu, a i cestující měly vysoké nároky na požadované prostory – ke koupi jízdenek, odbavení zavazadel, či strávení delšího času čekání na vlak. To samozřejmě souviselo s velkorysou velikostí tehdy stavěných výpravních budov. Zároveň byla potřeba také rozsáhlých zázemí pro parní lokomotivy, ať už v podobě točen, zásobníků uhlí či napájecích stanic.

Obvykle dost rozsáhlá výpravní budova byla vždy umístěna na té straně kolejiště, která byla blíže k centru města. Na druhé straně se často rozvíjelo průmyslové město i se zmiňovanými obslužnými prostory pro lokomotivy.

Od 20. let 20. století dochází k postupnému nahrazování parního pohonu dieselem a elektřinou, zároveň se zmenšují požadavky na zázemí potřebné pro vozy i zaměstnance.

V rámci modernistických tendencí dochází k separaci funkcí, což se týká i odsunu nádražních ploch za město do průmyslových zón.

Od 70. let probíhá rozsáhlá elektrifikace a pára postupně úplně mizí. Díky elektrifikaci a částečné automatizaci se také zvyšuje kapacita kolejí. Řízení provozu probíhá centrálně z jednoho místa pro výrazně větší oblast a snižuje se potřeba výpravčích.

Ve 21. století už jsou významně omezeny negativní vlivy železnice na přiléhající oblast. Není tedy třeba ho dále separovat od zbytku města, a naopak ho lze postupně přeměňovat v nové rozvíjející se centrum. Železnice již není nepřekonatelnou bariérou a nádraží tak může komunikovat s oběma stranami kolejiště, a naopak být určitým spojujícím prvkem.

Nádraží v Praze

Pohled na roli železničních staveb je stále převážně dopravně-inženýrskou záležitostí. V dnešní době se ale mohou zároveň stát také významným městotvorným prvkem napomáhajícím při snaze o zahušťování měst. Vytvořit z něj místo, které bude lákat k pobytu i lidi, kteří třeba zrovna vlakem vůbec jet nechtějí.

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

**Nejzásadnější proměny funkcí železničních stanic**
Většina výpravních budov u nás vznikala zároveň se stavbou železnic, tedy převážně v 2. pol. 19. století. Mnoho z nich slouží dodnes, jsou ale většinou naddimenzované, z velké části nevyužívané a pro dnešní potřeby nevyhovující. Jedna z významných změn se udála ve změně potřeb cestujících a jejich chování v železničních stanicích. Cestující si již většinou kupují jízdenky on-line, a tak se snižuje potřeba zaměstnanců a příslušných prostorů potřebných k jejich odbavení. Lidé už na nádraží netráví tolik času, jako dříve, kdy museli na vlak ve stanici čekat po delší čas. Dnes většina lidí dorazí na nádraží až těsně před odjezdem vlaku a snaží se tam setrvat co možná nejkratší množství času.

Zásadní proměny nastaly i ve způsobu fungování a řízení dopravy. Vysoká automatizace a elektrifikace umožnily dálkové centrální řízení provozu, což značně zredukovalo množství zaměstnanců, především výpravčích, potřebných ve stanicích.

V kombinaci se zabezpečovacími systémy se železniční doprava stala značně efektivnější. Došlo k oddělení provozování dráhy a drážní dopravy, které nyní zajišťuje více nezávislých dopravců. To mimochodem také souvisí s potřebou více odbavovacích přepážek ve výpravní budově.

Dochází ke kratším časovým prodlevám i mezi jednotlivými druhy navazující veřejné dopravy. Celková integrace těchto jednotlivých typů dopravy probíhá jak na úrovni tarifní, organizační tak i stavební.

Nádraží v Praze

To vše se promítá do rozdílných požadavků kladených na dnešní železniční stanice. Ve výpravních budovách dnes převažují spíš doplňkové služby pro cestující nad prostory sloužícími přímo k jejich odbavení. Dřívější oddělení budov se zabezpečovacími systémy a místnostmi k organizaci železničního provozu od budov s prostory pro cestující již také není potřeba.

Nádraží v Praze

Z formálního hlediska se také nabízí rozlišovat názvy jednotlivých typů výpravních budov podle toho, co se v nich doopravdy odehrává, na odbavovací a provozní, či jejich kombinaci.

Nádraží v Praze

Hlavním účelem výpravní budovy už v dnešní době tedy není řízení a organizování provozu dráhy, ale spíše je poskytování služeb cestujícím. Zázemí pro personál je již potřeba jen minimální, největší důraz je kladen na prostory pro veřejnost. Ty by samozřejmě stále měly plnit svou primární funkci a poskytovat možnost rychlého přesunu k vlakům i možnost bezpečného pobytu v krytých čekacích prostorech. Zároveň by ale měly nabízet také určité formy vyžití pro ty výjimečné chvíle, kdy má vlak zpoždění.

Vývoj dispozičního uspořádání výpravních budov

Již od počátku se dbalo na reprezentativnost nádražních budov jako vstupních bran do města.

Ty první budovy mívaly oddělené čekárny pro jednotlivé vozové třídy, ze kterých mohl člověk na nástupiště až po svolení železničáře. Od poloviny 19. století se dráhy začaly budovat různými soukromými společnostmi, která každá měla své stavitele a typové budovy, ze kterých se vždy na základě očekávaného významu nádraží a frekvence cestujících jedna zvolila (trať procházející Nymburkem stavěly Severozápadní rakouské dráhy a byl zvolen novorenesanční typ budovy dle návrhu Karla Schlimpa). Zásadní význam tu stále mají čekárny, doplněné o restaurační prostory.

Na přelomu stoletích, se zvyšujícím se množstvím cestujících, postupně roste i význam vestibulů a hal s přístupy do podchodů na nástupiště. Za období první republiky už jsou stavěny plně rozvinuté haly s doplňkovými službami a prostory jen na krátkodobé čekání. Tyto výpravní budovy většinou postačují i pro současný provoz. Poválečným budovám stále dominuje vestibul s přístupy ke službám a odděleným čekárnám. Častou součástí jsou také galerie, kde jsou umístěny prostory pro delší vyčkávání. Jsou umístěné v další výškové úrovni, a tedy oddělené od procházejícího proudu cestujících. Tyto budovy bývají nyní spíše naddimenzované. Zároveň je již překonané přesvědčení o potřebě oddělených prostor pro cestující při příjezdu a odjezdu. Služební prostory se většinou odsouvají do odděleného objektu.

Po sametové revoluci se budovy převážně rekonstruovaly. Plochy pro odbavení jsou potlačovány a důraz je kladen především na komerční služby. Nově vznikají přestupní terminály u nádražních budov.

Nádraží v Praze

Ve vývoji výpravních budov tedy došlo k postupné proměně poměru ploch služebních a veřejných prostor, ku prospěchu těch veřejných. Snižil se význam čekáren, které nyní existují spíše jen v podobě doplňkového prostoru pro cestující vyžadující vyšší standart. Významně klesla i potřeba množství služebních prostor a eliminovaly se také služební byty a nocležny. Zároveň se ustoupilo od vymezování tras cestujících, nyní je spíš žádoucí, aby procházeli přes komerční prostory v budově. Výpravní budovy tak teď patří primárně cestujícím a prostory k řízení dráhy jsou často odsunuté na méně atraktivní místo.

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

**Urbanistický a architektonický význam výpravních budov**
Dopravní stavby jsou převážně vnímány jako něco negativního, co je třeba co nejvíce omezit a schovávat. Ať už bylo toto přesvědčení vyvoláno předimenzovanými stavbami 70. a 80. let 20. století, nebo čímkoliv jiným, měli bychom se to snažit změnit. Dopravní stavby, a obzvláště ty železniční, mají silný městotvorný charakter. A to nejenom pro nově se rozvíjející území, ale jsou i velmi cenným nástrojem pomáhajícím celkovému rozvoji a zahušťování již urbanizovaných území. Spoluvytváří kulturní i ekonomickou hodnotu oblasti.

Využití původních výpravních budov je ale v současnosti z velké části otázkou fyzické životnosti stavby. Pro mnoho železničních objektů, které ztratily svůj původní účel, je také těžké najít nové využití.

Výpravní budova nicméně stále zůstává významným orientačním bodem města a krajiny. To, jakým dojmem působí, také často hraje zásadní roli v celkovém vnímání železniční dopravy veřejností. Rekonstrukcím, dostavbám a případným novostavbám by tedy měla být věnována náležitá péče.

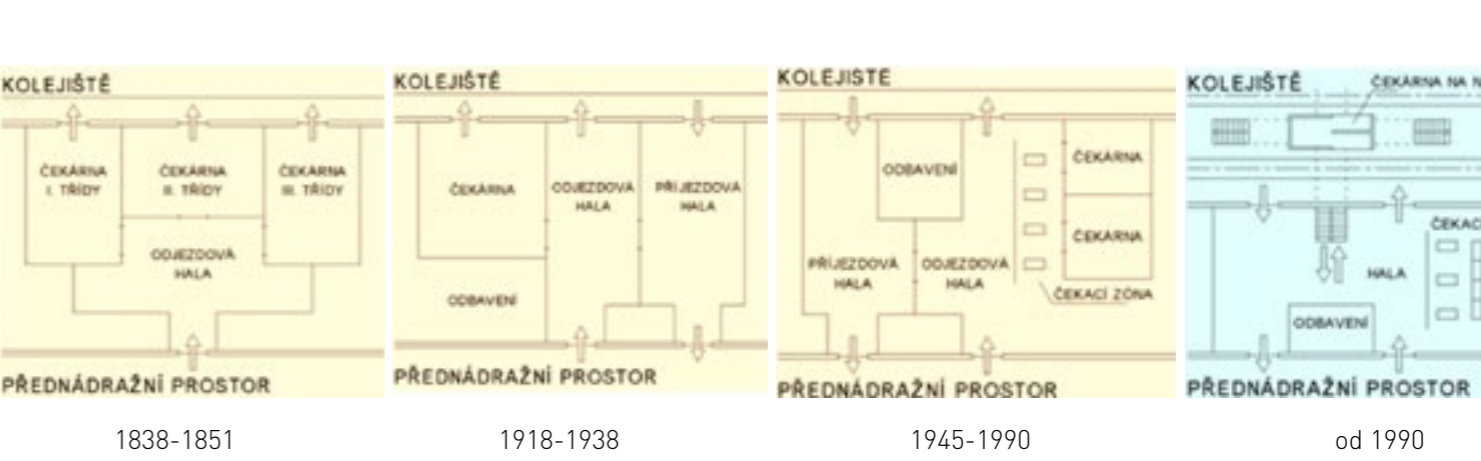
Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

Nádraží v Praze

**Možnosti budoucího vývoje výpravních budov**
Železniční stavby jsou důležitým aspektem probíhající globalizace společnosti. Mělo by se k nim tedy i tak přistupovat a nejit pouhou cestou předešlých zajatých přístupů. S využitím moderních technologií, ať už z hlediska stavebních technologií a materiálů, nebo automatického odbavování cestujících, je možné vytvořit prostory vyhovující dnešním požadavkům.

Z monofunkčních zastaralých objektů by se tak mohly stát multifunkční prostory lákající nejen právě cestující veřejnost. Toto by se ale stále mělo stále díť s respektem k původní stavbě a snažit se ji vhodnou transformací zas navrátit k životu.





# ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ ZADÁNÍ

## POŽADAVKY ARCHITEKTONICKÉ SOUTĚŽE

Výsledkem by měl být návrh výpravní budovy s přirozenou návazností na přednádražní prostor i navazující dopravní infrastruktury. Řešení by mělo být provozně přehledné a srozumitelně uspořádané, s dostatečnými plochami pro cestující, dopravce i nájemní jednotky.

Návrh musí být v součinnosti s plánovanými záměry. Jedná se o modernizaci traťového úseku Nymburk hl. n. – Lysá nad Labem. Co se týče nymburského nádraží, dojde k rekonstrukci technologie dráhy, stávajících nástupišť a stavbě nového ostrovního nástupiště. Z tohoto záměru je součástí soutěže návrh stavby nového technologického zázemí dráhy a bezbariérového podchodu.

Další plánovanou akcí je úprava přednádražního prostoru a stavba parkoviště pro jízdní kola a P+R. Celá oblast by se měla rozvinout v moderní přestupní uzel.

Součástí soutěže je tedy i návrh ideového směřování širšího okolí, zejména na západ a jih od výpravní budovy. Konkrétně se jedná o řešení veřejných prostor a návrh objemů případných novostaveb.

## Zapojení do organismu města

Návrh by měl zohledňovat psychologii pohybu osob a ergonomii přestupních uzlů, aby byl vytvořen přehledný a příjemný prostor v duchu udržitelného rozvoje.

Součástí návrhu je i poloha nového podchodu, který by měl být prodloužen až do průmyslové oblasti a spojovat ji tak se zbytkem města.

## Požadavky na napojení návazné dopravy jsou následující:

### Veřejná hromadná doprava

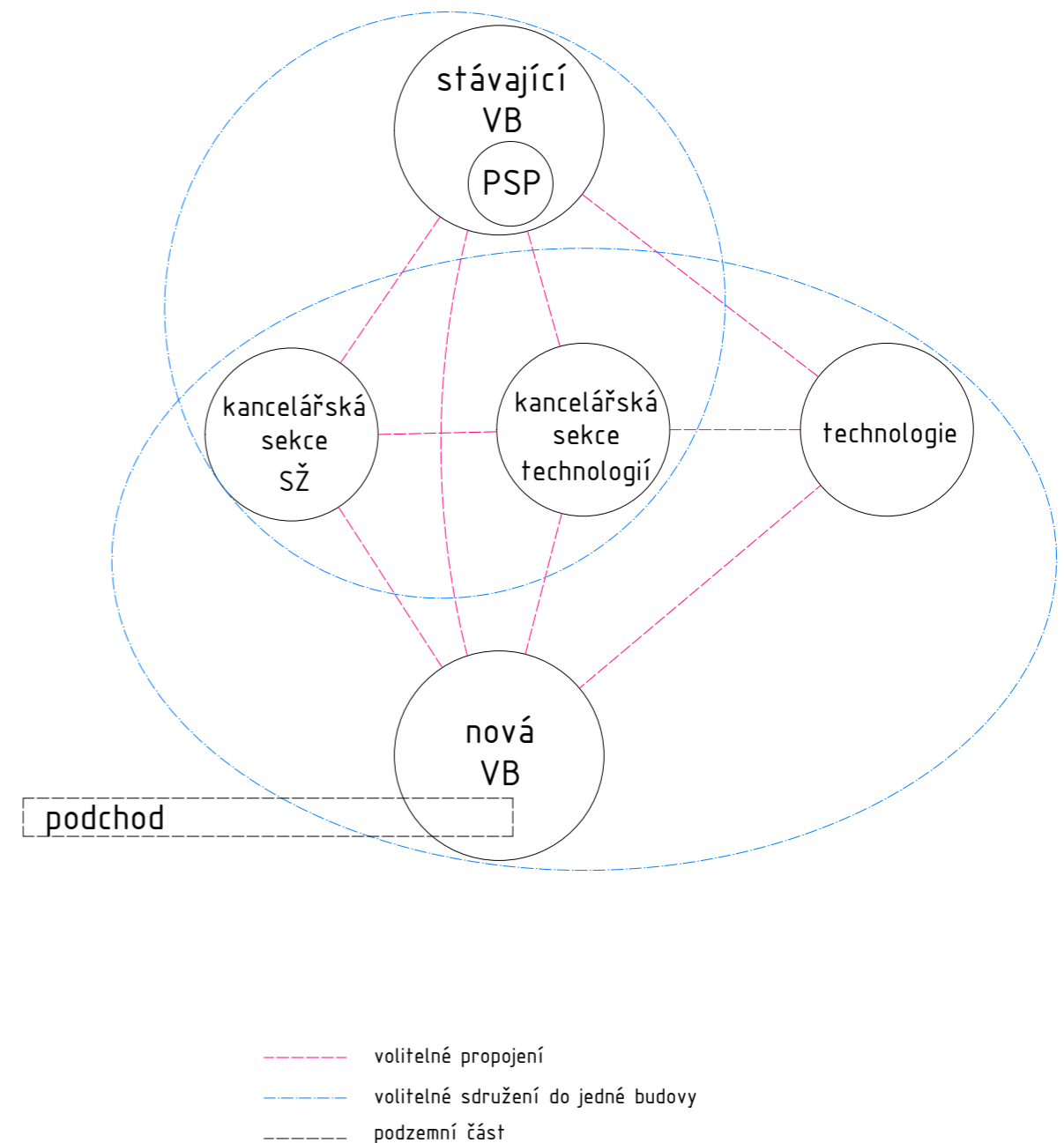
- je požadována co nejkratší přestupní vzdálenost bus-vlak
- 1 odjezdové stanoviště o délce hrany pro 2 autobusy (12 m + 5,5 m mezera + 18 m = 35,5 m)
  - polotěsné řazení pro odjezdy průjezdních linek a zajištění náhradní dopravy za vlak
- 7 (lze redukovat na 6) odjezdových stanovišť pro autobusy (délky 12 m)
- 1 výstupní stanoviště, které může být využito pro náhradní dopravu za vlak
  - nemělo by být využito pro průjezdní linky
  - zajistit možnost vyjet bez nutnosti průjezdu odjezdovými stánými, aby byl zajištěn odjezd autobusu bez čekání na odbavení jiného
- 2 manipulační stání pro krátkodobý odstav autobusu (délky 12 m)
- Stanoviště pro odbavení nepravidelných spojů – zájezdové dopravy
  - není nutná přímá návaznost na přestupy na vlak, ale mělo by být zahrnuto v ideovém území

### Automobilová doprava

- 2 místa pro stanoviště taxislužby
- 5 míst K+R
- Očekává se také posílení:
  - počtu parkovacích stání (tedy krátkodobé zastavení) pro rezidenty (asi 10-15 míst)
  - přiměřeného počtu stání v kapacitním parkovišti P+R (asi 40 míst)
- Vyhrazená stání pro zaměstnance a nájemce ve VB (8 stání)
- Nové parkoviště nebo parkovací dům pro veřejnost (asi 260 míst)

### Nemotorová doprava

- Cyklistická doprava
  - odstavy pro min. 250 jízdních kol
  - umístit co nejbližší VB
  - v současnosti město plánuje stavbu cyklověže v blízkosti stávajícího podchodu, v prodloužení Palackého třídy
- Pěší doprava
  - zajištění bezbariérového přístupu

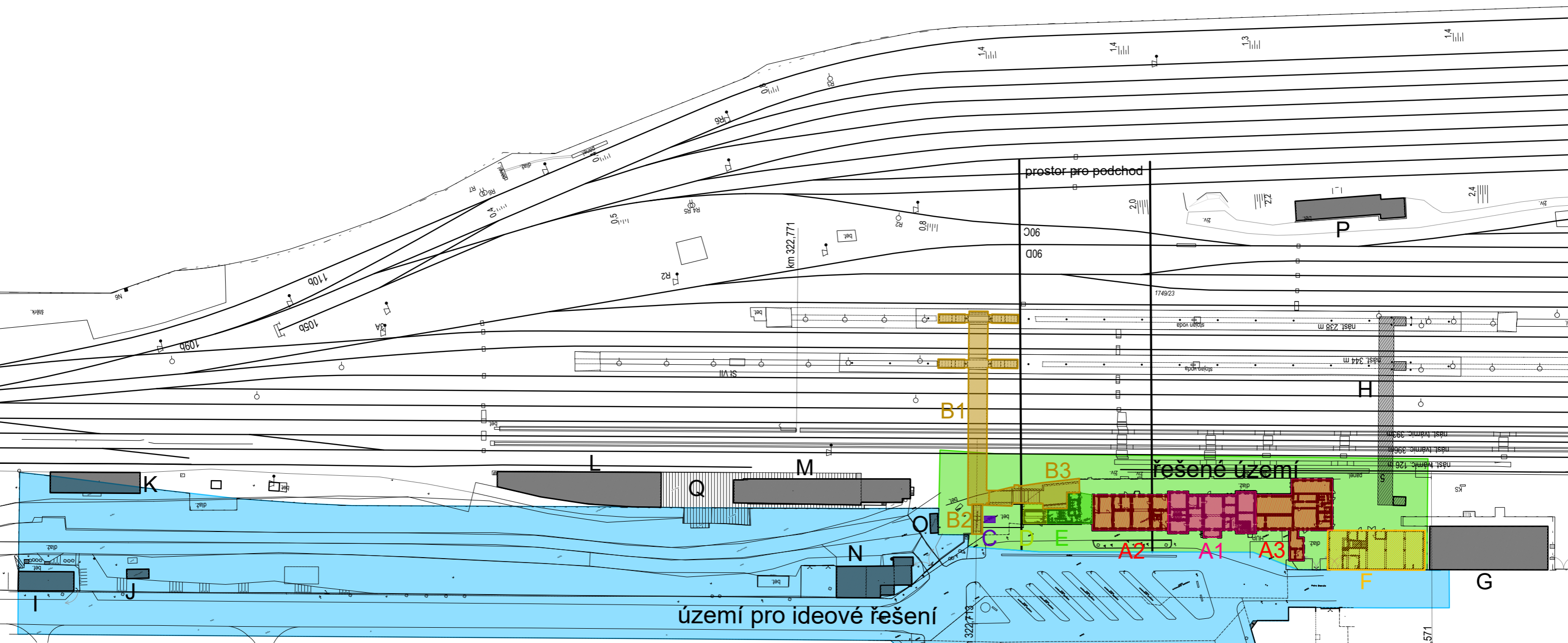


## Poznámka:

Toto schéma jednotlivých stavebních celků zobrazuje, které provozy je možné vzájemně propojit. Zároveň zobrazuje maximální možné sdružení do společných budov, bude-li to vhodné. Konečná konfigurace je ponechána na invenci soutěžících.

## Soutěž o návrh na řešení železniční stanice Nymburk hl.n.





OBJEKT	NUTNO ZACHOVAT	MOŽNO ODSTRANIT	ODSTRANIT
<b>A VÝPRAVNÍ BUDOVA (VB)</b>			
A1 nejstarší část VB	●	○	○
A2 západní přístavba VB s technologií	○	●*1	○
A3 východní přístavba VB s restaurací	○	●	○
<b>B PODCHOD</b>			
B1 těleso podchodu s výstupy na nástupiště	○	●	●*2
B2 výlez z podchodu do ulice	○	●	●*2
B3 výlez k VB	○	●	●
C stánek s rychlým občerstvením	○	●	●
D pekařství	○	●	●
E toalety, průchod k 1. nástupišti	○	●	●
F úschovna, útulek vlakových čt	○	●	○
G budova České pošty	●	○	○
H podchod pro zaměstnance dráhy	●*3	○	○
I slepenec stavebních buněk	○	●	○
J stavební buňka	○	●	○
K drážní sklad	●	○	○
L zastřešená nakládková rampa	●	○	○
M drážní sklad + zázemí ČD Cargo	●	○	○
N slepenec objektů	○	●	○
O kontejnerový objekt	○	●	○
P provozní objekt dráhy	●	○	○
Q rampa mezi L a M	●*4	○	○

Na místě už není.

Na místě už není.

Na místě už není.

**POZNÁMKY**

\*1 Objekt je možno odstranit až po vybudování nových prostor a umístění nových technologií.

\*2 Podchod B se bude během výstavby projektu Modernizace využívat pro přístup na nástupiště do doby výstavby nového podchodu.

\*3 Tubus podchodu H má být využit jako hlavní kabelovod. Výstupní objekty možno odstranit.

\*4 Možno odstranit část rampy zasahující do plochy k ideovému řešení při zajištění zajištění nového přístupu.

**Soutěž o návrh na řešení železniční stanice Nymburk hl.n.**  
 P.03 Orientační situace  
 volné měřítko





# ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ PROVOZY STAVEBNÍHO PROGRAMU

Ponechána musí být jen nejstarší třípodlažní část současné výpravní budovy, zbylé objekty je možno zbourat. Stávající podchod bude používán jen během výstavby, poté by měl být zrušen a nahrazen novým. Není určen přesný počet objektů, které mají být postaveny, ani jaké funkce mají být umístěny ve stávající výpravní budově. Je však nutné respektovat provozní vazby a etapizaci výstavby, aby byla zajištěna funkčnost nádraží i během výstavby. V současnosti je denní frekvence cestujících 4 000 za den, během 10 let by se ovšem měla zvýšit na 9 775 (pro srovnání např. Kolín má cca 19 000 cest./den). Prostory by měly být dimenzovány na tuto předpokládanou frekvenci cestujících.

## STÁVAJÍCÍ VÝPRAVNÍ BUDOVA

V současnosti je veřejností využíváno jen 5% objektu, 70% je zázemím Správy železnic a dopravců, 25% je nevyužito (především sklep a půda).

Dojde ke kompletní rekonstrukci, po které budou využívána všechna nadzemní podlaží (podkroví je volitelné), především pro potřeby Správy železnic. Mohou tu být ovšem umístěny i univerzální polyfunkční společenské prostory (byl prověřen potenciální zájem o asi 220 m<sup>2</sup>), novostavba se pro ně ale budovat nebude.

## NOVÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA

Předpokládá se stavba nové výpravní budovy, jejíž úroveň 1. NP bude navazovat na úroveň hrany prvního nástupiště (187,815 m.n.m.). Prostory pro cestující by měly být přehledné a bezbariérově přístupné (ideálně v jedné výškové úrovni).

V hlavním toku cestujících budou v nové výpravní budově umístěny tyto prostory:

### Prostory pro cestující (odbavovací hala)

- prvky standardního mobiliáře (např. lavičky)
- plochy pro bankomat, jízdenkové automaty, potravinový a nápojový automat
- úschovny boxy (orientační šířka 3 x modul 1050 mm)

### Retail obchodní jednotky

- maximálně variabilní s možností dělit prostor dle modulů, například na:
  - kavárnu či bistro či cukrárnu s posezením v interiéru i exteriéru
  - prodejnu tiskovin či smíšeného zboží (pekárna, farmářské potraviny apod.)
  - varianta pronájmu jednoho provozovatele, kde optimalizujeme prostor pro zázemí
  - může být příležitostí pro lokální producenty, možnost konceptu "street market"
  - mohou být průchozí a poskytnout tak možnost zvýšení impulzivního nakupování, nebo jako jeden prostor i s možností přímé konzumace a přesahem do veřejně přístupných ploch, stále však s pohledovou kontrolou
- sociální zařízení pro zaměstnance
- skladovací prostor s vhodnou zásobovací cestou (ideálně samostatným vstupem)
- vstup pro veřejnost ideálně jak z exteriéru, tak z odbavovací haly

Mimo hlavní tok cestujících budou v nové výpravní budově umístěny tyto prostory:

### Pokladny a zázemí dopravců

- 2 až 3 pokladny
  - každá o min. ploše 4 m<sup>2</sup>, výška podlahy o 170-300 mm výše než podlaha haly
  - bezpečnostní sklo a šuplík na předání jízdních dokladů a hotovosti
  - v každé místnosti s pokladní přepážkou bude umyvadlo
- odvodová místnost vlakových čet okénkem propojená s pokladnou a vstupem z hlavní haly
- zázemí pro obsluhu pokladen (toaleta, šatna, denní místnost s kuchyňkou)
- malý příruční sklad (mezi dopravci sdílené)
- pokladny i prostory pro dopravce mají být mimo hlavní toky cestujících (v hlavním toku spíš komerce)

### Místnost pro dozorčí

- malá místnost pro odpočinek jednoho pracovníka (vybavena stolem, židlemi a šatní skříní)
- v blízkosti pokladen tak, aby mohlo být hygienické zázemí sdílené

### Technické místnosti

- strojovna vytápění, chlazení a vzduchotechniky, centrála slaboproudých rozvodů
- zálohovaná rozvodna NN (jako samostatná místnost)

### Hygienická zázemí

- šířka kabin 1100 mm, šířka dveří 800 mm
- bezbariérová kabina 2150x1800 mm, šířka dveří 900 mm (v novostavbě zvlášť pro muže a zvlášť pro ženy)
- přebalovací pult přístupný oběma pohlavím (v místnosti s umyvadlem a prostorem pro kočárek)
  - může být v předsíni s umyvadly nebo na bezbariérových WC
- vstup přes turniket se stálou obsluhou
- možnost jen gravitační kanalizace (toalety v nadzemních podlažích)
  - pokud v suterénu, tak nelze mít přístup k toaletám z neuzamykatelné části podchodu

### Úklidová místnost

- v blízkosti haly v 1. NP
- výlevka, prostor pro skladování prostředků, prostor pro mycí stroj
- světlost dveří min. 900 mm

### Místnosti ostrahy objektu

- nezbytně nutné zázemí v podobě šatny bez možnosti spaní (užívají toalety pro veřejnost)

### Odpadové hospodářství

- 8 až 10 nádob objemu 1100 l
- ukládání tříděného odpadu (5 komodit)
- může být společné i pro více blízkých objektů, ale pak musí být dostatečně kapacitně nadimenzováno
- nevytápěný prostor dobře obslužitelná svozovým vozem



# FUNKČNÍ SCHÉMA

možné prodloužení podchodu

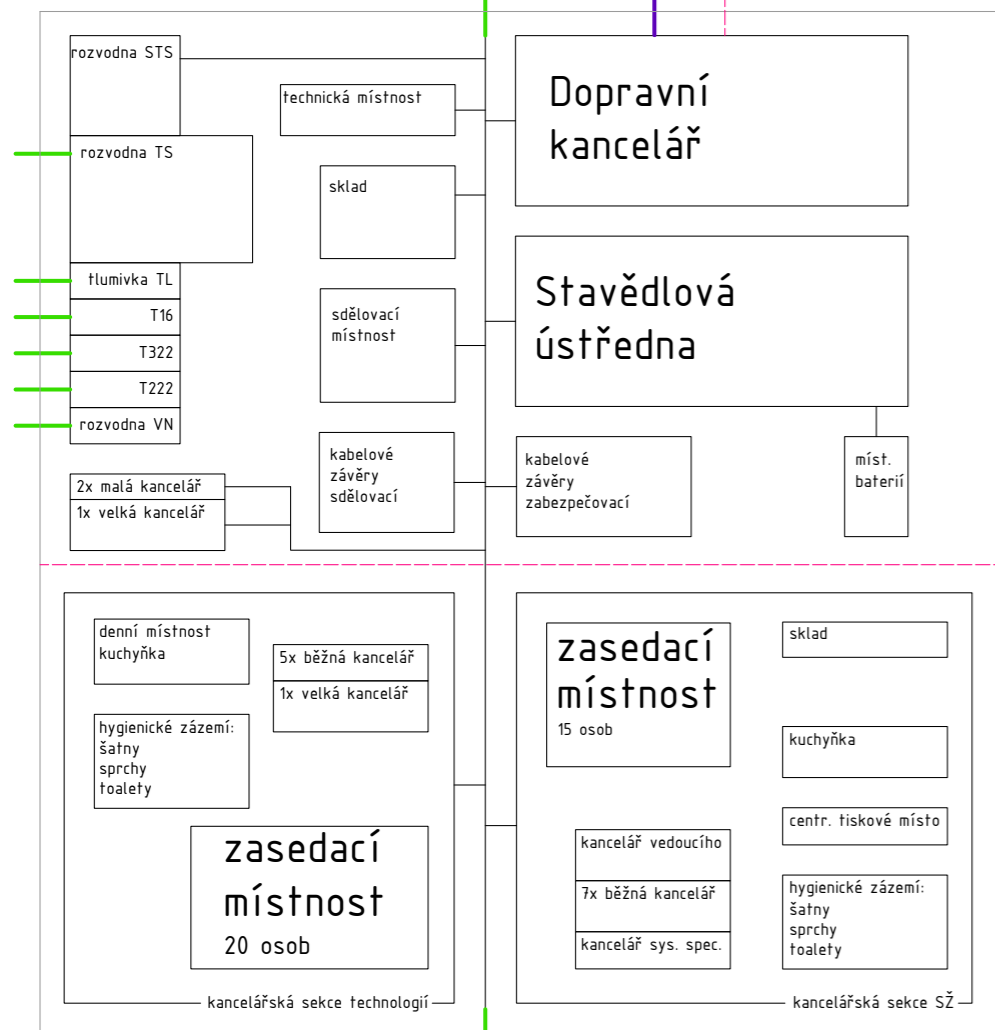
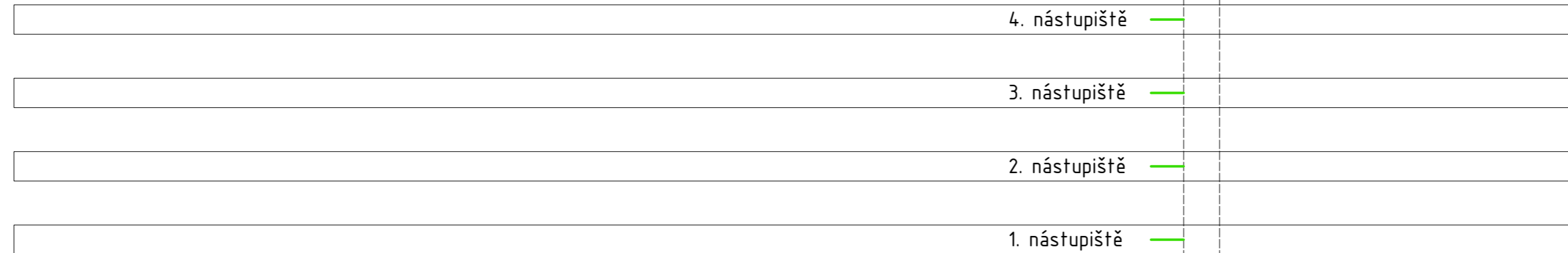
výstup k provoznímu objektu "P"

4. nástupiště

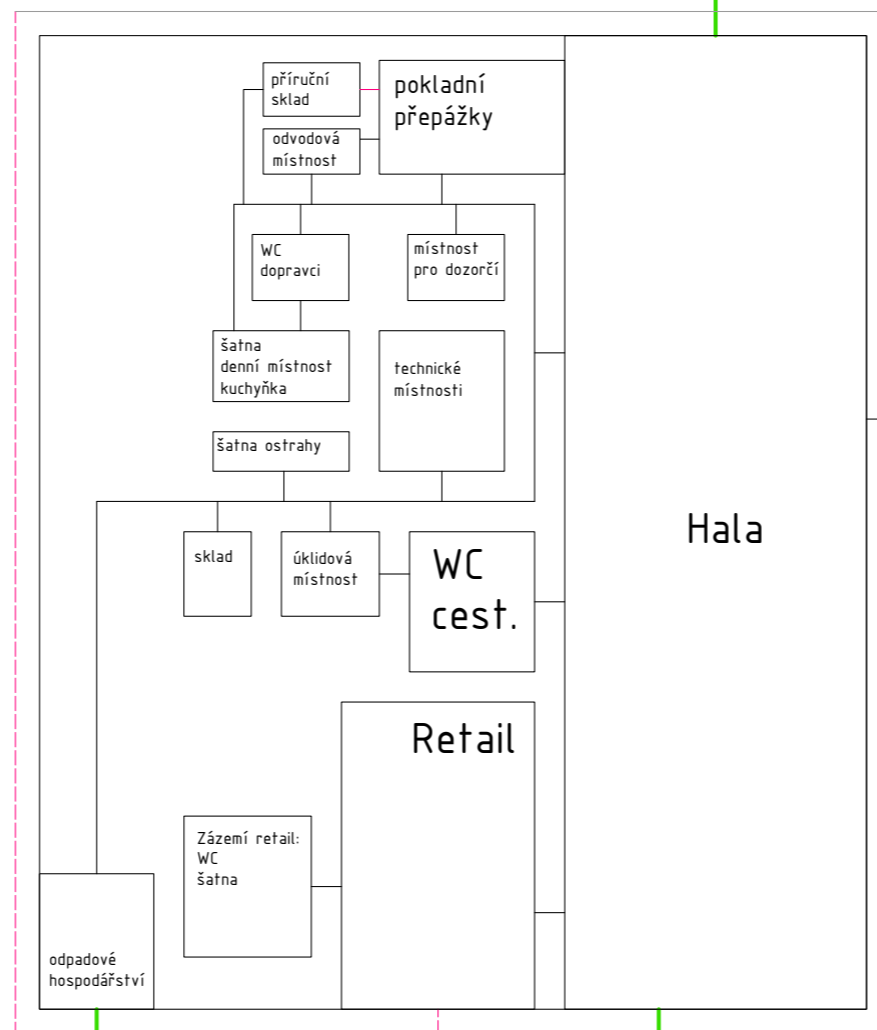
3. nástupiště

2. nástupiště

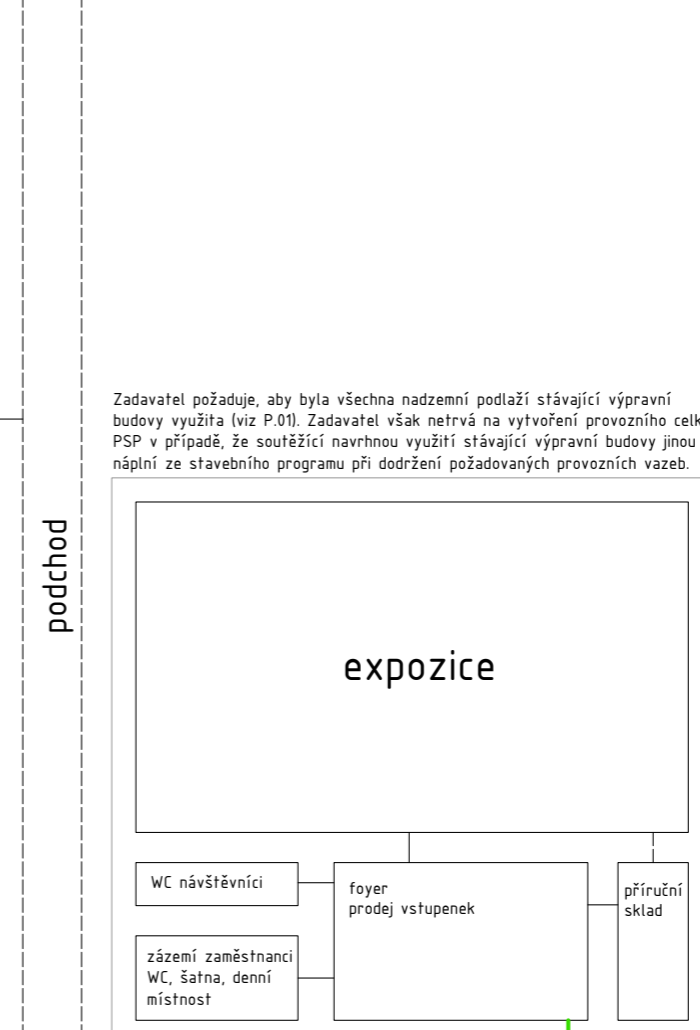
1. nástupiště



technologie, kanceláře



výpravní budova



polyfunkční společenské prostory (=PSP) (stará VB)

Zadavatel požaduje, aby byla všechna nadzemní podlaží stávající výpravní budovy využita (viz P.01). Zadavatel však netrvá na vytvoření provozního celku PSP v případě, že soutěžící navrhnou využití stávající výpravní budovy jinou náplní ze stavebního programu při dodržení požadovaných provozních vazeb.

podchod

## Poznámka

Provozní schéma zobrazuje provozní vazby mezi jednotlivými místnostmi, celky a provozy, nikoli jejich uspořádání v budově/budovách, mezi budovami nebo vzhledem ke kolejišti či podchodu, není-li zobrazena požadovaná vazba. Umístění jednotlivých provozů do budov je na invenci soutěžících, s výjimkou polyfunkčních společenských prostor, které budou situovány do staré výpravní budovy.

- požadavek na propojení do exteriéru
- - - volitelné propojení
- požadavek na vizuální propojení
- - - - - podzemní část



NÁVRHOVÁ ČÁST



Vývoj města Nymburk byl vždy úzce spjat s vývojem železnice. Prosperita jednoho měla velký vliv na prosperitu druhého. Nymburk má jednoduše silnou železničářskou tradici, která by neměla být opomíjena nebo zapomínána.

Současný stav nádraží ovšem své důležitosti již moc neodpovídá. Původní urbanistické a architektonické hodnoty se téměř vytratily a těch pár zachovalých je zanedbáno a zastíněno pozdějšími stavebními zásahy. Původní kvality místa se tedy postupně staly spíše takovými ztracenými klenoty, které nezasvěcený návštěvník nemá moc šanci najít.

Parametry původní výpravní budovy již nevyhovují současným požadavkům a prostory nestačí navyšujícímu se počtu cestujících. Bylo tedy potřeba najít způsob, jak z místa vytvořit funkční přestupní uzel, který ale stále bude co možná nejvíce respektovat původní myšlenky projektu.

V zásadě tedy následuji zadání zmiňované architektonické soutěže. Věnuji se ale intenzivněji dopravně-urbanistickému řešení území rozšířeného i na prostory bývalé Kolonie. Dále pak zpracovávám návrh nových nádražních objektů a využití těch stávajících.

Snažím se svými zásahy předvořit místo v potenciální nové lokální centrum oživující tuto oblast města.



# URBANISMUS

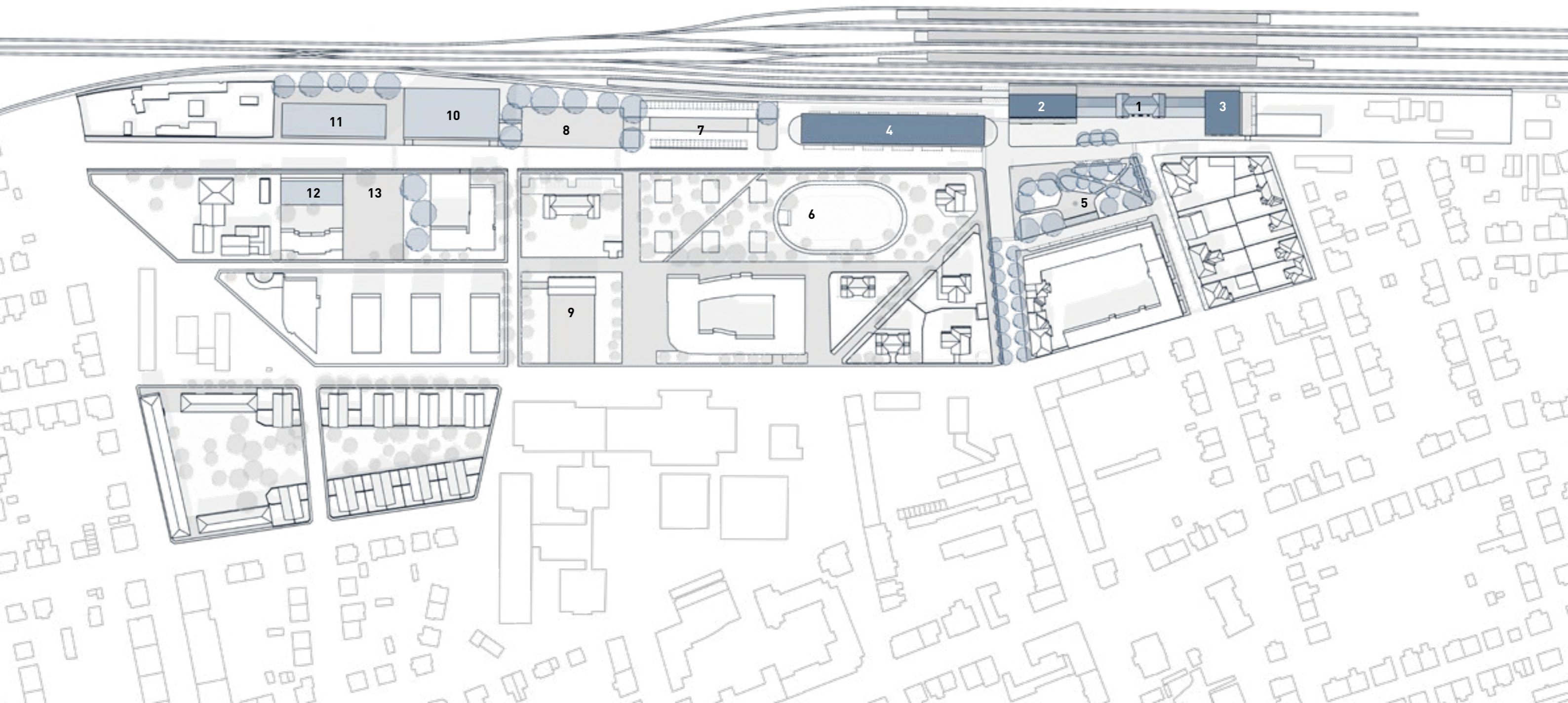
Urbanistickým návrhem zvýšit kvalitu prostor pro chodce i cyklisty (s návazností na již existující cyklostezky a turistické trasy). Stále ovšem v harmonii s funkční dopravou osobní i veřejnou.

V území vznikají dvě prolínající se linky, co se vzájemně doplňují, ale zároveň fungují jako samostatné subjekty. Jedna, co nejvíce efektivní, která slouží pro rychlé a přehledné odbavení cestujících využívajících prostory vyložené z funkčního hlediska. Chtějí co nejrychleji přestoupit, nastoupit, vystoupit a dostat se do místa určení. Přístupové cesty cestující přehledně navedou do odbavovací haly a vstupu na nástupiště.

Tuto první linii plnou uspěchaných lidí vyvažuje ta druhá. Klidnější, zážitková, poznávací, plná míst k zastavení na cestě naučnou stezkou bývalou Kolonií.

Vedle nových nádražních a dopravních staveb, navrhuji také umístění požadovaného společenského sálu do budovy bývalé prádelny a transformaci přilehlého prostoru na náměstí. Dále v západní části území umísťuji komunitní centrum a bytový dům pro sociálně slabší obyvatelstvo, propojené parkovým náměstím vytvářející zde jakési lokální centrum.

- 1 původní výpravní budova (informačně-vzdělávací centrum)
- 2 nová výpravní budova
- 3 budova technologií dráhy
- 4 autobusové nádraží s parkováním pro cyklistická kola v patře
- 5 park s náměstím a budovou trhů
- 6 sportovní park s běžeckým okruhem kolem bunkru
- 7 parkoviště
- 8 veřejné prostranství s prostorovým modelem Kolonie
- 9 bývalá prádelna zrekonstruována jako společenský sál s náměstím
- 10 parkovací dům
- 11 komunitní centrum
- 12 bytový dům
- 13 náměstí





# DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

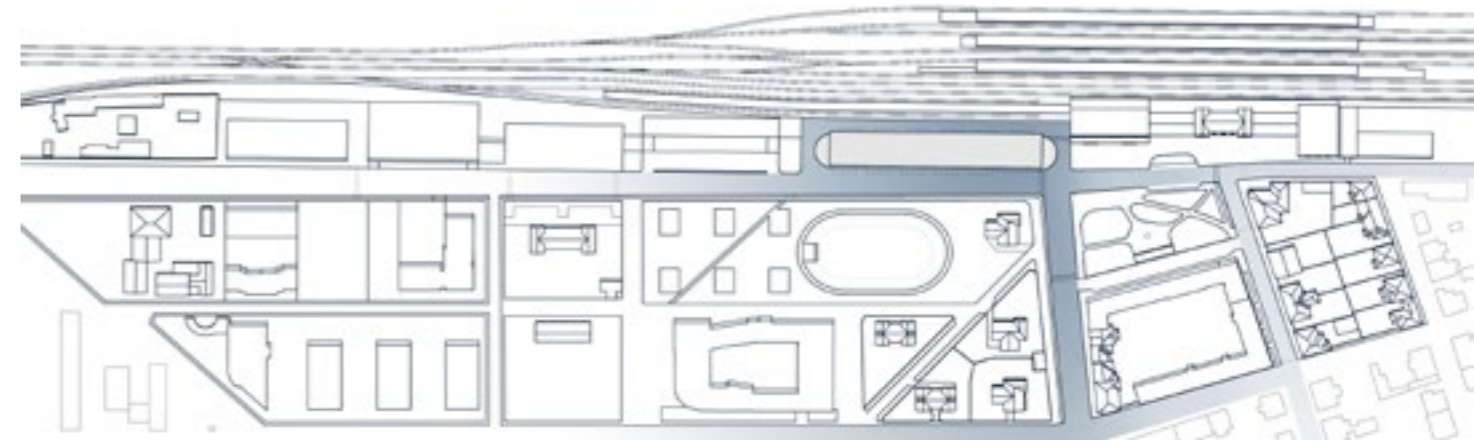
Se zvýšením atraktivity a tím i využívanosti hromadné a nemotorové dopravy úzce souvisí uživatelská přívětivost prostorů dopravních staveb. Zásadním aspektem jsou zejména intuitivní a krátké trasy přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy, a to zejména na místech tak významných přestupních uzlů, jakým je například Nymburk.

Snažila jsem se na to dbát i při svém návrhu dopravního řešení nymburského přestupního bodu.

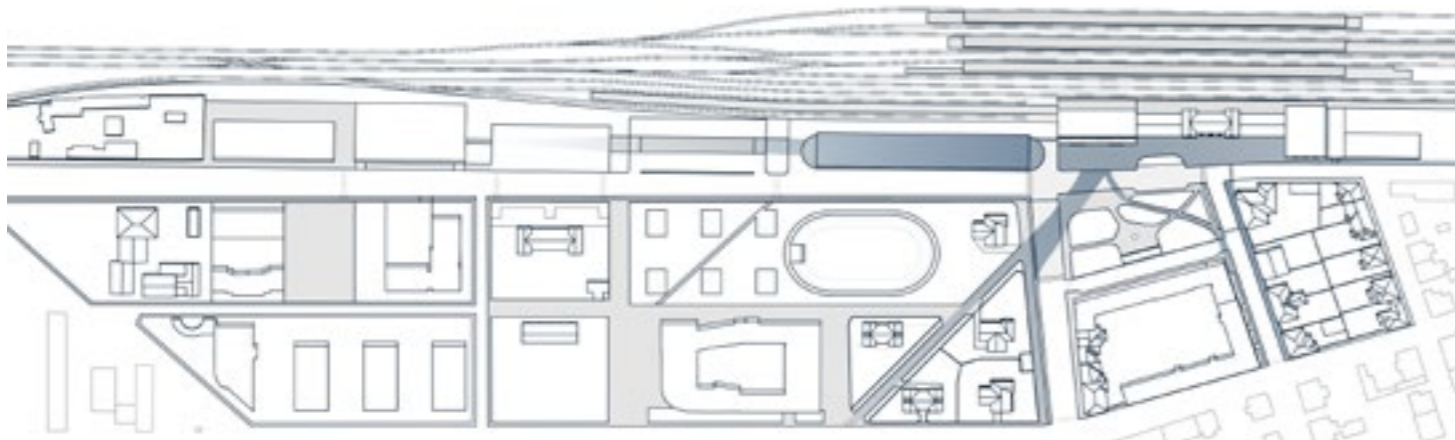
Veškeré dopravní objekty jsou umístěny podél kolejí a uspořádány právě s důrazem na krátké přestupové vzdálenosti mezi vlaky, autobusy a cyklistickou či pěší dopravou. Hned vedle výpravní budovy je tedy umístěno autobusové nádraží, v jehož zastřešení se nachází vysokokapacitní parkování pro cyklistická kola.

Dále podél kolejí směrem na západ následuje parkoviště a parkovací dům pro automobily.

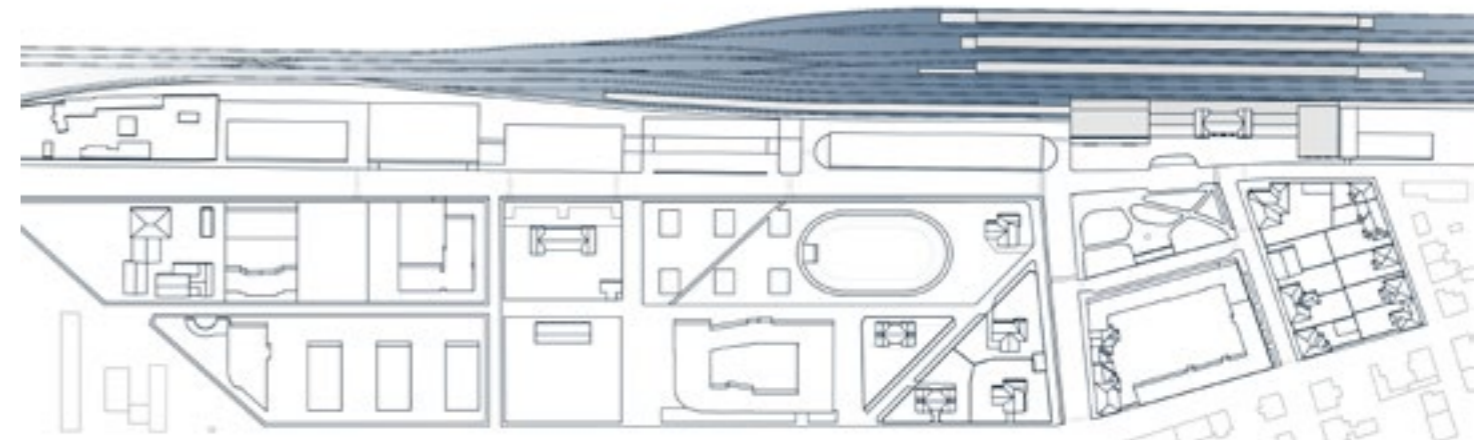
Z hlediska pěší dostupnosti, je v předprostoru nádraží navržena zvýšená vozovka, v úrovni chodníku, se zklidněnou dopravou. Propojuje nejfrekventovanější pěší trasy vedoucí z centra města, park s náměstím, autobusové nádraží a předprostor nové výpravní budovy vlakového nádraží. Přičemž pro osobní vozidla je zpřístupněna pouze část mezi parkem a přednádražním prostorem, zbytek je výhradně pro autobusy.



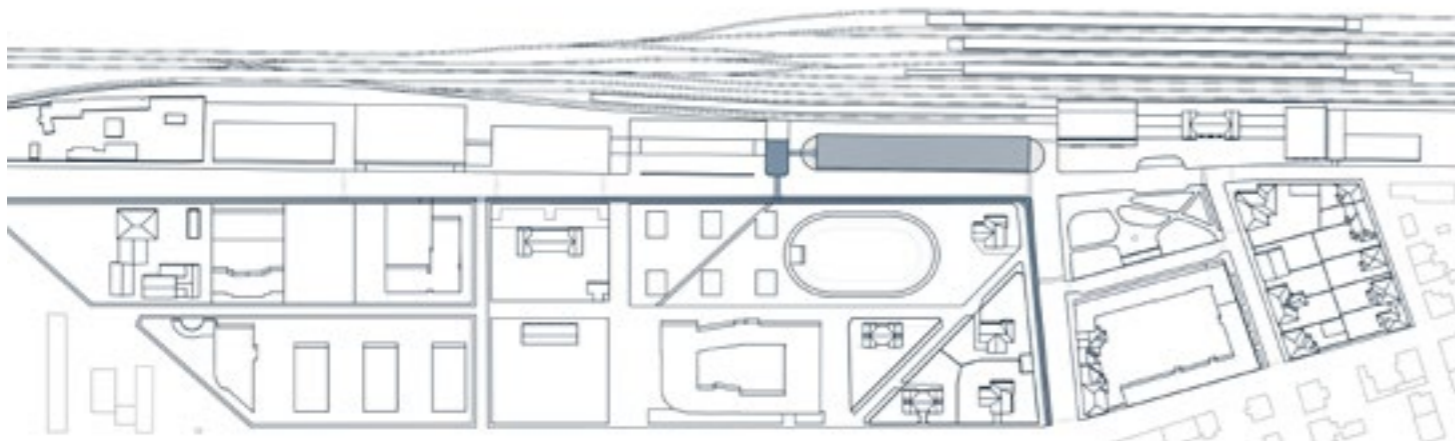
AUTOBUSOVÁ DOPRAVA



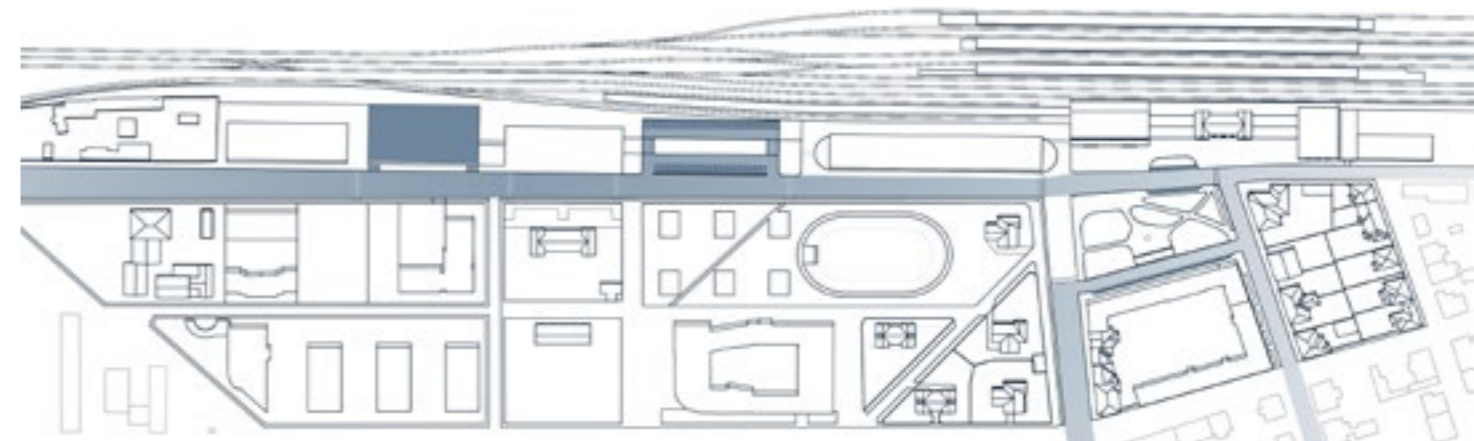
PĚŠÍ DOPRAVA



ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA



CYKLISTICKÁ DOPRAVA



AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

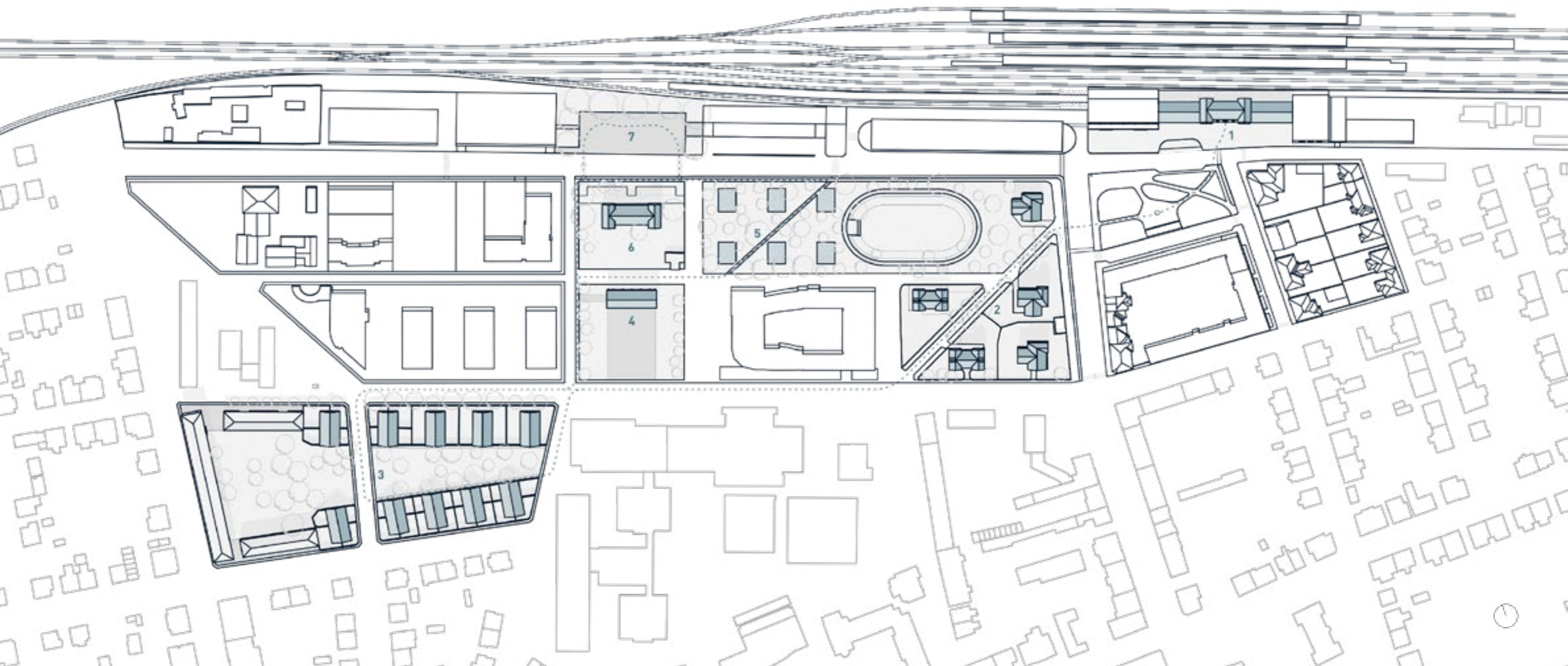


# STEZKA KOLONIÍ

Původní návrh současné nádražní budovy byl součástí většího urbanistického komplexu železniční kolonie. Tato kolonie fungovala v podstatě jako soběstačná městská část pro zaměstnance dráhy, ale v současnosti už z ní bohužel moc nezbylo. Z těch zachovalých částí vytvářím naučnou stezku, připomínající tento ojedinělý urbanistický počin architektů Camilla Sittého a Carla Schlimpa i jinak než jen názvem ulice. Počátkem této stezky je informačně-vzdělávací centrum umístěné v přízemí původní výpravní budovy, které návštěvníky seznamuje s původním vzhledem a fungováním nymburského nádraží a kolonie.

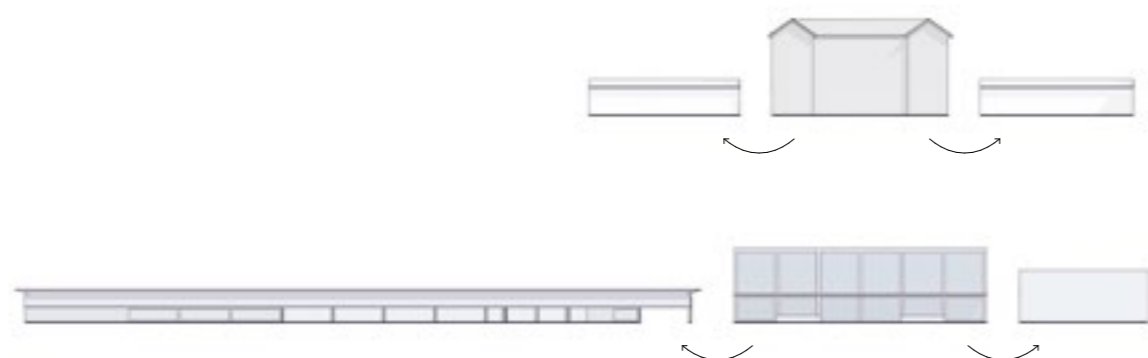
Trasa funguje jako okruh vedoucí přes zachované inspektorské domy u nádraží k dělnickým čtyřdomkům. Dále přes bývalou budovu prádelny, fungující v mém návrhu jako společenský sál. Skrz sportovní park, kde jsou na půdorysných stopách původních rodinných dělnických domků vytvořeny místa různého charakteru (prostor s informačními tabulemi, posezení, posilovací prostorem apod.). Nakonec trasa návštěvníka dovede kolem inspektorského domu až k místu na konci hlavní osy bývalé Kolonie, kde je umístěn 3D model komplexu. Funguje jako jakési shrnutí či naopak úvod celé stezky. Instalace ale také může sloužit jako hřiště či místo k sezení.

- 1 původní výpravní budova (informačně-vzdělávací centrum)
- 2 inspektorské domy
- 3 dělnické čtyřdomky
- 4 bývalá prádelna (společenský sál)
- 5 park na půdorysné stopě bývalých dělnických domů Kolonie
- 6 inspektorský dům
- 7 závěr / úvod stezky





# NÁDRAŽNÍ BUDOVY



Návrh nových nádražních objektů je koncipován podobně jako tradiční nádražní budovy, které jsou složeny z jednoho hlavního a dvou podpůrných postranních objektů. Podobně je tomu i tady. Stěžejní objekt výpravní budovy je doplněn autobusovým nádražím z jedné strany a budovou technologií dráhy ze strany druhé.

## Původní výpravní budova

Hlavní objekt původního nádraží je v přízemí využíván jako informačně-vzdělávací centrum seznamující návštěvníka s bývalou podobou nádraží i Kolonie. Ve vyšších patrech jsou poté umístěny kancelářské prostory pro potřeby Správy železnic, se společenskou místností v podkroví. Celá budova je světle omítnuta a je obnoven kamenný sokl přírodní barvy.

Západní přístavek je využit jako zázemí nové výpravní budovy. Najdeme tu toalety pro cestující, pokladny se zázemím i technickou místnost. Východnímu přístavku je ponechána funkce nádražní restaurace.

## Nová výpravní budova vlakového nádraží

U nové výpravní budovy je kladen důraz především na jednoduché a přehledné přestupní vazby a schopnost pojmout velké přívaly cestujících. V celém přízemí je odbavovací hala s přístupy ke všem nástupištím, pokladnám, toaletám a retail jednotkám. V patře poté v západní části najdeme klidnou část čekárny, propojenou s kavárnou na druhé straně atria.

Jedná se o skeletovou železobetonovou konstrukci prosvětlenou luxferovými výplněmi.

Z haly je umožněn přístup přímo na první nástupiště, nad kterým je navrženo zastřešení spojující v jedné úrovni novou i starou výpravní budovu a objekt technologií dráhy.

Do podchodu vedoucího k nástupištím, a později i do části města za kolejištěm, se dostaneme jak přímo z přednádražního prostoru, tak i z haly a prvního nástupiště. V podzemní části podchodů jsou pak také umístěny úschovné boxy a bankomaty.

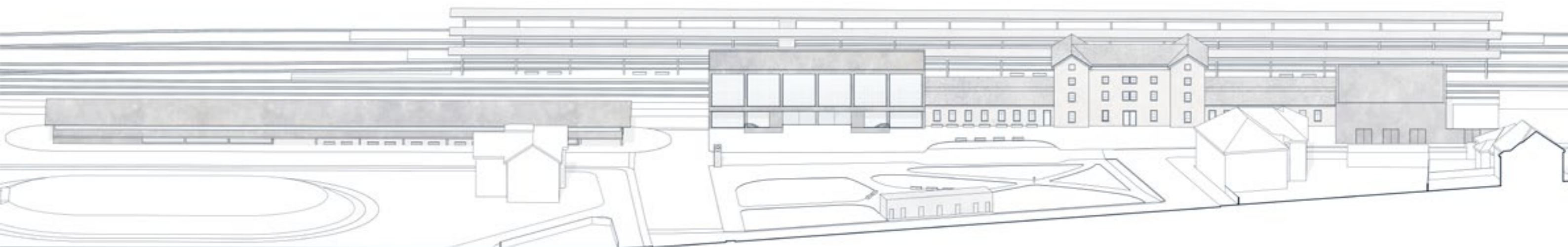
## Autobusové nádraží

Objekt autobusového nádraží je navržen jako přístřešek centrálního nástupiště se skrytými funkcemi zázemí pro řidiče autobusů a půjčovnou kol v přízemí. V konstrukci zastřešení je pak umístěno vysokokapacitní parkování pro více než 400 jízdních kol.

Jde opět o železobetonovou skeletovou konstrukci prosvětlenou luxferovými výplněmi.

## Objekt s technologiemi dráhy

Budova je umístěna na místě současné budovy úschovny a nocležny. Z hlediska efektivního využití prostor a potřeby rozsáhlých místností pro technologie dráhy, je původní objekt odstraněn a nahrazen jednoduchou opět železobetonovou skeletovou konstrukcí. Veskrze se jedná o technické místnosti, v přízemí je ovšem umístěna i dopravní kancelář s výhledem a přístupem na první nástupiště a v patře kanceláře pro obsluhu technologií.







ZÁPADNÍ POHLED



VÝCHODNÍ POHLED



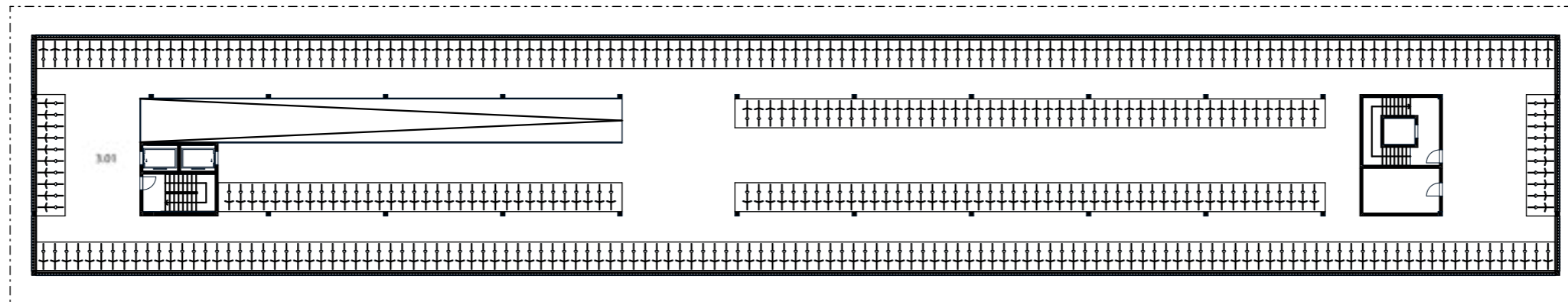
SEVERNÍ POHLED Z KOLEJIŠTĚ



JIŽNÍ POHLED Z PŘEDNÁDRAŽÍ

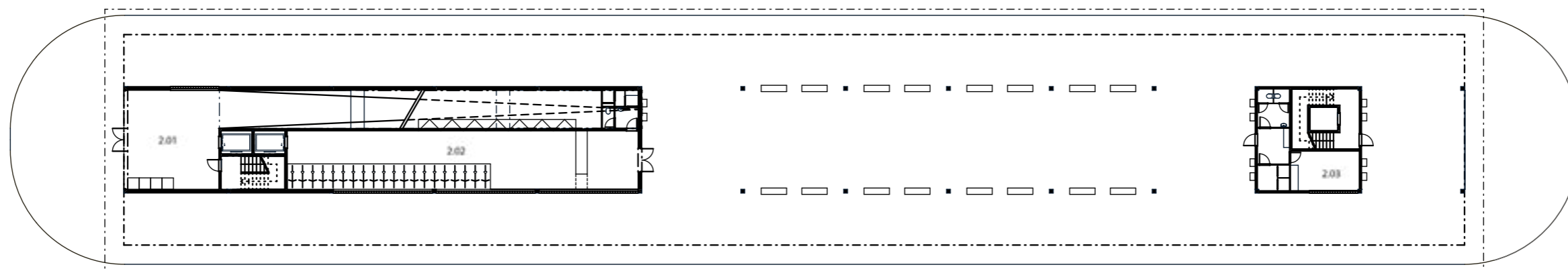
CELKOVÉ NÁDRAŽÍ





PŮDORYS 2. NP M 1:400

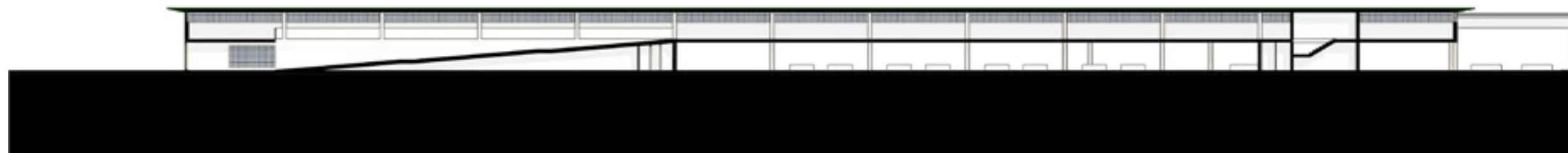
3.01 parkoviště cyklistických kol



PŮDORYS 1. NP M 1:400

2.01 vstupní hala parkoviště cyklistických kol  
 2.02 půjčovna kol  
 2.03 zázemí řidičů autobusů





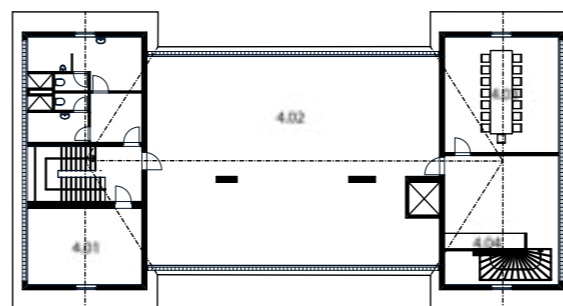
PODÉLNÝ ŘEZ AUTOBUSOVÝM NÁDRAŽÍM M 1:400



PODÉLNÝ ŘEZ VLAKOVÝM NÁDRAŽÍM M 1:400

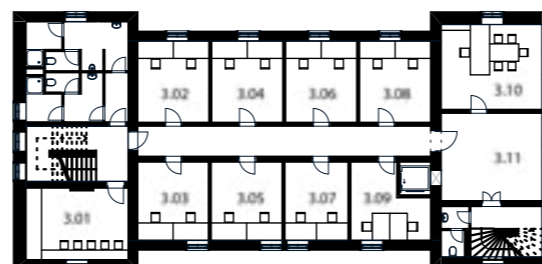


- 4.01 K - sklad
- 4.02 společenská místnost SZ
- 4.03 K - zasedací místnost (15 os.)
- 4.04 kuchyňský kout

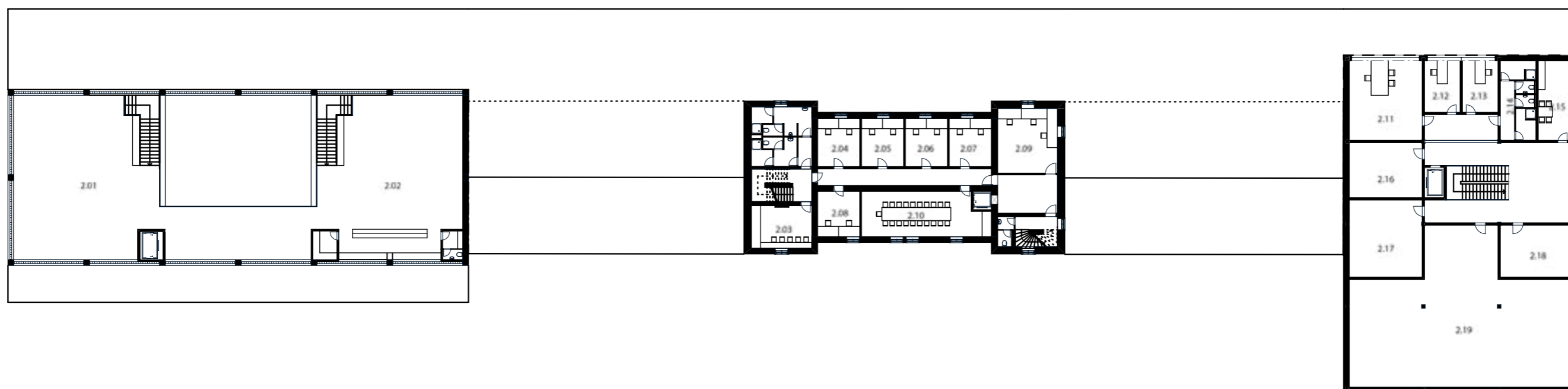


PŮDORYS 4. NP M 1:400

- 3.01 K - kuchyňka
- 3.02 K - kancelář SSZT (2 os.)
- 3.03 K - kancelář SSZT (2 os.)
- 3.04 K - kancelář SSZT (2 os.)
- 3.05 K - kancelář SSZT (2 os.)
- 3.06 K - kancelář SSZT (2 os.)
- 3.07 K - kancelář SSZT (2 os.)
- 3.08 K - kancelář systém. spec. (2 os.)
- 3.09 K - kancelář SSZT (2 os.)
- 3.10 K - kancelář vedoucího + prostor pro jednání (5 os.)
- 3.11 K - tiskárna



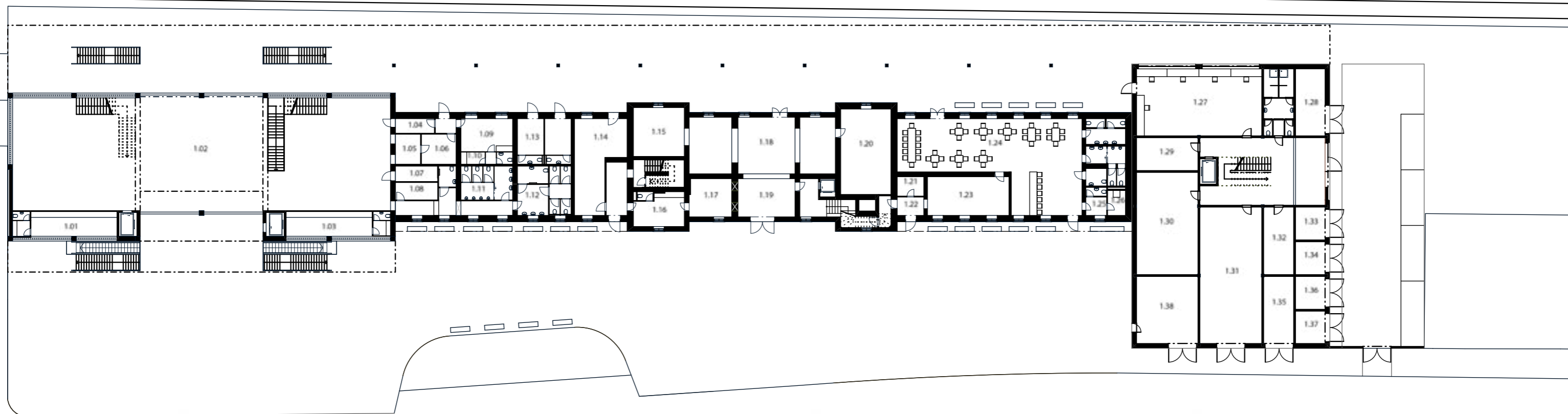
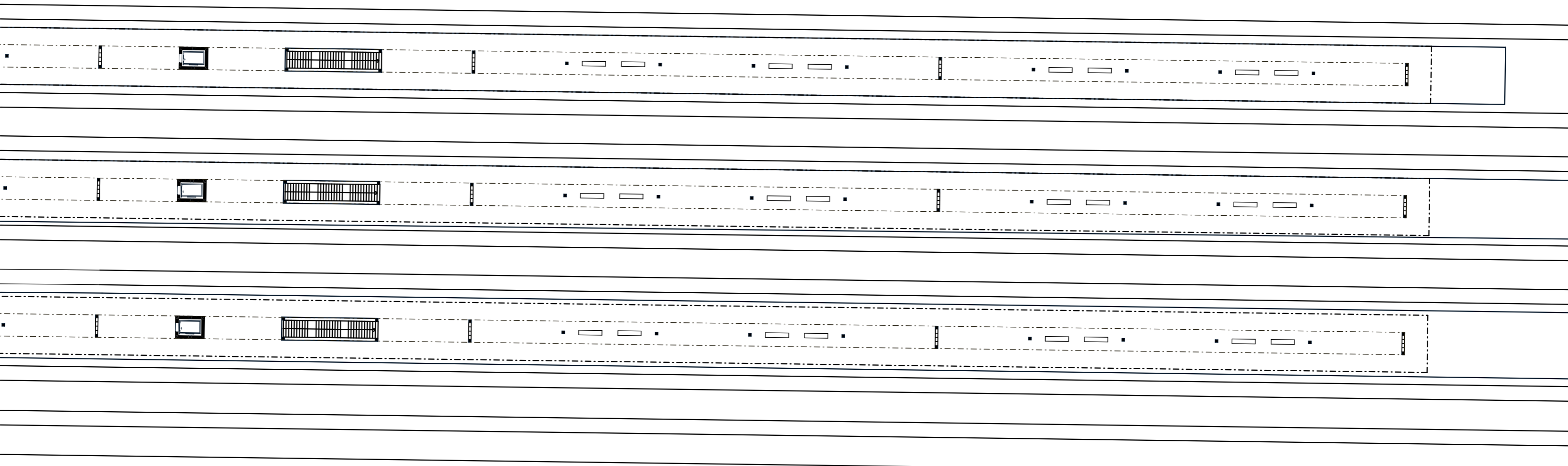
PŮDORYS 3. NP M 1:400



- 2.01 hala
- 2.02 kavárna
- 2.03 K - kuchyňka
- 2.04 TK - kancelář (2 os.)
- 2.05 TK - kancelář (2 os.)
- 2.06 TK - kancelář (2 os.)
- 2.07 TK - kancelář (2 os.)
- 2.08 TK - kancelář (2 os.)
- 2.09 TK - kancelář (3 os.)
- 2.10 TK - zasedací místnost (20 os.)
- 2.11 T - kancelář (vedoucí)
- 2.12 T - kancelář (1 os.)
- 2.13 T - kancelář (1 os.)
- 2.14 T - WC, sprchy, šatny
- 2.15 T - denní místnost s KK
- 2.16 TS - rozvodna VN, NN, pro STS
- 2.17 TZS - kab. z. zabezpečovací
- 2.18 TZS - kab. z. sdělovací
- 2.19 TZS - stavební ústředna

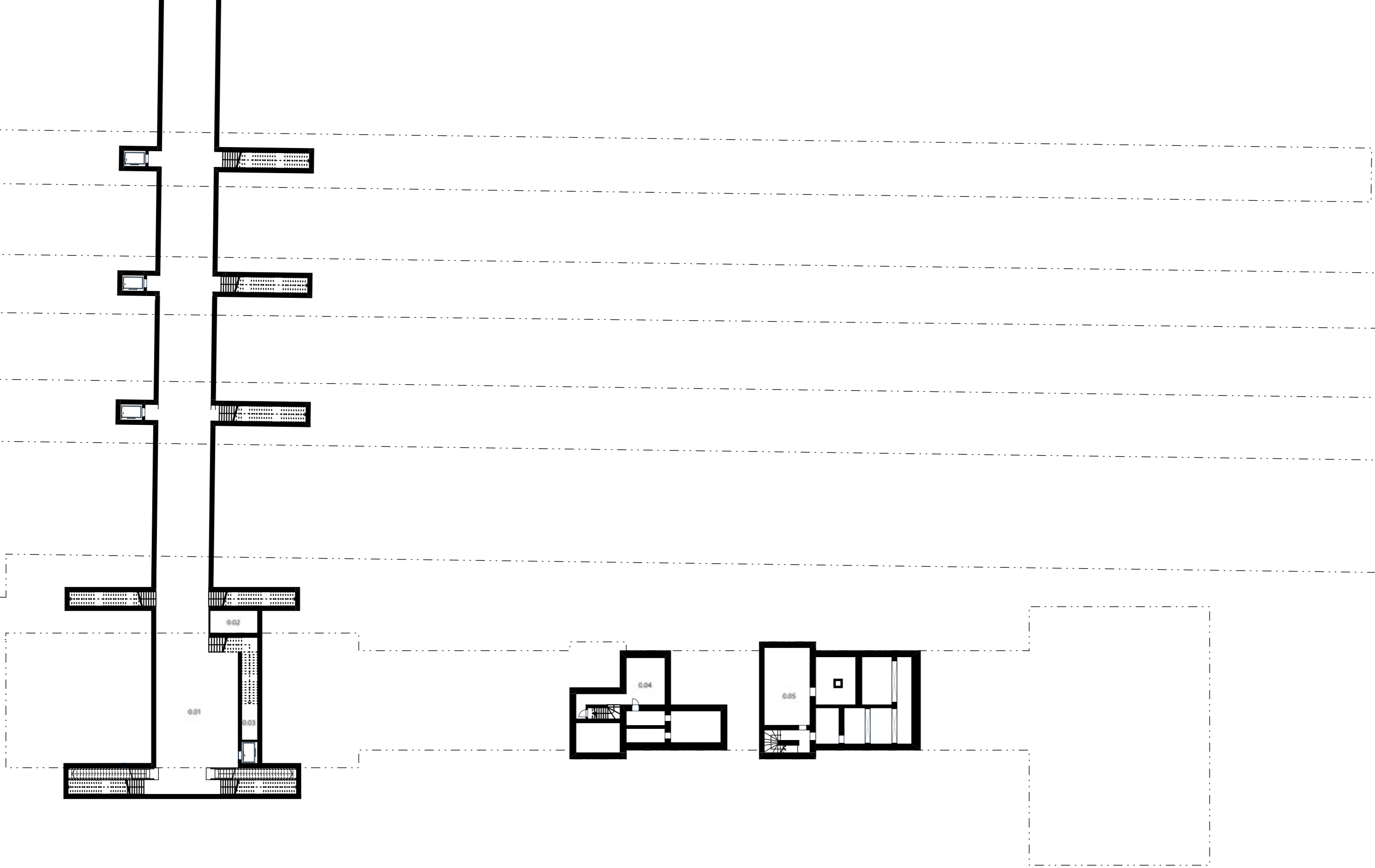
PŮDORYS 2. NP M 1:400





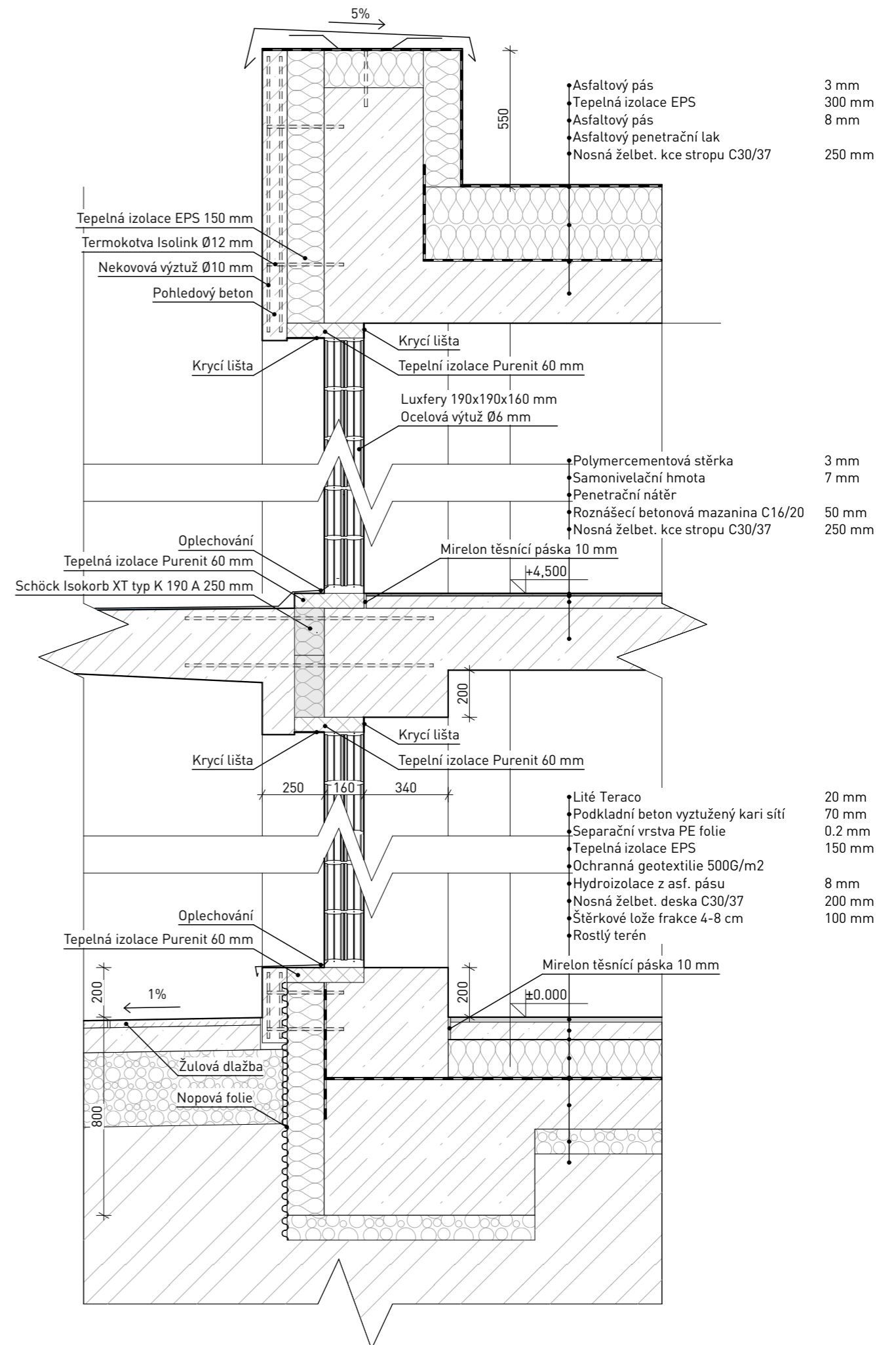
- |                        |                                       |   |                           |                     |  |                                  |                              |
|------------------------|---------------------------------------|---|---------------------------|---------------------|--|----------------------------------|------------------------------|
| 1.01 pekárna           | 1.06 pokladny - sklad                 | 1.11 WC muži                                  | 1.16 zázemí pokladen      | 1.21 šatna          | 1.26 úklid                                   | 1.31 TS - rozvodna VN, NN pro TS | 1.36 TS - transformátor T222 |
| 1.02 hala              | 1.07 úklid                            | 1.12 WC ženy                                  | 1.17 pokladna/infocentrum | 1.22 služební vstup | 1.27 TZS - dopravní kancelář - 5x pracoviště | 1.32 TZS - sklad SSZT            | 1.37 TS - transformátor T322 |
| 1.03 trafika           | 1.08 WC dohled                        | 1.13 dozorič                                  | 1.18 expozice Kolonie     | 1.23 kuchyně        | 1.28 technická místnost                      | 1.33 TS - tlumivky               | 1.38 odpad                   |
| 1.04 odvodová místnost | 1.09 dopravní zázemí (denní místnost) | 1.14 technická místnost                       | 1.19 vstupní hala         | 1.24 nádražka       | 1.29 TSZ - místnost baterií                  | 1.34 TS - transformátor T16      |                              |
| 1.05 pokladny          | 1.10 šatna                            | 1.15 interaktivní místnost dopravní kanceláře | 1.20 promítací sál        | 1.25 služební WC    | 1.30 TZS - sdělovací místnost                | 1.35 TZS - rozvodna VN           |                              |





- 0.01 podchod
- 0.02 komerce
- 0.03 úschovné boxy a bankomaty
- 0.04 skladovací prostory
- 0.05 pivní sklep nádraží





DETAIL ŘEZU FASÁDOU NOVÉ NÁDRAŽNÍ BUDOVY





NYMBURK  
hlavní nádraží



Směr	Typ vlaku	Číslo vlaku	Čas odjezdu	Čas příjezdu
Praha	IC	101	10:00	10:15
Brno	IC	102	10:30	10:45
Olomouc	IC	103	11:00	11:15
Brno	IC	104	11:30	11:45
Praha	IC	105	12:00	12:15
Brno	IC	106	12:30	12:45
Olomouc	IC	107	13:00	13:15
Brno	IC	108	13:30	13:45
Praha	IC	109	14:00	14:15
Brno	IC	110	14:30	14:45





ODJEZD

ČÍSLO	CÍLOVÁ STANICE A SMĚR JÍZDY	ODJEZD	PROJEKČNÍ	ZPOZDĚNÍ	NÁST.	KOLEJ	
1	PRAHA	CESKA TREBONVA	0s	5.20		2	2
2	ZILINA	OSTRAVA	0s	7.25	20 min	1	1
3	CHEB	PRAHA	Ex	7.32		2	2
4	KOSICE	HRANICE NA M.	Ex	7.38		1	1

CÍLOVÁ STANICE A SMĚR JÍZDY

1	PRAHA	CESKA TREBONVA
2	ZILINA	OSTRAVA
3	CHEB	PRAHA
4	KOSICE	HRANICE NA M.







AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ NYMBURK









Za nekončící podporu děkuji své rodině, přátelům i Kláře a Tomášovi Hradečným.



## ZDROJE

ŘEHOUNEK, Jan, *Sto padesát let železnice v Nymburce*. Nymburk: Kaplanka, 2020. ISBN 978-80-87523-28-5  
ŘEHOUNEK, Jan, *Nymburk - Královské město v červených hradbách*. Nymburk: Kaplanka, 2012. ISBN 978-80-87523-04-9  
KOCOUREK, Jaroslav, *Nymburk - Královské město na Labi*. Nymburk: Ulrych Ivan - Nakladatelství Vega-L, 2018. ISBN 978-80-88072-40-9.  
VÖLFL, Zdeněk. *Stanice a město, příběh dopravního uzlu*. Praha, 2021. Diplomová práce. České vysoké učení v Praze, Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách. Vedoucí práce prof. Ing. arch. Roman KOUCKÝ  
TÝFA, Lukáš, HÁJEK, Karel, JACURA, Martin, KRUNTORÁD, Jan (2021). Výpravní budovy smíšených nebo osobních železničních stanic – proměna jejich role ve 21. století . In: Jiří Kugl, ed. Člověk, stavba a územní plánování 14. ČVUT v Praze, Fakulta stavební pp. 188-210. ISBN 978-80-01-06893-9. ISSN 2336-7695  
NOVOTNÝ, Vojtěch, DRÁPAL, Filip, HÁJEK, Karel, a kolektiv. *Standard zastávek PID*. Praha: ČVUT, 2017. ISBN 978-80-01-04150-5

Podklady poskytnuté k architektonické soutěži vyhlášené 31. 10. 2022: <https://www.cka.cz/souteze/databaze/zeleznicni-stanice-nymburk-hl-n>  
<https://www.mesto-nymburk.cz>  
<https://spinbox.meu-nbk.cz>  
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Nymburk>  
<https://csnonlinefirmy.agentura-cas.cz>