



DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK (KOLONIE)

IDEOVÁ STUDIE

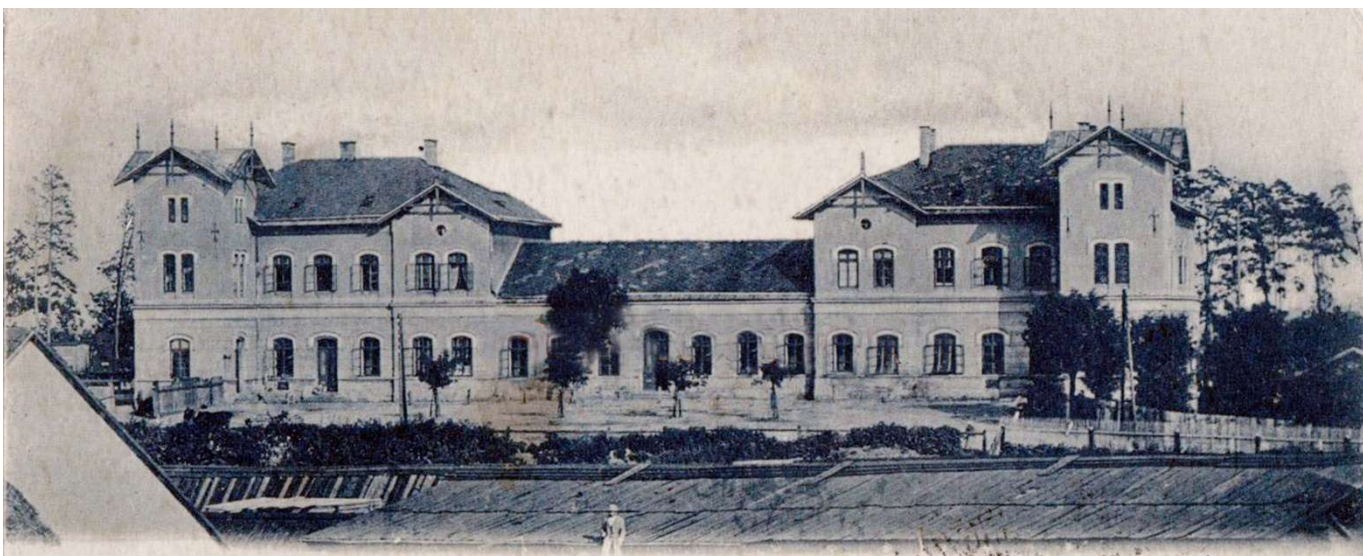
ing. arch. Ondračka Ivo,
Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025
www.ondracka.cz

Použitá metodika:

„Uvolnění potenciálu vlakového nádraží
prostřednictvím přestavby nádraží“

Světová banka 2023. Washington, DC.

Licence: Creative Commons Attribution CC by 3.0



DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC - MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

Urbanistický vývoj

Jak vyplývá z analýzy urbanistického vývoje za posledních 200 let stavby Severní dráhy, nádraží Moravský Písek, a cukrovaru se staly sídlotvorným činitelem na zde dotčených katastrech obcí Moravský Písek a Bzenec. Před nádražím a vedle cukrovaru vznikly další provozovny, podniky i obytná zástavba – neformální nový sídelní útvar - tzv. „Kolonie“. Větší stavební zásahy – především úpravy komunikací vycházely z nadřazených záměrů (narovnání silnice) a nesnažily se vytvářet vyšší kvalitu urbanistické struktury. Průmyslové objekty se prolínají s rodinnou výstavbou - stavělo se tam kde se dalo. Rozvoj sídla je administrativně rozdělen na poloviny přináležející na katastry obou obcí. Další sídlotvorný impuls zde přináší výstavba dálnice D/55. Územní rozvoj je omezen přírodními a infrastrukturálními hranicemi – lužní oblastí (inundačním územím), železničním náspem a tělesem dálnice. Přirozeným centrem Kolonie je objekt železniční stanice (v pozadí s dominantou cukrovaru), dnes již prakticky opuštěný. Po modernizacích a automatizacích na železnici velká nádražní budova již nemá pro dráhu význam. Kolonie nemá centrum, park, nějakou rozsáhlejší veřejnou zeleň. Občanská vybavenost je rozdělena do dvou administrativních celků. Možnost nabytí opuštěnou budovu nádraží vytváří historickou příležitost využít potenciálu nádraží k podpoře občanské vybavenosti kolonie. Právě sebeuvědomění místních obcí i obyvatel a společný tlak na vytvoření příznivých podmínek může usměrnit vývoj tak, aby se zlepšily podmínky v území – především dopravní napojení terminálu a vytváření potřebných kapacit pro dopravu v klidu.

Absence koordinátora rozvoje sídla

V místě neexistuje subjekt, který by nesl zodpovědnost za rozvoj celé lokality (administrativně rozdělené do dvou obcí ale fyzicky vytvářející jeden celek). Jedinou možností zlepšení stávajících stavů je koordinace mezi obcemi i mezi dotčenými subjekty veřejné správy, správci infrastruktury i podnikateli a místními obyvateli. Hmatatelným výsledkem by měly být územní plány, které se vypořádávají s konkrétními problémy. Příklady problémů v území jsou uvedeny ve výkrese územních plánů.

Širší vztahy nádraží

Vnější prostředí nádraží v podstatě beze změn odpovídá době před 100 lety, před nástupem motorizace. Chybí dopravně nezávadné napojení, průjezdná doprava i obsluha provozoven je vedena pro úzkých cestách kolem rodinných domů občasně bez chodníků, chybí plochy pro parkování, autobusová zastávka neodpovídá dnešním standardům, nejsou viditelné ukazatelé času, chybí prostory pro jízdní kola, označení přehledný informační a navigační systém. Cestující si stěžují na pocit nebezpečí, který cítí z opuštěné budovy. Pochodzí povrchy jsou nerovné, provizorní, neúpravné, pouliční mobiliář je tvořen pozůstatky z minulých časů nebo chybí. Přesto, že v regionu je tradiční cyklistická doprava i cykloturistika napojení nádraží tomu neodpovídá, i když nemalá část cyklostezek již byla vybudována. Významně chybí přímé napojení na cyklostezku do Veselí, v širším okolí i cyklostezka do Uherského Ostrohu.

Stavební stav budovy nádraží

Objekt byl postaven před téměř 200 lety a nevykazuje zásadní statické závady. Byl stavěn v dvou etapách – nejdříve přízemní střední část a později dvoupodlažní boční křídla. Jedná se o částečně podsklepenou cihelnou budovu s kamennými stěnami v suterénu a vydatným vodním zdrojem pro parní trakci. Před budovou jsou vřetenová mohutná schodiště se středovým pilířem, který možná vynášel rezervoáry na vodu. Krov je dřevěný masivní, stropy nad 1.NP a 2.NPp dřevěné trámové. V dlouhodobě nevyužívaném a nevětraném přízemí je pozorovatelná vlhkost, především v severním křídle, kde je v suterénu studna. Objekt byl průběžně slušně udržován, ale z fasády byly odstraněny téměř všechny historizující prvky, omítka je značně zchátralá.

Možnosti využití budovy nádraží

Do nedávna se 2.NP využívalo pro bydlení (v současnosti je užíván jen jeden byt). Nejjednodušším řešením by bylo využít dotace pro chráněné bydlení za předpokladu vyřešení akustických požadavků – varianty jsou popsány na návrhových výkresech 2. NP. Konstrukce krovu umožňuje i půdní vestavbu, ale je nutno pamatovat na náročnější ochranu proti hluku. Výstavbu nových bytů v ploše železniční dopravy také neumožňuje územní plán. V přízemí lze poměrně snadno vybudovat nájemní prostory, ale dlouhodobě je nutno je bezbariérově propojit s venkovním prostranstvím (nutnost zvednutí terénu kolem budovy). Krátkodobě je možno je nahradit např. dřevěnou terasou na náklady provozovatelů nebo odbytové prostory umístit vně budovy. Rekonstrukce budovy je vhodná pro PPP projekty – s finanční účastí nájemců a nájmem zohledňujícím vlastní investice ale i závazkem zajistit provozní dobu a minimální specifikovaný standard služeb, tak aby měl smysl i pro místní obyvatele.

Stanovení podmínek pro možné nabytí budovy nádraží

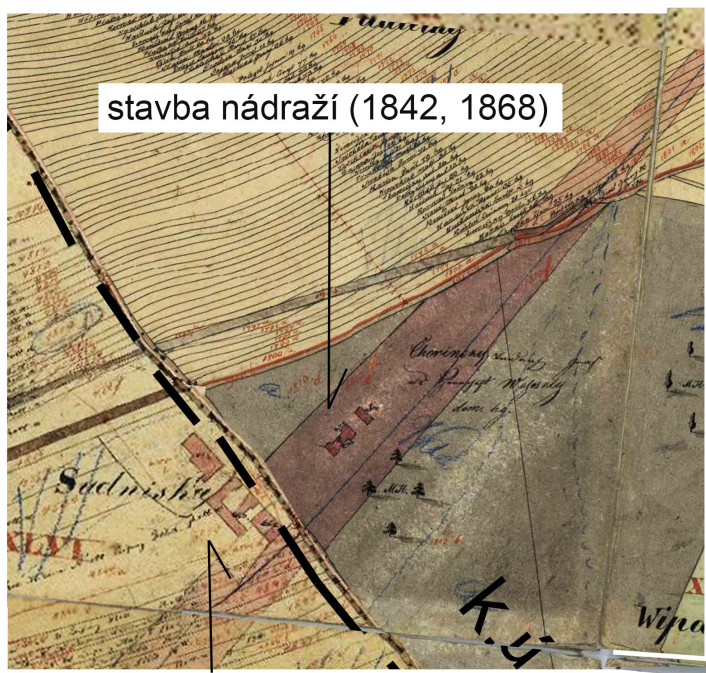
Pokud budova získá plánovanou funkční náplň, bude jen pro její vlastní provoz potřeba zajistit dostatečné plochy pro dopravu v klidu. Vlastní dopravní terminál potřebuje další kapacitní plochy i pro stání autobusů. Blízkost dálnice vytváří podmínky pro snadné zajištění autobusů ale i soukromých vozidel (i když konkurenční nádraží ve Starém Městě a v Hodoníně mají také krátký přístup z dálnice. Lze si jen velmi těžko představit vyřešení parkování bez využití plochy po kusé koleji. Hlavní pěší přístup na nástupiště prochází kolem stávající budovy a je ideálním prostorem pro předzahrádky a prodejní místa, proto by bylo vhodné získat tuto plochu do majetku nebo bezplatného užívání s možností pronájmu. Vlastník pozemku by měl zajistit jeho úpravu a vyrovnání povrchu. Dále by součástí nabytí mělo být věcné břemeno přístupu do venkovní čekárny, mělo by být řešeno vlastnictví přípojek a právo přístupu přes sousední pozemky do suterénních prostor pod jižním křídlem budovy a pod sociálními zařízeními. Bylo by vhodné řešit přístup do terminálu ve spolupráci s ostatními vlastníky komunikací (ŘSD, SZ, PÚ) a připravit územní plán tak, aby technicky možné dopravní napojení se stalo veřejně prospěšnou stavbou. Významné je i řešení napojení chodníku a cyklostezky podél ul. Velkomoravské do Kolonie přes železniční násep.

Ivo Ondračka ing. arch, 06.2025

HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

— ROK 1827

--- hranice mezi katastry



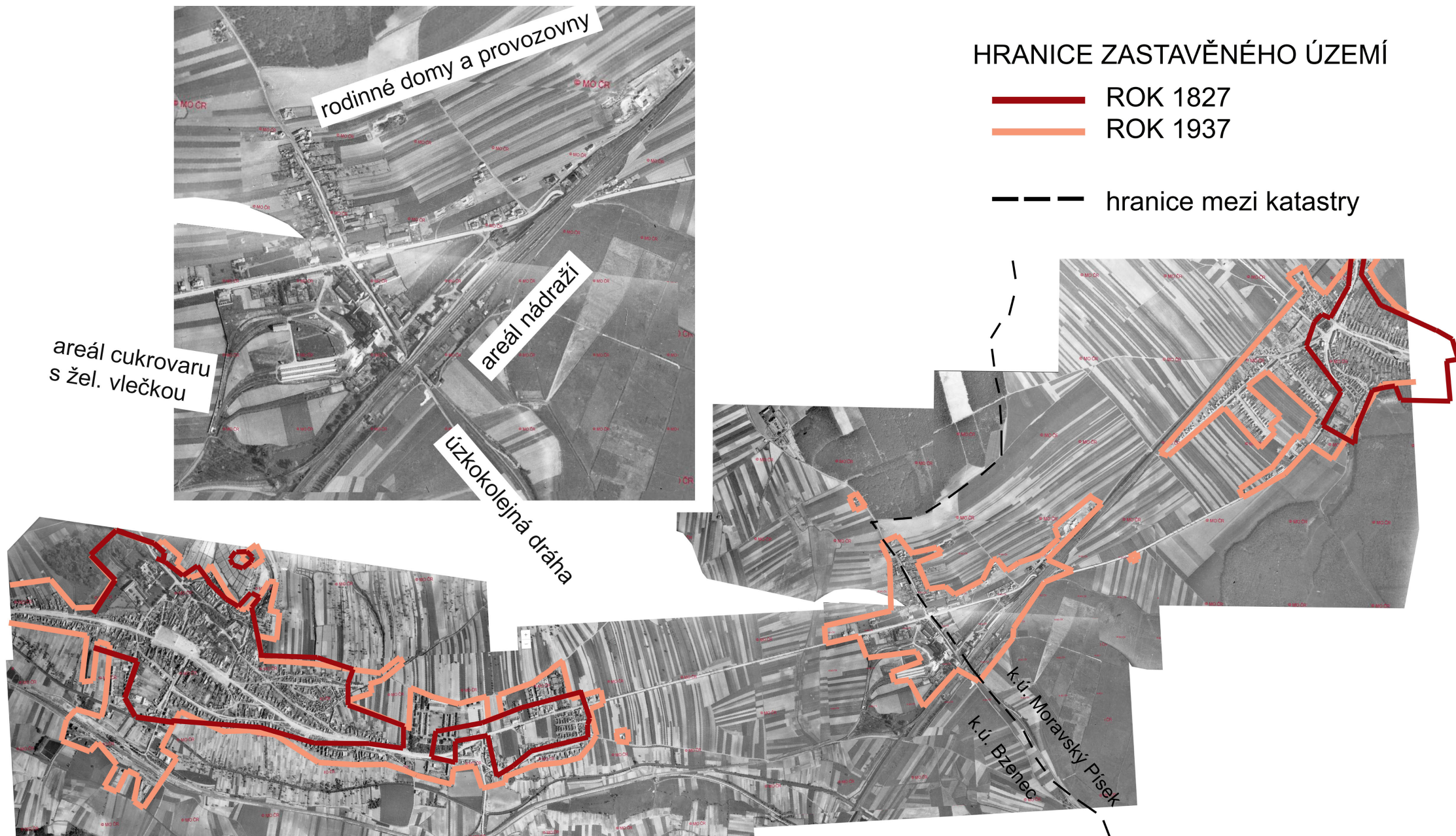
stavba cukrovaru (1846)



URBÁNNÍ ROZVOJ NAVAZUJÍCÍCH SÍDEL - 1827

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



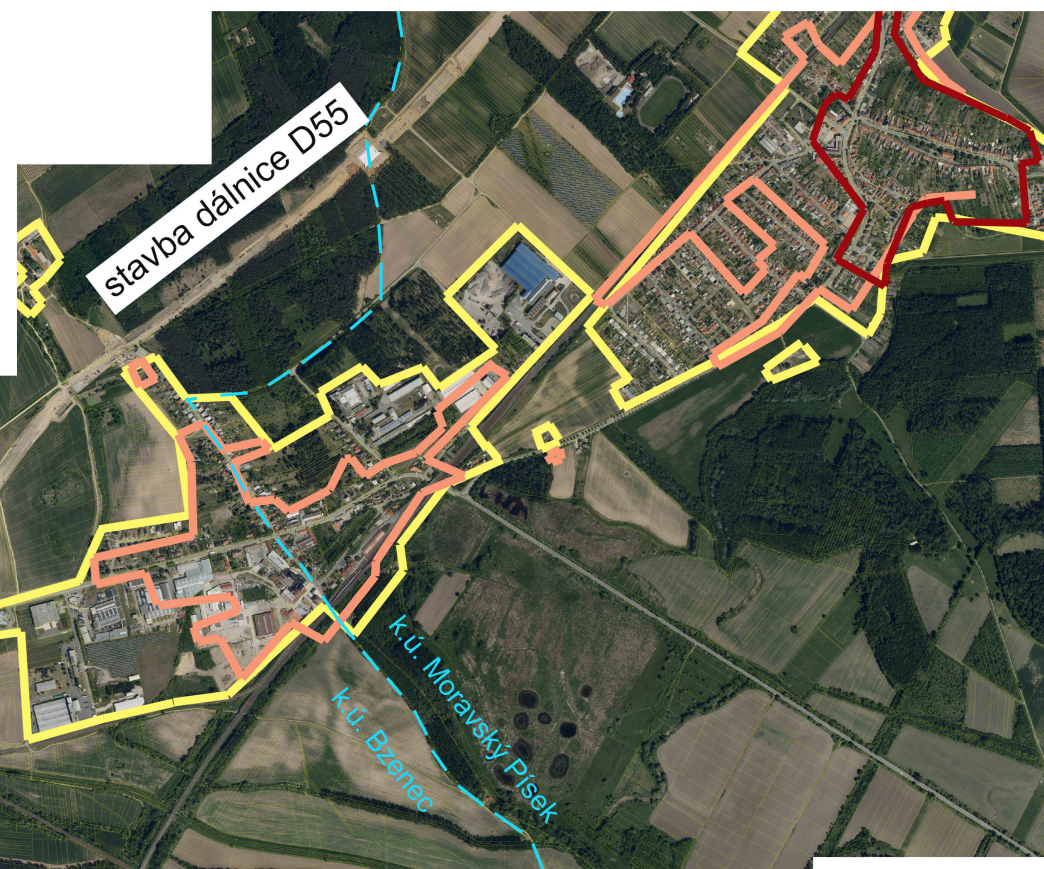
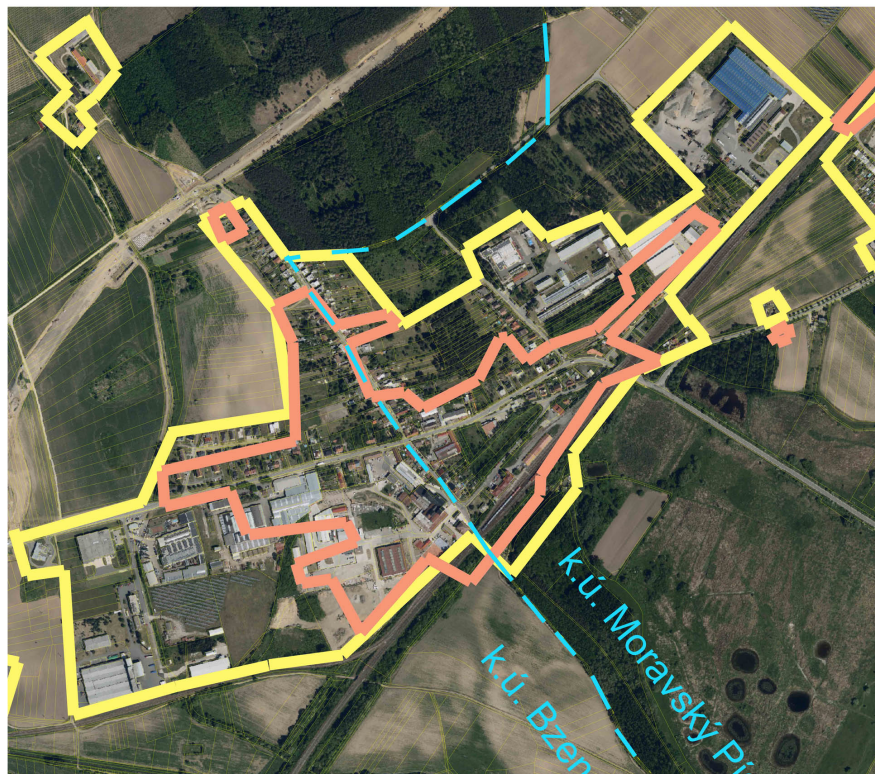
URBÁNNÍ ROZVOJ NAVAZUJÍCÍCH SÍDEL - 1937

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ včetně zeleně

- ROK 1827
- ROK 1937
- ROK 2025
- hranice mezi katastry



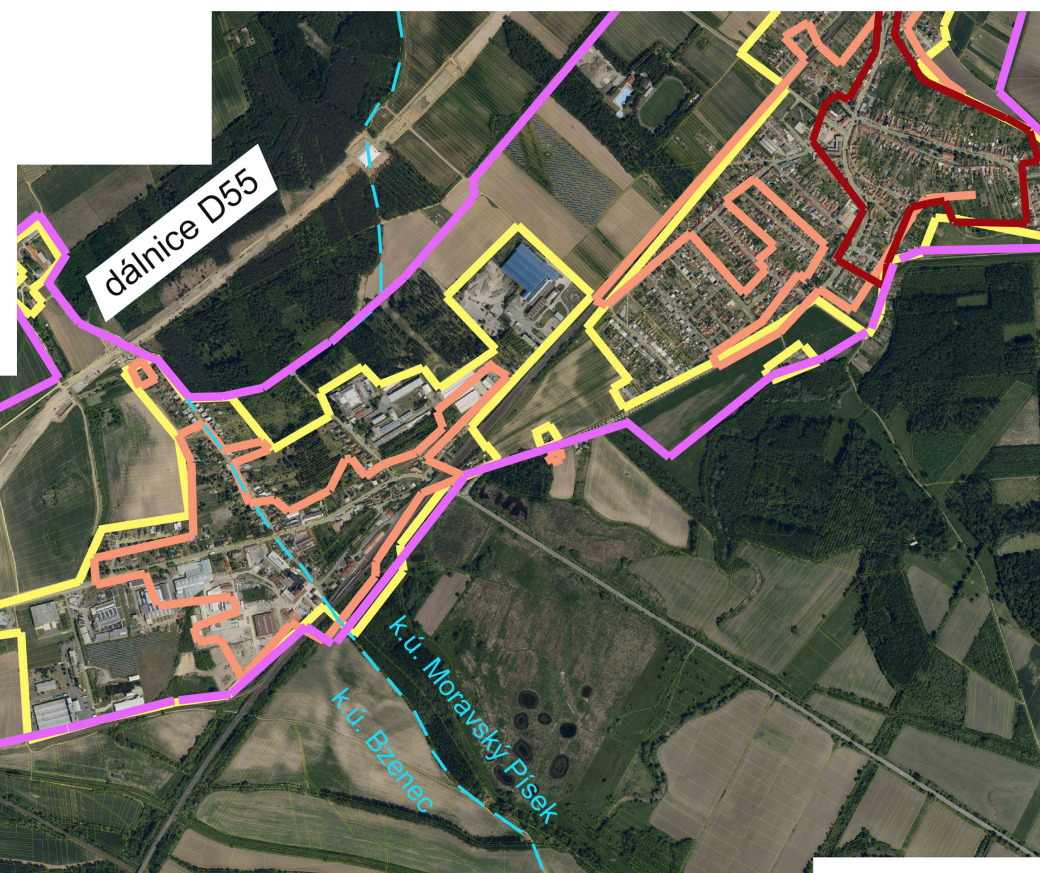
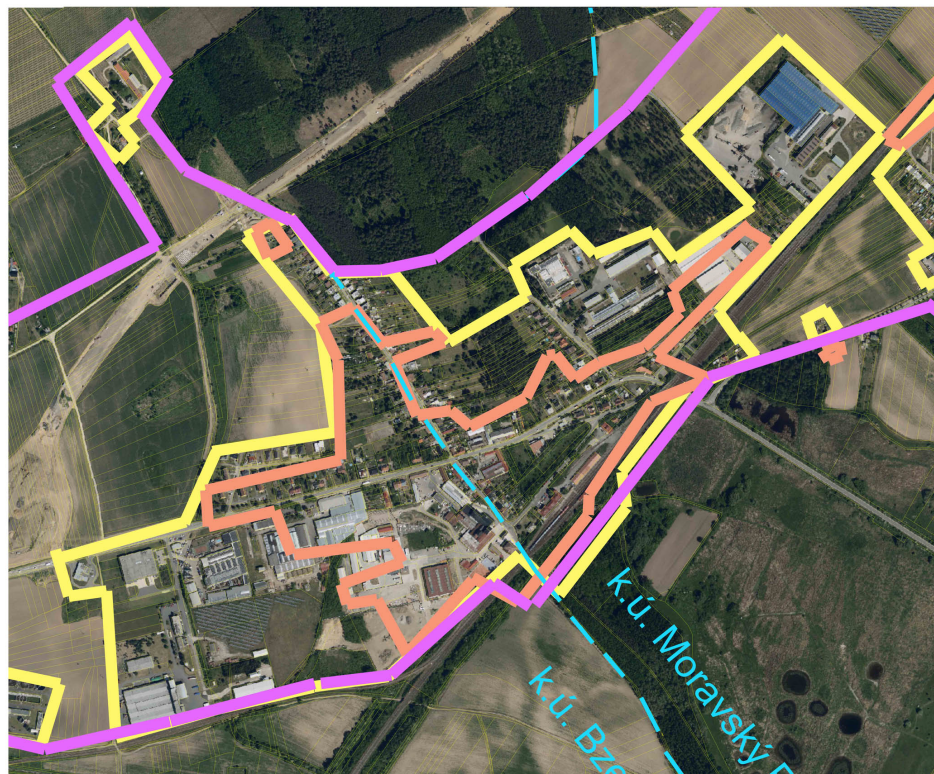
URBÁNNÍ ROZVOJ NAVAZUJÍCÍCH SÍDEL - 2025

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ včetně zeleně

- ROK 1827
- ROK 1937
- ROK 2025
- hranice mezi katastry
- ROK 2125?



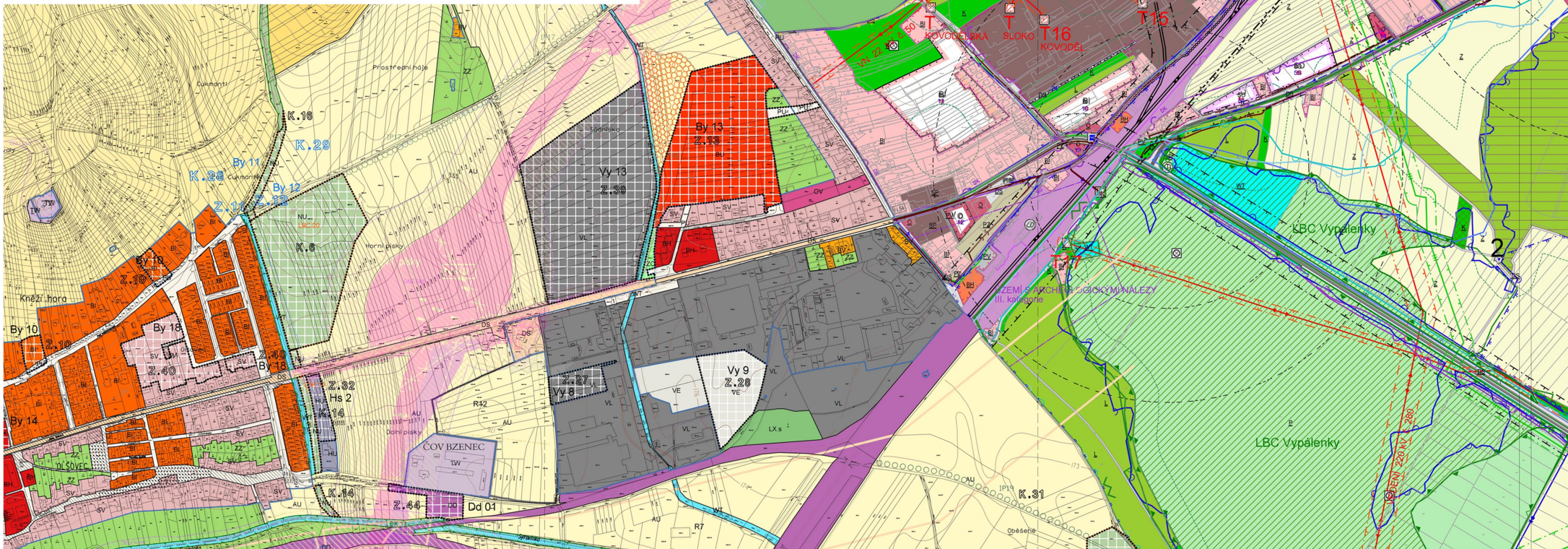
URBÁNNÍ ROZVOJ NAVAZUJÍCÍCH SÍDEL - PROGNÓZA 2125

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

NÁVRH SPECIFICKÝCH CÍLŮ ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO SÍDELNÍ ÚTVAR KOLONIE NA K.Ú. MORAVSKÝ PÍSEK A BZENEC:

- dopravní obsluha terminálu z I/54 a dopravní napojení průmyslových areálů mimo obytná území
- návrh dostatečných ploch pro intermodální dopravu k terminálu (hromadná doprava, doprava v klidu motorová, cyklistická, atd.)
- návrh doplnění chybějících realizovatelných propojení pro intermodální dopravu k terminálu přes železniční koridor (pěší a cyklistickou)
- návrh doplnění časově benefičních cyklostezek pro denní dojíždku do terminálu z nejbližších obcí (např. Veselí n.M., Uh. Ostroh, Domanín...)
- podpora přirozeného centra sídelního útvaru u nádraží Moravský Písek (občanská vybavenost, zeleň) i subcenter v obytných územích a podpora jejich bezpečného propojení pro pěší a cyklisty
- podpora bydlení intenzifikací zástavby, zvláště přestavbou vhodných částí průmyslových areálů



URBÁNNÍ ROZVOJ NAVAZUJÍCÍCH SÍDEL - ÚZEMNÍ PLÁNY

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

LEGENDA



POČET
nast.+vyst.
osob/vlak

DENNÍ POČET
OBSLUHUJÍCÍCH
VLAKŮ

DENNÍ POČET
NASTUPUJÍCÍCH
A VYSTUPUJÍCÍCH
CESTUJÍCÍCH

NÁZEV STANICE



19
os/vlak

STARÉ MĚSTO U UH. HRADIŠTĚ



10

MORAVSKÝ PÍSEK



5 os/vlak

MORAVSKÝ PÍSEK Zast.



9

BZENEC



14
os/vlak

VESELÍ NAD MORAVOU



STRÁŽNICE

STRÁŽNICE



28
os/vlak

HODONÍN

Důvody využívání terminálu:

- rychlé a komfortní spojení do Olomouce i do Brna

Obvyklá dojíždka:

- autobusem do 15 minut
- autem do 15 minut
- na kole do 30 minut

Negativa: nebezpečná cyklostezka (jízda po I/54 nebo objížďka), obava z krádeže kola, problematické parkování, pocit nebezpečí na opuštěném a zanedbaném nádraží

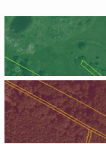
Poznámka:

Průměrné denní počty nastupujících a vystupujících cestujících ze stanic vychází z evidence prodaných jízdenek Českými drahami většinou za období od 05.2024 do 04.2025. Adekvátně k tomu jsou uváděny i počty obsluhujících souprav

OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA VE VYBRANÝCH STANICÍCH

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veverí 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



OBCNÍ POZEMKY

STÁTNÍ POZEMKY

TERMINÁL
MORAVSKÝ PÍSEK



4 FOTOMONTÁŽ NAVRHOVANÉ OBNOVY MOSTU PŘES NOVOU MORAVU
- ZÁVĚSNÝ CYKLOMOST - POHLED OD SILNICE

CYKLOSTEZKA

TERMINÁL MORAVSKÝ PÍSEK - VESELÍ NAD MORAVOU
„CHORYŇSKÉHO DRAŽKOU A HATĚCKOU CESTOU“

DĚLKA - 3,7 KM
DOBA JÍZDY NA KOLE - 13 MINUT
(po upraveném povrchu)

variantní TRASA PO I/54:
DĚLKA - 3,6 KM
DOBA JÍZDY NA KOLE - 13 MINUT



5 NEZPEVNĚNÁ
TĚŽBNÍ CESTA



1

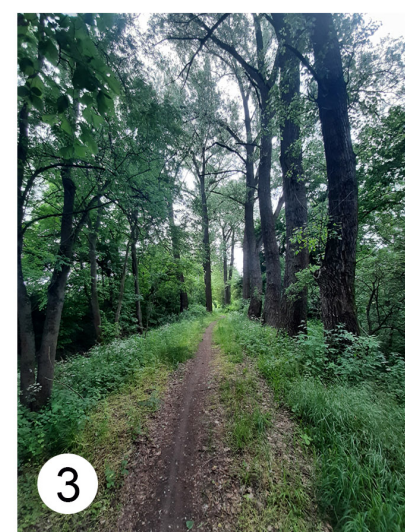
2

NÁSEP ÚZKOKOLEJNÉ DRÁHY

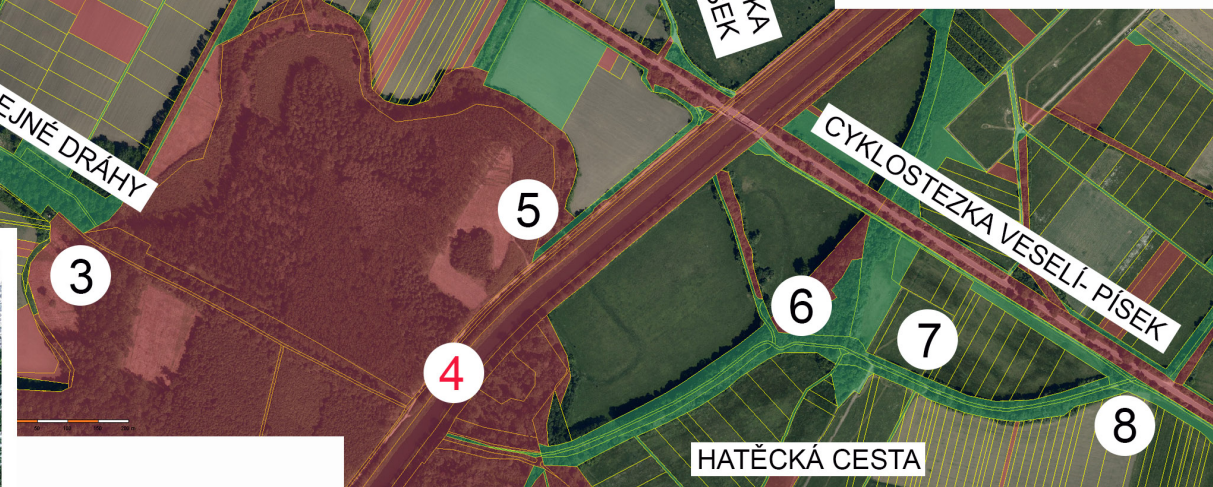
CYKLOSTEZKA
VESELÍ - PÍSEK



1



3



5

4

6

7

8

HATĚCKÁ CESTA



2



6



7



8



STÁVAJÍCÍ STAV NEJBLIŽŠÍHO OKOLÍ NÁDRAŽÍ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC - MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veverí 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



IDEOVÝ NÁVRH NEJBLIŽŠÍHO OKOLÍ NÁDRAŽÍ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veverí 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



Poznámka:
předmětem zpracování ideové studie
bylo hledání možností , nikoliv kvalifi-
kovaný návrh dopravního řešení. Reli-
zovatelnost motivačních návrhů je
nutno variantně prověřit dopravním
specialistou.

IDEOVÝ NÁVRH NEJBLIŽŠÍHO OKOLÍ NÁDRAŽÍ- VARIANTA

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

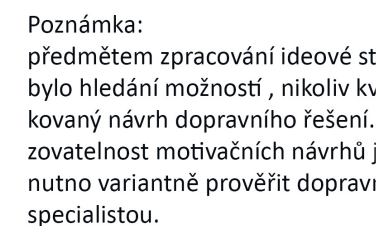
ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



IDEOVÝ NÁVRH NEJBLIŽŠÍHO OKOLÍ NÁDRAŽÍ - ul. REVOLUČNÍ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veverí 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



Poznámka:
předmětem zpracování ideové studie
bylo hledání možností , nikoliv kvalifi-
kovaný návrh dopravního řešení. Reli-
zovatelnost motivačních návrhů je
nutno variantně prověřit dopravním
specialistou.

IDEOVÝ NÁVRH NEJBLIŽŠÍHO OKOLÍ NÁDRAŽÍ- ul. DĚLNICKÁ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



Poznámka:
předmětem zpracování ideové studie
bylo hledání možností, nikoliv kvalifi-
kovaný návrh dopravního řešení. Reli-
zovatelnost motivačních návrhů je
nutno variantně prověřit dopravním
specialistou.

IDEOVÝ NÁVRH NEJBLIŽŠÍHO OKOLÍ NÁDRAŽÍ

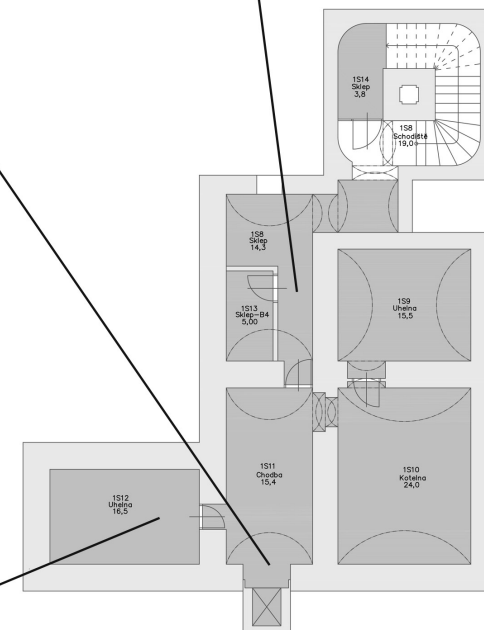
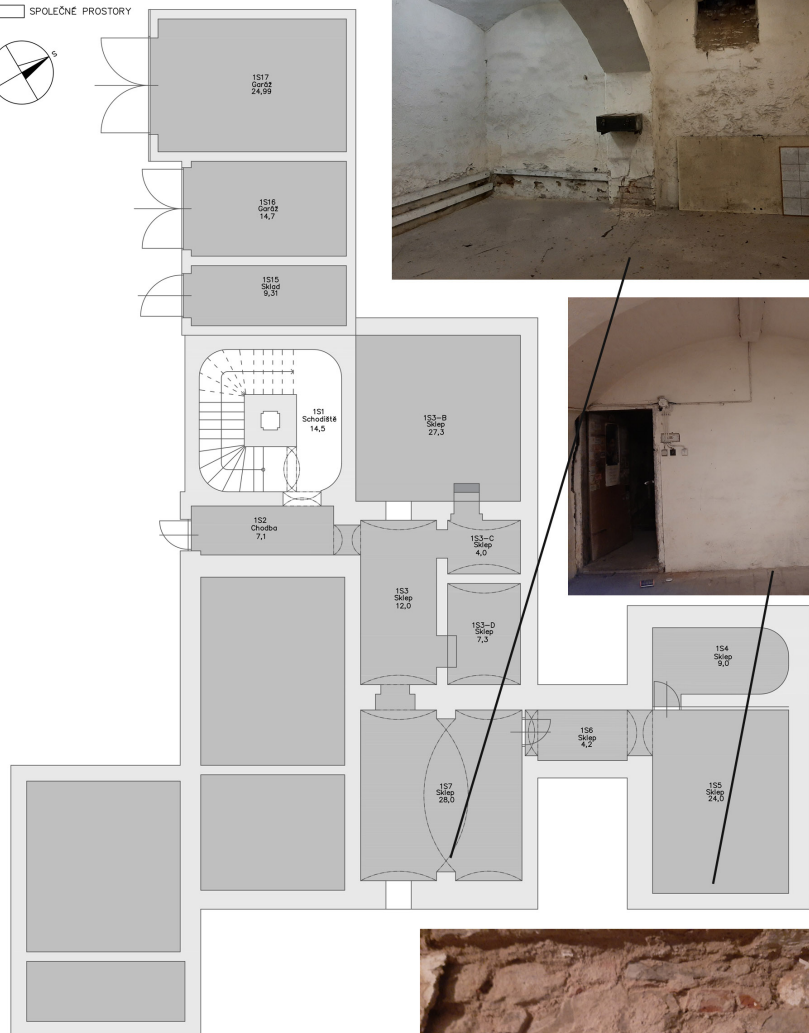
DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

MORAVSKÝ PÍSEK VB
IC5000237154 SAP1000-11-312

1.PP

NEVYUŽITÉ PROSTORY
SPOLEČNÉ PROSTORY



STÁVAJÍCÍ STAV BUDOVY NÁDRAŽÍ - 1.PP

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veverčí 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

Poznámka:
Změření stávajícího stavu budovy bylo
poskytnuto Správou železnic a není
předmětem vypracování díla.



MORAVSKÝ PÍSEK VB

IC5000237154 SAP1000-11-37

1.NP

PROSTORY PRO ZAJIŠTĚNÍ PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY

VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ PROSTORY

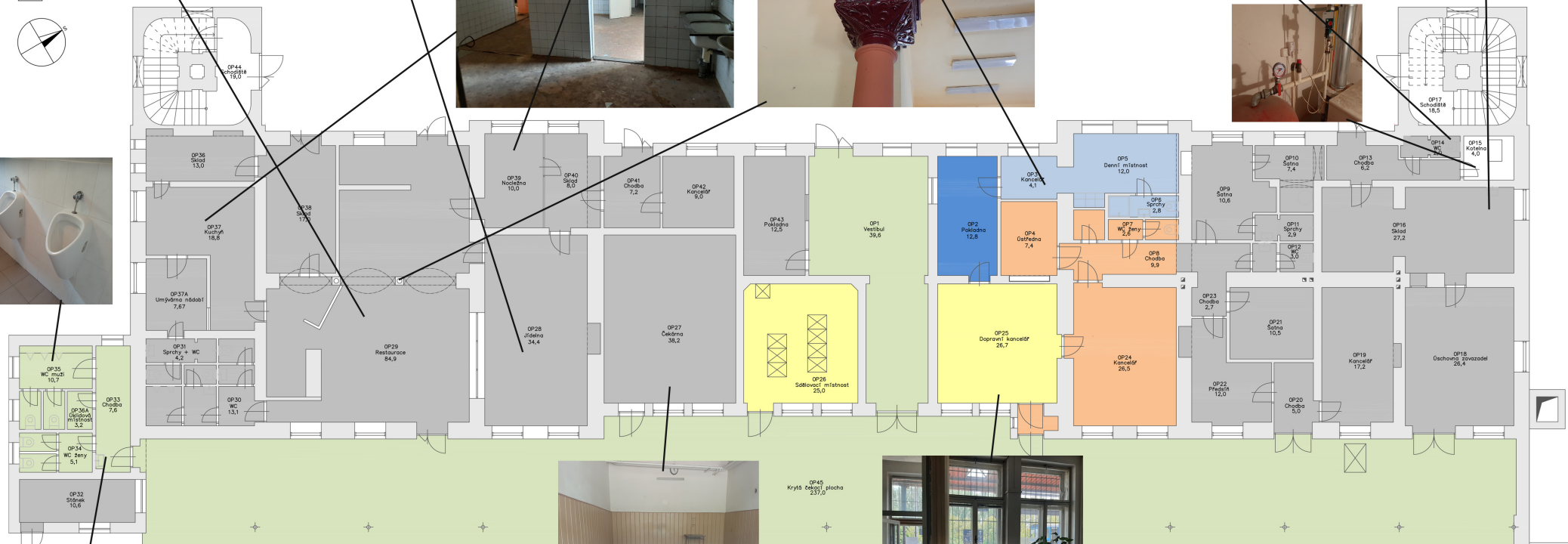
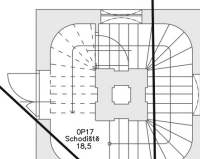
PROSTORY PRO VLASTNÍ UŽITÍ 1.2

NEVYUŽITÉ PROSTORY

SPOLEČNÉ PROSTORY

PROSTORY PRO DOPRAVU dle par.3

PROSTORY PRO DOPRAVU



STÁVAJÍCÍ STAV BUDOVY NÁDRAŽÍ - 1.NP

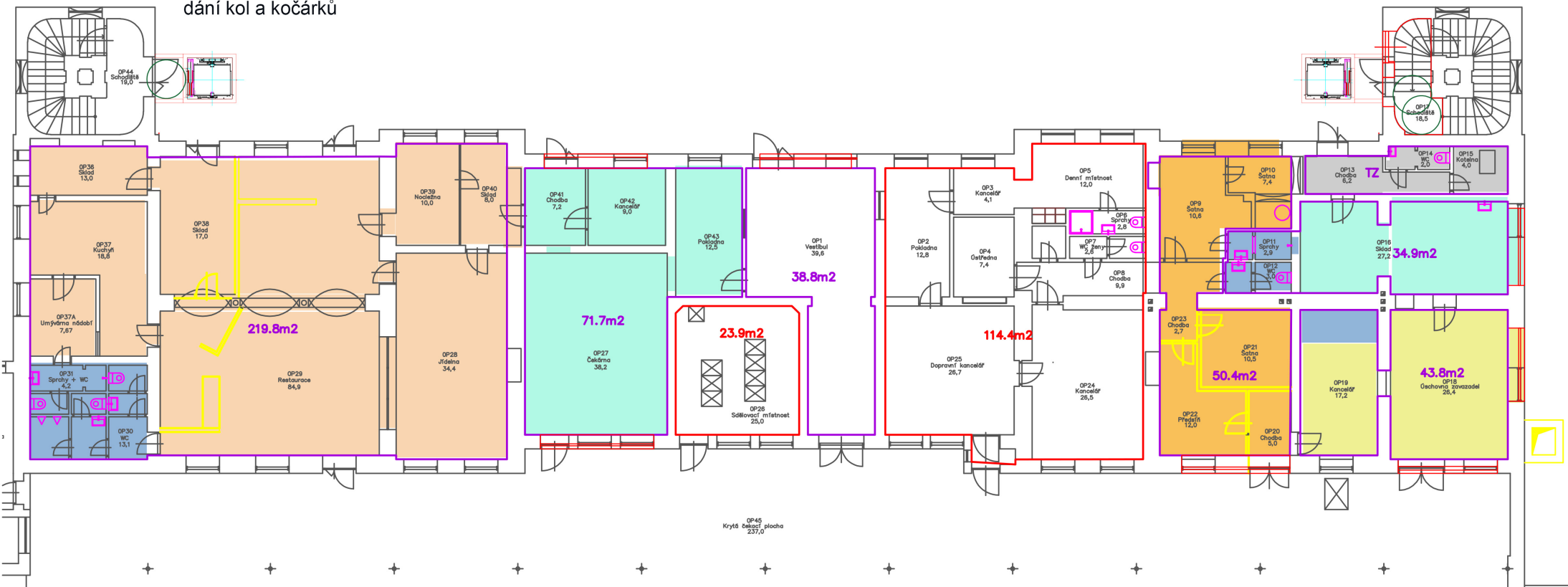
DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veverčí 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

Poznámka:

Změření stávajícího stavu budovy bylo poskytnuto Správou železnic a není předmětem vypracování díla.

Vstupy nutno doplnit
prostorem na uklá-
dání kol a kočárků



Poznámka:

Návrh využití je připraven pro dlouhodobý výhled - cílový stav,
kdy SZ nebude potřebovat v budově žádné prostory

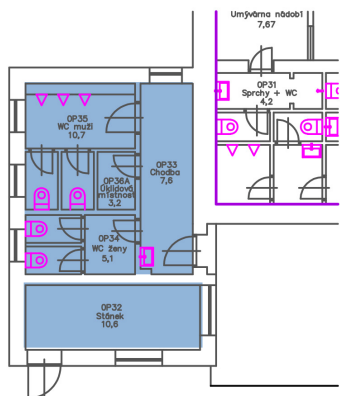
NÁVRH VYUŽITÍ 1.NP

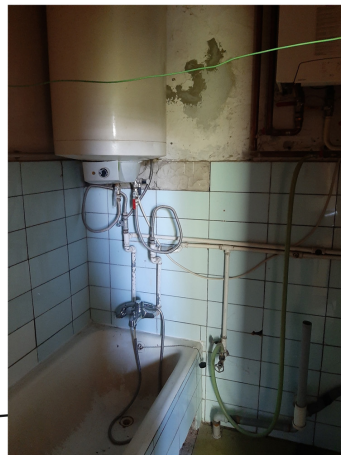
DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

Poznámka:

Změření stávajícího stavu budovy bylo
poskytnuto Správou železnic a není
předmětem vypracování díla.





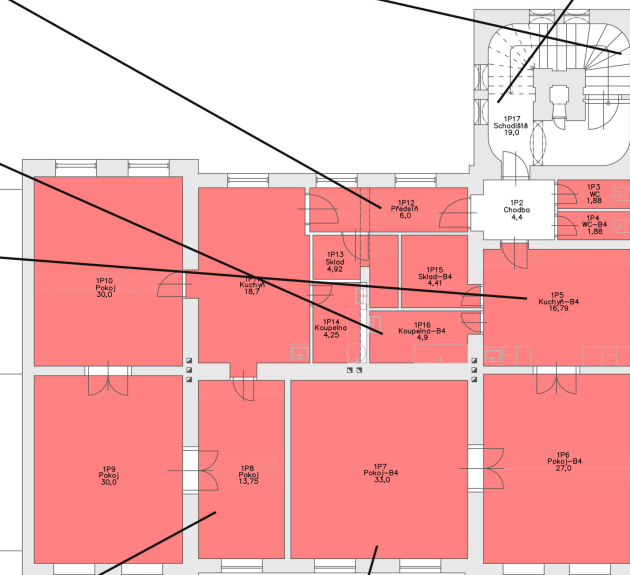
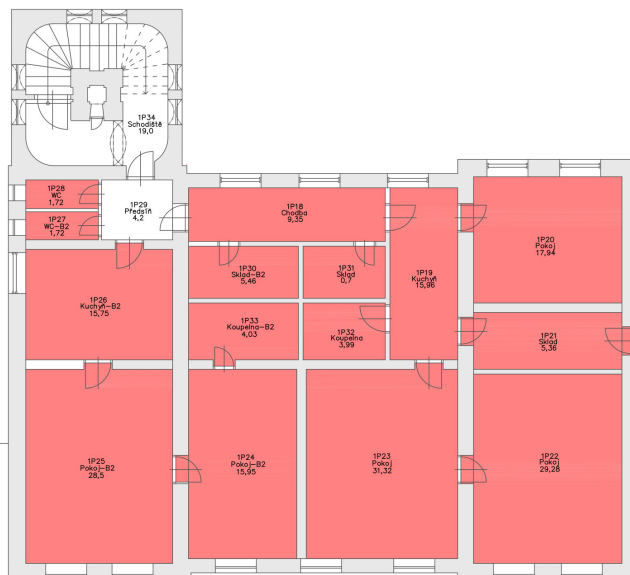
MORAVSKÝ PÍSEK VB

IC6000384261 SAP ZDC/64/24228

2.NP

BYTY

SPOLEČNÉ PROSTORY



Poznámka:

Změření stávajícího stavu budovy bylo poskytnuto Správou železnic a není předmětem vypracování díla.

STÁVAJÍCÍ STAV BUDOVY NÁDRAŽÍ - 2.NP

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

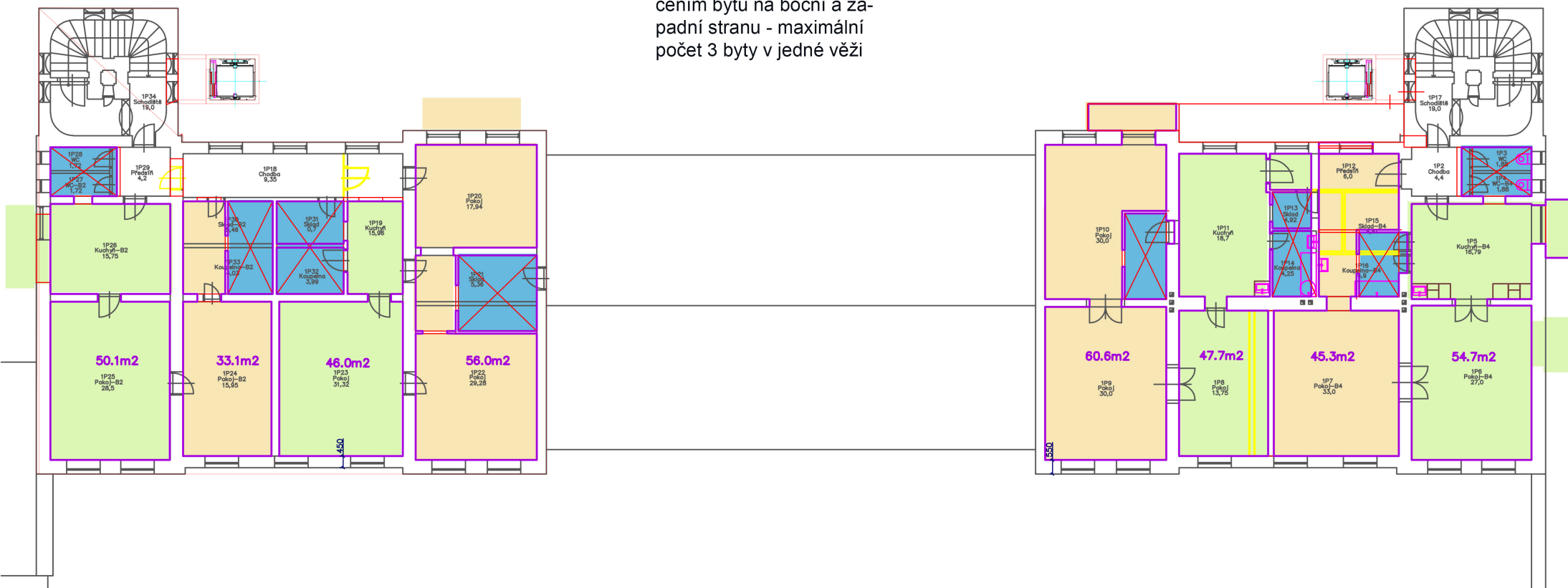
ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

REKONSTRUKCE 2.NP PRO DOSTUPNÉ BYDLENÍ

VARIANTA „A“
minimální úpravy, jen
rozdělení na 4 malé byty

VARIANTA „C“
je doporučeno vypracovat i
variantu s využitím stávajícího
schodiště ale s obrá-
cením bytů na boční a zá-
padní stranu - maximální
počet 3 byty v jedné věži

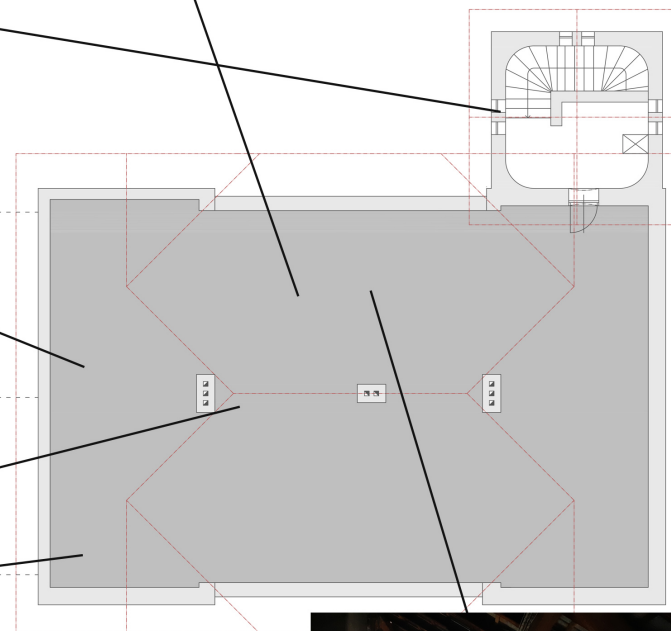
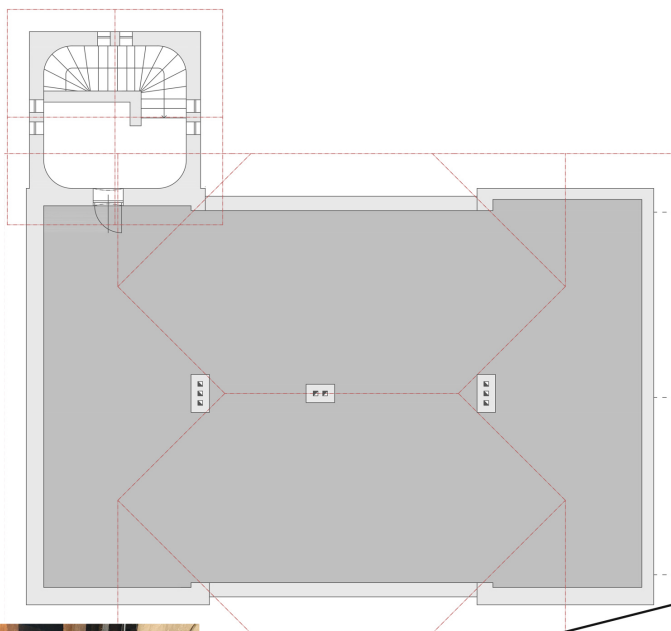
VARIANTA „B“
přístava pavlače na konzolách pro přístup pro
dva byty - byty jsou příčně provětrány a mají
jednu místnost obrácenou na klidnější stranu





MORAVSKÝ PÍSEK VB
IC6000384261 SAP ZDC/64/24228
3.NP – PŮDA

NEVYUŽITÉ PROSTORY
SPOLEČNÉ PROSTORY



STÁVAJÍCÍ STAV BUDOVY NÁDRAŽÍ - 3.NP

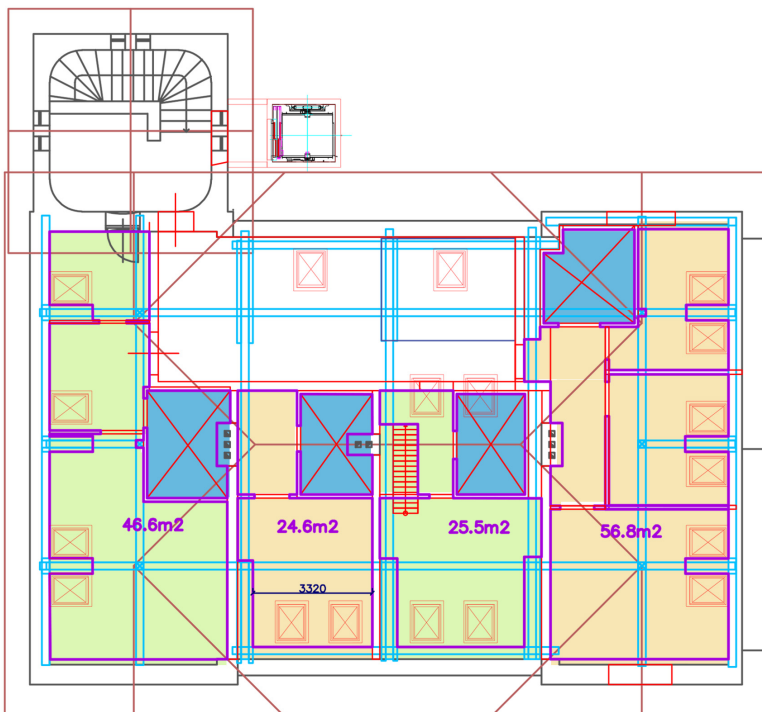
DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

Poznámka:
Změření stávajícího stavu budovy bylo
poskytnuto Správou železnic a není
předmětem vypracování díla.

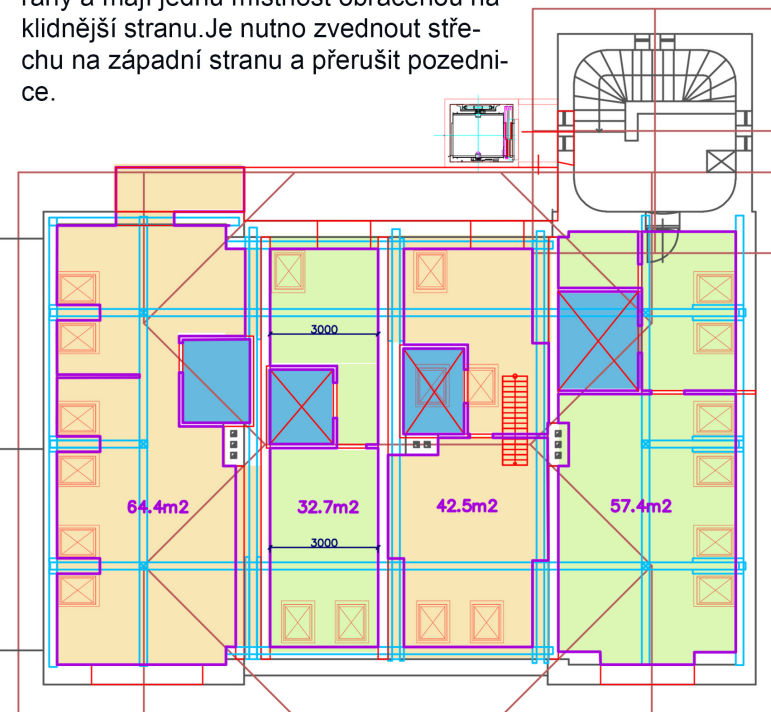
REKONSTRUKCE 3.NP PRO DOSTUPNÉ BYDLENÍ
pro byty je doporučeno přistavět výtah s ohledem
na vysoké světlé výšky místností 1. a 2. NP

VARIANTA „A“
minimální úpravy, jen
rozdělení na 4 malé byty



VARIANTA „C“
je doporučeno vypracovat i varian-
tu s využitím stávajícího schodiš-
tě ale s větším obrácením bytů na
boční a západní stranu - maximál-
ní počet 3 byty v jedné věži

VARIANTA „B“
přístava pavlače na konzolách pro pří-
stup pro tři byty - byty jsou příčně prově-
trány a mají jednu místnost obrácenou na
klidnější stranu. Je nutno zvednout stře-
chu na západní stranu a přerušit pozedni-
ce.

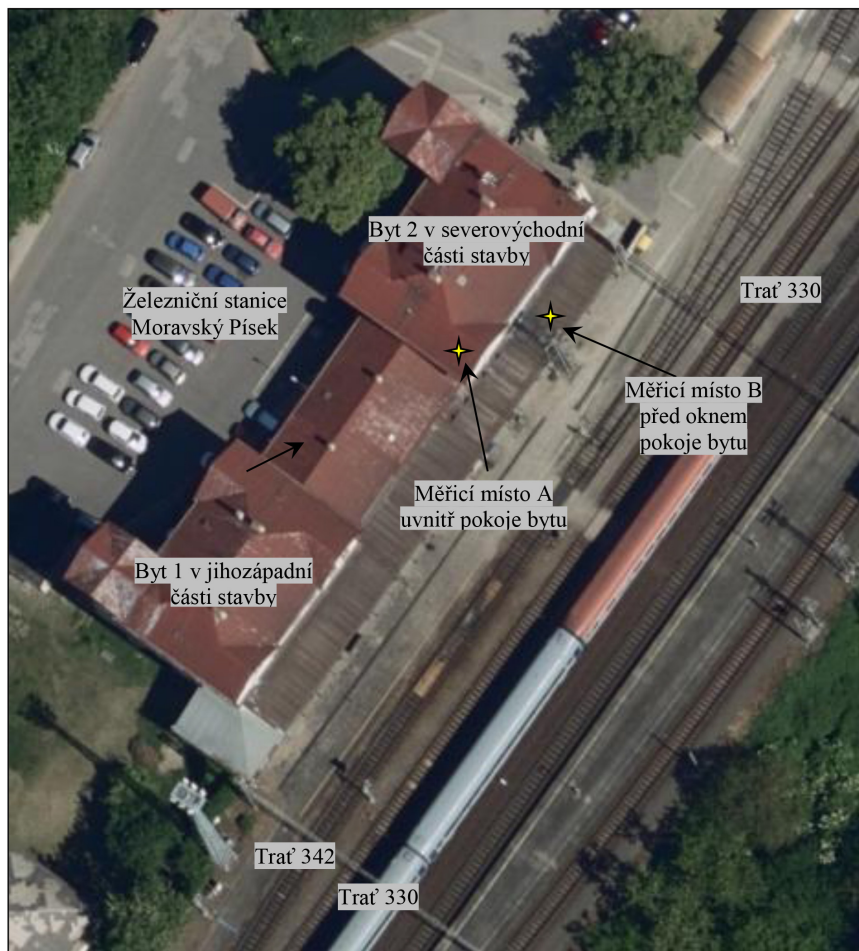


NÁVRH VYUŽITÍ 3.NP

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz

Zákazník požadoval posoudit hlukovou zátěž chráněného venkovního a vnitřního prostoru bytů stavby pro dopravu Revoluční 151, Moravský Písek z dopravy na drahách traťový úsek č. 330 a č. 342.



Obrázek 1 – Situace stavby pro dopravu Revoluční 151, Moravský Písek s vyznačením měřicích míst, zdroj „ČÚZK, [2024]“

2.2 Zdroje a charakter hluku

Posuzovaným zdrojem proměnného hluku byla doprava na drahách, traťový úsek č. 330 a č. 342. Zdrojem proměnného a ustáleného hluku pozadí bylo vše vyjma provozu výše uvedeného zdroje hluku, zejména silniční doprava.

Poznámky k výsledkům měření hluku v chráněném venkovním a vnitřním prostoru stavby pro dopravu Revoluční 151, Moravský Písek z dopravy na drahách.

K výsledkům měření hluku uvádím následující:

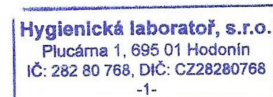
- Překročení hygienického limitu pro noční dobu v chráněném venkovním a vnitřním prostoru je významné. Výsledné hodnoty byly stanoveny na základě výhledových dat o intenzitě železničního provozu Správy železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha. Hodnoty hlukové zátěže jsou stanoveny pro intenzitu dopravy, která se předpokládá pro rok 2037, tedy vyšší intenzitu dopravy než je stávající.
- Překročení hygienických limitů pro noční dobu není překážkou pro budoucí využití stavby k bydlení. Po provedení vhodných protihlukových opatření a stavebních úprav prostoru stávajících bytů je možné vybudovat nové bytové prostory.

Bydlení je možné za dodržení několika podmínek:

- Chráněné vnitřní prostory bytů (obytné místnosti) s nadlimitní hlukovou zátěží musí být větrány jiným způsobem než okny (např. vřetechotechnikou, nástěnnými větracími jednotkami apod., variant je celá řada a zaleží i na energetickém štítku budovy).
- Obvodové konstrukce nových bytových prostor musí splňovat požadavky ČSN 73 0532 – Akustika – Ochrana proti hluku v budovách a posuzování akustických vlastností stavebních konstrukcí a výrobků – Požadavky. Zejména vyvstává požadavek na váženou neprůzvučnost oken, která bude muset být $R_{wo} = 48$ dB, což je vysoký, ale dosažitelný požadavek na neprůzvučnost oken.

Dalším řešením je úplná změna vnitřní dispozice budoucích obytných prostor bytů a okna chráněných místností orientovaná na fasádu odvrácenou od kolejiště. Ke kolejišti tak mohou být orientována okna hygienického zázemí (koupelny, WC apod.), technické místnosti, pracovny, sklady, šatny a další místnosti bytů bez zákonem definovaného chráněného vnitřního prostoru staveb.

Hodonín 5. 6. 2025



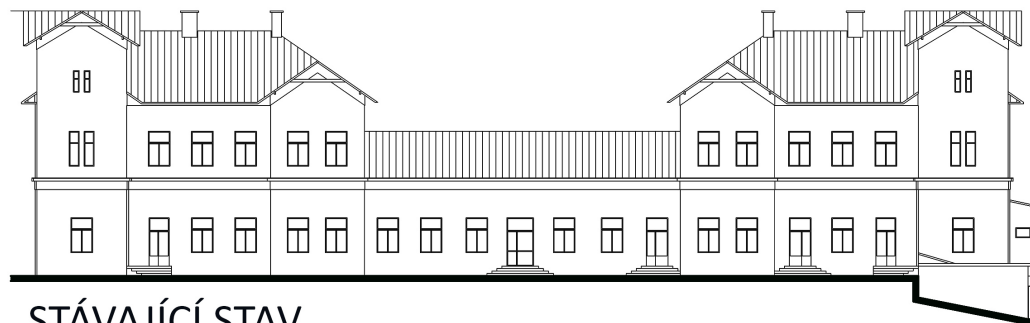
Kopčík

Ing. František Kopčík
zástupce vedoucí laboratoře

DOPORUČENÍ Z MĚŘENÍ HLUKU

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



STÁVAJÍCÍ STAV



NÁVRH

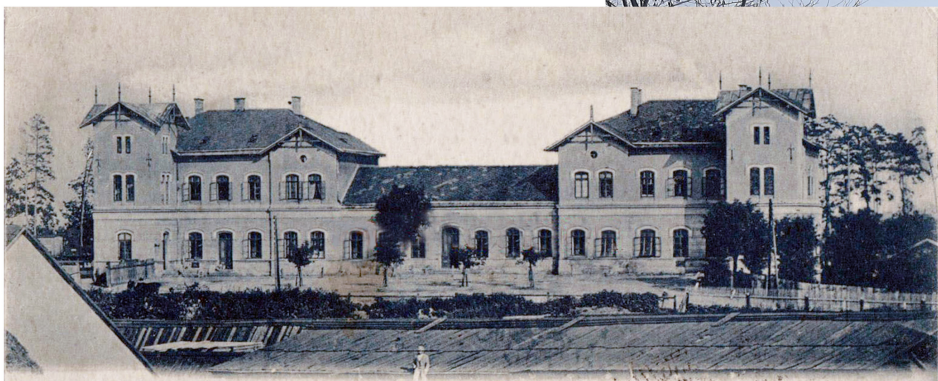
POHLED ULIČNÍ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



NÁVRH



PŮVODNÍ STAV



STÁVAJÍCÍ STAV

POHLED ULIČNÍ - ZJEDNODUŠENÁ FOTOMONTÁŽ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



STÁVAJÍCÍ STAV



NÁVRH

POHLED BOČNÍ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



NÁVRH



STÁVAJÍCÍ STAV

POHLED BOČNÍ - ZJEDNODUŠENÁ FOTOMONTÁŽ

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veveří 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz



využití nádražní budovy na zastávce Betws-y-Coed
v centru vesnice cca 500 obyvatel,
cca 120 cestujících denně,
12 vlaků denně, přestup na autobusy do okolí - 3-5 linek
turistická oblast



přestavba nádražní budovy na prodejnu starožitností,
Hunington, Pennsylvania



PŘÍKLADY VYUŽITÍ NÁDRAŽNÍ BUDOVY

DOPRAVNÍ TERMINÁL BZENEC- MORAVSKÝ PÍSEK - (KOLONIE) - IDEOVÁ STUDIE

ing. arch. Ondračka Ivo, Veverí 51, 602 00 Brno, 06. 2025 www.ondracka.cz