

TEXTOVÁ ČÁST

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Návrh spočívá především v kultivaci celé stávající komunikace, vedoucí od ulice 17. listopadu k železničnímu nádraží, ve vytvoření přehledného a pro cestující dobře dimenzovaného autobusového terminálu co nejbližší nádraží a v úpravě křižovatky před vstupem do čekárny nádraží.

V ulici k nádraží navrhujeme výsadbu oboustranné aleje s možností podélného parkování mezi stromy. Tato alej prochází až před nádražní budovu, kde se stává jednostrannou. Protější řada stromů je zde nahrazena stávající bohatou vzrostlou zelení parku. Chodník umísťujeme po jedné straně ulice s rozšířením oproti stávajícímu stavu na 2 m. V místě vstupu do domova mládeže je vynechána dvojice podélných parkovacích míst a vzniká tak rozšíření chodníku, symetrické k ose vstupu. Na tomto rozšíření umísťujeme lampu veřejného osvětlení, lavičku a odpadkový koš.

Před nádražím je uliční profil zvětšen pro vytvoření autobusového terminálu. Strana ulice u nádražní budovy je využita pro umístění čtveřice zastávek s šířkou chodníků 4,5 – 6 m. Stávající budova vodárny je upravena tak, že jedno její křídlo slouží jako přístřešek pro čekající na autobus. Vznikají tak dostatečně dimenzované rozptylové plochy pro cestující a současně je usnadněn průchod mezi vlakovými a autobusovými nástupišti. Na protější straně u parku je umístěna dvojice odstavných stání, která mohou v případě potřeby sloužit také jako výstupní zastávky.

Křižovatka před nádražím má zvýšenou vozovku a je navržena jako zóna 30 km/h. To zvýrazňuje vstup k pokladnám nádraží a umožňuje plynulejší přecházení bez ohledu na jeho směr.

Vozovky v řešených ulicích jsou navrženy z živice, chodníky z betonových dlažeb čtvercového formátu a plochy parkovacích míst z betonových vsakovacích dlažeb čtvercového formátu. Plocha před nádražím je zvýrazněna hodnotnějším materiálem – žlutošedou žulou. Vozovku navrhujeme z velké žulové kostky kladené do vějíře, v místě zvýšené křižovatky kladené do řádku. Chodníky potom z žulové mozaiky kladené do řádku.

U stávajícího objektu vodárny zachováváme jeho nejhodnotnější střední část. Ta je v přízemí využita pro kavárnu a v patře pro univerzální kulturní prostor s možností samostatného vstupu a zázemí. Obě boční křídla nahrazujeme novými ocelovými konstrukcemi s dřevěnými výplněmi ve zhruba původním objemu. Jižní křídlo slouží pro umístění cyklo boxů, boxů zásilkových služeb, pro zázemí kavárny a pro schodiště mezi kavárnou a patrem. Severní křídlo je vyhrazeno pro přístřešek autobusového terminálu s lavičí, informační tabulí a s možností vstupu do kavárny.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Křižovatka ulice 17. listopadu je upravena tak, aby osa kolmo navazující ulice k nádraží byla, co nejdále od železničního přejezdu. Vozovka vedoucí k nádraží má šířku 6 m s podélnými parkovacími místy a s jednostranným chodníkem o šířce 2 m. Stávající parkoviště navrhujeme rozšířit, aby bylo možné parkovat kolmo ke kolejišti a podélně k ulici. Parkoviště je průjezdné s odděleným vjezdem a výjezdem. Co nejbliž k nádražní budově umísťujeme místa pro imobilní a 3 stání K+R. Zbývající parkovací stání jsou navržena podél komunikace vedoucí k ulici Bratří Čapků s novým chodníkem. Celkem je navrženo 40 parkovacích stání a 3 stání K+R.

Autobusy přijíždějící od ulice 17. listopadu mají možnost zastavit na dvojici odstavných stání, která mohou současně sloužit jako výstupní zastávky. Následně autobus projede točnou o vnějším poloměru 11,5 m a zastaví na jedné ze čtyř autobusových zastávek. Nástupní hrany jsou navrženy o délkách 13 m.

Půdorysné zazubení nástupišť umožňuje zkrátit celkovou délku autobusového terminálu a zvětšit šířku chodníků u nástupních hran.

Poloměry zatáček u křižovatek jsou navrženy 9–8 m a umožňují průjezd těžkých nákladních automobilů. V místě rampy stávajícího skladiště je vytvořena plocha pro parkování zásobování. Jsou navržena dvě místa pro přecházení. U křižovatky ulice 17. listopadu a před novým autobusovým terminálem. Další místo pro přecházení vzniká vytvořením zóny 30 km/h v místě křižovatky před vstupem do vlakového nádraží.

Odstavení jízdních kol a nabíjení elektrokol je možné pod nově navrženým kruhovým přístřeškem mezi parkovištěm a vodárnou. Kola lze dále umístit do cyklo boxů podél jižního křídla vodárny. Celkem je navrženo 20 krytých míst pro kola a 18 uzamykatelných cyklo boxů.

KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Vedle nové aleje v ulici k nádraží navrhujeme prořezání stávající zeleně parku před nádražím tak, aby byl zpřístupněn

jeho parter. V parku umísťujeme jeden mlatový chodník, který slouží jako přirozená zkratka mezi ulicemi. Tento chodník je doplněn o pěšiny a pobytovou plochu z kamenných šlapáků. Pobytová plocha se nahází ve středu parku a je osazena piknikovými stoly a pítkem. V dohledové vzdálenosti navrhujeme malé dětské hřiště.

TABULKA BILANCÍ

BILANCE PLOCH	(m²)
zastavěná plocha	435
zpevněná plocha pojížděná	4550
zpevněná plocha pochozí	2240
nezpevněná plocha	2925
	(m²)
HRUBÁ PODLAHOVÁ PLOCHA	615
	(m³)
OBESTAVĚNÝ PROSTOR	3140