

Vysoké učení technické v Brně
Fakulta architektury
Poříčí 273/5, 63900 Brno 39

Zadání diplomové práce

Číslo diplomové práce: FA-DIP0038/2012 Akademický rok: 2012/13
Ústav: Ústav navrhování VI.
Student(ka): **Bc. Pavel Kolář**
Studijní program: Architektura a urbanismus (N3501)
Studijní obor: Architektura (3501T002)
Vedoucí diplomové práce: **prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.**
Konzultanti diplomové práce:

Název diplomové práce:

Dopravní terminál v areálu bývalé továrny T. Bati ve Zlíně

Zadání diplomové práce:

Cílem práce je urbanisticko – architektonická proměna bývalého výrobního areálu v polyfunkční městskou strukturu se zaměřením na návrh nového dopravního terminálu (vlakového a autobusového nádraží, taxi služby, zastávek trolejbusů).

Diplomová práce naváže na práci předcházejícího semestru, věnovanou analýzám nového funkčního využití západní části bývalé továrny T. Bati ve Zlíně.

Revitalizace továrny v srdci Zlína na břehu řeky Dřevnice, realizace soutěžních návrhů na nové funkční využití výrobních objektů 14 a 15 a realizace záměrů UTB v tomto území vyvolají požadavky na proměnu západní části bývalého továrního areálu, ve které se nachází stávající vlakové a autobusové nádraží.

Diplomová práce by měla nově vyřešit nejen dopravní uzel, ale v souvislostech s novými zde situovanými funkcemi dotvořit vztah historického centra a „čela“ bývalé továrny i Gahurovy zelené osy.

Rozsah grafických prací:

1. Bývalá továrna v kontextu města, dopravní stavby a vazby
2. Urbanistické řešení továrního areálu - původní stav
- návrh proměny
3. Návrh nových funkčních vazeb , pěších a obslužných tras v části bývalé továrny , určené k rozšíření městského centra
4. Návrh dopravního terminálu, urbanisticko-architektonické, provozní a typologické řešení
5. Vybavenost, malé architektonické formy
6. Model
7. Text – filosofie řešení
8. Průvodní zpráva

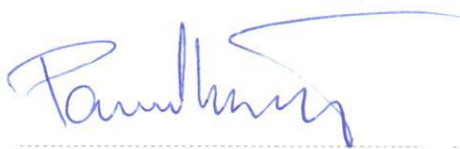
Seznam odborné literatury:

1. Zlínská architektura 1-2, Pavel Novák, POZIMOS 2008
2. František Lýdie Gahura – Projekty, realizace a sochařské dílo, Ladislava Horňáková, KGVU Zlín
3. Veřejné architektonicko – urbanistické soutěže 2011
4. Krajské kulturní a vzdělávací centrum ve Zlíně, KGVU ve Zlíně 2009
5. Laboratoře UTB - stavební dokumentace arch. V. Vrána

Termín zadání diplomové práce: 18.2.2013

Termín odevzdání diplomové práce: 13.5.2013

Diplomová práce se odevzdává v rozsahu stanoveném vedoucím práce; současně se odevzdává 1 výstavní panel formátu B1 a diplomová práce v elektronické podobě.



Bc. Pavel Kolář
Student(ka)



prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.
Vedoucí práce



prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.
Vedoucí ústavu

V Brně, dne 18.2.2013



doc. Ing. Josef Chybík, CSc.
Děkan



Filozofie řešení:

Hlavní myšlenkou projektu je sloučení obslužné funkce vlakového a autobusového nádraží, stejně jako jejich těsnější spojení a návaznost na MHD a pěší dostupnost z centra města. Současné vedení města ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty navrhlo novou budovu vlakového nádraží západně od stávajícího, čímž by se ještě zvětšila vzdálenost od autobusového nádraží. Bylo by rovněž problematické jej obsloužit pomocí MHD. Pokusil jsem se proto vydat opačným směrem a vlakové nádraží přemístit co možná nejvíce ke středu města, obě nádraží koncentrovat na jednom místě a zajistit komfortní přístup ze zastávek MHD tak, aby se lépe využilo i stávajících linek veřejné dopravy. Dalším záměrem byla zásadní redukce plochy autobusového nádraží, jež po většinu dne slouží jako odstavné parkoviště autobusů.

Cílem je také přístup k objektům severně od nádraží, nejlépe v pěší ose z Náměstí práce - to lze uskutečnit pomocí mimoúrovňového křížení chodců s kolejištěm. Je doplněn chybějící objem v místě hypotetické budovy č.5. Dále Západovýchodní ulice Vavrečkova je napříměna tak, aby jejím optickým ukončením byl při průhledu ulicí Zlínský zámek. Rovněž Gahůrov velkorysý prospekt je protažen až do prostoru současného autobusového nádraží. Všechny přístavky budou sanovány, tak, aby se očistila původní architektura budov.

Průvodní zpráva

Samotný objekt dopravního terminálu se skládá z lapidární desky pravidelně perforované, nesené sloupy a stěnami, doplněné o vzrostlou zeleň. Pod touto deskou jsou umístěny vestavky, jež poskytují provozní zázemí terminálu a poskytují i dostatek komerčních ploch pro větší komfort cestujících. Na vlakovém nádraží je přístup k druhému nástupišti řešen pomocí dvou podchodů. Na západní straně jde o podchod průchozí, jež ústí mezi budovy č.7 a č.17, a jeho osa je natočena směrem k Náměstí práce. Tvoří tak prodloužení této osy až na nábřeží, kde je navržena lávka pro cyklisty a pasanty. V těchto místech je zároveň uvažována cyklostezka, jež je zanesena v regulačním plánu města. Centrální podchod, jež ústí na druhé nástupiště je v prodloužení osy přístupu k autobusovým nástupištím. Oba tyto podchody jsou plně bezbariérové. Objekt samotné odbavovací haly je v administrativní části třípodlažní. V prostorách pro odbavení cestujících je světlá výška protažena až po střechu. Na východní straně terminálu se nachází technické zázemí pro samotný provoz. Rovněž je zřízena zcela nová zastávka MHD v podélné ose objektu a v úrovni mostovky. Z této zastávky se pomocí dvou výtahů a schodiště dostanou cestující z největšího zlínského sídliště Jižní svahy komfortně přímo do prostoru nádraží. Původní zastávka U zámku bude zrušena z důvodu nepříznivých provozních podmínek při narovnání severovýchodní komunikace Vavrečkova, procházející továrním areálem. Provozní budova stávajícího autobusového nádraží bude rovněž odstraněna, tak, aby se uvolnil výhled na Gahůrov prospekt zakončený památníkem T. Bati. V prostoru budovy č.5 bude zřízen parkovací dům, jež bude přístupný přímo z ulice Vavrečkova pomocí podchodí rampy. Bude tak zajištěn nerušený a dopravně nekřížený přístup směrem od centra města do prostoru Krajské galerie a knihovny.

Vzhledem ke zhoršeným geologickým poměrům na území, jež je zároveň v zátopové oblasti, bude objekt založen na železobetonové desce opřené o piloty. Pouze části, jež jsou nesené jen sloupy, budou kotveny v patkách podepřených pilotami. Konstrukce podchodů jsou vloženy do železobetonové izolační vany. Konstrukce střešní desky je z vodostavebního betonu dodatečně předepnuté. Okna budou mít hliníkové rámy.