

# ZLÍN

*Johana Simkovičová*

Diplomová práce  
***Dopravní terminál Zlín***

Autor  
***Bc. Johana Simkovičová***

Vedoucí práce  
***doc. Ing. arch. Boris Redčenkov***

Odborný asistent  
***Ing. arch. Vítězslav Danda***

***České vysoké učení technické v Praze***  
***Fakulta architektury***

***15118 Ústav nauky o budovách***  
***Zimní semestr 2024/2025***

## ***ÚVOD***

Dopravní terminály a nádraží mnohdy tvoří první kontakt návštěvníka s městem.

První dojem.

Mají tato místa být pouze strohými dopravními uzly?

Stojí město o nové příchozí, vítá-li je nepřehledný a zanedbaný prostor?

# OBSAH

<b>ANALYTICKÁ ČÁST</b>	<b>8</b>
<b>ŠIRŠÍ VZTAHY</b>	<b>10</b>
parcelní kresba	12
morfologie terénu	14
funkční plochy	16
městská památková zóna	18
kontext	20
Svit dnes	22
fotodokumentace	24
územní plán	30
záplavová území	34
<b>HISTORIE</b>	<b>36</b>
Baťa	38
<b>DOPRAVA</b>	<b>42</b>
automobilová doprava	44
železniční doprava	50
městská hromadná a veřejná linková doprava	56
cyklistická doprava	58
pěší doprava	62
mapa mobility území	64
problémy pěší prostupnosti území	66
<b>PROJEKTY</b>	<b>68</b>
<b>NÁVRHOVÁ ČÁST</b>	<b>72</b>
<b>ÚVOD</b>	<b>74</b>
<b>SCHWARZPLAN</b>	<b>78</b>
<b>KONCEPT</b>	<b>84</b>
<b>DOPRAVA</b>	<b>86</b>
<b>GAHURŮV PROSPEKT</b>	<b>88</b>
<b>SITUACE</b>	<b>92</b>
<b>PROVOZNÍ SCHÉMA</b>	<b>98</b>
<b>PŮDORYSY</b>	<b>100</b>
<b>POHLEDY</b>	<b>106</b>
<b>ŘEZY</b>	<b>108</b>
<b>KONSTRUKCE</b>	<b>118</b>
<b>REFERENCE</b>	<b>124</b>
<b>ZDROJE</b>	<b>140</b>

# **ANALYTICKÁ ČÁST**

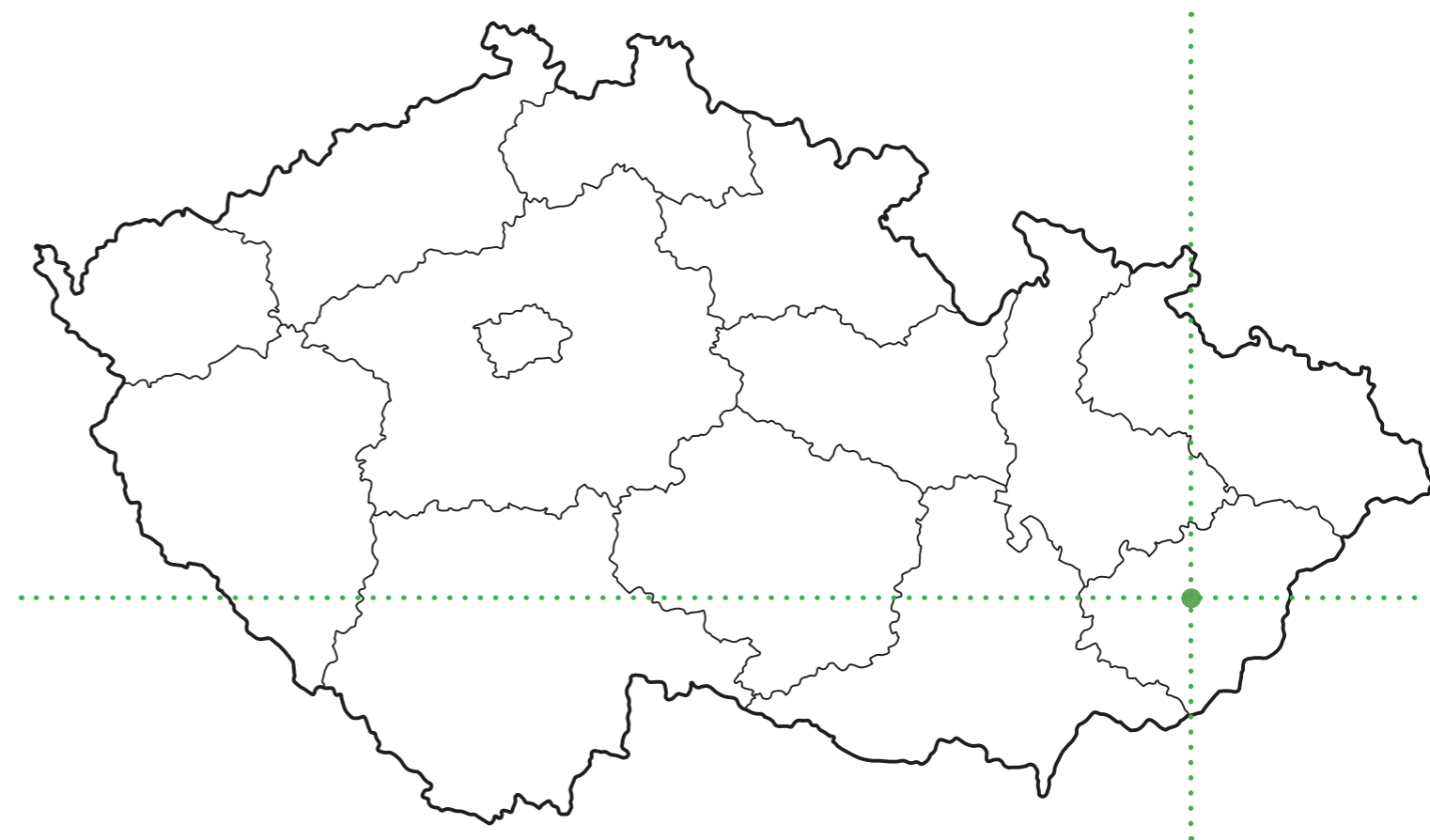
## ŠIRŠÍ VZTAHY

Zlín je krajským městem na východě Moravy na Valašsku. Leží podél řeky Dřevnice tekoucí z východu na západ. Ze severní a jižní strany je sevřen kopci a pahorky. Díky údolní poloze je město obklopeno lesy, což podporuje atmosféru zahradního města. Značná přítomnost zeleně je dosažena díky převažující zástavbě rodinných domků z Baťovské éry. K tomuto urbanistickému počínu byli tehdejší architekti inspirováni Ebenezerem Howardem.

Architektura Zlína je jedinečná a představuje vrchol českého funkcionalismu. Město se vyznačuje mnoha pozoruhodnými budovami, které odrážejí progresivní myšlení a inovativní přístupy té doby. V centru je bloková zástavba převážně s nižším počtem podlaží. Mezi výškové dominanty patří Budova 21, Obchodní dům či Hotel Zlín, dále směrem na Vizovice jsou věžové bytové domy. Nejvyšší hustotou obyvatel se pyšní sídliště Jižní svahy.

Značnou částí srdce města je areál bývalých továren firmy Baťa, známý též jako Svit. Některé z budov jsou dnes využívány pro občanskou vybavenost jako je např. knihovna, galerie, pošta, centrum pro mládež, obchody či jsou zde kanceláře; jiné si zachovaly původní funkci.

V současnosti je Zlín také významným kulturním a vzdělávacím centrem, s mnoha institucemi a akcemi, které podporují kreativitu a umění. Obyvatelé a návštěvníci mohou na každém kroku vnímat harmonii mezi přírodou a městským prostředím, což dává Zlínu osobitou atmosféru a činí ho atraktivním jak pro život, tak pro turistiku. Tato kombinace průmyslové historie, architektonického dědictví a kulturních aktivit vytváří zajímavý a dynamický obraz města, které se neustále vyvíjí.



PARCELNÍ KRESBA

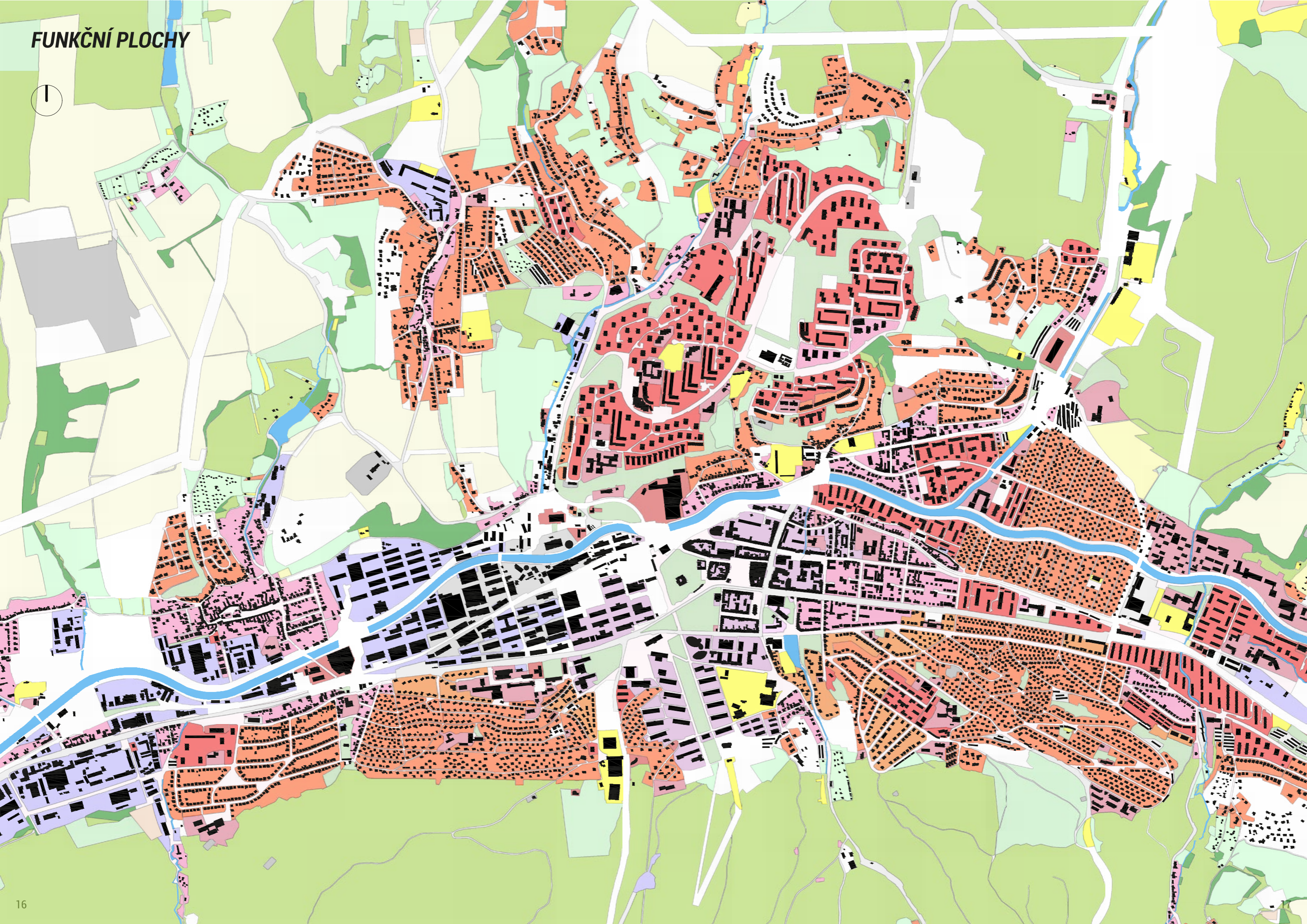


# MORFOLOGIE TERÉNU

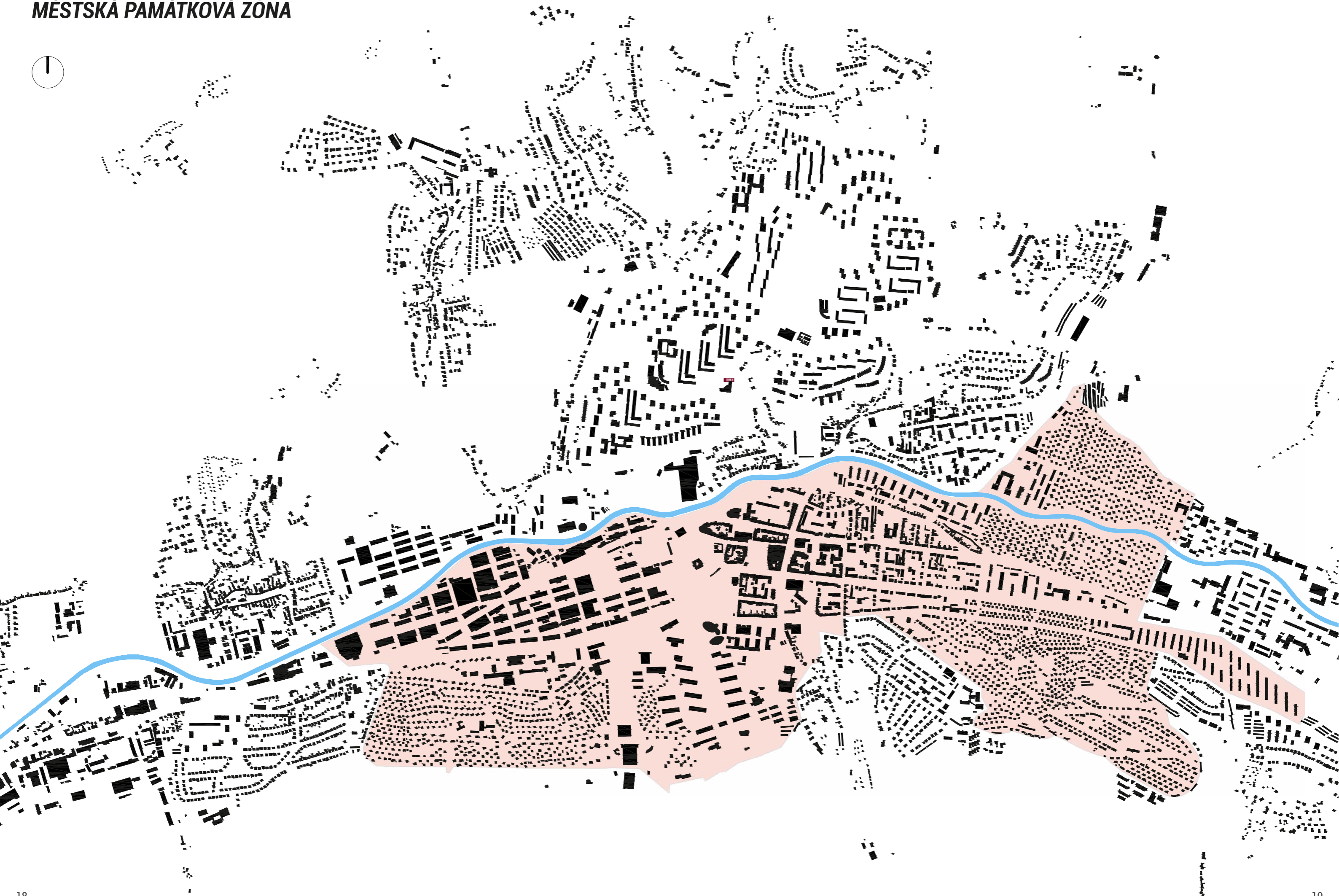




# FUNKČNÍ PLOCHY



# MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA



# KONTEXT



sídlíště Jižní svahy

Vlakové nádraží

Knihovna

Galerie a muzeum

Autobusové nádraží

Zlínský zámek

Radnice

Náměstí Míru

Dřevnice

Gahurova

Sad Svobody

Dlouhá

Městské divadlo

Sad Komenského

Štefánikova

třída Tomáše Bati

Pošta

Batův mrakodrap

Gahurovův prospekt

Kostel sv. Filipa a Jakuba

Univerzita Tomáše Bati

Kongresové centrum

Poliklinika

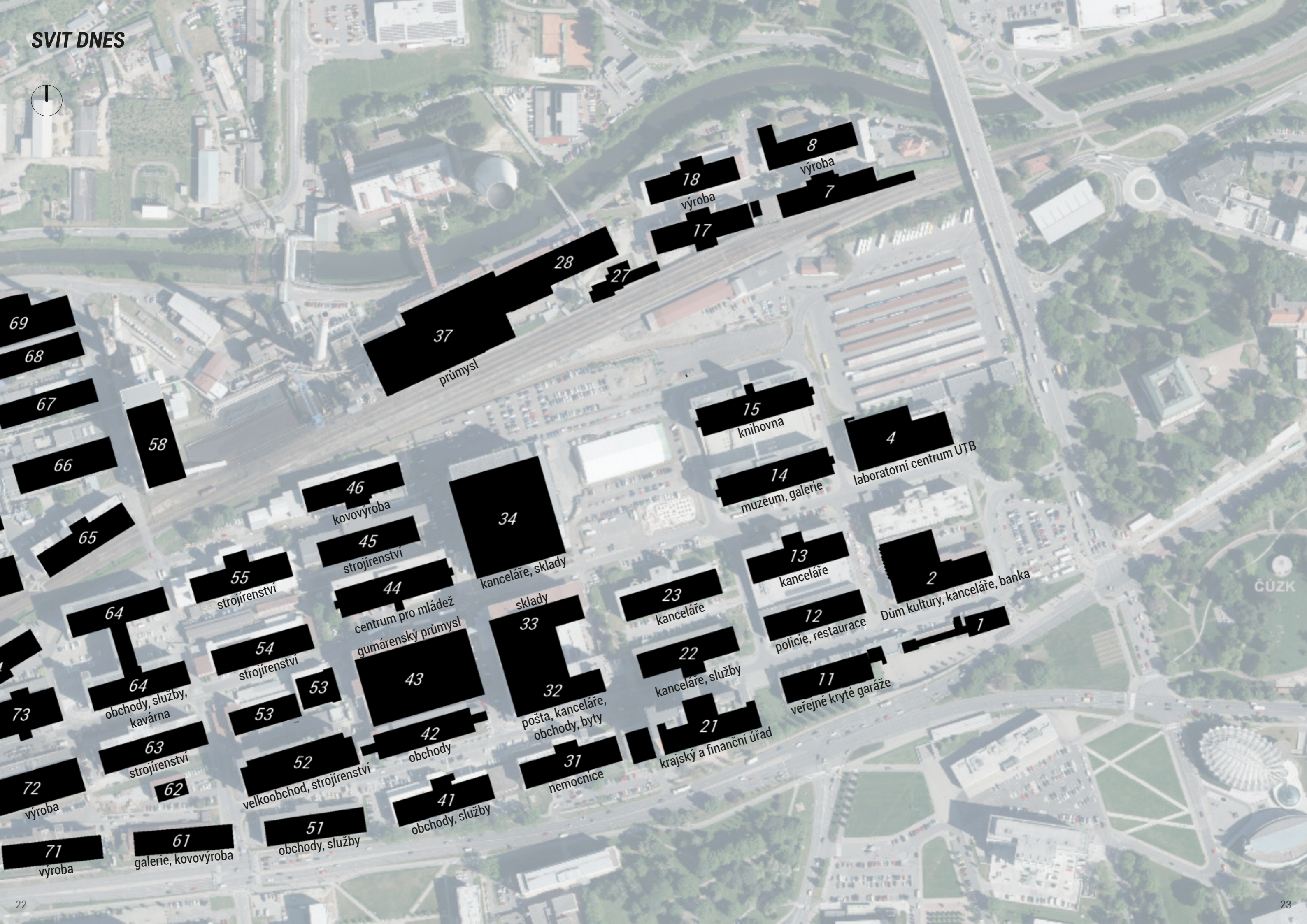
Obchodní dům

Velké kino

Lázně

Památník Tomáše Bati

Zimní stadion



69  
68  
67  
58  
66  
65  
64  
73  
72 výroba  
71 výroba

55 strojírenství  
54 strojírenství  
53  
52 velkoobchod, strojírenství  
51 obchody, služby

37 průmysl  
46 kovovýroba  
45 strojírenství  
44 centrum pro mládež gumárenský průmysl  
43  
42 obchody  
41 obchody, služby

34 kanceláře, sklady  
33 sklady  
32 pošta, kanceláře, obchody, byty  
31 nemocnice

18 výroba  
17 výroba  
15 knihovna  
14 muzeum, galerie  
13 kanceláře  
12 policie, restaurace  
11 veřejné kryté garáže

8 výroba  
7  
4 laboratorní centrum UTB  
2 Dům kultury, kanceláře, banka  
7



36

37

38

39

48

47

46

7

45

40

41

42

43

44

34

35

33

32

31

30

29

28

27

26

25

24

23

22

21

20

19

18

17

16

15

14

13

5

6

12

11

10

8

7

3

4

15

14

5

6

9

12

11

10

8

7

10

10

CÚZK

CÚZK

# FOTODOKUMENTACE

1)



2)



3)



13)



14)



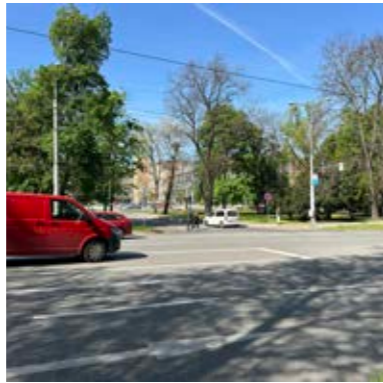
15)



4)



5)



6)



16)



17)



18)



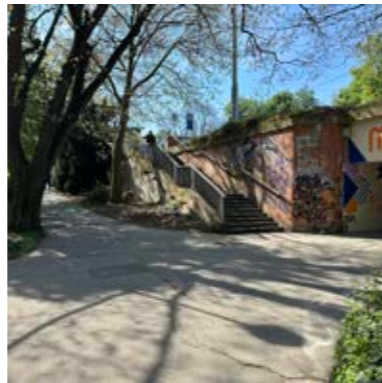
7)



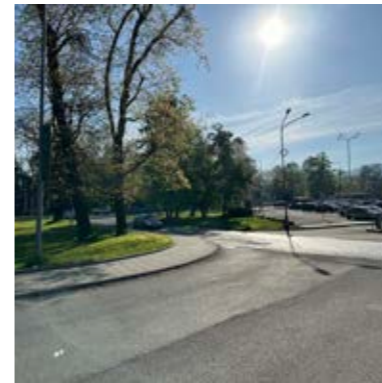
8)



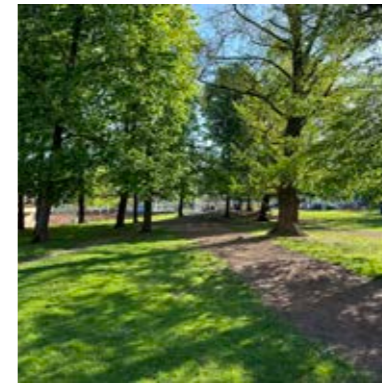
9)



19)



20)



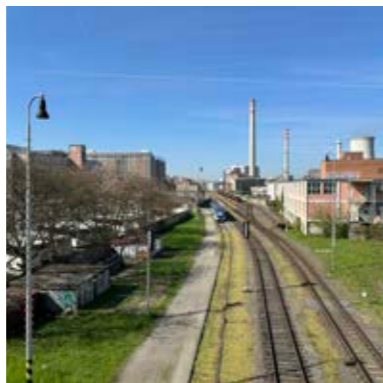
21)



10)



11)



12)



22)



23)



24)



# FOTODOKUMENTACE

25)



26)



27)



37)



38)



39)



28)



29)



30)



40)



41)



42)



31)



32)



33)



43)



44)



45)



34)



35)



36)



46)



47)















































































48)

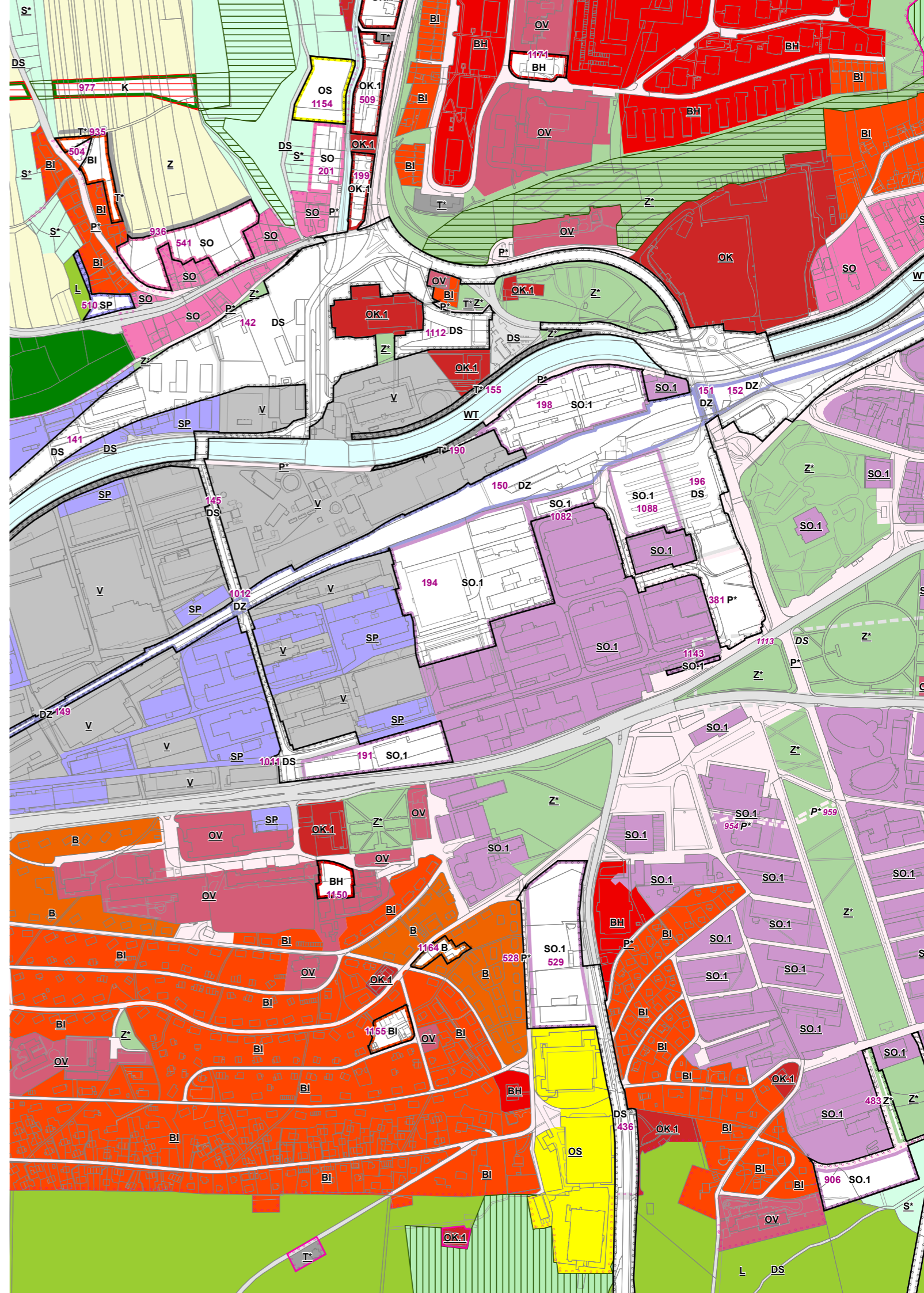


# ÚZEMNÍ PLÁN

## Legenda

-  řešené území
-  zastavitelné plochy
-  zastavěné území k 1.6.2021
-  biokoridory ÚSES - Stav
-  biokoridory ÚSES - Návrh
-  biocentra ÚSES - Stav
-  biocentra ÚSES - Návrh
-  plochy určené k rozlivu povodně (poldry)
-  číslo plochy s rozdílným způsobem využití
-  parcelní kresba
-  vnitřní kresba

STABILIZOVANÉ PLOCHY	PLOCHY ZMĚN	PLOCHY ÚZEMNÍCH REZERV	
			plochy bydlení
			plochy bydlení hromadného
			plochy bydlení individuálního
			plochy bydlení specifických forem
			plochy rekreace - hromadná
			plochy rekreace - rodinná
			plochy rekreace - rodinná - zahrádkářské osady
			plochy občanského vybavení - veřejné vybavení
			plochy občanského vybavení - tělovýchova a sport
			plochy občanského vybavení - veřejná pohřebiště
			plochy občanského vybavení - komerční zařízení - nákupní centra
			plochy občanského vybavení - komerční zařízení
			plochy občanského vybavení - lázeňství
			plochy občanského vybavení specifických forem
			plochy veřejných prostranství
			plochy dopravní infrastruktury - silniční doprava
			plochy dopravní infrastruktury - drážní doprava
			plochy dopravní infrastruktury - letecká doprava
			plochy dopravní infrastruktury specifické
			plochy technické infrastruktury
			plochy technické infrastruktury - nakládání s odpady
			plochy smíšené obytné
			plochy smíšené obytné v centrální zóně - městské centrum
			plochy smíšené obytné městské - lokální centrum
			plochy výroby a skladování
			plochy pro zemědělskou a lesnickou výrobu - zahradnictví
			plochy smíšené výrobní
			plochy těžby nerostů
			plochy smíšeného využití
			plochy sídelní zeleně
			plochy vodní
			plochy smíšené nezastavěného území
			plochy krajinné zeleně
			plochy přírodní
			plochy zemědělské specifické
			plochy zemědělské
			plochy lesní
			území bez funkčního využití (zrušeno rozsudkem KS v Brně 63 A 2/2018 - 105)





# ÚZEMNÍ PLÁN - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

## Plochy dopravní infrastruktury – drážní doprava – DZ

### Hlavní využití:

- drážní doprava

### Přípustné využití:

- mosty, tunely, lávky, podchody,
- pozemky zeleně
- pozemky pro zastávky, stanice a související služby
- protihluková opatření
- pozemky technické infrastruktury

### Nepřípustné využití:

- činnosti, děje a zařízení, které nesouvisí s hlavním využitím

## Plochy dopravní infrastruktury – silniční doprava – DS

### Hlavní využití:

- silniční doprava

### Přípustné využití:

- odstavné a parkovací plochy
- hromadné a řadové garáže
- zařízení pro hromadnou dopravu
- mosty, tunely, lávky, podchody
- pozemky pro pěší a cyklistické stezky, účelové komunikace
- pozemky zeleně
- pozemky pro čerpací stanice pohonných hmot včetně doprovodných funkcí
- stavby a zařízení pro údržbu silnic
- pozemky související technické infrastruktury

### Nepřípustné využití:

- činnosti, děje a zařízení, které omezují hlavní využití

## Plochy smíšené v centrální zóně - městské centrum – SO.1

### Přípustné využití:

- pozemky staveb veřejného občanského vybavení
- pozemky staveb komerčních zařízení - obchodních domů
- pozemky staveb pro bydlení
- pozemky staveb pro komerční zařízení,
- pozemky související dopravní a technické infrastruktury
- pozemky veřejných prostranství
- pozemky sídelní zeleně
- stávající výroba v nezměněném objemu

### Nepřípustné využití:

- činnosti, které jsou v rozporu s přípustným využitím a které narušují kvalitu prostředí vlivy provozu a dopravní zátěží nebo takové důsledky vyvolávají druhotně
- pozemky staveb komerčních zařízení - nákupních center

### Podmíněně přípustné využití:

- pozemky staveb pro nerušící výrobu za podmínky, že odpovídají charakterem a významem danému prostředí

## Plochy veřejných prostranství – P\*

### Přípustné využití:

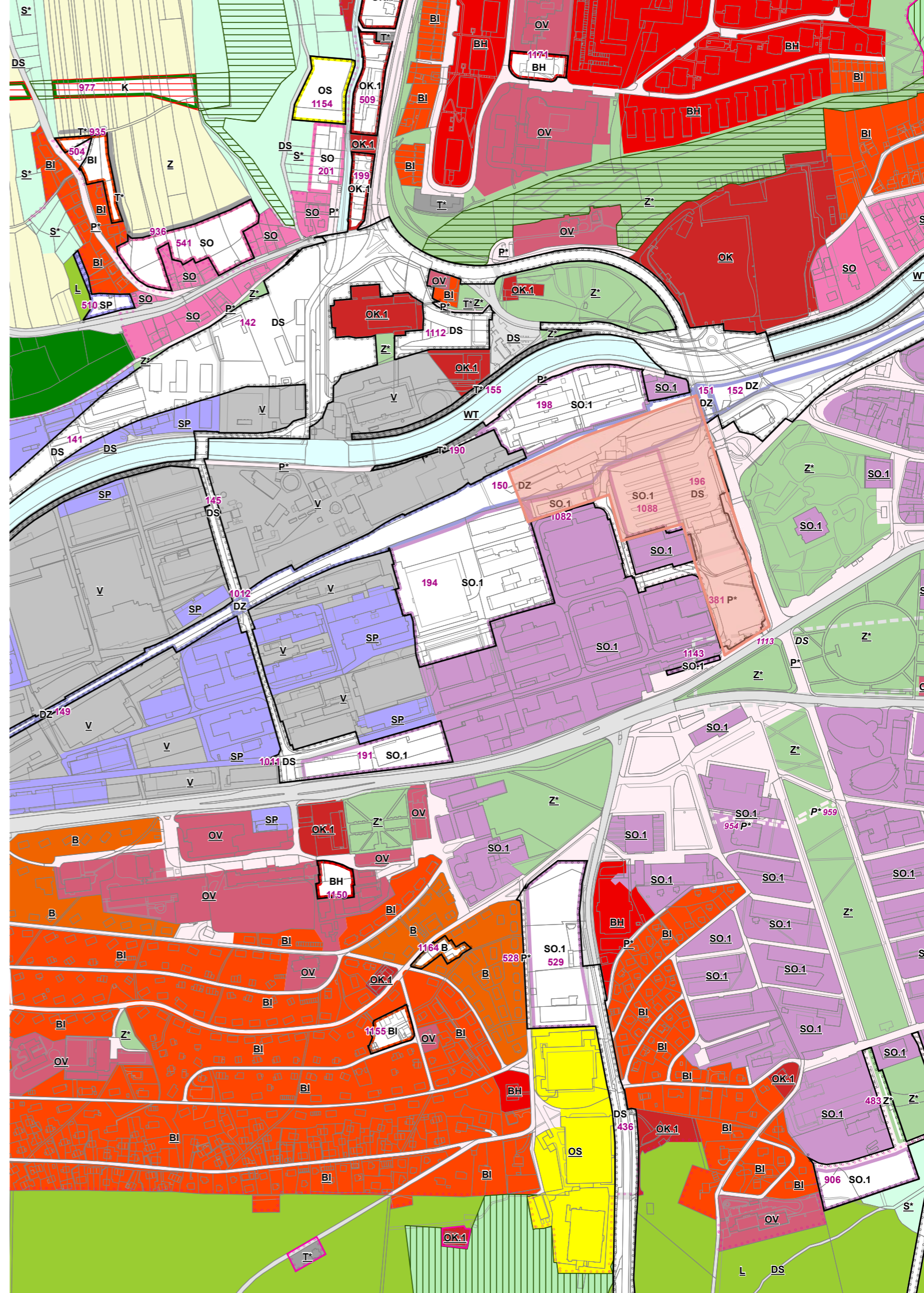
- pozemky tržišť, náměstí, návsí, chodníků, parků, sídelní zeleně, ulic, zastávek a zálivů hromadné dopravy
- pozemky související dopravní a technické infrastruktury
- cyklostezky

### Nepřípustné využití:

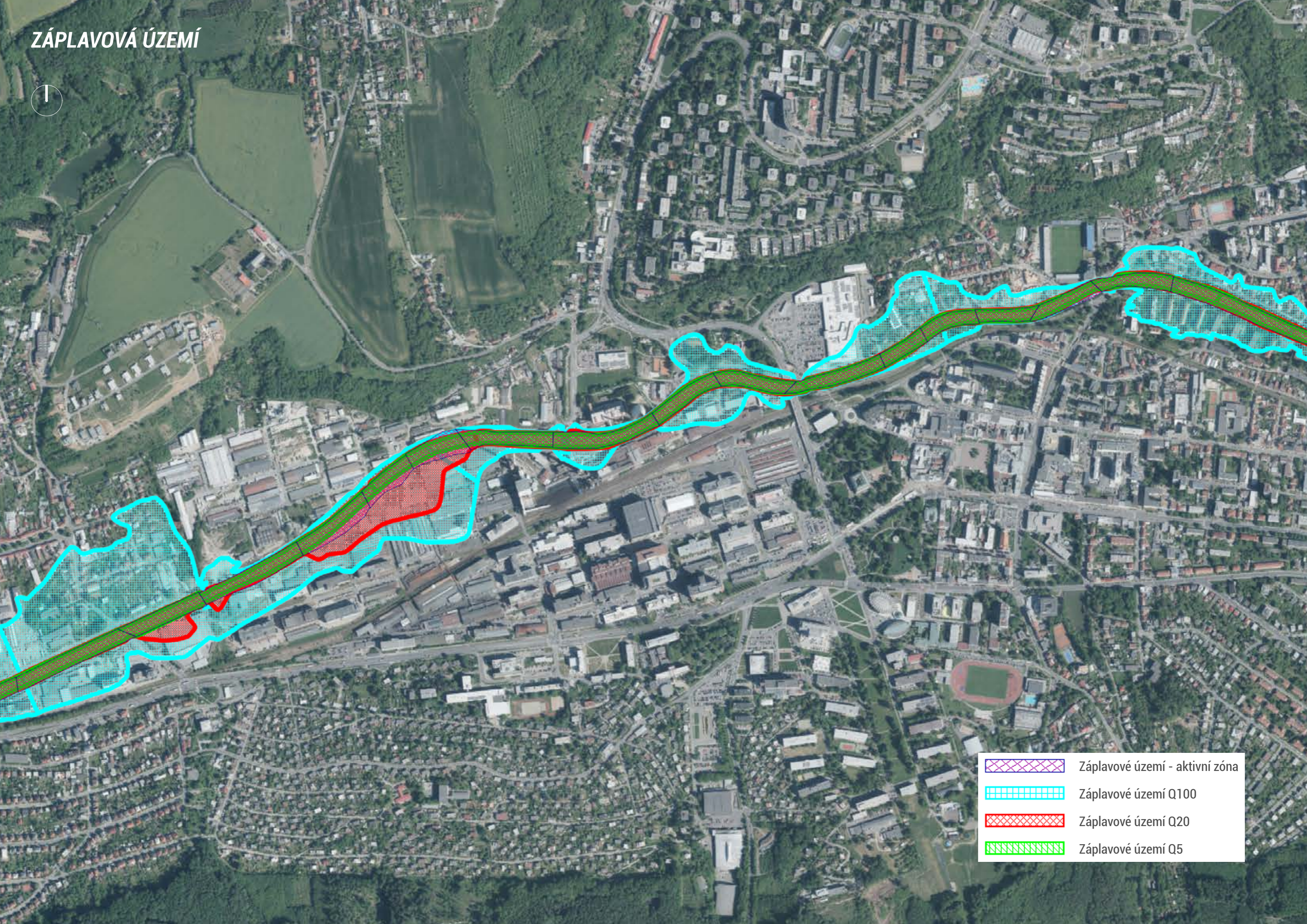
- činnosti, děje a zařízení, které narušují bezpečný pohyb osob, kvalitu prostředí nebo takové důsledky vyvolávají druhotně

### Podmíněně přípustné využití:

- parkovací stání, parkovací zálivy, parkovací plochy, parkoviště, které svou polohou a rozsahem nenaruší význam a charakter daného prostoru
- hromadné parkování podzemní, za podmínky, že nebude narušena funkce hlavní
- drobná architektura např. altány, veřejné WC, půjčovny sportovního vybavení, občerstvení s venkovním posezením, hřiště, vodní prvky, opěrné zdi za podmínky, že svou funkcí a architektonickým výrazem a umístěním odpovídají významu a charakteru daného prostoru



# ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ



	Záplavové území - aktivní zóna
	Záplavové území Q100
	Záplavové území Q20
	Záplavové území Q5

## HISTORIE

První písemná zmínka je z roku 1322, kdy byl Zlín střediskem samostatného feudálního panství. Důležitým milníkem je rok 1894 kdy sourozenci Tomáš, Antonín ml. a Anna Baťovi založili obuvnickou firmu Baťa. Rychlému růstu firmy napomohlo vybudování třítážové výroby, jejíž know-how Tomáš Baťa přivezl z cesty do Ameriky v roce 1904 a pronikl na zahraniční trh do Německa, Holandska, Dánska, Švédska, na Balkán a dále na východ. Díky stavbě své vily se Tomáš Baťa seznámil s Janem Kotěrou. Výsledek a Kotěrovy názory na urbanismus Baťu natolik zaujaly, že začali spolupracovat na regulaci města a architekt se stal poradcem podnikatele.

Válečné období a inflaci Baťovy závody přežily díky zakázce pro rakouské vojsko a snížení cen zboží a mezd zaměstnanců, podnik se tak udržel a rozrostl ještě víc. Počet obyvatel přesáhl 43 tisíc. Roku 1923 byl Tomáš Baťa zvolen starostou města a mohl tak lépe ovlivňovat jeho rozvoj. Hlavním architektem byl jmenován František Lydie Gahura, který je autorem radnice a ozvil hlavní koncept Zlína jako průmyslového města v zeleni. Na místo Kotěry, po jeho smrti, nastoupil Josef Gočár. Pokračoval ve stavbě typických baťovských domků. Ty byly malé, levné a nenáročné; bylo jich postaveno okolo 300 – 600 ročně.

Roku 1927 se začalo formovat centrum města známé jako Gahurův prospekt. Obchodní dům Proir a internáty lemující travnatou plochu, která dnes směřuje na Památník. Dále pak vznikla Baťova nemocnice, Společenský dům a Velké kino, které bylo svého času největší v republice. Mezi další významné architektury podílející se na rozvoji Zlína patřili Antonín Vítek, Miroslav Lorenc či Vladimír Karfík.

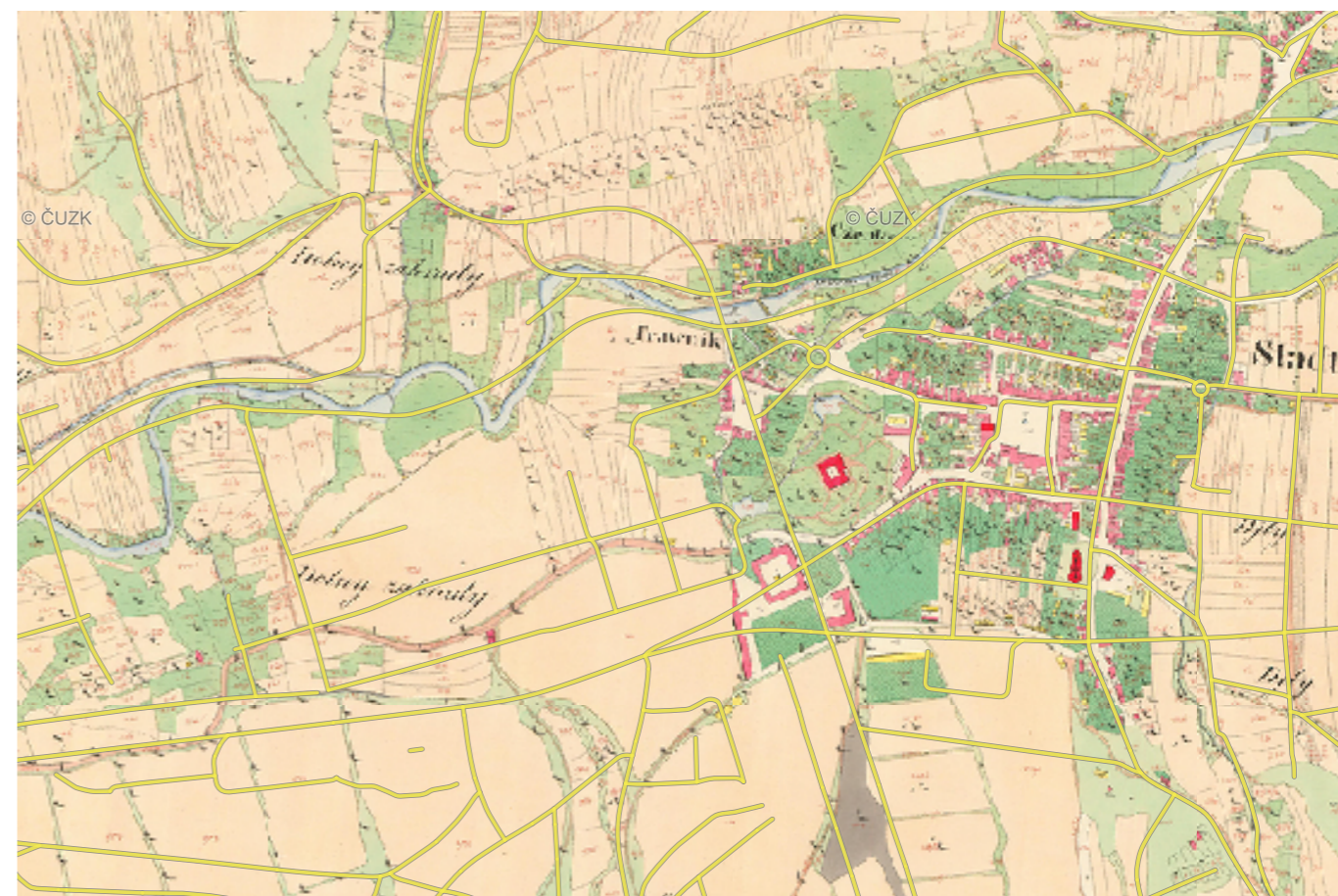
Podnikání samotné se stalo Baťovi 12. července 1932 osudným. V Otrokovicích se s pilotem Jindřichem Broučkem chystal na cestu do švýcarského města Möhlin na otevření nové pobočky. Nepříznivé počasí zapříčinilo havárii letadla Junkers F13 a smrt obou pasažérů. Přesně rok od tragické události byl dokončen a veřejnosti otevřen Památník Tomáše Bati.

Růstu města významně pomohl i Jan Antonín Baťa. Na jeho pozvání se na architekturu a urbanismus Zlína podíleli i Bohuslav Fuchs či Le Corbusier. Dále se mezi jeho úspěchy řadí založení Filmových ateliérů na Kudlově, Studijního ústavu, v čele s Ottou Wichterlem, a školy umění, kde vyučovali např. Vincenc Makovský a Bohuslav Fuchs.

1944 začalo bombardování města a o pět roků později bylo na 40 let přejmenováno na Gottwaldov. Po druhé světové válce město rychle zotavilo a modernizovalo, avšak padesátá léta přinesla socialistickou transformaci, kdy byla znárodněna firma Baťa, dominantní výrobce obuvi.

Po sametové revoluci v roce 1989 se město otevřelo demokratickým hodnotám a začalo transformaci na tržní ekonomiku, což vedlo k privatizaci státních podniků a rozvoji malého a středního podnikání. Tyto změny měly trvalý dopad na další vývoj Zlína v devadesátých letech a v následujících obdobích.

1829



1943



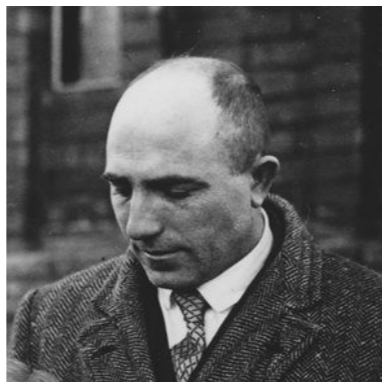


## Tomáš Baťa

Nejvýznamější osobností Zlína. Obuvník, podnikatel, starosta, vizionář. Malou dílnu po otci proměnil v jednu z největších společností tehdejšího světového trhu. Vsadil na ekonomičnost výroby a dostupnost zboží. S rostoucím kapitálem firmy rostl Zlín a úroveň života v něm. Baťa stojí za rozvojem zdravotnictví, vzdělání, kultury, architektury a urbanismu. Po návštěvě Ameriky - zejména továren Ford - zavádí stavební modul pro železobetonový skelet 6,15 x 6,15 m (20 x 20 stop), čímž sjednotil charakter a estetiku města do stylu funkcionalismu.

## František Lýdie Gahura

Sochař, architekt, urbanista. Je autorem značného množství zlínských staveb a jako první městský architekt navrhl regulační plán "Velkého Zlína" a celého regionu. Radnice byla jeho diplomovým projektem na pražské AVU pod vedením prof. Jana Kotěry, který stál i za propojením Gahury s Baťou, když spolu projektovali zahradní obytné čtvrti.



## Vila Tomáše Bati

Původní návrh od vizovického stavitele Františka Nováka byl realizován pouze z části, o dokončení vily se zasloužil Jan Kotěra. Hlavní požadavek Tomáše Bati, aby z každé místnosti bylo vidět na jeho tovární areál, architekt dodržel s výjimkou ložnice. Kotěra proměnil dispozici, dokončil interiér a ve spolupráci se zahradním architektem Františkem Thomayerem navrhl zahradu a altány. V dnešní době je - tehdy rozlehlý - pozemek protnut čtyřproudou silnicí a ve vile sídlí Nadce Tomáše Bati.

## Náměstí Práce

Historické náměstí nemělo pro město příliš velký význam, jelikož se největší koncentrace lidí přesunula k hlavní bráně do továren, kudy denně proudily tisíce zaměstnanců. V původním regulačním plánu architekt Gahura s touto skutečností nepočítal. Nejprve narhl úpravu přilehlého parku - dnes je zde Kongresové centrum - a postupně náměstí zformovaly přibývající solitéry - Obchodní dům, Velké kino, Společenský dům (dnes Hotel Zlín), mrakodrap 21 a další. V současnosti náměstí púli třída Tomáše Bati, kterou lze zdolat podchodem.



## Památník Tomáše Bati

Tomáš Baťa zemřel při letecké nehodě v Otrokovicích 12. 7. 1932. Do roka a do dne byl Františkem Lýdií Gahurou navržen, postaven a veřejnosti otevřen památník. Železobetonový skelet s předsaženými sloupy - dodržující přísný modul s četnou repeticí čísla 3 a násobků - je po obvodu vyplněn katedrálním sklem s vertikálním členěním. Uvnitř bylo zamýšleno pouze s modelem letadla, schodištěm - čitelně tvořícím písmeno Z - a osvětlením. S proměnou politických režimů se značně změnila i budova, přičemž dlouhou dobu měla neprůhlednou fasádu a cihlové přístavky, než jí byla v roce 2019 navracena původní podoba.



## Jan Antonín Baťa

V rodinném podniku byl - o 22 mladší nevlastní bratr Tomáše - na několika vysokých pozicích, než se po roce 1932 stal hlavním akcionářem. Pod jeho vedením se vytvořila řada nových výrobních programů, marketingových strategií a vzrostla mediální reprezentace. Díky jeho zájmu o moderní mediální technologie vznikly filmové ateliéry na Kudlově. Angažovanost v oblasti umění ústila ke Zlínským salónekům soudobého umění. Rozvíjel profesní školství, vzdělanost v pozemním stavitelství a sám se podílel na rozvoji baťovských urbanistických principů a architektury.

## Vladimír Karfík

Architekt Karfík nastoupil do Stavebního oddělení firmy Baťa po mnohaletém zahraničním angažmá, kde pracoval pro velikány jako Le Corbusier či Frank Lloyd Wright. Přijal za svůj stavební modul 6,15 x 6,15 m, který aplikoval mimo jiné i na sakrální stavby. Krom velkých veřejných budov jako jsou Evangelický kostel, Obchodní dům či dnešní Hotel Zlín vyprojektoval řadu vil pro tehdejší významné zlínské osobnosti.



## Obchodní dům

Architekti Gahura a Karfík vyprojektovali jeden z největších a nejmodernějších obchodních domů tehdejšího Československa, Modulový skelet poskytl ideální rozměry pro prodejny v nižších patrech i pro kanceláře ve zbytku budovy. Směrem nahoru se zmenšuje výška oken a lze tak snadno odlišit veřejná a soukromá podlaží. Bílá fasáda měla poskytnout prostor pro inzerci. Obchodní dům spolu s dnešním Hotelem Zlín zdobily - a stále zdobí - neony, pro které architekt Karfík našel inspiraci v amerických velkoměstech.

## Budova 21

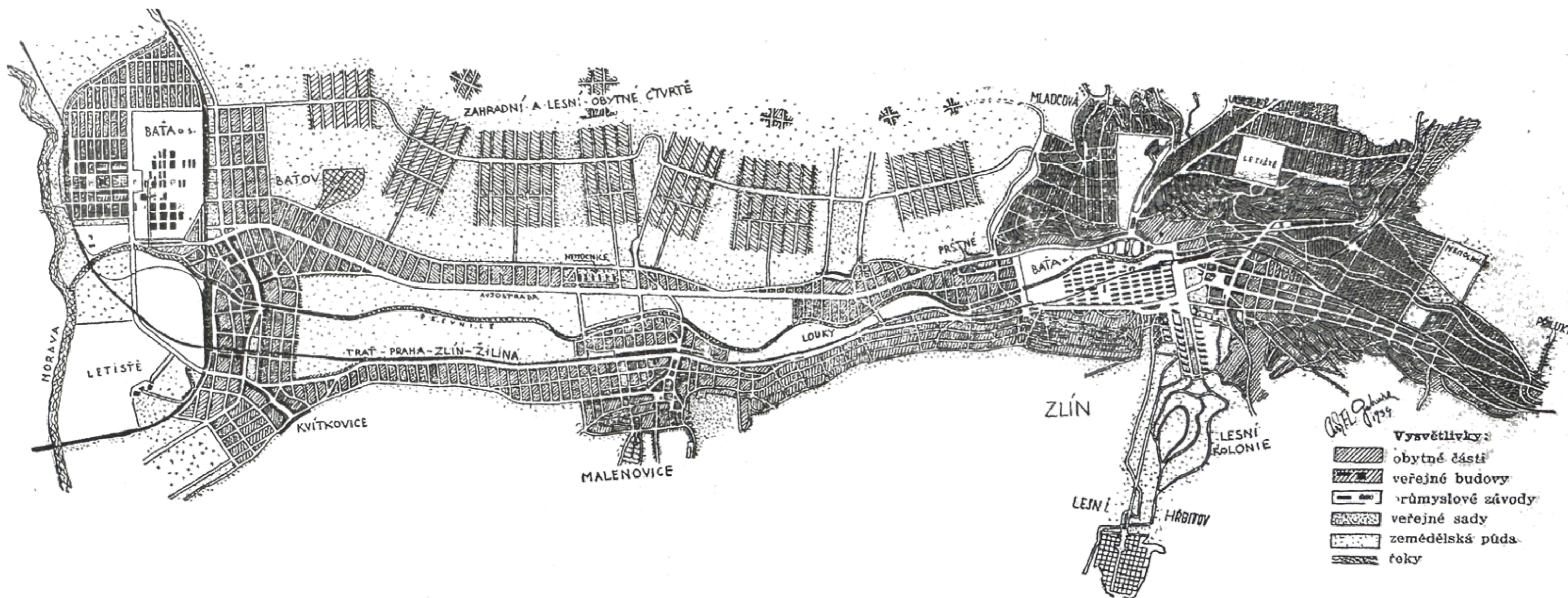
Svého času nejvyšší objekt ve střední Evropě - dosahující 77,5 m - byl postaven s cílem pojmout až 200 zaměstnanců na patro. Pro dominantu továrního areálu a Náměstí Práce byly využity tehdejší nejmodernější technologie jako rychlovýtah či vzchotechnické jednotky. Trojtrakt měl převážně otevřené dispozice, s výjimkou 8. podlaží, kde měli kanceláře ředitelé firmy. Pro Jana Antonína Baťu měl jako pojízdňá kancelář sloužit výtah o rozměrech 6 x 6 m s umyvadlem a klimatizací - avšak kvůli emigraci jej nestihl využít.



## Filmové ateliéry

První filmový ateliér si na Kudlově - původně samostatná obec, dnes městská část - našel své umístění pro klid okolní přírody. Solitér, který se dělil na administrativní část a natáčecí studio doplnil domek pro zaměstnance a později komplex filmových laboratoří, kde se tvořily filmy nejen pro domácí, ale i zahraniční publikum. Pro rostoucí počet zaměstnanců byly v docházkové vzdálenosti navrženy bytové a rodinné domy. Nedaleko se nachází i Lesní hřbitov. Dnes komplex slouží původní funkci, je zde i střední škola s příslušnou specializací a centrum pro veřejnost.





Arch. F. L. Gahura: Regulační plán Velkého Zlína

## DOPRAVA

Hlavní dopravní tepnou je třída Tomáše Bati procházející skrz celé město, které propojuje směrem na západ s Otrokovicemi a na východ s Vizovicemi. Kvůli lineární orientaci města je tato ulice řídicí preferovaná pro trasy s ní souběžné, ale i křížující, čímž se značně zahušťuje provoz a snadno vznikají zácpy.

Jižní svahy jsou s centrem spojeny ulicí Gahurova, která je zároveň jedinou komunikací mířící k největšímu zlínskému sídlišti. Větví se i směrem na obytnou čtvrť Mladcová.

Výhodou by se zdála hustá síť MHD, avšak do okrajových částí je frekventovanost spojů nízká, v pozdních hodinách téměř neexistující a při průjezdu centrem dochází často ke zpoždění.

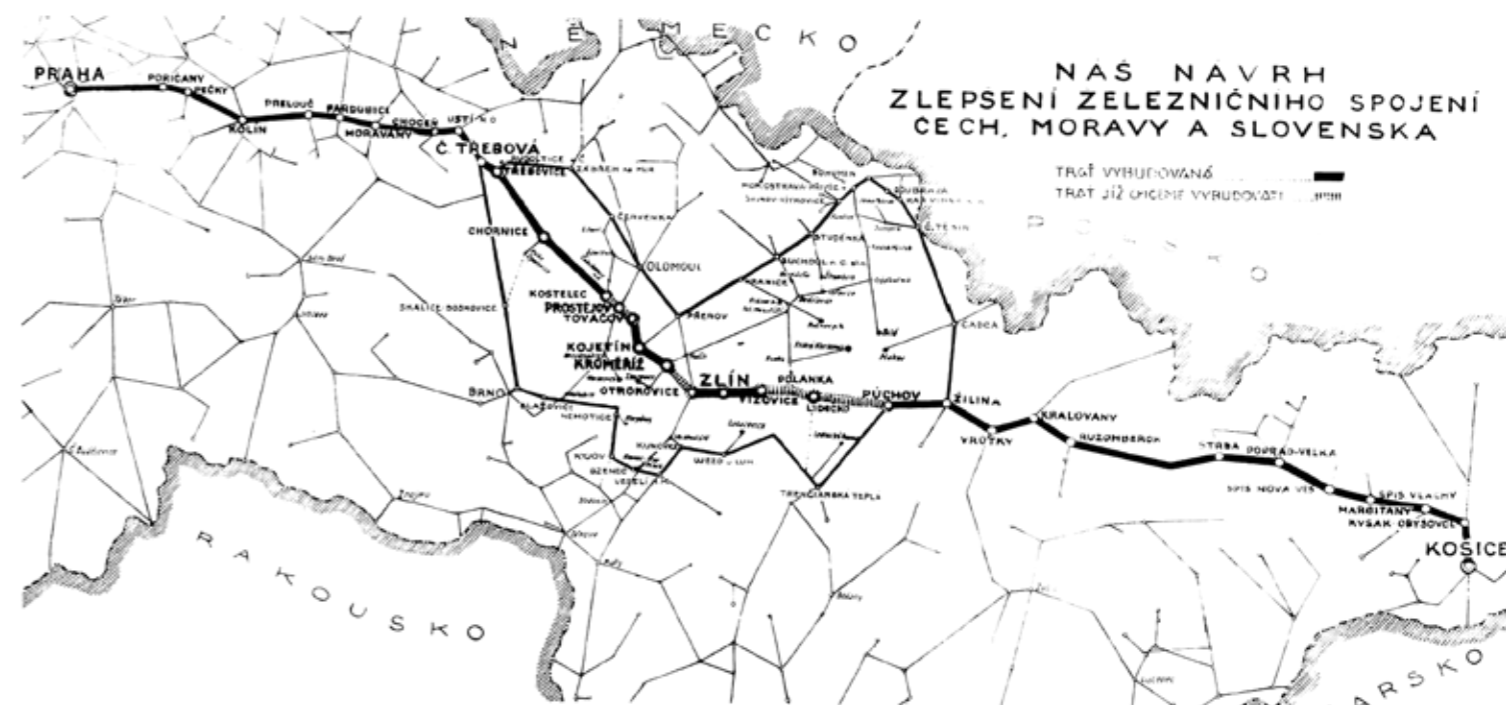
Otázkou dopravy se zabývají dokumenty: Generel dopravy pro město Zlín, Plán udržitelné městské mobility města Zlína (SUMP) a Strategický rámec udržitelné městské mobility (SUMF).

### Vize podle SUMF

"Veřejná doprava v aglomeraci Zlín - Otrokovice nabízí vysokou úroveň kvality služeb při současném dosažení nadprůměrné efektivity v rámci České republiky, pro uživatele je atraktivní a představuje oblíbenou volbu způsobu dopravy. Území aglomerace je jejími službami vhodně pokryto a zajištěna je také vhodná provázanost se systémem pěších a cyklistických tras. Taková veřejná hromadná doprava významně přispívá ke tvorbě atraktivního městského prostředí a posiluje konkurenceschopnost aglomerace."

*Dopravní generely pro Zlín navrhuji vybudování tunelu pod centrem města jako ideální řešení dopravní situace. Tento čin by značně proměnil místa vjezdu a výjezdu z podzemí. Ač je tunel realizovatelný, není adekvátní a nevyřešil by problém dopravy z kopců do centra.*

Návrh železniční trati [1928]

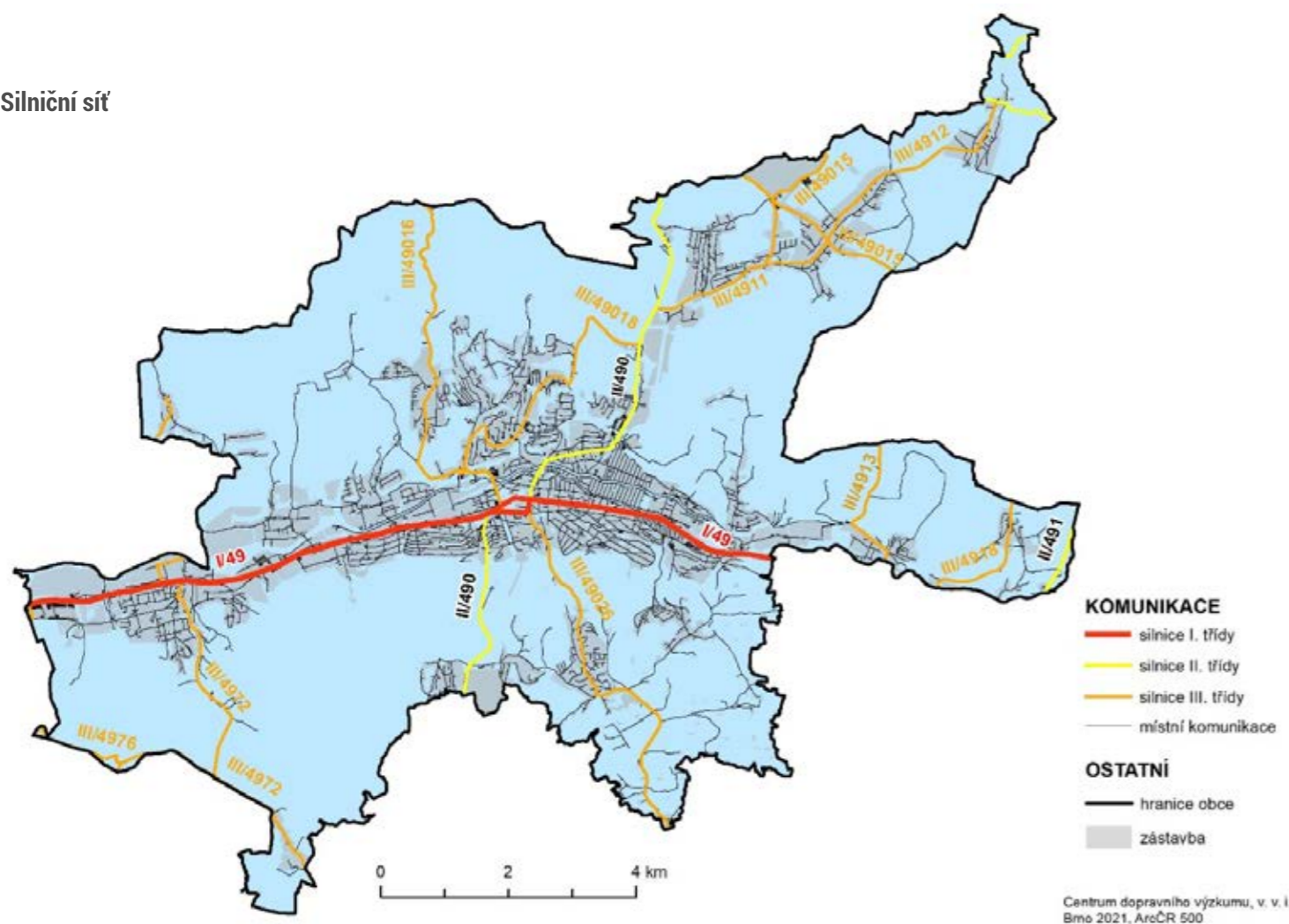


Plán J. A. Bati na rozvoj silniční dopravy [1928]

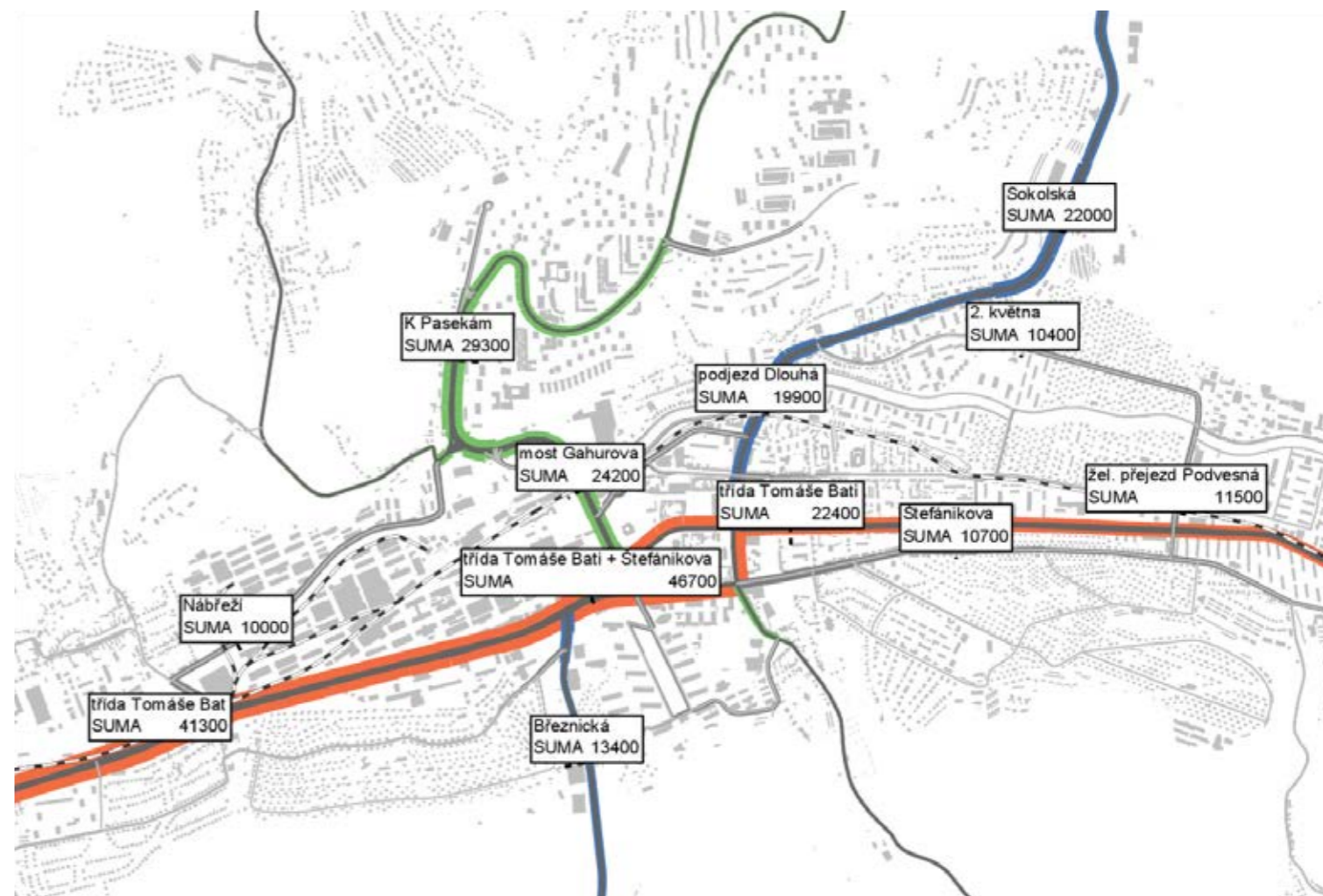


# AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

## Silniční síť



## Denní intenzity automobilové dopravy [2021]



Vysoká dostupnost automobilového spojení usnadňuje obyvatelům rychlé dosažení pracovních míst, škol či obchodů, což je obzvláště důležité v oblastech s omezenými možnostmi veřejné dopravy. Avšak s rostoucím počtem obyvatel a ekonomickými aktivitami roste i počet automobilů na silnicích, což přispívá k častým dopravním zácpám, zejména v dopravních špičkách.

Nedostatek parkovacích míst v centru města a na frekventovaných lokacích omezuje pohodlí řidičů a má za následek rozšiřování parkovacích ploch a snahu o vylepšování parkovací politiky. Zároveň má zvýšený objem automobilové dopravy vliv na kvalitu ovzduší a hluk v městském prostředí, což je dalším argumentem pro podporu udržitelnějších dopravních alternativ.

Městské komunikace se postupně modernizují, ale stále existují místa, kde by bylo žádoucí zlepšit plynulost provozu a bezpečnost jak pro řidiče, tak pro chodce a cyklisty. Přední potenciál má vybudování pravobřežní komunikace, která by odlehčila zatížení třídy Tomáše Bati.

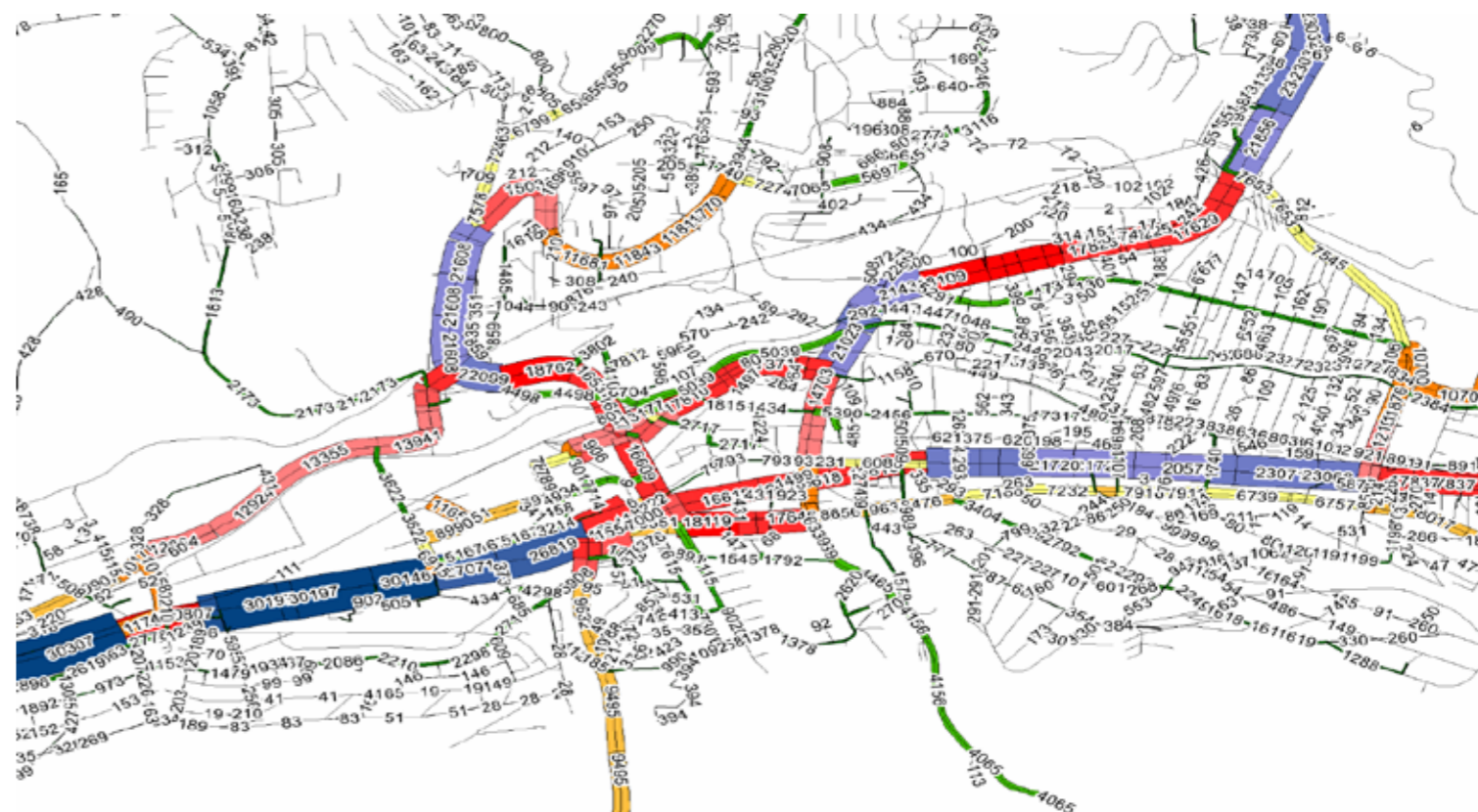
### Dělní přepravy

IAD	45%
VHD	24%
Jízdní kolo	2%
Pěší	25%
Ostatní, kombinace	4%

### Rozdělení přepravních vztahů IAD

Cílová/zdrojová doprava	61%
Vnitřní doprava	32%
Tranzitní doprava	7%

## Zatížení IAD 24 hodin [výhled 2035]

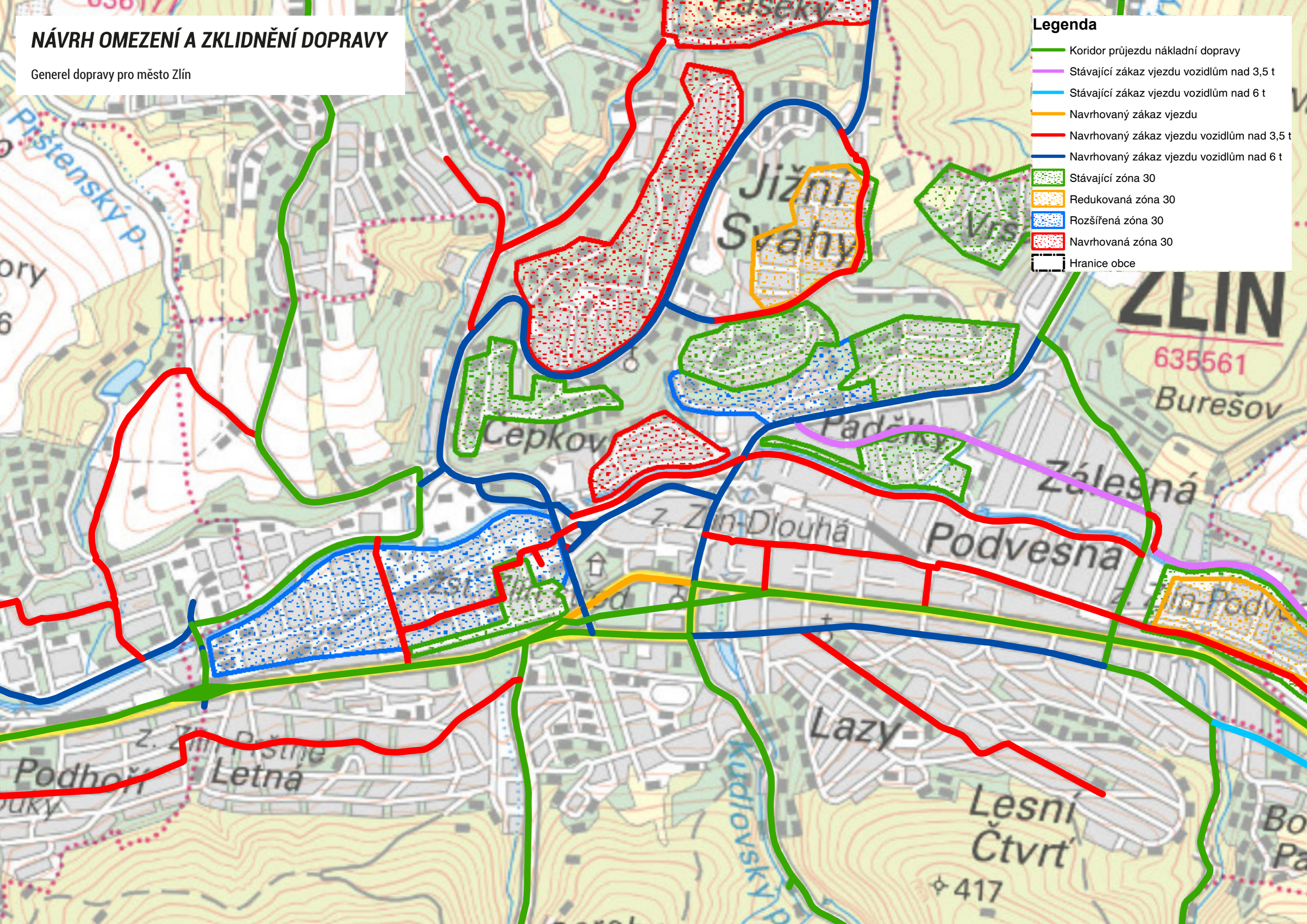


# NÁVRH OMEZENÍ A ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

Generel dopravy pro město Zlín

## Legenda

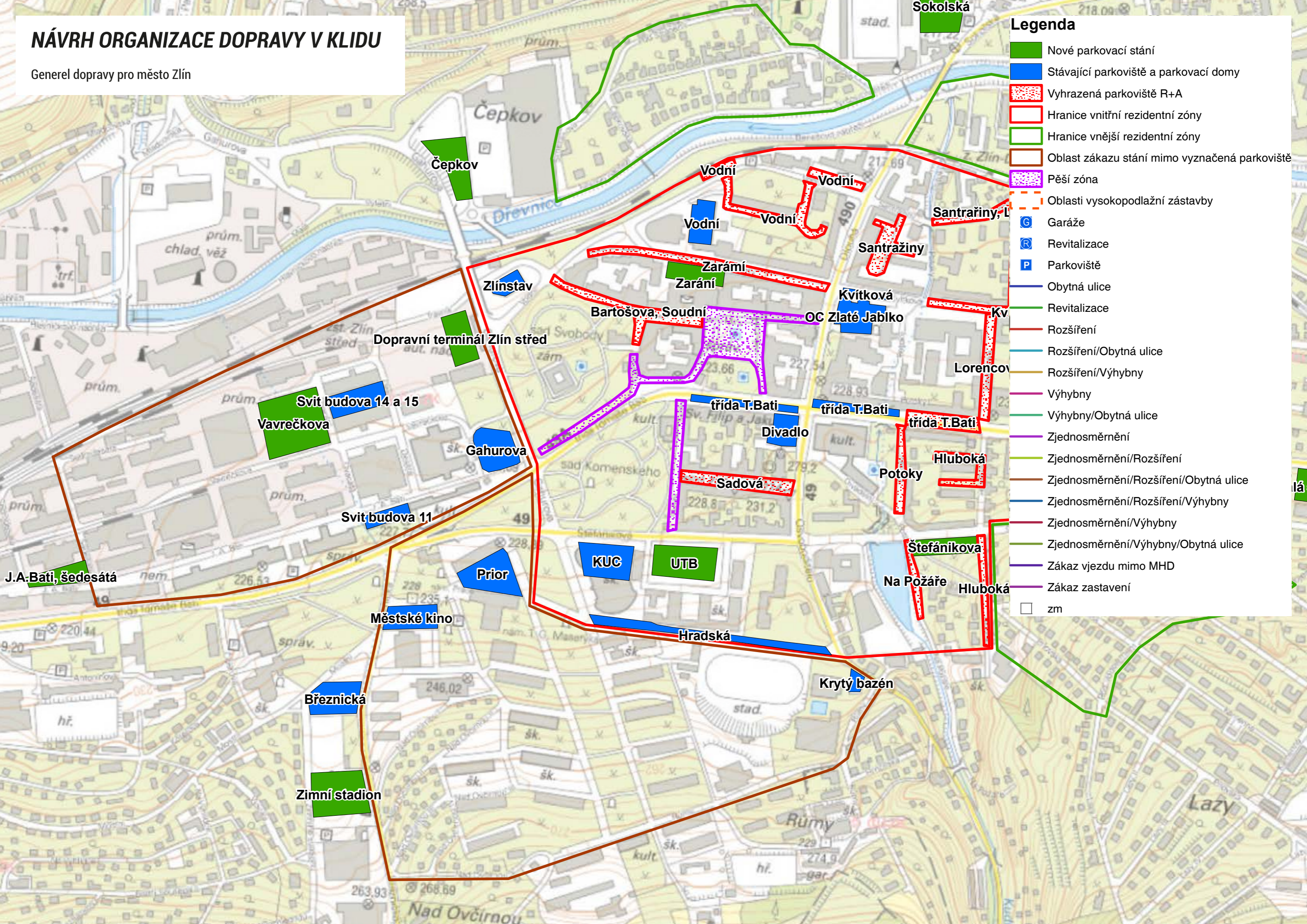
- Koridor průjezdu nákladní dopravy
- Stávající zákaz vjezdu vozidlům nad 3,5 t
- Stávající zákaz vjezdu vozidlům nad 6 t
- Navrhovaný zákaz vjezdu
- Navrhovaný zákaz vjezdu vozidlům nad 3,5 t
- Navrhovaný zákaz vjezdu vozidlům nad 6 t
- Stávající zóna 30
- Redukovaná zóna 30
- Rozšířená zóna 30
- Navrhovaná zóna 30
- Hranice obce





# NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU

Generel dopravy pro město Zlín



## Legenda

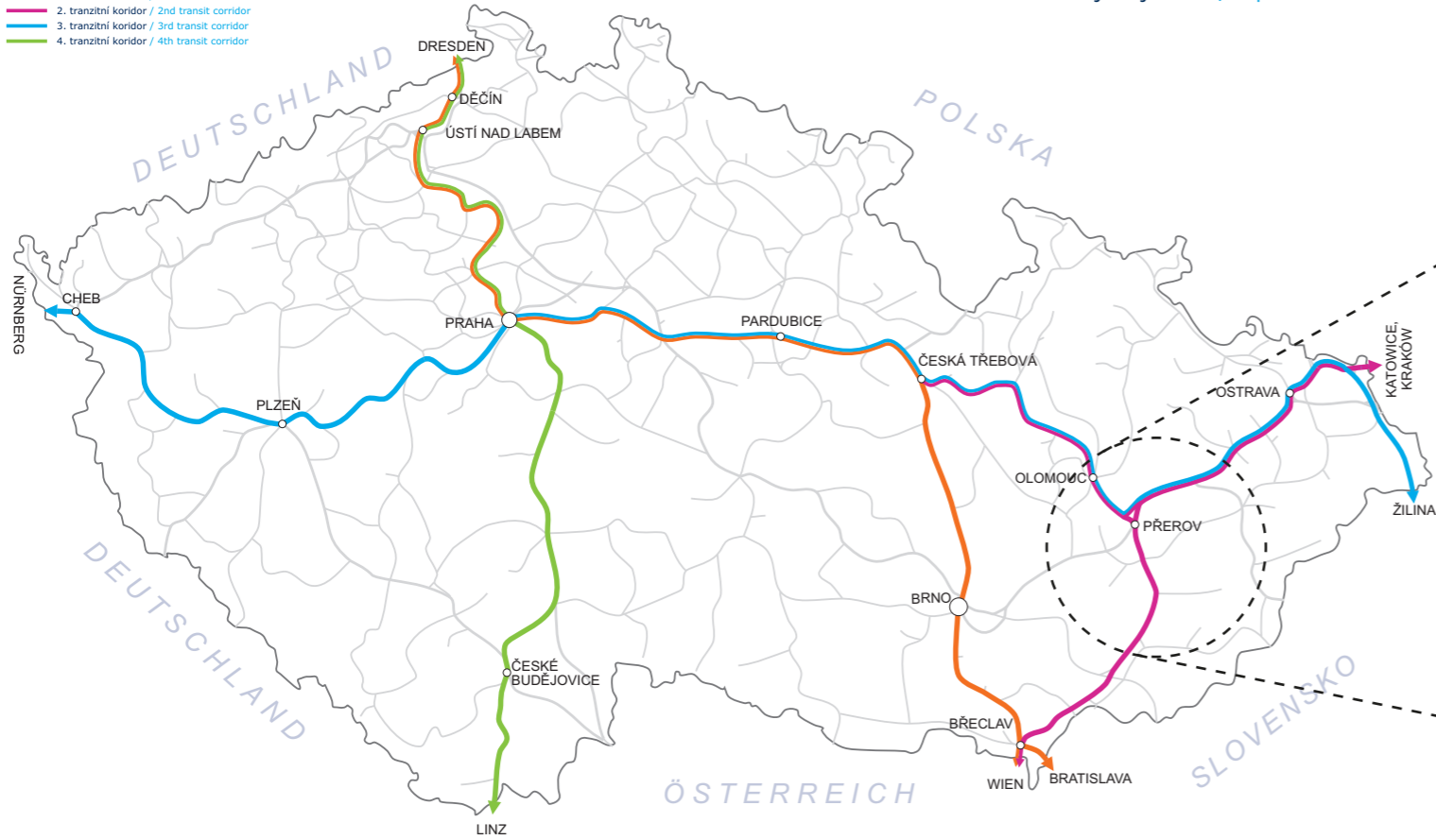
- Nové parkovací stání
- Stávající parkoviště a parkovací domy
- Vyhrazená parkoviště R+A
- Hranice vnitřní rezidentní zóny
- Hranice vnější rezidentní zóny
- Oblast zákazu stání mimo vyznačená parkoviště
- Pěší zóna
- Oblasti vysokopodlažní zástavby
- Garáže
- Revitalizace
- Parkoviště
- Obytná ulice
- Revitalizace
- Rozšíření
- Rozšíření/Obytná ulice
- Rozšíření/Výhybny
- Výhybny
- Výhybny/Obytná ulice
- Zjednosměrnění
- Zjednosměrnění/Rozšíření
- Zjednosměrnění/Rozšíření/Obytná ulice
- Zjednosměrnění/Rozšíření/Výhybny
- Zjednosměrnění/Výhybny
- Zjednosměrnění/Výhybny/Obytná ulice
- Zákaz vjezdu mimo MHD
- Zákaz zastavení
- zm

# ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

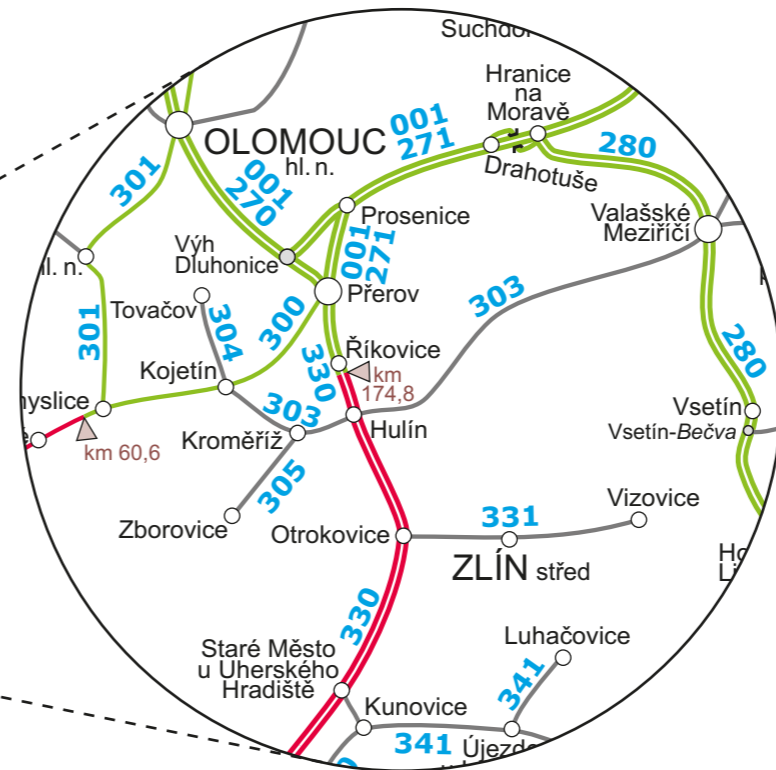
## Tranzitní koridory Railway transit corridors

- 1. tranzitní koridor / 1st transit corridor
- 2. tranzitní koridor / 2nd transit corridor
- 3. tranzitní koridor / 3rd transit corridor
- 4. tranzitní koridor / 4th transit corridor

- jednokolejná trať / single track line
- dvoukolejná trať / double track line
- trojkolejná trať / triple track line



poslední aktualizace: 20. 7. 2021 © Ing. Pavel Krýžek, Ph.D.



Na území Zlína se nachází 9 vlakových zastávek. Trasa Otrokovice - Zlín je téměř dvojnásobně vytiženější než Zlín - Vizovice.

Železniční osobní přeprava má potenciál, ale doplácí na nedostatky v rychlosti, četnosti spojů, zázemí a dostupnosti území. Dalším limitem pro rozvoj železničního nádraží jsou vlastnické poměry mezi soukromými subjekty, městem, krajem a Správou železnic. Výhodou stávající zastávky Zlín střed je bezprostřední návaznost na autobusové nádraží, avšak pěší propojení je problémové a nebezpečné. Podle vize roku 2050 bude kolej procházející městem vždy slepá a skončí ve Vizovicích. Varianta vybudování rychlejšího vlakového spojení tak ztrácí na efektivitě a znamená by redukci počtu zastávek, nutnost protihlukových stěn a mimoúrovňové křížení s cestou.

Otrokovice jsou významnější pro návaznost na Olomouc, Přerov, Břeclav a zahraničí.

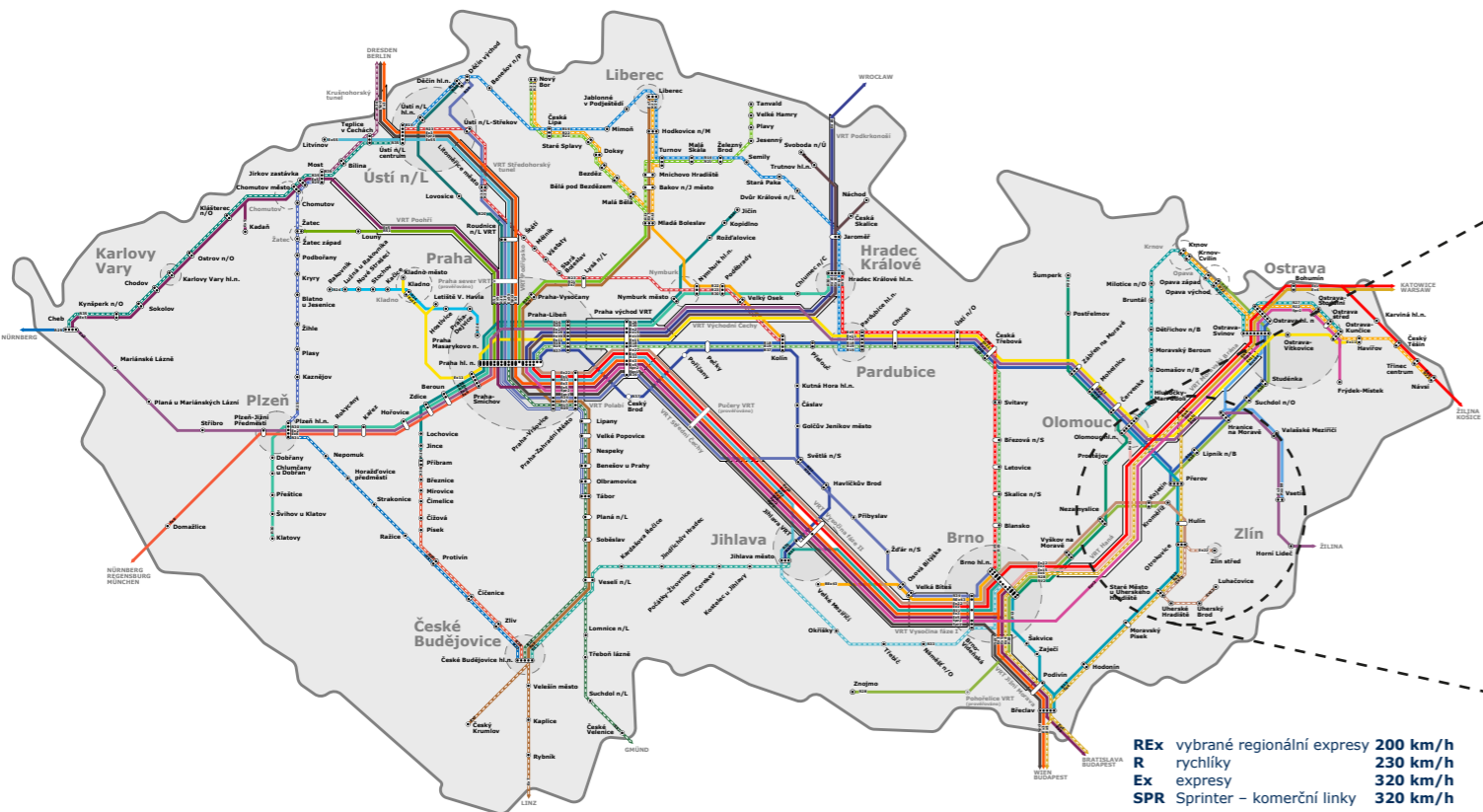
Poměr nákladní železniční dopravy je zanedbatelný a lze jej nahradit autodopravou.

**Četnost cestujících vlakové dopravy**

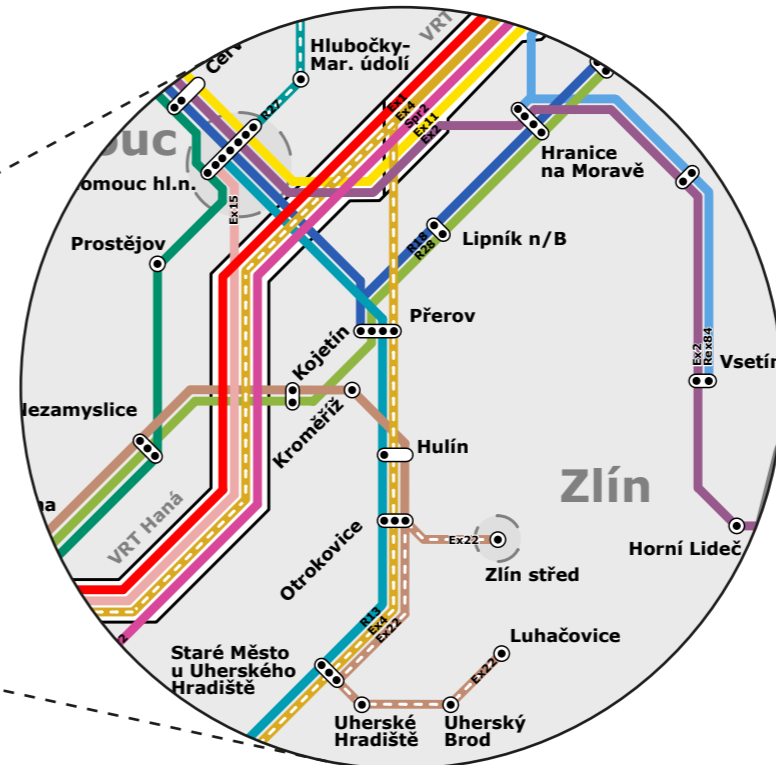
2007	7,6 tis. osob/24 hodin
2014	3,7 tis. osob/24 hodin

**Průzkum železniční dopravy [2015]**

Zastávka	Obrát cestujících 8 hodin
Zlín střed	782
Zlín - Podvesná	231
Zlín - Prštné	157
Zlín - U Mlýna	61



- REx** vybrané regionální expresy 200 km/h
- R** rychlíky 230 km/h
- Ex** expresy 320 km/h
- SPR** Sprinter - komerční linky 320 km/h



0 25 50 km **PRACOVNÍ KONCEPT LINKOVÉHO VEDENÍ VLAKŮ DÁLKOVÉ DOPRAVY - PROVĚŘOVÁNO STUDIEMI PROVEDITELNOSTI K HORIZONTU 2050** verze 1.10  
Interval: 120 min 60 min 30 min 15 min 9. 8. 2022  
Odbor přípravy VRT (021)  
© Správa železnic, státní organizace, Ministerstvo dopravy

# VLA KOVÉ ZASTÁVKY



Ótrokovice, žel. st.

Ótrokovice-Trávníky

Zlín-Malenovice zast.

Zlín-U Mlýna

Zlín-Malenovice

Zlín-Louky

Zlín-Přístné

Zlín střed

Zlín-Dlouhá

Zlín-Podvesná

Zlín-Přiluky

Želechovice n. Dřevnicí

Lipa n. Dřevnicí

Zádverice

Vizovice



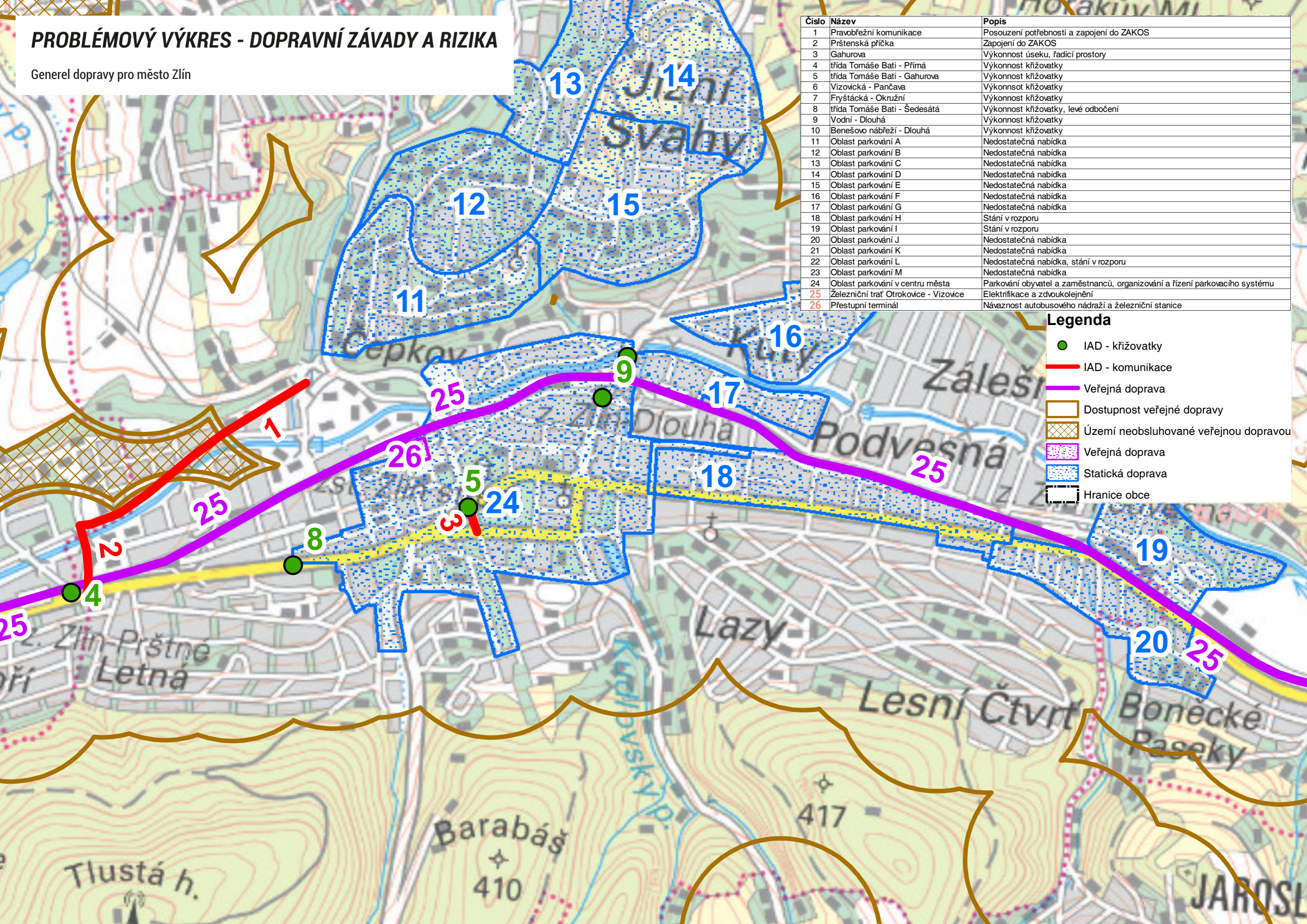
# PROBLÉMOVÝ VÝKRES - DOPRAVNÍ ZÁVADY A RIZIKA

Generel dopravy pro město Zlín

Číslo	Název	Popis
1	Pravoběžní komunikace	Posouzení potřebnosti a zapojení do ZAKOS
2	Prštnská příčka	Zapojení do ZAKOS
3	Gahurova	Výkonnost úseku, řadičí prostory
4	třída Tomáše Bati - Přímá	Výkonnost křižovatky
5	třída Tomáše Bati - Gahurova	Výkonnost křižovatky
6	Vizovická - Pančava	Výkonnost křižovatky
7	Fryštácká - Okružní	Výkonnost křižovatky
8	třída Tomáše Bati - Sedesátá	Výkonnost křižovatky, levé odbočení
9	Vodní - Dlouhá	Výkonnost křižovatky
10	Benešovo nábreží - Dlouhá	Výkonnost křižovatky
11	Oblast parkování A	Nedostatečná nabídka
12	Oblast parkování B	Nedostatečná nabídka
13	Oblast parkování C	Nedostatečná nabídka
14	Oblast parkování D	Nedostatečná nabídka
15	Oblast parkování E	Nedostatečná nabídka
16	Oblast parkování F	Nedostatečná nabídka
17	Oblast parkování G	Nedostatečná nabídka
18	Oblast parkování H	Stání v rozporu
19	Oblast parkování I	Stání v rozporu
20	Oblast parkování J	Nedostatečná nabídka
21	Oblast parkování K	Nedostatečná nabídka
22	Oblast parkování L	Nedostatečná nabídka, stání v rozporu
23	Oblast parkování M	Nedostatečná nabídka
24	Oblast parkování v centru města	Parkování obyvatel a zaměstnanců, organizování a řízení parkovacího systému
25	Železniční trať Otrokovice - Vizovice	Elektrifikace a zdvoukolejnění
26	Přestupní terminál	Návaznost autobusového nádraží a železniční stanice

## Legenda

- IAD - křižovatky
- IAD - komunikace
- Veřejná doprava
- Dostupnost veřejné dopravy
- Území neobsluhované veřejnou dopravou
- Veřejná doprava
- Statická doprava
- Hranice obce



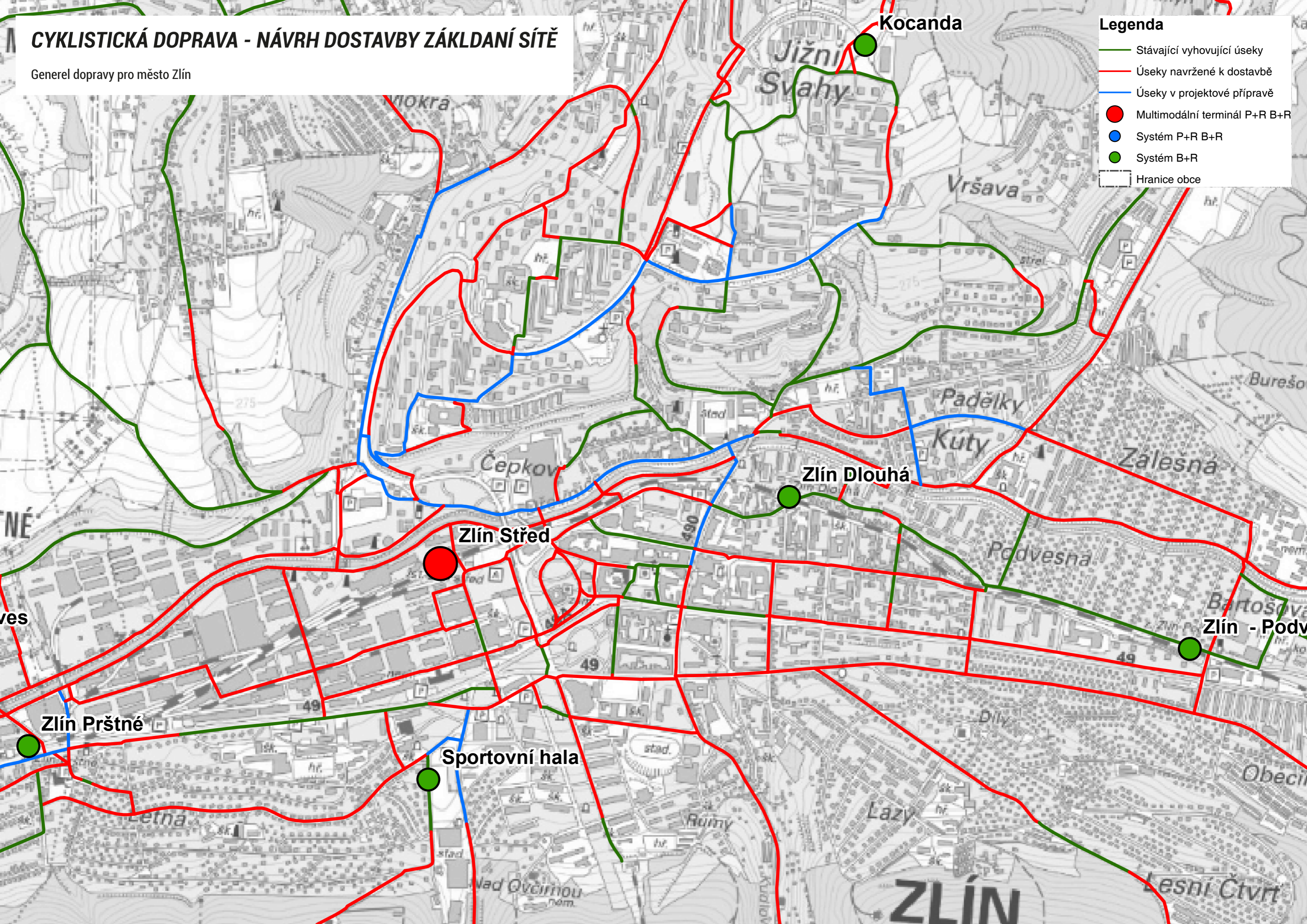


# CYKLISTICKÁ DOPRAVA - NÁVRH DOSTAVBY ZÁKLDNÍ SÍTĚ

Generel dopravy pro město Zlín

## Legenda

- Stávající vyhovující úseky
- Úseky navržené k dostavbě
- Úseky v projektové přípravě
- Multimodální terminál P+R B+R
- Systém P+R B+R
- Systém B+R
- Hranice obce

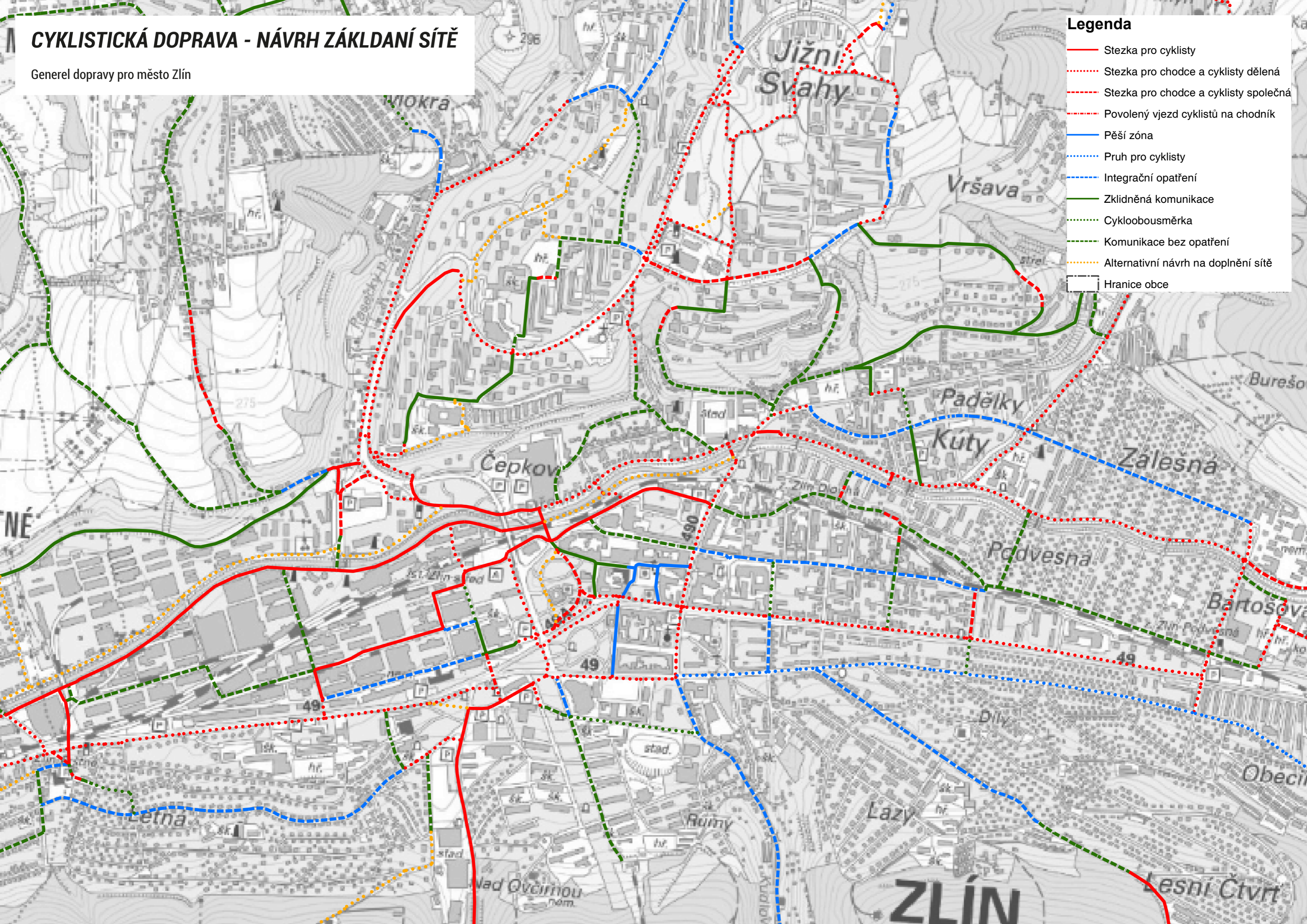


# CYKLISTICKÁ DOPRAVA - NÁVRH ZÁKLDNÍ SÍTĚ

Generel dopravy pro město Zlín

## Legenda

- Stezka pro cyklisty
- ⋯ Stezka pro chodce a cyklisty dělená
- - - Stezka pro chodce a cyklisty společná
- · - · Povolný vjezd cyklistů na chodník
- Pěší zóna
- ⋯ Pruh pro cyklisty
- · - · Integrační opatření
- Zklidněná komunikace
- ⋯ Cykloobousměrka
- · - · Komunikace bez opatření
- ⋯ Alternativní návrh na doplnění sítě
- ▭ Hranice obce

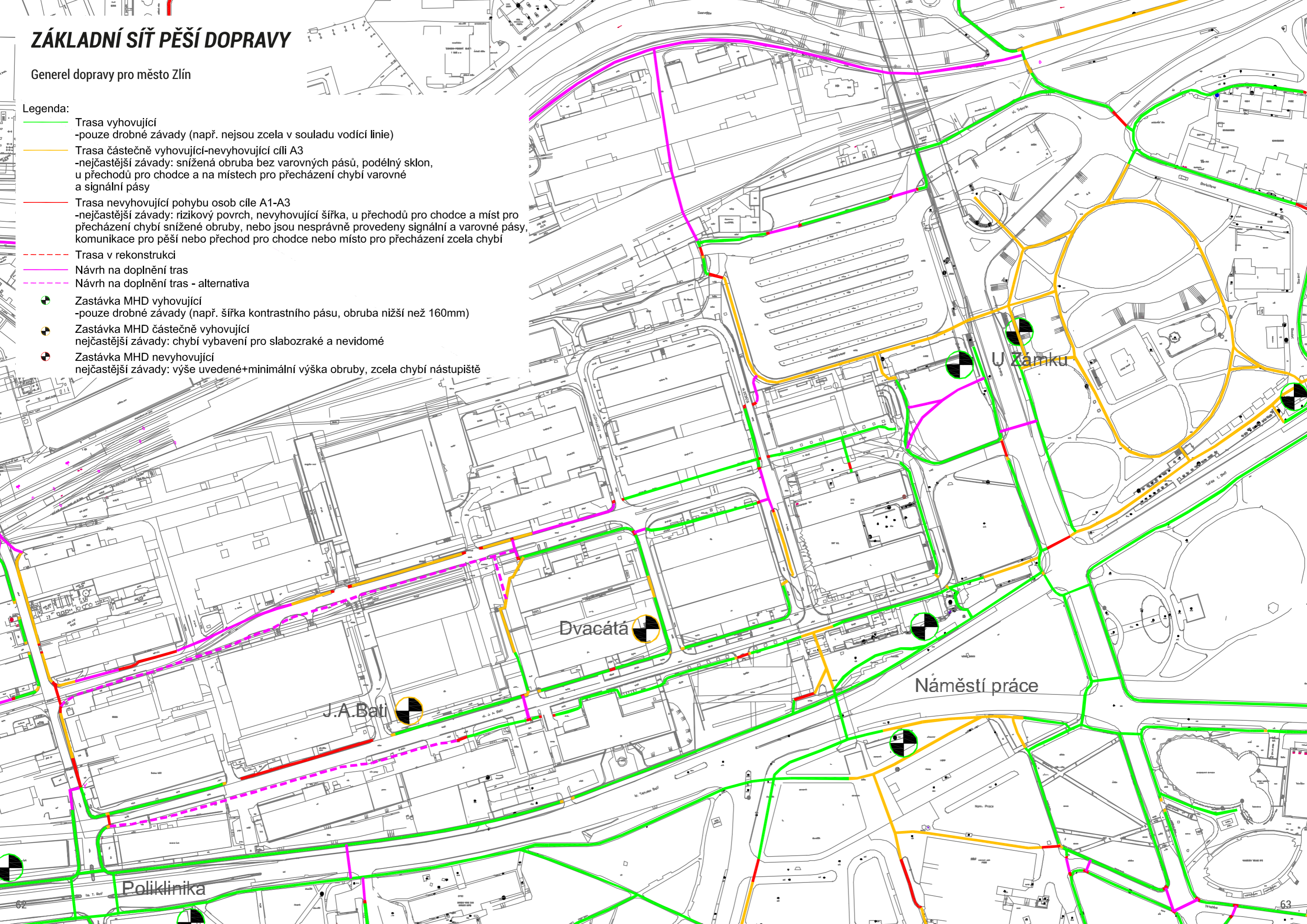


# ZÁKLADNÍ SÍŤ PĚŠÍ DOPRAVY

Generel dopravy pro město Zlín





## Legenda:

- Trasa vyhovující  
-pouze drobné závady (např. nejsou zcela v souladu vodící linie)
- Trasa částečně vyhovující-nevhovující cíli A3  
-nejčastější závady: snížená obruba bez varovných pásů, podélný sklon, u přechodů pro chodce a na místech pro přecházení chybí varovné a signální pásy
- Trasa nevhovující pohybu osob cíle A1-A3  
-nejčastější závady: rizikový povrch, nevhovující šířka, u přechodů pro chodce a míst pro přecházení chybí snížené obruby, nebo jsou nesprávně provedeny signální a varovné pásy, komunikace pro pěší nebo přechod pro chodce nebo místo pro přecházení zcela chybí
- Trasa v rekonstrukci
- Návrh na doplnění tras
- Návrh na doplnění tras - alternativa
- Zastávka MHD vyhovující  
-pouze drobné závady (např. šířka kontrastního pásu, obruba nižší než 160mm)
- Zastávka MHD částečně vyhovující  
nejčastější závady: chybí vybavení pro slabozraké a nevidomé
- Zastávka MHD nevhovující  
nejčastější závady: výše uvedené+minimální výška obruby, zcela chybí nástupiště



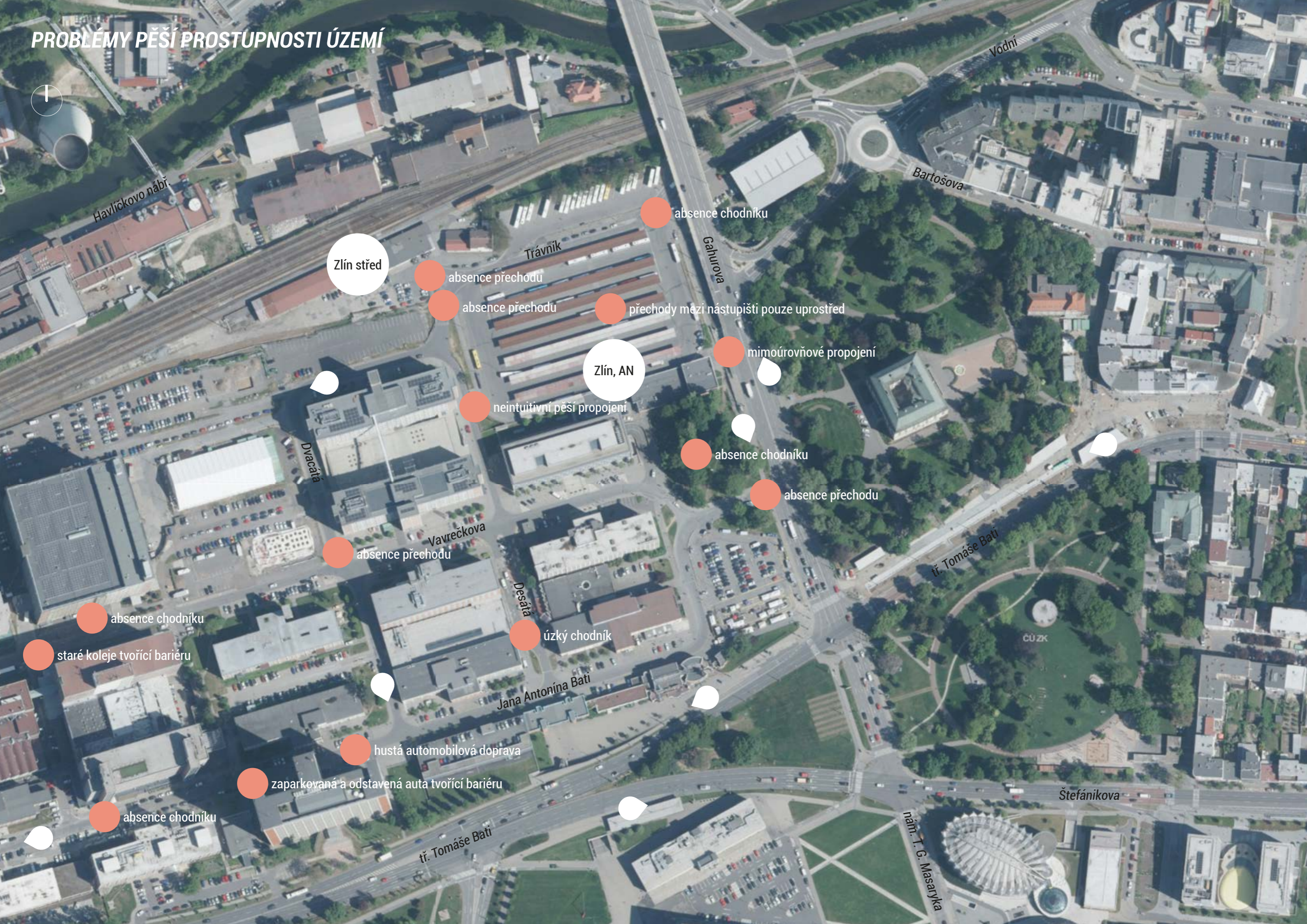


# MAPA MOBILITY ÚZEMÍ

-  vlaková stanice
-  meziměstská autobusová HD
-  MHD
-  trasa linky 38 areálem Svit



# PROBLÉMY PĚŠÍ PROSTUPNOSTI ÚZEMÍ



Zlín střed

Zlín, AN

Vodní

Bartošova

Havlíčkovo nábrží

Trávník

Galuhova

absence přechodu

absence chodníku

absence přechodu

přechody mezi nástupišti pouze uprostřed

mimoúrovňové propojení

neintuitivní pěší propojení

absence chodníku

absence přechodu

Dvacátá

absence přechodu

Vavrečkova

Desátá

úzký chodník

tř. Tomáše Bati

ČUŽK

absence chodníku

staré koleje tvořící bariéru

Jana Antonína Bati

hustá automobilová doprava

zaparkovaná a odstavená auta tvořící bariéru

absence chodníku

tř. Tomáše Bati

nám. T. G. Masaryka

Štefánikova

## PROJEKTY

Fabrika 24-25-26, Cream



Kulturní a společenské centrum, obchody, kanceláře, sportoviště



## PROJEKTY

Vlakové a autobusové nádraží, Z-Group, Správa železnic



# **NÁVRHOVÁ ČÁST**

## ÚVOD

Návrh nového dopravního terminálu je pouhým nakousnutím tématu transformace bývalých Bařovských továren. Tento areál v samotném srdci Zlína nabízí ideální podmínky pro to stát se vysoce kvalitním městským centrem. V diplomové práci jsem se věnovala návrhu autobusového nádraží s návazností na tramvajové zastávky. Tento druh hromadné dopravy by měl nahradit stávající vlakové spojení mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi. Existují návrhy týkající se elektrifikace této trati, avšak takové řešení považuji za nevhodné z několika důvodů. Linka vede skrz celé město a její ochranná opatření rozdělí město ve dvě. Na mnoha místech se křižuje s vozovkami, což značně naruší plynulost provozu. Ačkoli je Zlín krajským městem, nevidím jeho centrum jako vhodné pro drážní koridor.

Za možné řešení považuji náhradu stávající vlakové dopravy za tramvajovou linku. Ta by zajistila rychlejší a efektivnější propojení městských částí s centrem. V dopravní špičce by cestující mohli využít právě této linky a vyhnout se tak autobusové a trolejbusové městské hromadné dopravě, která je nutně odkázána na absolvování jízdy po třídě Tomáše Bati. Nová tramvajová trať by též mohla odlehčit autobusovému nádraží. Mnoho regionálních autobusů kopíruje v kratším či delším úseku právě trasu této kolejové linky. Vytvořením více přestupních uzlů by se mohl značně zredukovat počet spojů, které musejí absolvovat cestu až do centra města.





ZLIN

# SCHWARZPLAN - SOUČASNOST

1:5000





# SCHWARZPLAN - NÁVRH

1:5000



# SCHWARZPLAN - BUDOUCNOST

1:5000

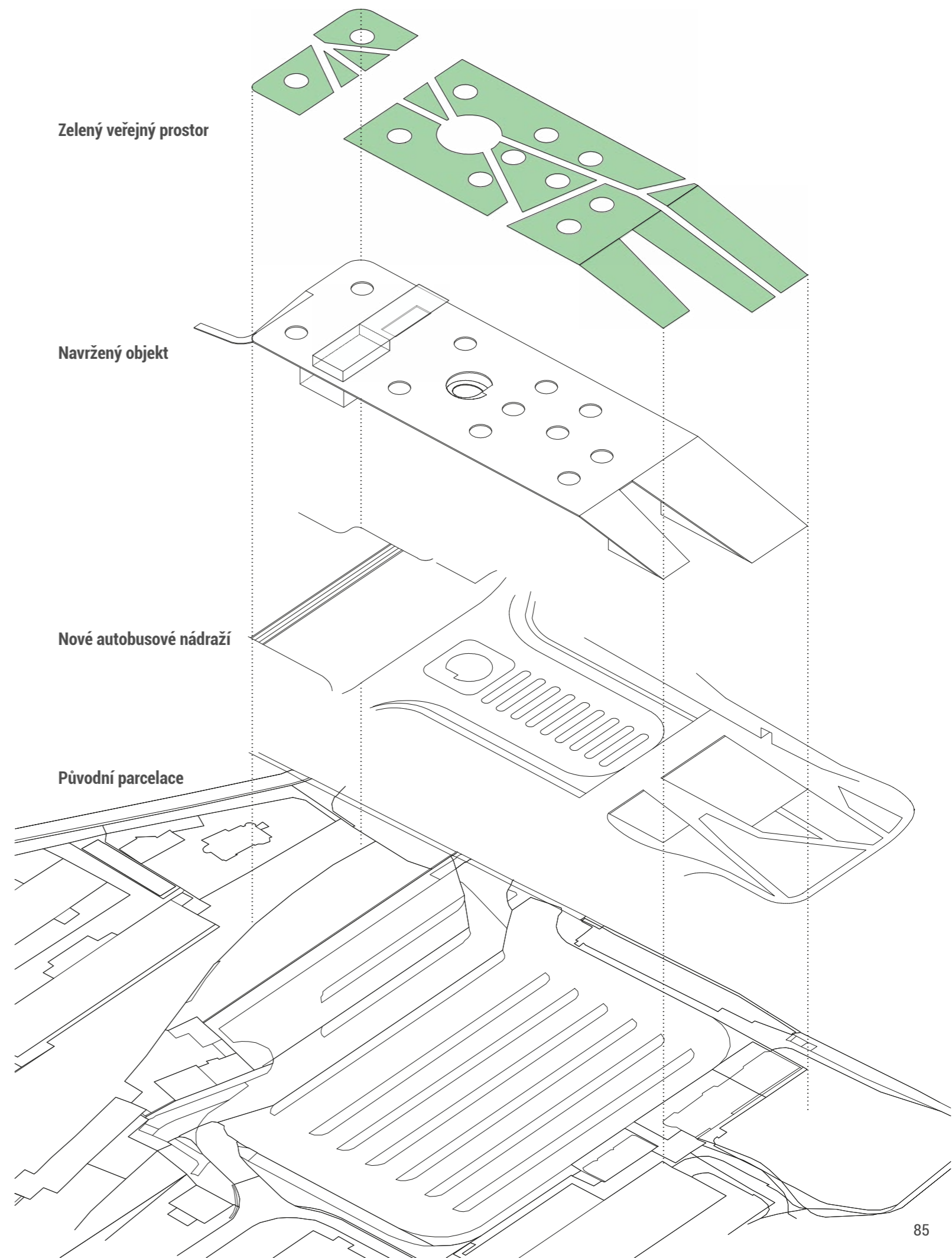


## KONCEPT

Jedním z nosných bodů návrhu je náhrada vlakové dopravy mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi za tramvajovou linku. Mezi největší přínosy tohoto rozhodnutí patří městotvornost, vyšší frekvence spojů a kratší vzdálenosti mezi zastávkami.

Návrh nového dopravního terminálu zajišťuje rychlý a pohodlný přestup mezi tramvajovou a regionální autobusovou dopravou s návazností na zastávky městské hromadné dopravy. Svou plochou je téměř poloviční oproti stávajícímu. V centru města je tak uvolněn prostor pro nové rezidenční či komerční objekty.

Jelikož je objekt umístěn přímo do zeleného pásu Gahurova prospektu, samotné zastávky jsou přikryty deskou s pobytovým trávníkem. Ten je dělen zapuštěnými chodníky a kruhovými světlíky o průměru 6,5m. Tento zelený veřejný prostor je přístupný z několika stran přes rampy, schodiště, výtah i eskalátor.



## DOPRAVA

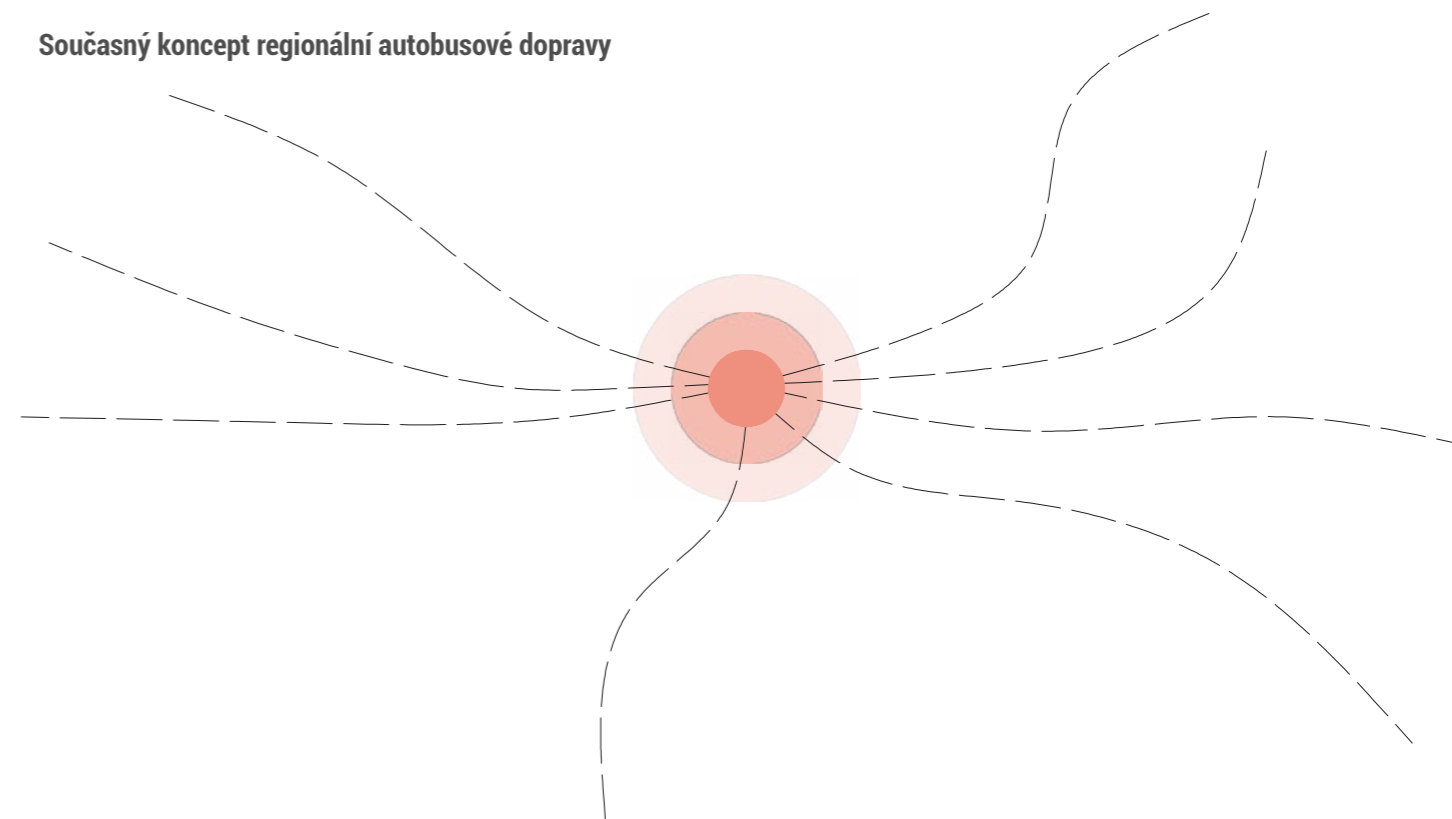
Návrh nahrazuje stávající vlakovou linku propojující Otrokovice, Zlín a Vizovice za tramvajovou. Zajištěn tak bude kratší interval mezi odjezdy a možnost vyšší četnosti zastávek. Na tuto novou páteřní linku budou navázány regionální autobusy, které nebudou mít potřebu zajiždět až do centra Zlína. Většina těchto spojů svou trasou kopírují linku drážní, zejména po ulici tř. Tomáše Bati.

Dnešní dopravní terminál má 64 odjezdových zastávek, které po většinu času zejí prázdnotou a slouží spíše pro odstav autobusů čekajících na další jízdu. Významná redukce zastávek je odůvodněna lepší provázaností autobusové a navrhované tramvajové dopravy. Navrhují 3 stání příjezdová a 9 odjezdových s odstavnou plochou autobusů v bezprostřední blízkosti.

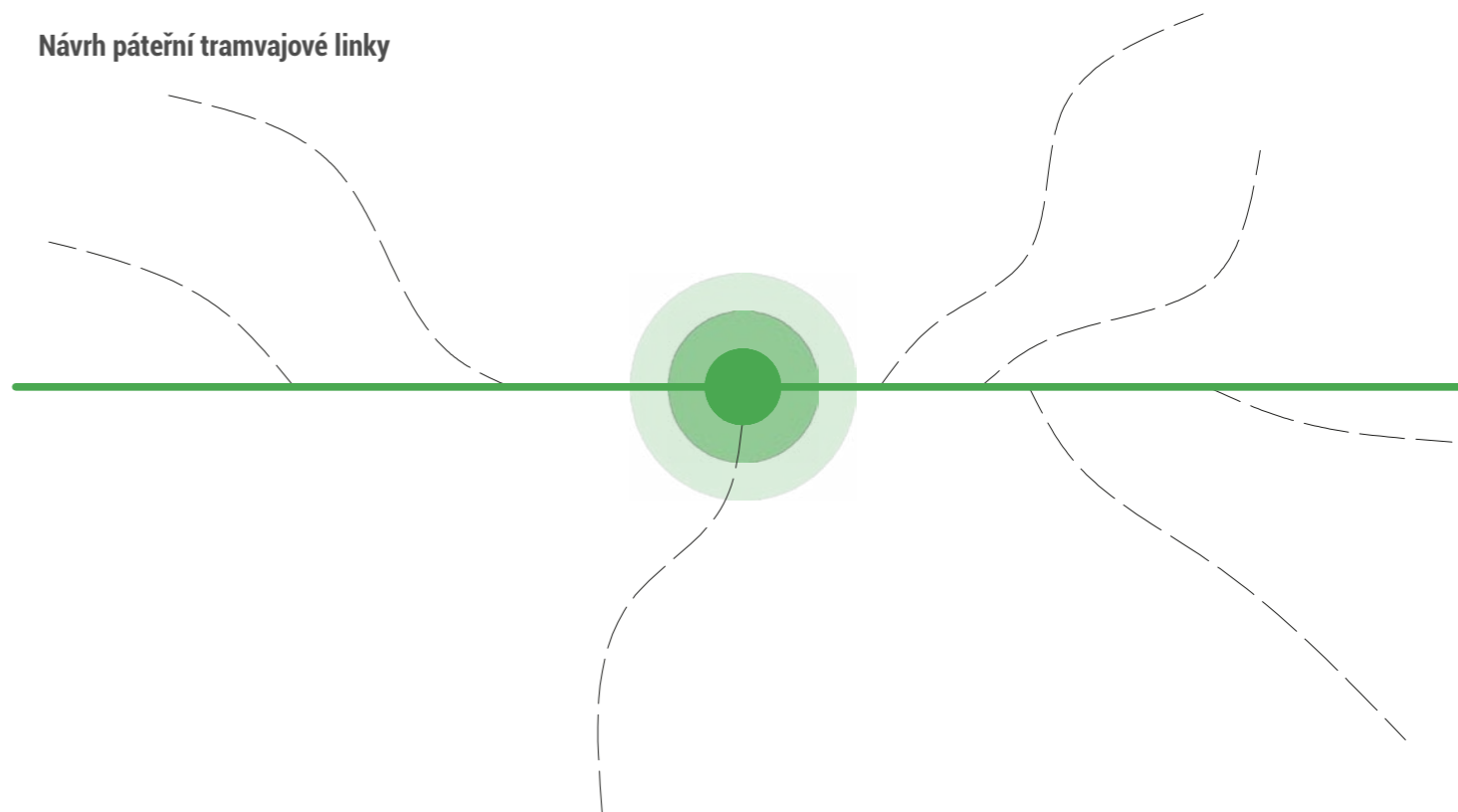
Vedle nové budovy nádraží, pod mostem ulice Gahurova, je situováno parkoviště K+R, kde je ukončena automobilová doprava v tomto úseku a dále je do areálu nádraží povolen vjezd pouze autobusům.

Provázanost s městskou hromadnou dopravou zajišťuje na úrovni terénu návaznost na podchod směřující k parku Svobody a úroveň desky je se zastávkou U Zámku propojena lávkou.

### Současný koncept regionální autobusové dopravy



### Návrh páteřní tramvajové linky



## GAHURŮV PROSPEKT

Gahurův prospekt má na jedné straně jasně vytyčený počáteční bod - Památník Tomáše Bati. Směrem do centra města ale tato linie naráží na parkoviště a rozlehlou asfaltovou plochu dnešního autobusového nádraží.

Jelikož je navrhované nádraží v tomto zeleném pásu, je kompletně překryto deskou s pobytovým trávnikem a je tak přímým odkazem na revitalizovanou část Gahurova prospektu. Svažující se terén směrem k řece Dřevnici umožňuje plynulejší návaznost ramp a zmírňuje sklon nutný k překonání převýšení sedmi metrů na úroveň desky.

Výška substrátu je proměnlivá, aby na určitých místech poskytla dostatečné podloží pro malé stromky a nízké dřeviny.

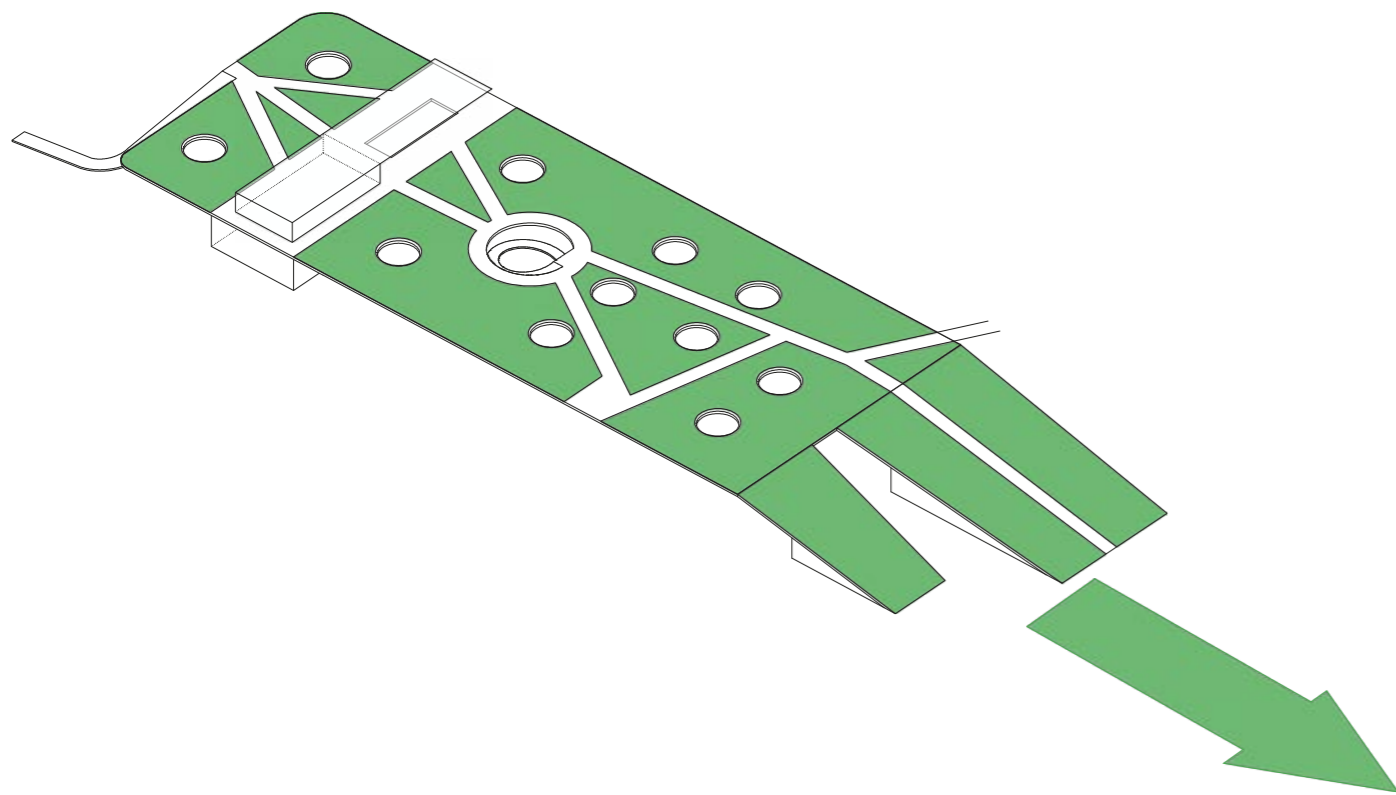


Schéma zeleného pásu





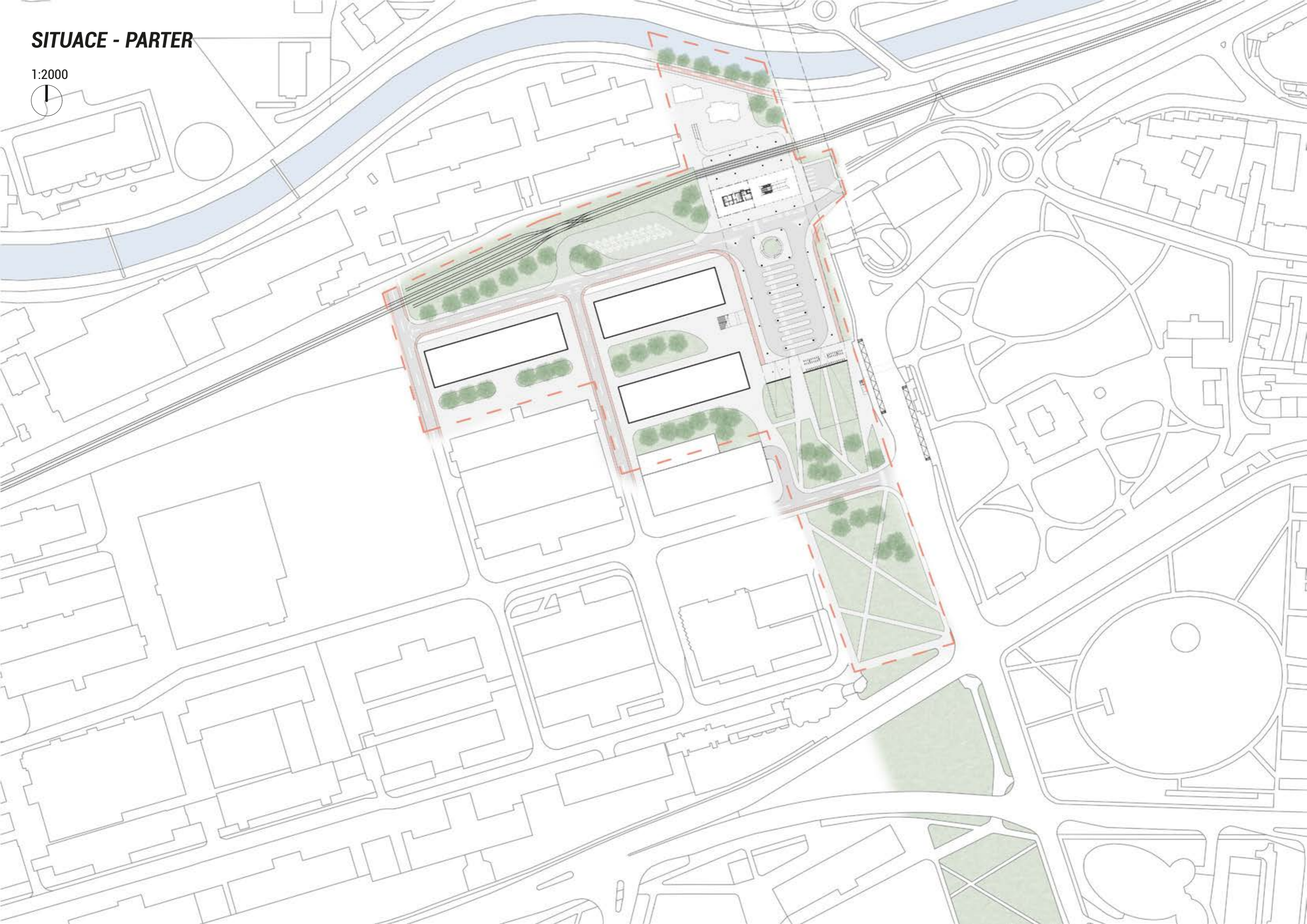
**SITUACE - DESKA**

1:2000



**SITUACE - PARTER**

1:2000





# SITUACE

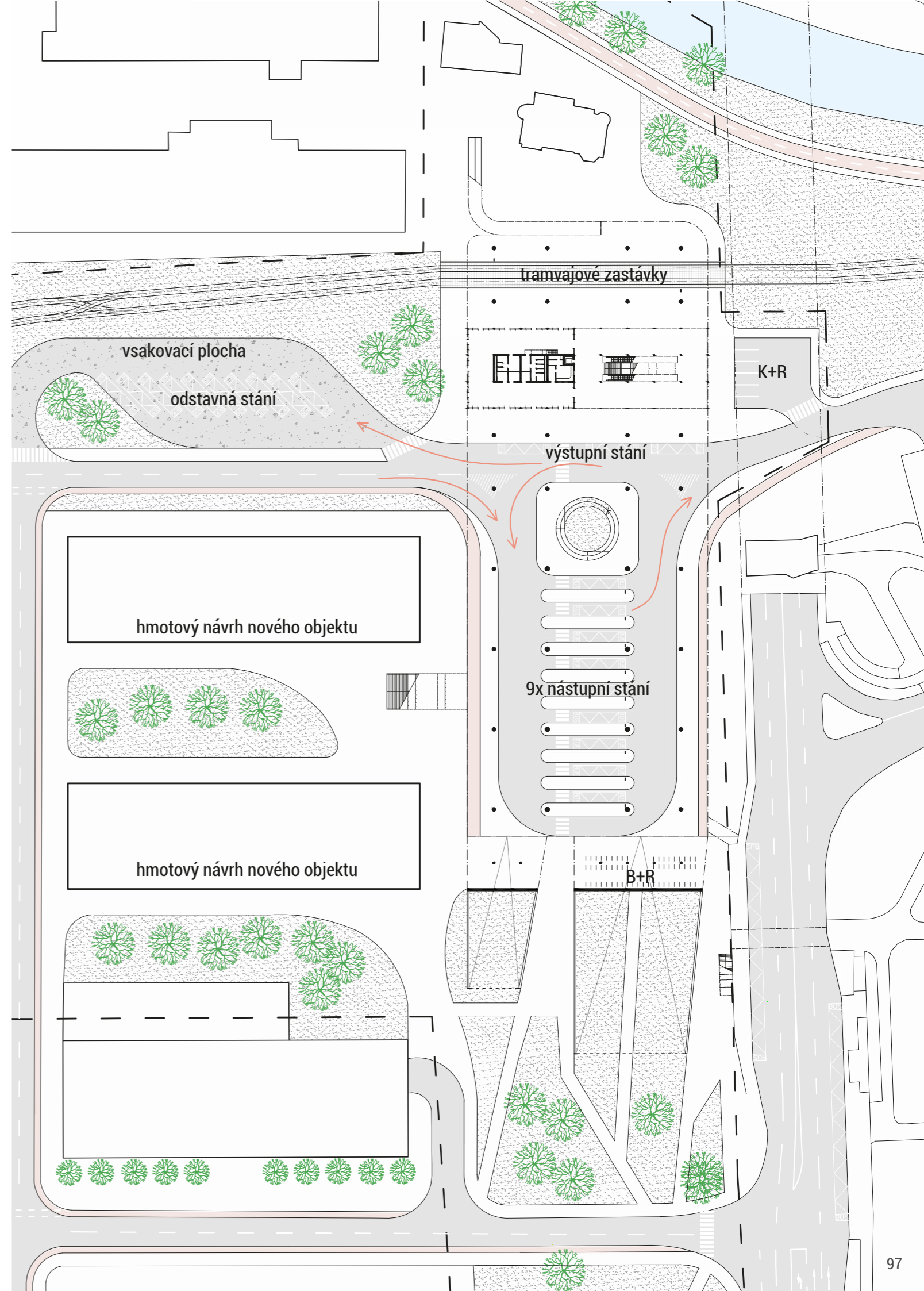
1:1000



Hlavní příjezd pro autobusy je totožný se současným, tedy z východní strany, přes sjezd z ulice Gahurova a kruhový objezd. Navržena je stejná trasa pro osobních automobily na parkoviště K+R. Autobusy po výstupu cestujících mohou přímo pokračovat na zastávky nástupní, či odjet na odstavné parkoviště.

Nové komunikace jsou doplněny o pruh pro cyklisty. Pro tento typ osobní dopravy je pod jednou z přístupových ramp na desku navrženo B+R.

Pro pěší prostupnost byl kladen důraz na snadnou orientaci a plynulost pohybu. Terminál a zastávky jsou přístupné z několika směrů a cestující tak mohou bez omezení a problémů procházet jednotlivými zónami nádraží.



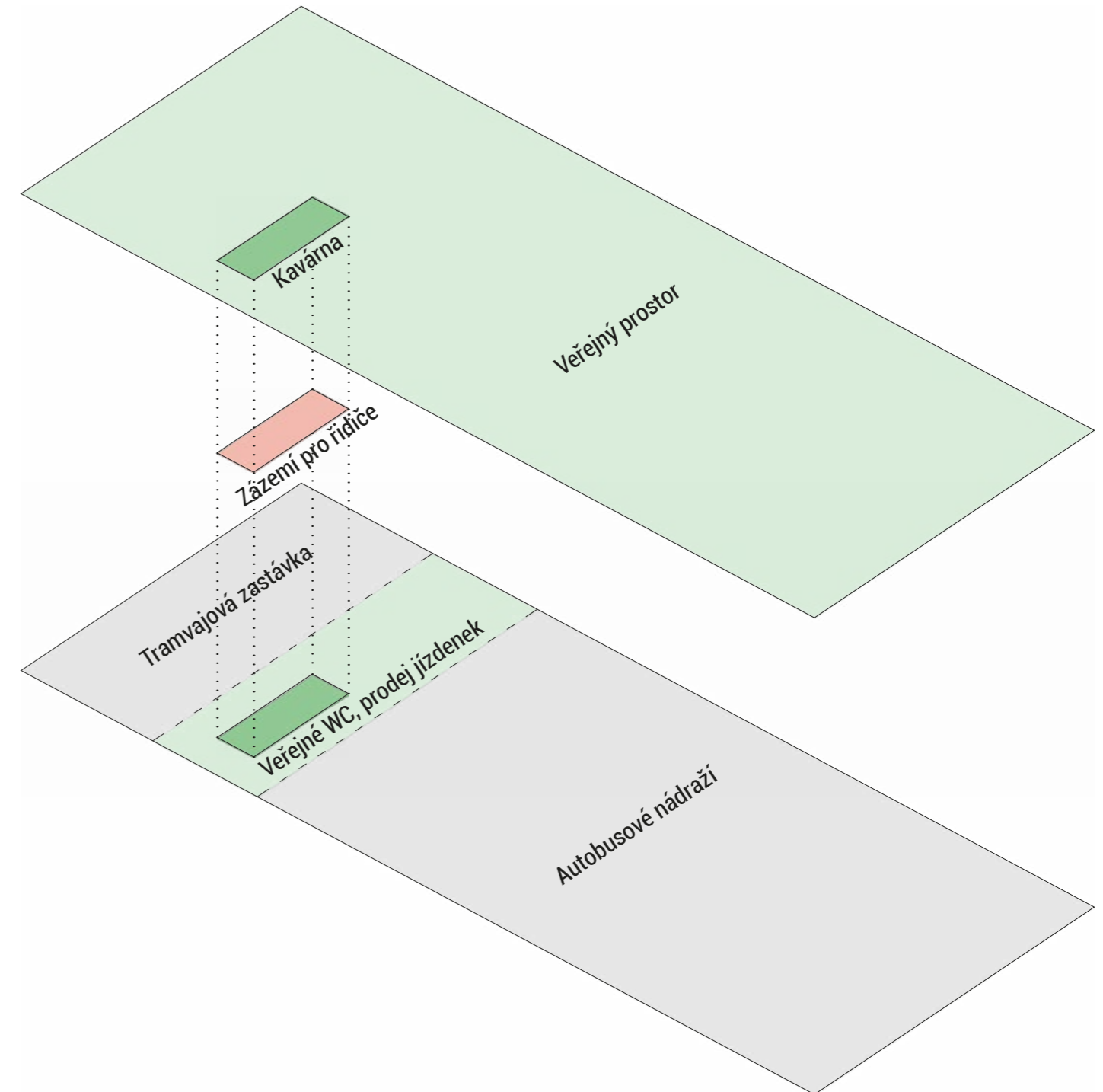
# PROVOZNÍ SCHÉMA

Funkce nádraží jsou rozděleny do několika výškových úrovní, které i přirozeně oddělují veřejné a soukromé prostory.

V parteru na sebe plynule navazují autobusové zastávky, čekací hala a tramvajové zastávky. Část samotné výpravní budovy je uzavřená za převážně prosklenou fasádou, kde jsou kromě čekárny i veřejné toalety a prodej jízdenek. Větší část je volně průchozí součástí exteriéru. Z parteru je přímý přístup na úroveň zelené desky pomocí schodů, eskalátorů i výtahu.

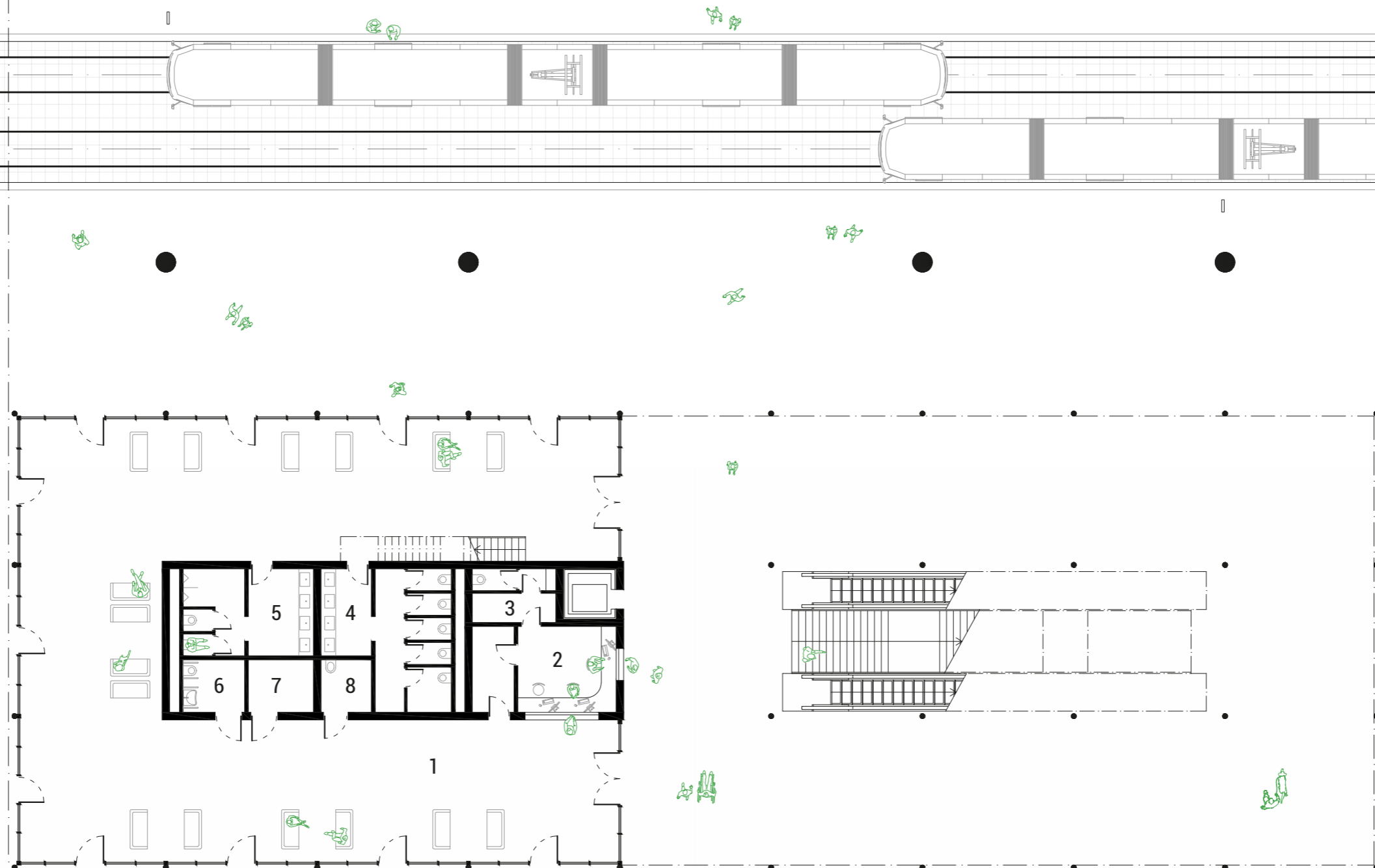
Druhé nadzemní podlaží, je přístupné z čekací haly schodištěm či výtahem. Nachází se zde zázemí řidičů a zaměstnanců, společenská místnost, kuchyňka a šatny.

Třetím podlažím je veřejný prostor zelené desky, kde je též kavárna a veřejné toalety.

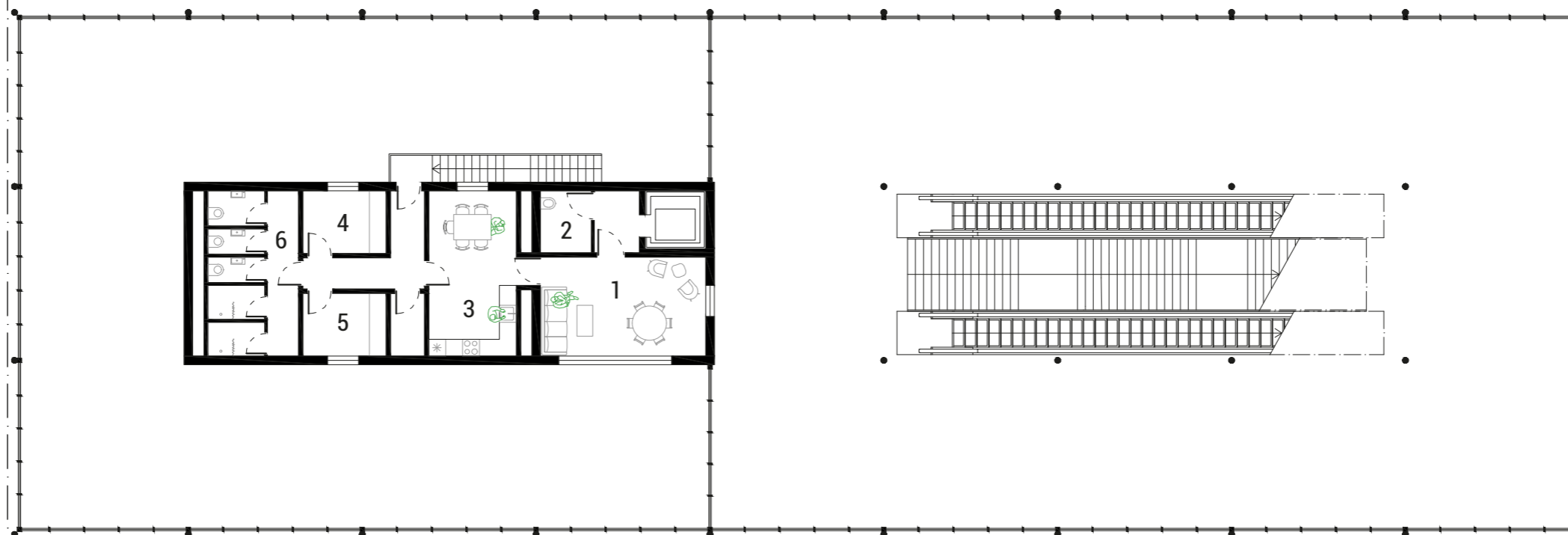


TNP

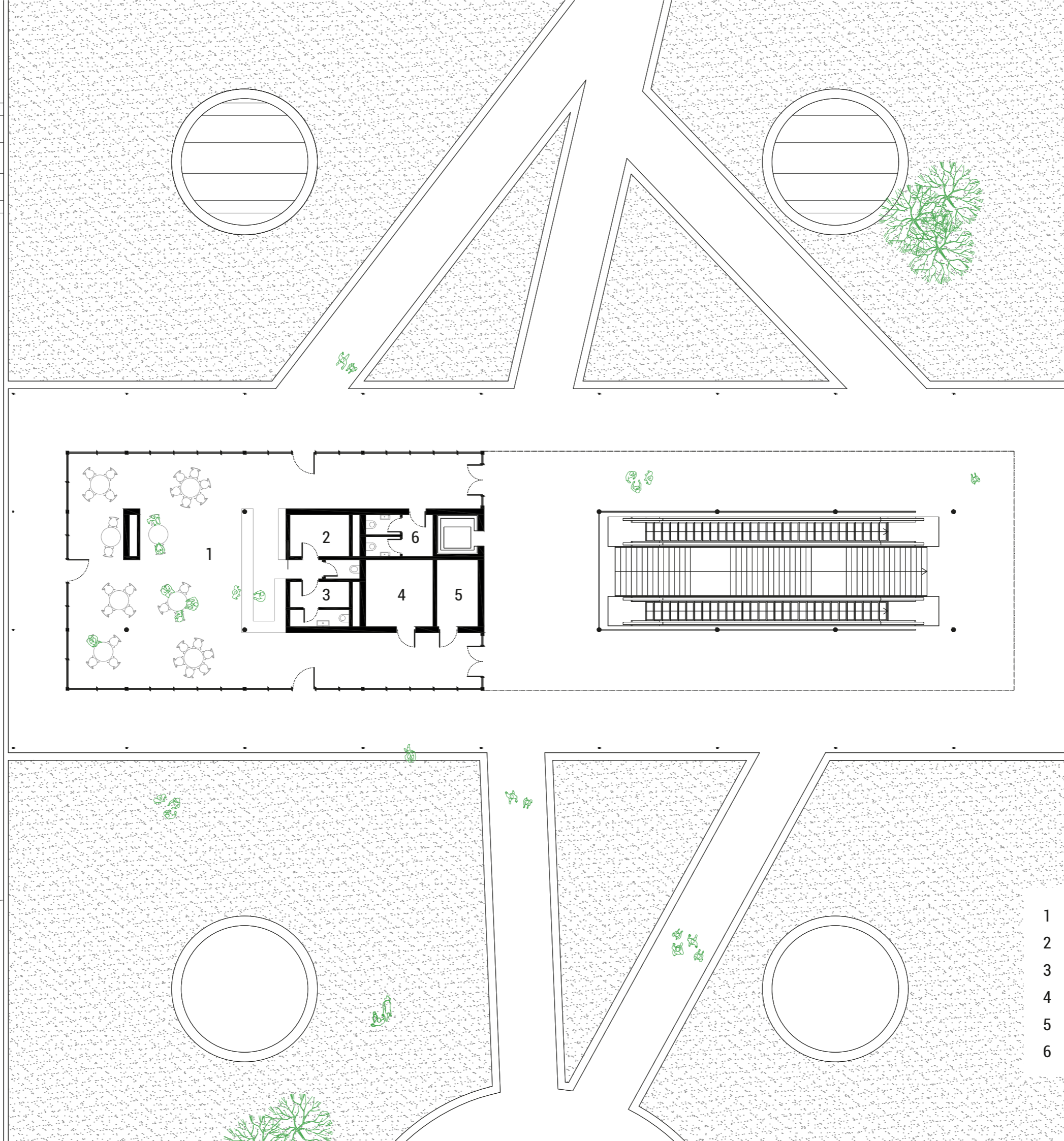
1:200



- 1 čekací hala
- 2 prodej jízdenek
- 3 šatna a wc
- 4 dámské toalety
- 5 pánské toalety
- 6 bezbariérová toaleta
- 7 technická místnost
- 8 úklidová místnost



- 1 společenská místnost
- 2 úklidová místnost
- 3 kuchyňka
- 4 dámská šatna
- 5 pánská šatna
- 6 toalety a sprchy



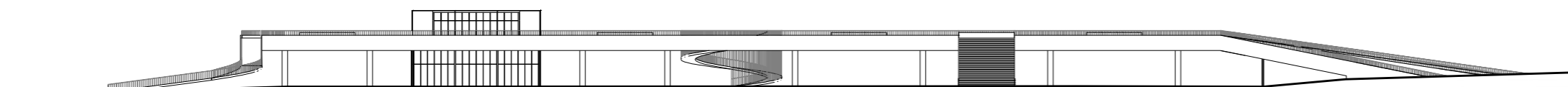
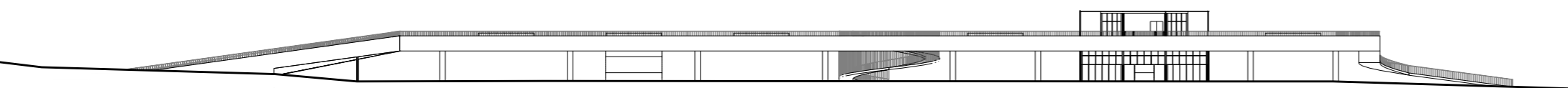
- 1 kavárna
- 2 sklad
- 3 šatna a wc
- 4 sklad
- 5 technická místnost
- 6 toalety

východní

severní

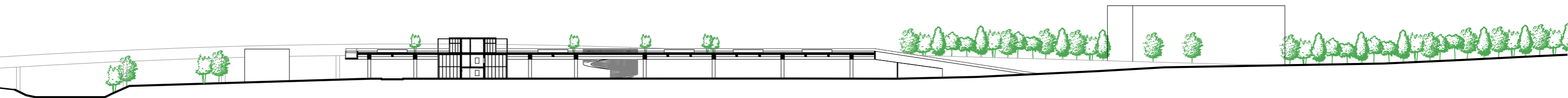
západní

jižní



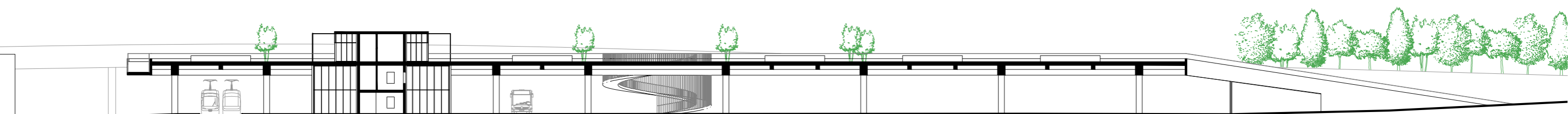
# ŘEZ ÚZEMÍM

1:1000



# ŘEZ PODÉLNÝ

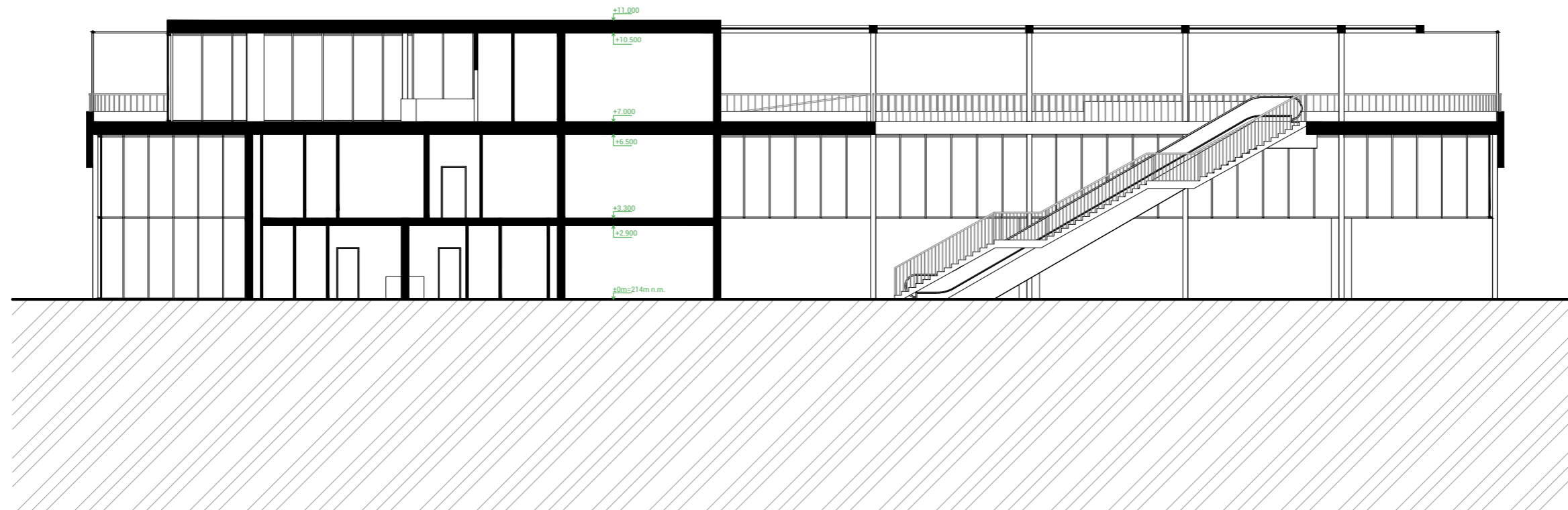
1:500





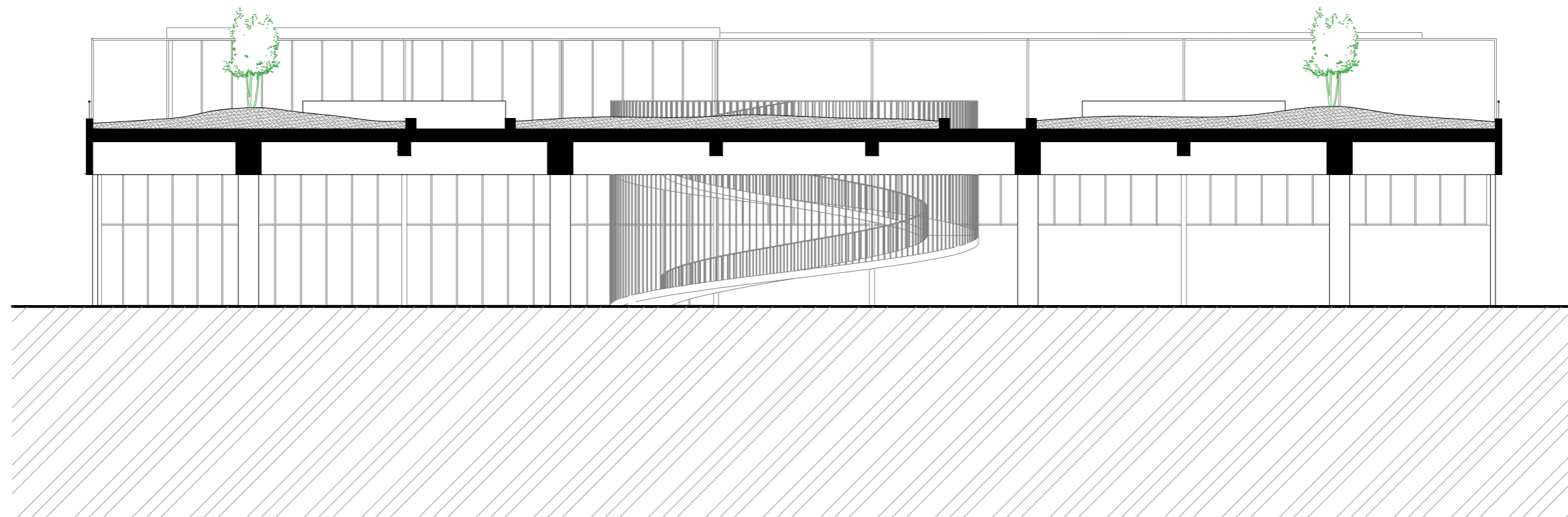
# ŘEZ PŘÍČNÝ BUDOVOU

1:200



# ŘEZ PŘÍČNÝ DESKOU

1:200





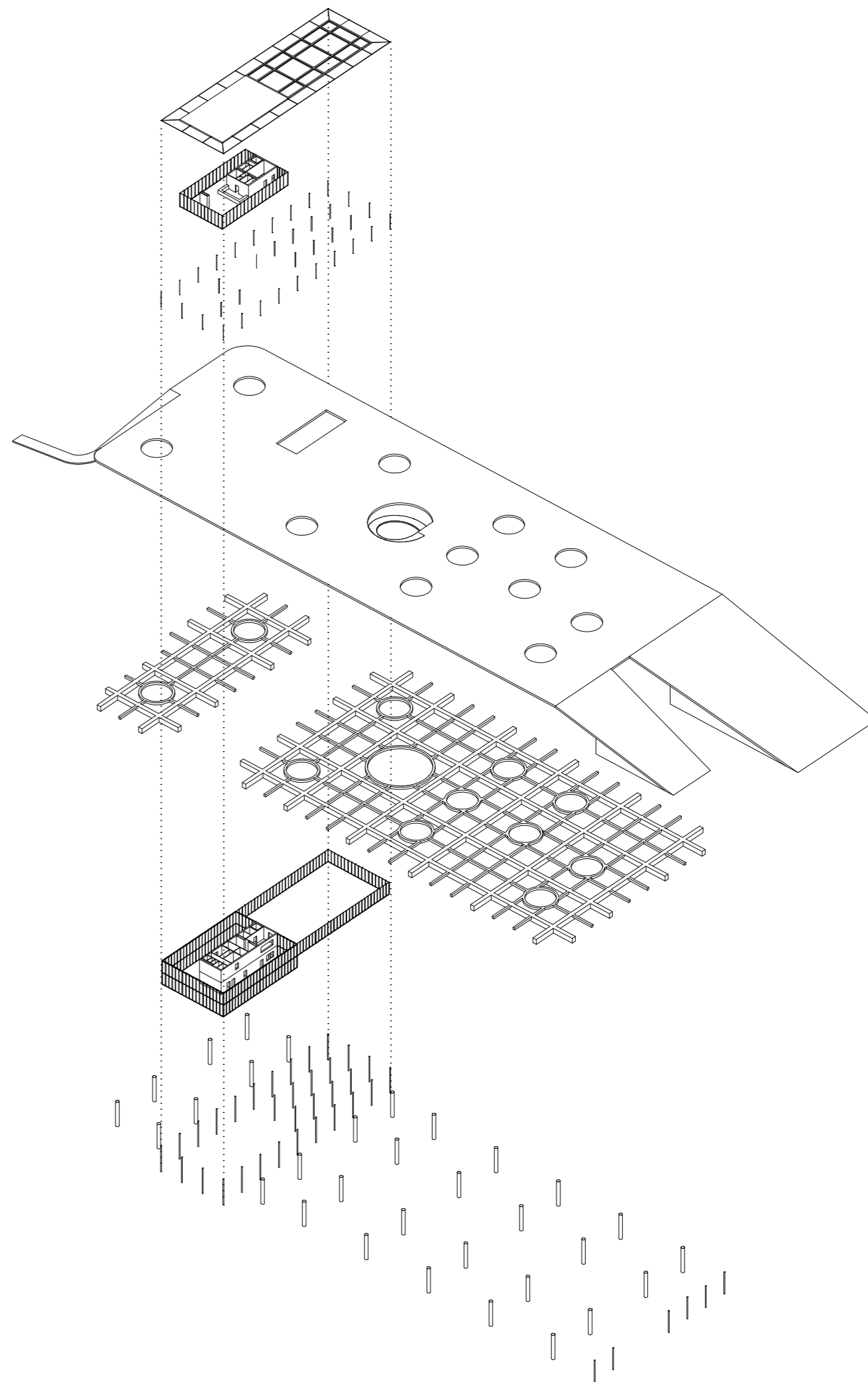
## KONSTRUKCE

Pro modul je zvolen rozměr 6,15m a jeho násobky.

Deska je nesena železobetonovými sloupy o průměru 800mm a v části nádražní budovy jsou ocelové sloupy průměru 200mm. Nosnou konstrukci čekací haly tvoří též železobetonové stěny.

Pro překonání více než dvanácti a osmnácti metrových rozponů jsou navrženy průvlaky o rozměrech 1000x1500mm a 500x750mm. Otvory v desce jsou ve spodní straně doplněny o průvlaky o rozměru 500x750mm.

Nosnou konstrukcí kavárny je kombinace železobetonových stěn a ocelových sloupů. Exteriérová část nad schodištěm je zastřešena ocelovým roštēm, který je sklem. Doplnující exteriérová konstrukce tvořená z ocelových sloupků a tyčí slouží v letních dnech pro podporu stínících pergol.

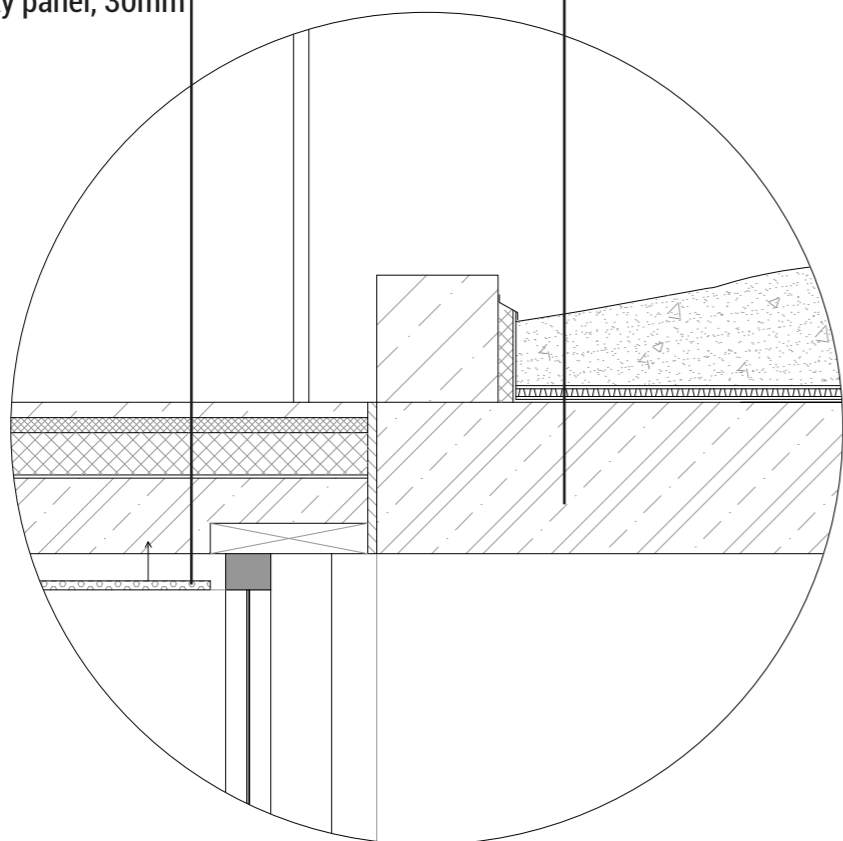




## DETAIL STYKU DESEK

1:25

hydroizolační stěrka  
cementový lité potěr, 50mm  
PE fólie  
kročejová izolace, 50 mm  
tepelná izolace, 150mm  
železobetonová deska, 250mm  
větraná mezera, 50mm  
akustický panel, 30mm

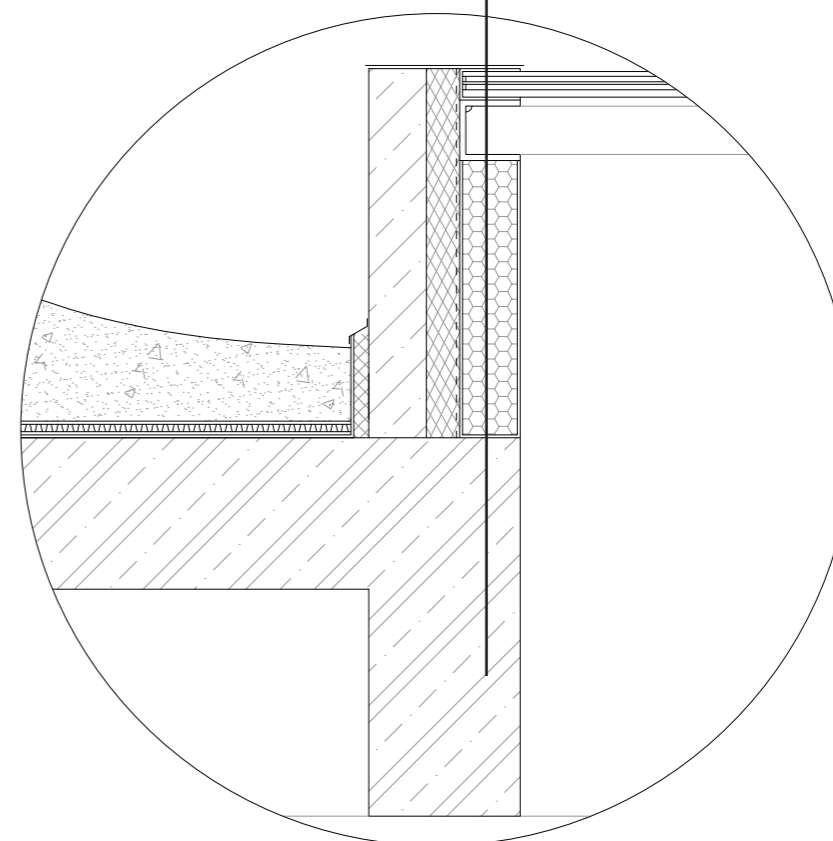


substrát, 200 - 800mm  
filtrační vrstva, netkaná textilie  
drenážní vrstva, nopová fólie, 25mm  
ochranná vrstva, netkaná geotextilie  
hydroizolace  
železobetonová deska, 500mm

## DETAIL SVĚTLÍKU

1:25

nerezová deska, pískovaná  
bezpečnostní tvrzené sklo  
kruhový ocelový U profil, 200x200mm  
ocelová kruhová konstrukce vyplněná izolací  
železobetonová deska, 500mm  
železobetonový průvlak, 500x750mm



## REFERENCE

Amos Rex, JKMM Architects, 2018, Helsinki, Finland



ZLIN









# ZILAN

# ZILAN





### **PODĚKOVÁNÍ**

Děkuji Borisovi s Vítou za rady odborné i neodborné

Děkuji rodině a kamarádům, za podporu během celého studia  
Speciální velké díky patří Martince

Děkuji Ing. arch. Jindřichu Novému a KAMu Zlín  
Děkuji Ing. arch. Petru Preiningerovi a Ing. Aleši Markovi, Ph.D.

Děkuji všem ateliérovým vedoucím, se kterými jsem se na FA setkala

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY</b>	
<b>AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Johana Šimkovičová</b> AR 2024/2025, ZS	
<b>NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:</b> (ČJ) DOPAVNÍ TERMINÁL ZLÍN  (AJ) MAIN STATION ZLÍN  <b>JAZYK PRÁCE: ČESKÝ</b>	
<b>Vedoucí práce:</b>	doc. Ing. arch. Boris Redčenkov <span style="float: right;"><b>Ústav: 15118</b></span>
<b>Oponent práce:</b>	Ing. arch. Jindřich Nový
<b>Klíčová slova</b> (česká):	dopravní terminál, nádraží, Zlín
<b>Anotace</b> (česká):	Práce se zabývá návrhem nového dopravního terminálu pro Zlín. Cílem bylo vyřešit návaznost regionální autobusové dopravy a drážní dopravy Otrokovice-Zlín-Vizovice, navrhnout veřejný prostor, který vítá nové návštěvníky i stálé obyvatele města.
<b>Anotace</b> (anglická):	The thesis focuses on the design of a new main station for city Zlín. The goal was to address the integration of regional bus transport with the railway connection between Otrokovice, Zlín, and Vizovice, and to design a public space that welcomes both new visitors and the city's permanent residents.

### 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 08.01.2025

podpis autora-diplomanta



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

### České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Johana Šimkovičová

datum narození: 29.4.1999

akademický rok / semestr: ZS 2024/2025  
studijní program: Architektura a urbanismus  
ústav: 15118 Ústav nauky o budovách  
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce: Dopravní terminál Zlín  
viz přihláška na DP

**zadání diplomové práce:**

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Přestavba dopravního uzlu v centru města Zlín. Urbanistické řešení a návrh terminálu, který kombinuje městskou hromadnou, veřejnou linkovou a drážní dopravu.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program  
Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Nový terminál drážní a autobusové dopravy (městské, dálkové). Parking K+R, P+R a další doprovodné funkce (obchod, služby) s vazbou na stávající zástavbu, včetně jejich možných změn.


3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- Situace širších vztahů 1:5000
- Celková situace 1:1000
- Půdorysy, řezy, pohledy 1:200
- Vizualizace

Podrobnosti zadání jednotlivých měřítek mohou být v průběhu semestru upřesněny.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- Model
- Portfolio projektu
- Poster


Datum a podpis studenta 16.9.2024 

Datum a podpis vedoucího DP 13.9.2024 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne



14.9.2024 

POKLUDA, Zdeněk. Batův Zlín - Budování průmyslového a zahradního města (1906-1943).

Zlín, 2011. ISBN 978-80-254-9363-2

POKLUDA, Zdeněk. Bahňákov-Bařov 1929-1939. Otrokovice, 2014.

Oddělení cestovního ruchu a informací. Zlínská architektura. Zlín: Statutární město Zlín, 2020.

ISBN 978-80-87766-18-7

VŠETEČKA, Petr a Eva KONČALOVÁ. TESTAMENT – MANIFEST Památník Tomáše Bati.

Zlín: Statutární město Zlín, 2019. ISBN 978-80-87766-17-0

Generel dopravy pro město Zlín. [online], 2015 [cit. 17.04.2024]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin>

[zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin](https://www.zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin)

SUMF - Strategický rámeč udržitelné městské mobility. [online], 2018 [cit. 17.04.2024]

Dostupné z: <https://www.zlin.eu/sumf-strategicky-ramec-udrzitelne-mestske-mobility>

SUMP - Plán udržitelné městské mobility města Zlína. [online], 2021 [cit. 17.04.2024] ..

Dostupné z: <https://www.zlin.eu/sump-plan-udrzitelne-mestske-mobility-mesta-zlina>

KOTAS, Patrik. Dopravní systémy a stavby. Vydavatelství ČVUT, Žitkova 4, 166 36, Praha 6

## Data

Zlín - Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]

<https://www.zlin.eu/mapy> [04.04.2024]

<https://www.zlin.eu/zlin> [04.04.2024]

Turistický informační portál města Zlína [online]

<http://www.ic-zlin.cz/24941-historicke-fotografie> [30.04.2024]

Starý Zlín [online]

<https://www.staryzlin.cz/> [30.04.2024]

Moravské Karpaty - Bařova dráha [online]

<https://moravske-karpaty.cz/prumysl/stavby/batova-draha/> [06.08.2024]

Wikipedie - Zlín [online]

<https://cs.wikipedia.org/wiki/Zl%C3%ADn> [06.08.2024]

## Mapy

ČÚZK Geoprohlížeč [online]

<https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/> [04.04.2024]

Správa železnic [online]

<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-mapy-cr> [04.04.2024]

<https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/129561401/Prezentace+LOUNY.pdf/f904c7db-5ace-4a94-8232-619b57d320d5> [02.05.2024]

<https://www.spravazeleznic.cz/vrtold> [02.05.2024]

## Reference

Fabrika 24-25-26 [online]

<http://www.oczlin.cz/fabrika-zlin.cz/cs/revitalizace-arealu/batuv-rastr> [06.08.2024]

Zlínský deník - Ostudy Zlína, 2. díl: Autobusové nádraží je terčem kritiky dlouhodobě [online]

[https://zlinicky.denik.cz/zpravy\\_region/ostudy-zlina-2-dil-autobusove-nadrazi-20240223.html](https://zlinicky.denik.cz/zpravy_region/ostudy-zlina-2-dil-autobusove-nadrazi-20240223.html) [09.09.2024]

Amos Rex / JKMM Architects [online]

<https://www.archdaily.com/900928/amos-rex-jkmm-architects> [09.01.2025]

