



▲ Letecký pohled na areál

Areál terminálu Horní nádraží v Karlových Varech



Ing. arch. Petr Franta

ČKA, OAO, AIA. Studoval na Fakultě architektury ČVUT v letech 1966–1972. Od roku 1977 žil v kanadském Montrealu, kde mu byl uznán titul Master of Architecture. Je členem Order of Architects of Quebec. S J. Ogdenem založil v Montrealu v roce 1985 kancelář Ogden Franta Architects. Roku 1986 pracoval v asociaci s newyorským architektem, od roku 1989 je registrován ve státu New York. V roce 1990 se stal členem Architekten Kammer Nord Rhein Westfalen in Düsseldorf. Roku 1991 založil s M. Brixem architektonický atelier Brix & Franta Architekti, v němž navrhli Terminál I Letiště Václava Havla. Roku 1997 ustavil studio Petr Franta Architekti. Držitel několika Grand Prix za architekturu. Český Institut Informatiky, robotiky a kybernetiky ČVUT v Praze je oceňován v ČR i zahraničí. E-mail: petrfranta@petrfranta.eu

V pátek 6. září 2019 byla slavnostně otevřena poslední etapa komplexní přestavby terminálu Horní nádraží Karlovy Vary. Během deseti měsíců byla v přednádražním prostoru zrekonstruována vozovka včetně příjezdové komunikace, vznikly nové chodníky, schodiště, nástupiště pro autobusy a šedesát dva parkovacích míst. Stavební úpravy zahrnovaly také rekonstrukci opěrné zdi, vybudování kanalizace a drenáže. Výrazným prvkem prostoru je zcela nové veřejné osvětlení. Prostor byl doplněn o moderní mobiliář včetně přístřešku pro umístění kol. Přibude také veřejná dobíjecí stanice pro elektromobily. Finální podobu prostoru dodávají sadové úpravy.



▲ Historická pohlednice



▲ Historický přístřešek, duben 1945

Historie Horního nádraží

K mohutnému rozmachu lázeňství v Karlových Varech ve druhé polovině 19. století přispělo zejména napojení města na evropskou železniční síť v roce 1870 a s tím spojené vybudování výstavního nádraží. Provoz mezi Karlovými Vary a Chebem byl na Horním nádraží slavnostně zahájen 19. září 1870. Od tohoto roku železnice umožňovala snadnou dopravu lázeňských hostů do města.

Dne 9. prosince 1871 ve 3 hodiny 33 minut odpoledne přijel na nádraží první osobní vlak z Prahy. Tím byla trať Cheb – Karlovy Vary – Praha otevřena pro veřejnost. Zprovoznění trati bylo oslaveno banketem v karlovarském Lázeňském domě Windsor. Stalo se tak brzy po otevření prvního vinohradského tunelu, kdy z pražského nádraží císaře Františka Josefa I. dne 19. září 1871 tunelem slavnostně projel první parostroj s knížetem Karlem Schwarzenbergem na palubě. Ve třicátých letech minulého století byl na nádraží natáčen film *Tři vejce do skla* s Vlastou Burianem v legendární trojroli.

Na konci 2. světové války – 19. dubna 1945 – však bylo původní nádraží vybombardováno

▼ Areál od jihozápadu (vizualizace)



spojenci, téměř zázrakem se zachoval hodnotný litinový přístřešek s výtvarnými prvky.

Začátkem padesátých let byla vybudována provizorní výpravní budova. Nádraží a jeho okolí bylo během let prozatímně obnoveno, nicméně chátralo a stalo se ostudou světových lázní.

Urbánní souvislosti, navazující projekty

Horní nádraží je situováno na levém břehu Ohře ve vzdálenosti necelý kilometr od historického centra Karlových Varů. Leží na trati Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb (takzvaná Podkrušnohorská



▲ Průhled z čekárny ČD centra k přednádraží



▲ Průhled dvoranou k podchodu na nástupiště



▲ Pohled na výpravní budovu s lávkou

magistrála) a je výchozím bodem pro trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně. V rámci rekonstrukce bylo nutno upravit jeho kolejíště. Ve spádové oblasti nádraží je též sídliště Růžový vrch na severu a sídliště Bohatice na východě území. Z těchto skutečností vyplývají navazující krajské a městské projekty:

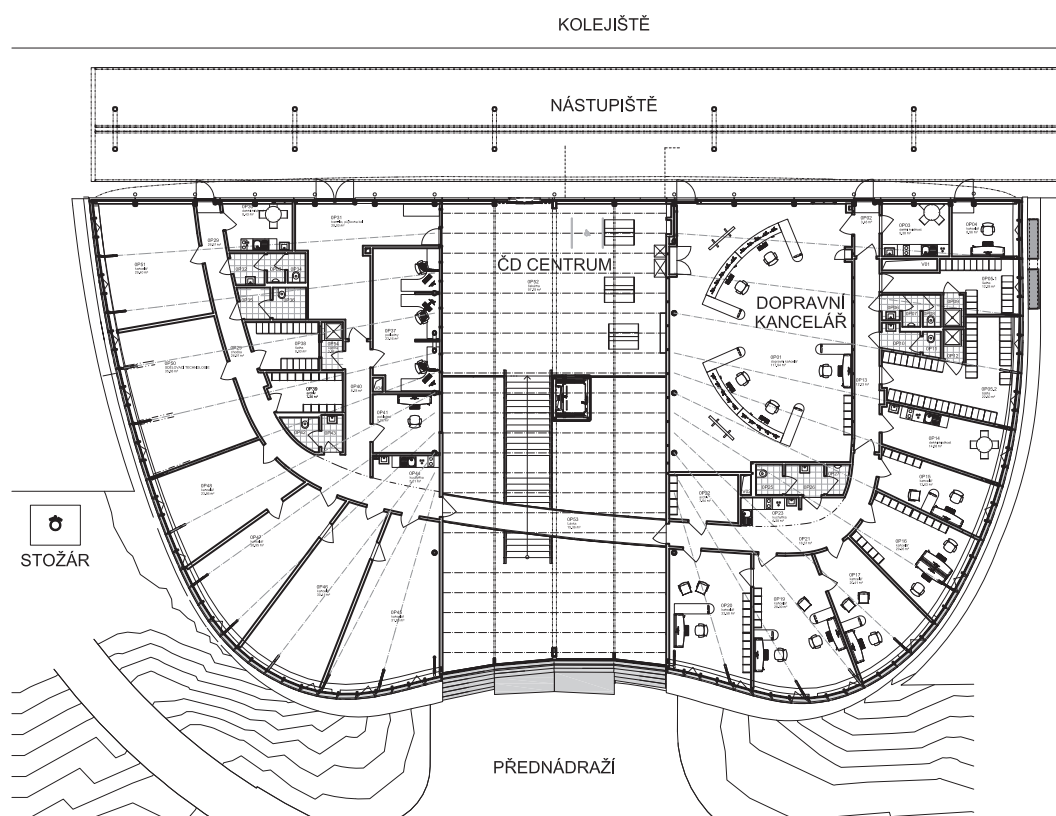
- nová výpravní budova pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), České dráhy;
- demolice zchátralé nádražní budovy;
- nové řešení prostoru přednádraží zahrnující městskou hromadnou dopravu i pěší z lázeňského centra, okolních sídlišť a čtvrti Rybáře se záchytným parkovištěm – pro město Karlovy Vary;
- nové řešení nevyhovující stávající lávky pro pěší propojující část města s nádražím, přednádražím a centrem – pro město Karlovy Vary (návrh a realizace stavby lávky přes Horní nádraží viz Stavebnictví 08/2019);
- nové kolejíště SŽDC a s ním související napojení podchodu na perony nového kolejíště;

- nový 28 m vysoký stožár antény sdělovací technologie zajišťující rychlostní datovou komunikaci s technologií SŽDC pro celou trať.

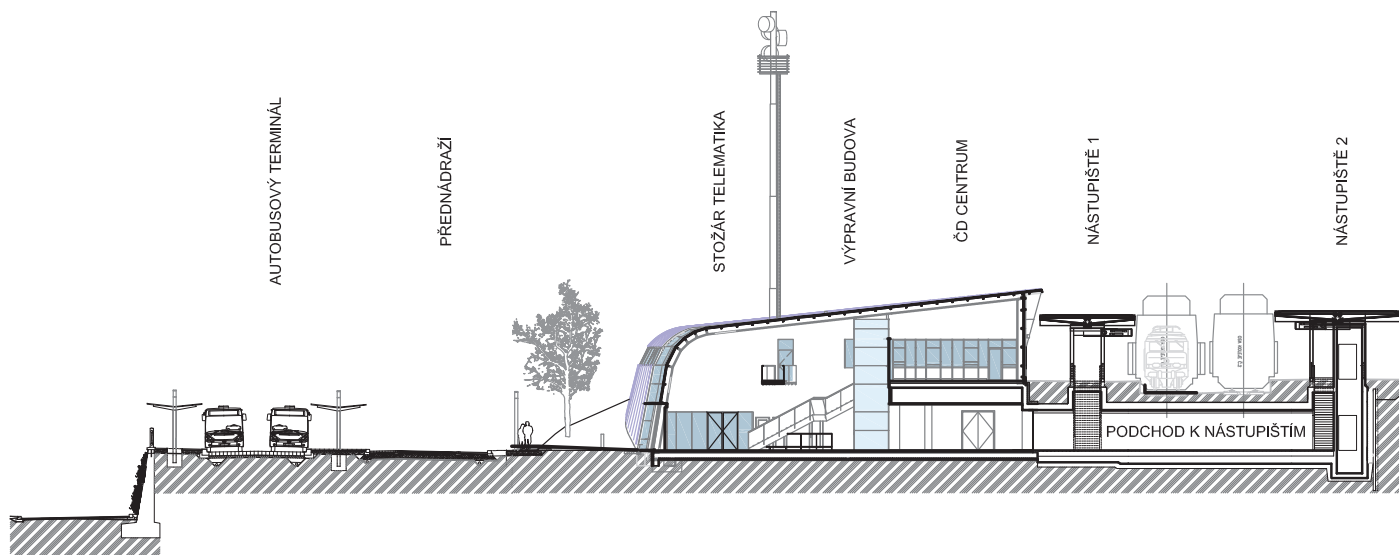
Architektonický návrh nové výpravní budovy

Na místě staré provizorní výpravní budovy je navržena nová stavba Horního nádraží, splňující současné nároky na provoz nádražních budov. Architektonický vzhled nové budovy je současný, odpovídající požadavkům 21. století. Nová dvoupatrová stavba je zasazena do svažitého terénu se vzrostlou zelení, směrem k centru města má organický tvar. Ústřední veřejnou část tvoří prosklená dvorana s horním světlem přes obě patra, propojená proskleným výtahem a ústředním velkorysým schodištěm, kde úroveň přízemí navazuje na prostor přednádraží, v patře je hala s pokladnami ČD Centra a s přímým přístupem na první peron.

Veřejný prostor dvorany, s proskleným zastřešením v pásu o šířce 12 m, je vzdušný, plný denního



▲ Půdorys patra s dopravní kanceláří



▲ Řez výpravní budovou s podchodem a přednádražím

světla, současný a zároveň reprezentativní. Přehřátí prostoru zabraňuje sklo propouštějící pouze 40 % slunečního záření.

Ve dvoraně je občerstvení, kavárna, hygienická zařízení a přístup do technologické části, řídící provoz celé trati. Nad prostorem dvoraný jsou v patře propojeny „letícím“ můstkem dvě dvoupodlažní administrativní části budovy včetně zázemí ČD Centra.

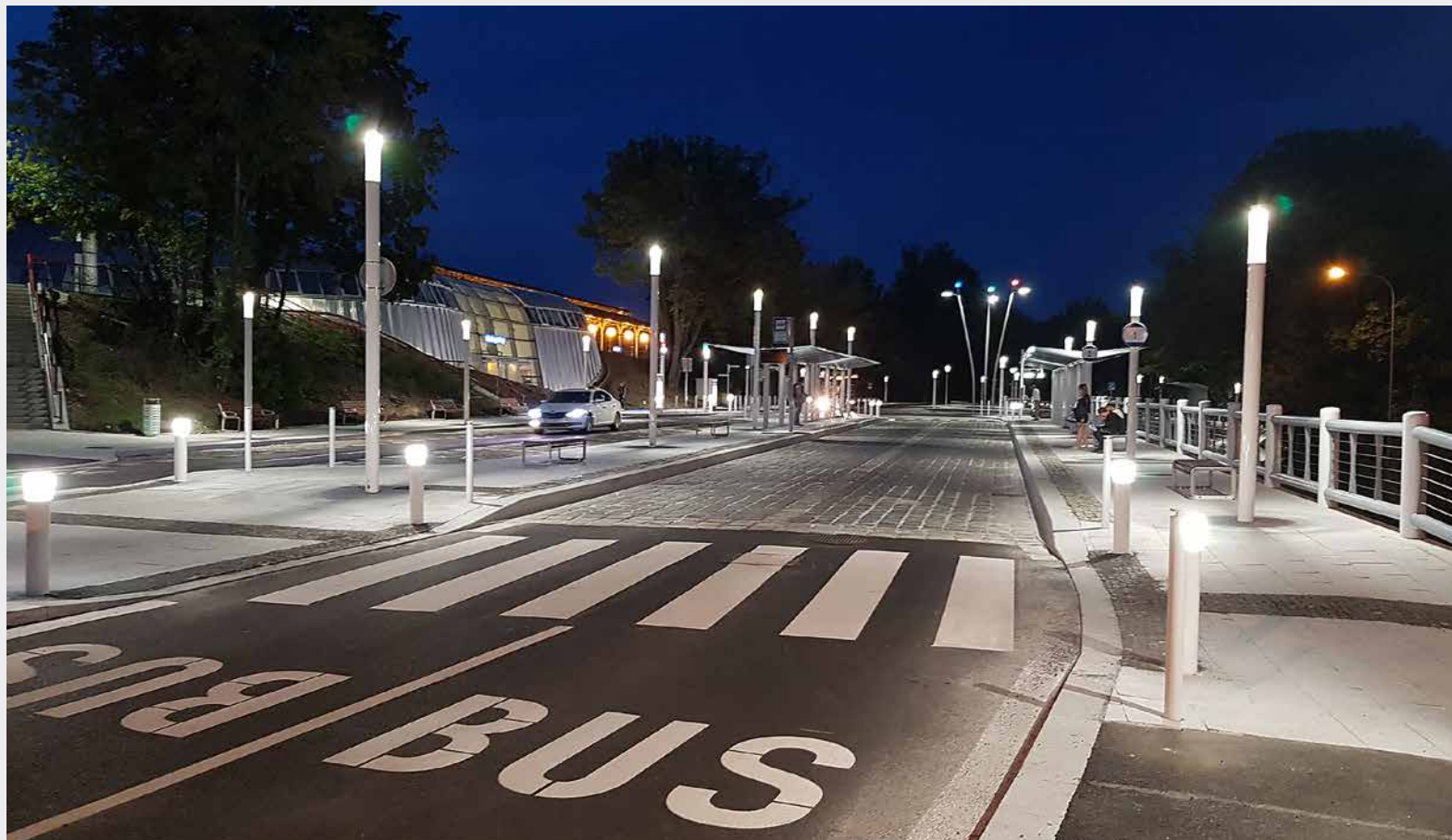
V další fázi výstavby byl vybudován podchod, vedoucí z dvoraný na perony. Části nádraží tak byly vhodně propojeny s přednádražním prostorem v jeden harmonický celek.

V budově je rovněž umístěna sdělovací technologie s řízením stanice, dopravní kanceláře Českých drah, výpravčího, kancelářská část SŽDC a část zabezpečovací technologie, která je potřebná pro plynulý a bezpečný provoz železniční stanice. Stavba má aerodynamický tvar, příhodný také k odvádění vody či sněhu. Využívá terénní vlny k dosažení účinku jak funkčního, tak výtvarného. Pod stavbou probíhá výrazný zlom únosného podloží, stavba je proto založena na šedesáti dvou vrтанých pilotách délky 6–10 m.



▲ Pohled na výpravní budovu a na historický přístřešek

▼ Přednádraží s výpravní budovou, noční osvětlení





▲ Fontána

Komplikací při stavbě bylo pažení stěny stavební jámy sousedící s kolejištěm, bylo použito dočasně kotveného záporového pažení. Přízemí tvoří stěnový systém z litého železobetonu. Konstrukci patra nosná ocelová konstrukce systému navzájem provázaných ortogonálních a radiálních příhradových vaznic, krytá izolovaným plechovým pláštěm. Střechu a stěny prosklené dvorany tvoří zasklívací systém kotvený na ortogonální systém plnostěnných vazníků. Plášť je koncipován s ohledem na místní povětrnostní a klimatické podmínky. Jeho technické řešení včetně izolací a statiky konstrukcí i technologického vybavení je navrženo s důrazem na nízkou energetickou náročnost budovy. Větrání haly využívá přirozeného proudění vzduchu rozdílem výšky jižních a severních dveřních otvorů a v době extrémních teplot požárního odvětrání ve skleněném stropu. K ochlazení v létě se využívá studený vzduch z podchodu a noční dochlazování otevřenými okny ve skleněném stropě. Prostor čekárny se v zimě vytápí teplovzdušným vytápěním. Zbytek haly je temperován ze sousedních kanceláří a ze zázemí nádraží. Celý objekt nádražní budovy je bezbariérový.

Nevyhovující starý stožár pro antény části sdělovací technologie byl nahrazen novým.

Samostatným úkolem byla repase historického litinového přístřešku a jeho umístění vyhovující současným evropským normám, při respektování jeho historické hodnoty z hlediska památkové péče.

Prostor přednádraží

Nedílnou součástí terminálu je nová úprava přednádražního prostoru. Architektonický návrh řeší dopravní, materiálové, designové a krajinářské ztvárnění včetně osvětlení a rekultivace zeleně. Dílo je výsledkem spolupráce ateliéru PETR FRANTA architekti & asoc., spol. s r.o., s karlovarskou projektovou kanceláří Inplan CZ s.r.o. a svým pojetím reflektuje funkční rozdělení prostoru jak po materiálové, tak designové stránce.

Komunikační páteř

Linie podél svahu železničního náspu je pojednána velkoformátovou žulovou dlažbou, která navazuje na shodné materiálové provedení nástupního prostoru výpravní budovy a její dvorany. Tato komunikační linie je přirozeně podpořena obnovou stromové aleje, doplněním o designové prvky veřejného osvětlení a městského mobiliáře – la- víček, odpadkových košů a informačních prvků.

Část přednádraží pro navazující dopravu

Část přednádraží pro navazující autobusovou a individuální dopravu (taxi, K+R) pak plynule navazuje. Místa stání taxi, automobilů a zastavování autobusů jsou vydlážděna vyzískanou repasovanou místní žulovou dlažbou. Žulové kostky byly také použity pro akcentaci a psychologické upřednostnění míst přecházení vozovky chodci před automobilovou dopravou, zvláště před vstupem do nádražní budovy.

Autobusová nástupiště terminálu

Tato nástupiště jsou ve své nejméně frekventovanější části kryta oceloskleněnými přístřešky z tvrzeného skla neseného ocelovou konstrukcí jednoduchého, vzdušně elegantního designu. Pochozí plochy nástupišť jsou zároveň tvořeny velkoformátovou žulovou dlažbou tak, aby bylo zajištěno pohodlné užívání a zároveň se dosáhlo výrazové koherence a architektonické gradace celého území směrem k nové výpravní budově.

Společně s budováním autobusových nástupišť byla upravena podélná opěrná zeď nad příjezdovou komunikací od centra města. Kromě lokálních sanačních oprav byl upraven celkový výraz výměnou zábradlí při vrcholu zdi bezprostředně navazující na autobusové nástupiště a založením vegetačního pruhu popínavé zeleně při patě opěrné zdi (přísavník tříprstý), který je vymezen obrubníkem a kryt kačírkem.

Parkoviště osobních automobilů

Parkoviště ve východní části má místa pro automobily řešena opět z vyzískaných žulových kostek, pojezdne plochy jsou z červeně probarveného asfaltu upozorňujícího řidiče na zklidněný dopravní režim. Na rozhraní parkoviště a místní komunikace jsou v rozšířených plochách chodníků umístěny stojany na kola, které zároveň plní funkci usměrnění pohybu chodců při přecházení přejezdů. Ostrůvky pro pěší ve středu plochy jsou opět řešeny velkoformátovou dlažbou, stejně jako chodníky při jižním okraji parkoviště navazující na pěší trasu do města a navazující na sklonitý bezbariérový přístup na autobusové nástupiště. Tato rampa je pohodlnější alternativou schodiště umístěného v návaznosti na přechod ve směru od centra města, velmi dobře slouží i pro cestující s kufry opatřenými kolečky.

Návrh zeleně, krajinářské úpravy

Stávající lipová alej byla, zejména z důvodu špatného zdravotního stavu stromů většinou způsobeného nevhodným řezem, nahrazena novou výsadbou alejových stromů (javor stříbrný/Acer saccharinum, na ostrůvcích u parkoviště javor červený/Acer rubrum) odolných vůči městskému ovzduší, které dobře snášejí teplotní rozdíly a netrpí žádnými výraznějšími chorobami a škůdci.

Ostatní zelené ostrůvky jsou osázeny půdokryvnými keři. Popínavou zeď opěrné zdi při příjezdu k Hornímu nádraží tvoří přísavník tříprstý/Parthenocissus tricuspidata. Fontána, symbolizující lázeňské vířidlo, vítá cestujícího po opuštění nádražní haly.

Osvětlení

Veřejné osvětlení přednádražního prostoru je převážně řešeno designovými tyčovými lampami se škálovatelnými světelnými zdroji

LED, v doplnění několika dalšími typy lamp. Výrazné je zejména zvýraznění točny ve středu přednádraží třemi desetimetrovými stoly kónického průřezu s barevným nasvětlením jejich špicí. Barvy mají symbolizovat přestupní místo – terminál, kde se prolínají různé druhy dopravy; červená symbolizuje prostředky městské hromadné dopravy, zelená ekologickou cyklistickou dopravu a modrá je barvou železnice.

Tyčové lampy jsou navrženy proměnlivé výšky podle umístění. V prostoru komunikační páteře pěších s javorovou alejí jsou navrženy tyčové lampy výšky 3,6 m umístěné v rytmu aleje (7,5 m) mezi koruny stromů. Na středním (páteřním) ostrově jsou umístěny vyšší tyčové lampy (4,8 m), čímž je zvýrazněna osa a symetričnost celého řešení. Prostor parkoviště je pak ve střední části osvětlen dvěma vyššími soliterními lampami, opět v bílé barvě.

Tyčové lampy před vlastním vstupem jsou rovněž vyšší, světlo je složeno z šesti směrovatelných LED panelů. Tři z těchto panelů jsou opět v základních barvách RGB (červená, zelená, modrá) symbolizujících přestupní uzel, v tomto případě také zvýrazňujících prostor hlavního vstupu do nádražní budovy.

Požadované intenzivnější osvětlení v místě nástupišť autobusových zastávek je vyřešeno elegantními bodovými světly zapuštěnými do hlavní podélné trubky v ose ocelové konstrukce přístřešků. (Obdobně bylo řešeno také osvětlení lávky nad kolejištěm, kde jsou bodové lampy zapuštěny do ocelového madla zábradlí.)

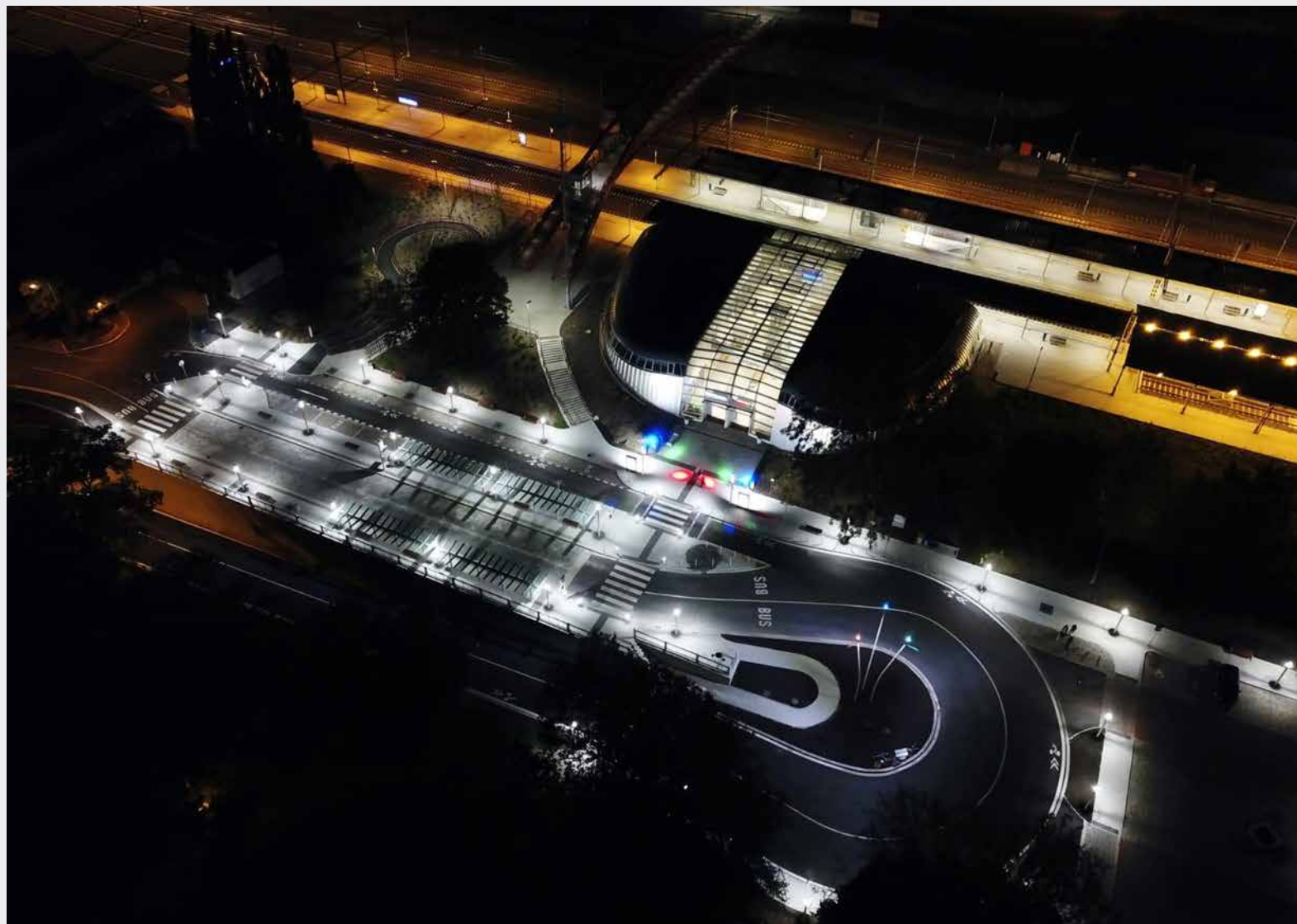
Mobiliář

V prostoru přednádraží jsou umístěny oboustranné i jednostranné lavičky, částečně z tropického dřeva, tak, aby byla zajištěna odolnost a dlouhá životnost spolu s užitnými vlastnostmi.



▲ Přednádraží s fontánou

▼ Noční osvětlení přednádraží





▲ Noční osvětlení přednádraží

Informační tabule, s možností využití pro periodickou reklamu, jsou umístěny před vchodem do budovy, pouze v míře zohledňující jejich architektonicky okrajovou doplňkovou funkci.

Před budovou i na autobusové zastávce jsou ukazatele s vyznačením směrů k pěti nejbližším městským čtvrtím v okolí.

V totožném designu jsou v území rozmístěny také odpadkové koše. Stojany na kola jsou soustředěny ve střední části, poblíž přístřešku na kola. Zahrazovací sloupky jsou umístěny podél obrub v místech největšího pohybu pěších. ■

Základní údaje o stavbě

■ Prostor přednádraží před výpravní budovou

Investor: statutární město Karlovy Vary

Návrh architektonického řešení: PETR FRANTA architekti & asoc., spol. s r.o. – Ing. arch. Petr Franta, Ing. arch. Petr Sobotka, Ing. arch. Štěpán Sekera; Inplan CZ s.r.o. – Ing. Ota Řezanka, Ing. Radoslav Zach

Projektová dokumentace (DSP, PDPS, RDS): Inplan CZ s.r.o. – Ing. Ota Řezanka, Ing. Radoslav Zach, Ing. Petr Král, Ing. Lubor Šimek (statika), Drahomír Holoubek (elektro), Iveta Zborníková (IČ)

Vodohospodářská část: KV ENGINEERING s.r.o. – František Prskavec

Autorský dozor: Inplan CZ s.r.o., Ing. Ota Řezanka a kol., PETR FRANTA architekti & asoc., spol. s r.o.

Fontána: Lentus agilis, spol. s r.o. – Ing. Libor Loveček, Ing. Petr Jeřábek

Návrh krajinářských úprav: Vratislav Brabenec

Realizace: Správa lázeňských parků Karlovy Vary

Zhotovitel: VIDEEST s.r.o., hlavní stavbyvedoucí Karel Bozděch

Realizace: 09/2018–09/2019

Investiční náklady: 36 mil. Kč

■ Modernizace ŽST Karlovy Vary

Obsahuje dvě stavby:

1. Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova

Investor: České dráhy, a.s.

Projektová dokumentace (DUR, DSP): PETR FRANTA architekti & asoc., spol. s r.o.

Autor: Ing. arch. Petr Franta

Spolupráce: Ing. arch. Štěpán Sekera, Ing. arch. Petr Sobotka, Ing. arch. Jakub Volka, Ing. arch. Lucie Laštovičková

Stavební povolení: 12/2011

Změna vlastníka budovy, nový investor

Investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Projektová dokumentace (změna DSP, RDS): SUDOP PRAHA a.s.

HIP: Ing. Jana Ptáčková (AD)

Dokumentace změny: PETR FRANTA architekti & asoc., spol. s r.o.

Autor: Ing. arch. Petr Franta

Spolupráce: Ing. arch. Štěpán Sekera, Ing. arch. Petr Sobotka, Ing. arch. Jakub Volka, Ing. arch. Lucie Laštovičková

Statické řešení: MATĚJKA Engineering s.r.o., Ing. Miroslav Matějka

Profese: KV engineering spol. s r.o., Ing. František Prskavec, koordinace VZT: Ing. Jan Farka

Zajištění koordinace projektu a inženýrské činnosti: SUDOP PRAHA a.s.

Realizace: 06/2015–03/2017 (vedení do zkušebního provozu)

2. Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část

Investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Projektová dokumentace (DUR, DSP [RDS]): SUDOP PRAHA a.s.

HIP: Ing. Václav Marvan (dokumentace), Bc. Jan Taške (AD)

Zhotovitel: STRABAG Rail a.s.

Realizace: 02/2017–04/2018

Celkové náklady stavby: 716 721 628 Kč

Schválený příspěvek EU: 532 410 543 Kč

english synopsis

The Upper Railway Station Terminal in Karlovy Vary

The final phase of the comprehensive renovation of the Upper Railway Station Terminal in Karlovy Vary was ceremonially opened on Friday 6th September 2019. Over the course of nine months, the roadway and access road in front of the railway station were renovated, and new pavements, stairways, bus platforms and sixty-two parking spaces created. The building works also took in reconstruction of a retaining wall and construction of sewers and drains. Entirely new street lighting is a significant feature of the space, which has been supplemented with modern street furniture including a bicycle shelter. A public charging station for electric vehicles is also to be added. The finishing touches to the appearance of the space are to be provided by landscaping works.

klíčová slova:

Horní nádraží v Karlových Varech, prostor přednádraží, modernizace železniční stanice Karlovy Vary, výpravní budova, staniční část, lávka přes Horní nádraží

keywords:

the Upper Railway Station in Karlovy Vary, the space in front of the railway station, modernisation of Karlovy Vary railway station, dispatch building, station area, footbridge over the Upper Railway Station