

# Radotín

# PŘED- nádražní prostor

K místu jsem přistupoval jako k místu plnému života. Avšak dnes se zde veškerý život odehrává spíše pasivně. Lidé jen procházejí kolem, nebo čekají na zastávkách bez jakékoliv motivace využít toto místo i jinak. Život, který by z místa vyzařoval na první pohled, bylo nutné do území přilákat.

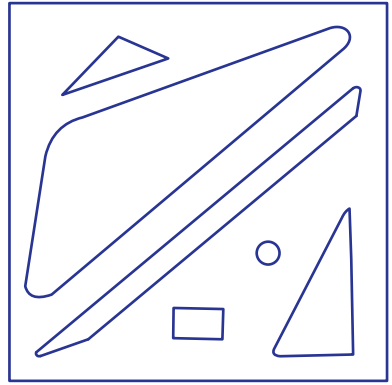
VOJTĚCH SVOBODA

Ateliér malé měřítko AT3 ZS 2023  
Krajinářská architektura bakalářské studium



FAKULTA  
ARCHITEKTURY  
ČVUT V PRAZE

Ateliér  
Fingerová-  
Grohmannová



V tomto semestru se moje práce zaměřila na zadání malého měřítka. Tedy menšího veřejného prostoru, který si zaslouží pozornost a můj návrh mu pomůže v jeho nedostacích a rozvine jeho silné stránky. Stěžejním úkolem bylo vybrat si místo v Radotíně, jímž jsme se všichni společně v ateliéru zabývali. Místo, u kterého je jeho potenciál skrytý, ale skrze pilnou práci a kvalitní návrh se nakonec projeví. Zadáním bylo navrhnout projekt, který bude stát na pevném základu podepřeném analýzami řešeného území, návazností na své širší okolí a bude brát v potaz funkčnost, udržitelnost i atmosféru.



## OBSAH

ZADÁNÍ	2
KONTEXT	4
KONCEPT	12
NÁVRH	18
DETAILY	36

## Praha 16

Radotín byl původně samostatnou obcí. Rozvíjel se tedy sám nezávisle na Praze. Až v druhé polovině dvacátého století byl připojen k hlavnímu městu. Dnes území Radotína tvoří městskou část Praha 16.

Ač se to návštěvníkovi na první pohled nezdá, krajina kolem Radotína je utvářena významnými přírodními prvky. Z jedné strany tvoří jeho hranici řeka Berounka, která se jen o kousek dále vlévá do Vltavy. Z té druhé je pak zástavba ohraničena strmými svahy, které jsou proříznuty Radotínským potokem tvořícím tak hluboké údolí.

Nejsou to však jen přírodní prvky, jež udávají charakter celého zdejšího území. Právě napojenost na Prahu tady hraje v každodenním životě tu hlavní roli. Proto je pro Radotín tak důležitá doprava a všechny její podoby. Celá obec je rozpuřena železniční tratí, která vytváří jen těžce překonatelnou barieru.

Zdejší zástavba jako kdyby uvízla v minulosti a stejný osud postihl i místní veřejný prostor. Chybí zde městské centrum, místo nabádající obyvatele pro společné aktivity. Radotín čeká na pomoc, které se mu snad pomalu dostává. Mohl by díky tomu propuknout jeho potenciál akčního, moderního místa.

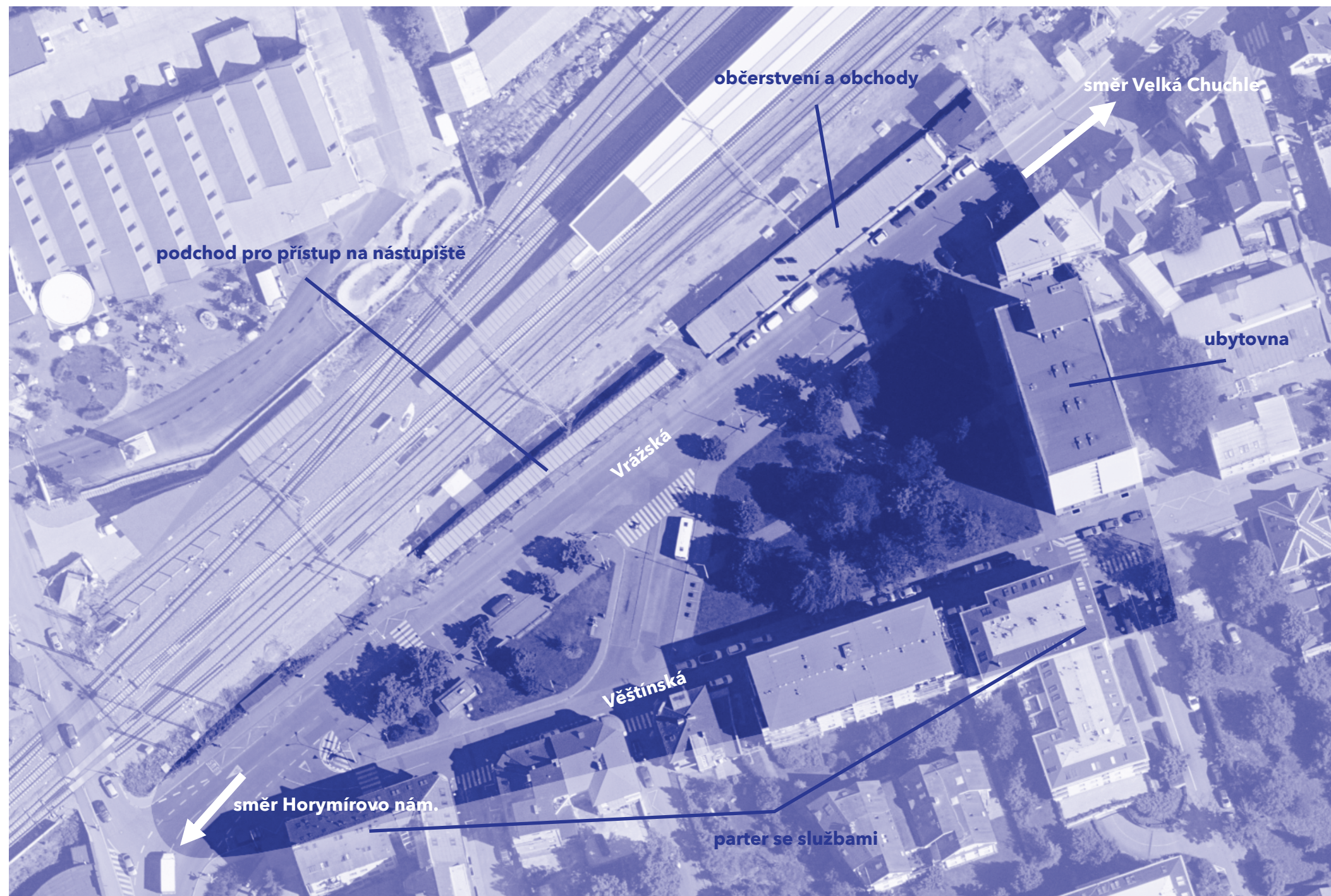


RADOTÍN  
veřejné prostory





VYBRANÉ ÚZEMÍ  
s o u č a s n ý s t a v a o k o l í



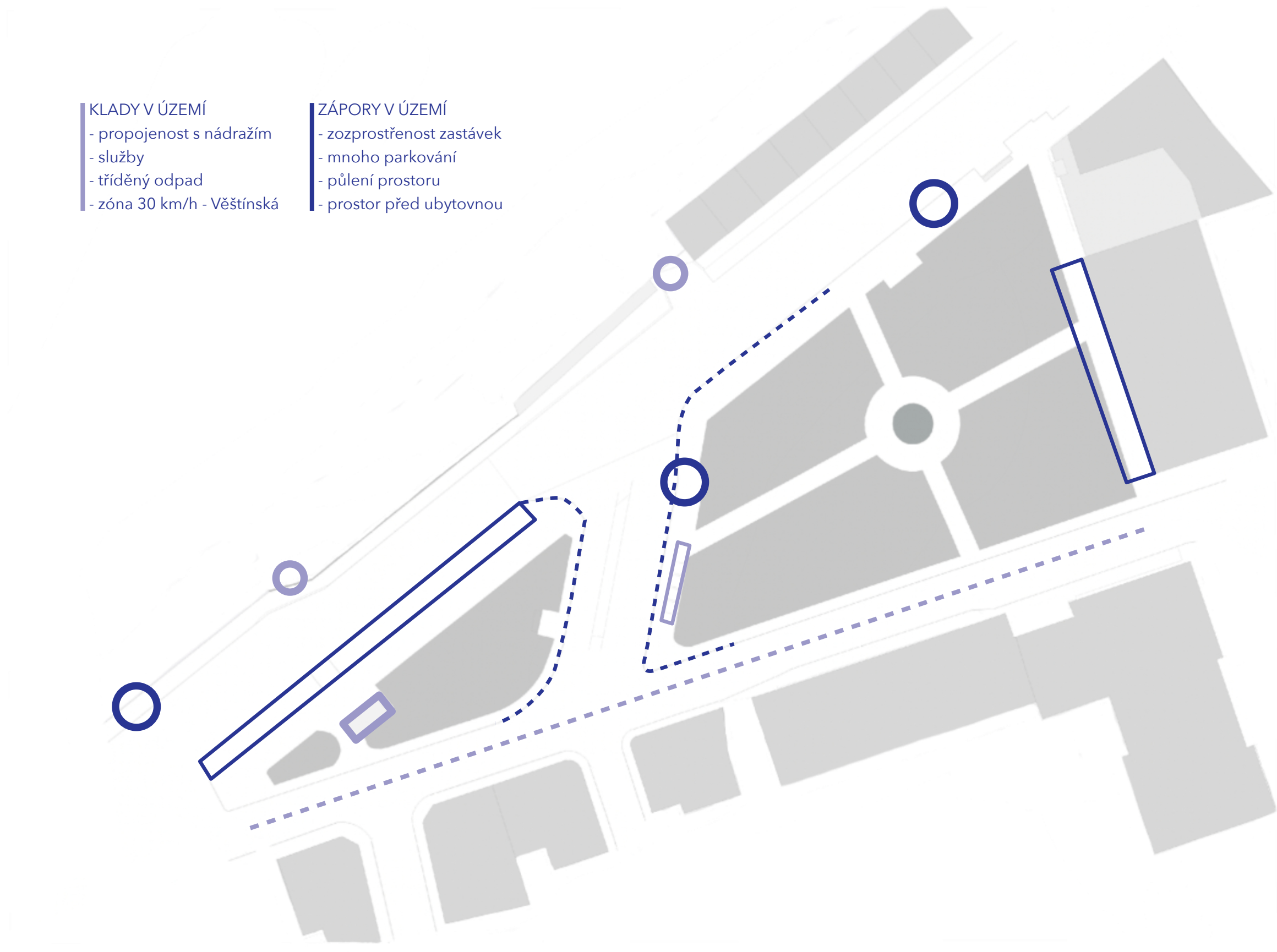


**KLADY V ÚZEMÍ**

- propojenost s nádražím
- služby
- tříděný odpad
- zóna 30 km/h - Věštínská

**ZÁPORY V ÚZEMÍ**

- zozproštěnost zastávek
- mnoho parkování
- půlení prostoru
- prostor před ubytovnou



## Hlavní myšlenka

K místu jsem přistupoval jako k místu plnému života. Avšak dnes se zde veškerý život odehrává spíše pasivně. Lidé jen procházejí kolem, nebo čekají na zastávkách bez jakékoliv motivace využít toto místo i jinak. Život, který by z místa vyzařoval na první pohled, bylo nutné do území přilákat.

Bylo potřeba k místu přistupovat tak, aby se nezměnila jeho hlavní podstata, ale zároveň aby se rozšířilo o nové prvky tak, že nabídne využití více typům návštěvníků. Doteď se jednalo převážně o lidi, které sem zavítali kvůli dopravě, to stále zůstává hlavním využitím, ale zároveň zde vzniká zázemí i pro jiné činnosti.

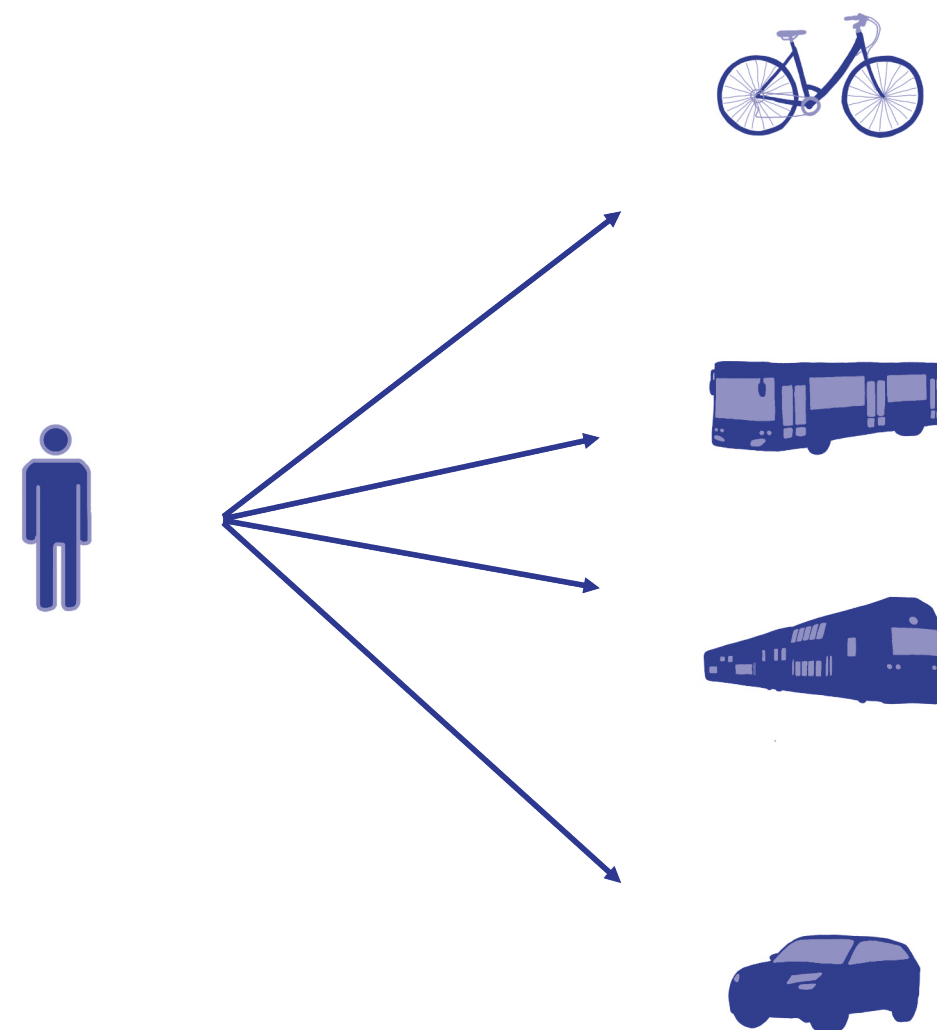
Hlavní tři pilíře - UCELENOST, POHYB, FUNKCE - se staly oporou při rozvíjení konceptu. Práce s nimi dala podobu tvarům, prostupnosti a členění místa tak, aby splňovaly všechny požadavky pro nové využívání lokality.



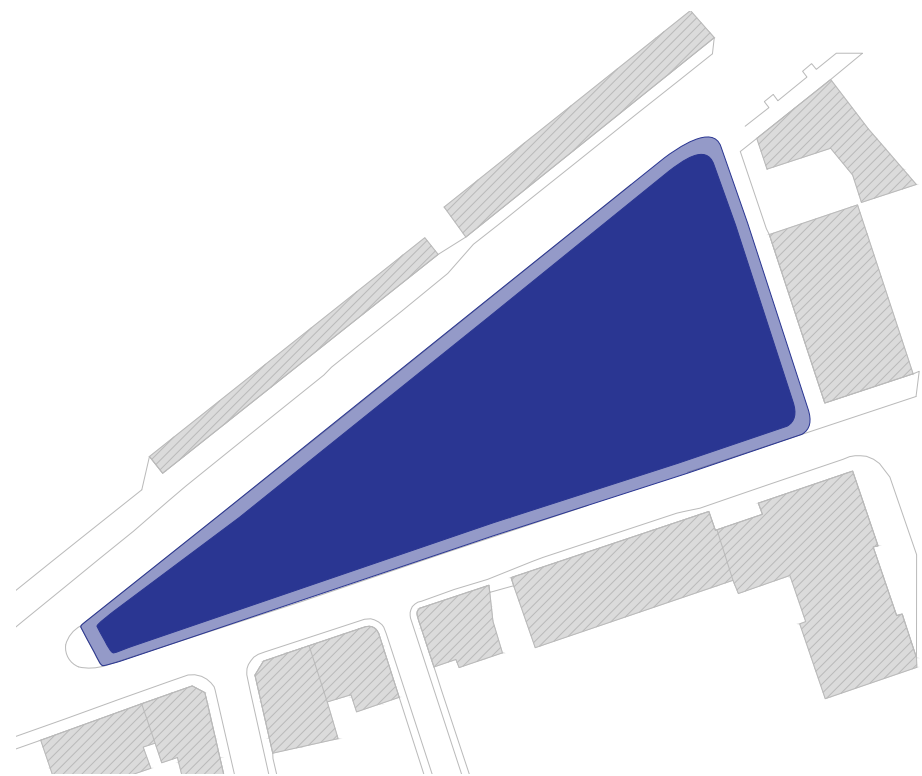
## REFERENCE

Stěžejní myšlenkou, která pomohla určit směr celého návrhu, bylo použití zastřešení ve veřejném prostoru. Jako hlavní reference k tomuto tématu posloužil projekt realizovaný v norském městě Sandnes. Vznikl jako reakce na vysoký počet deštivých dní v této lokalitě. Střecha, která je součástí parkové plochy v městském centru, umožňuje trávení volného času na čerstvém vzduchu za jakéhokoliv počasí. Právě díky využitelnosti takového prvku pracuji se zastřešením i já.

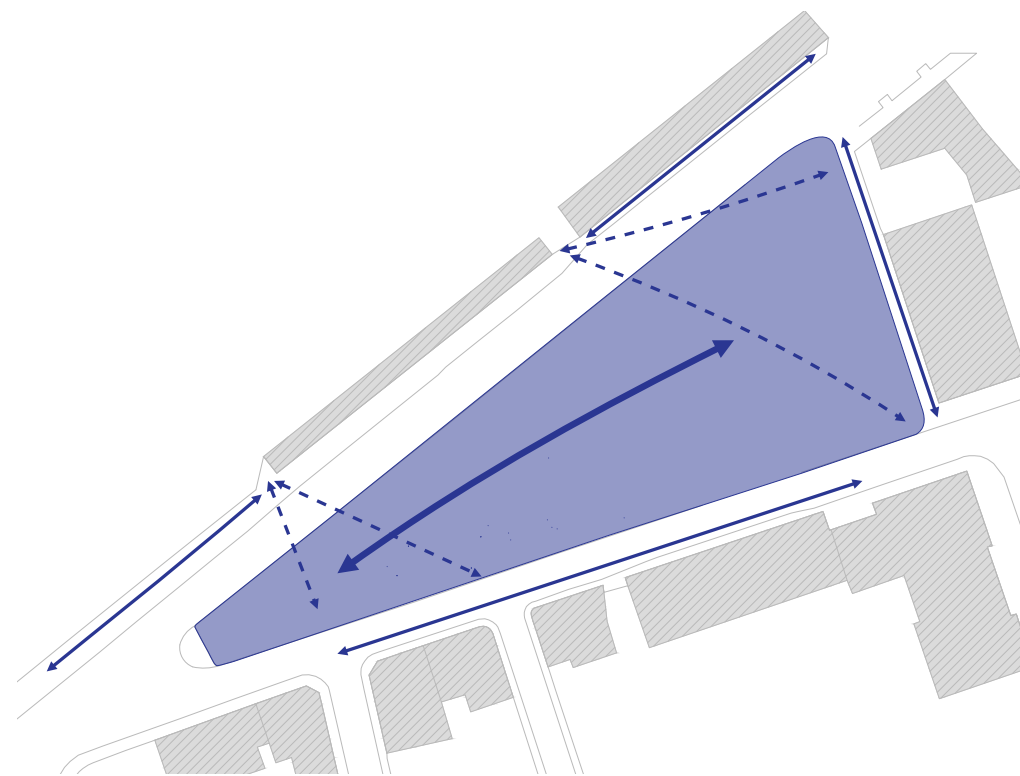
## PODSTATA MÍSTA



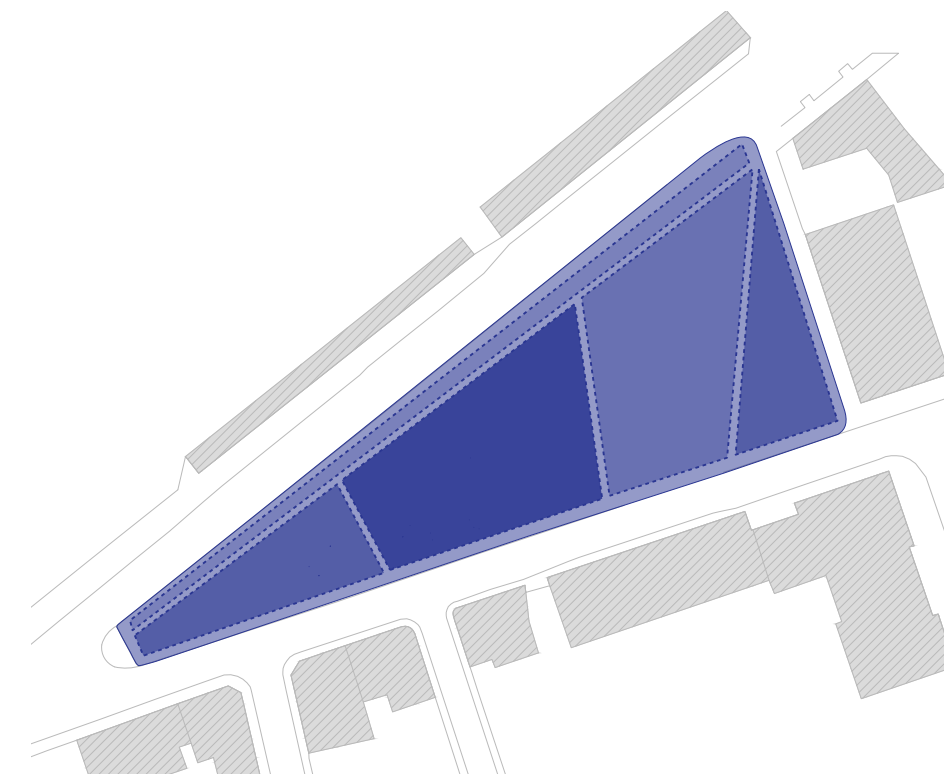
Páteř celého místa tvoří doprava. Nejedná se o místo, které je pouze ovlivněno okolní dopravou, ale aktivně je do ní zapojeno. Je to hlavně kvůli své funkci jako hlavní dopravní uzel města ve smyslu propojování různých dopravních prostředků. To je zapříčiněno umístěním hned vedle nádraží spojující Radotín s Prahou, které denně obslouží mnoho lidí. Ty odsud dále volí ke své přepravě buď autobusy, kola nebo auta.



ucelenost



pohyb



funkce

## STRATEGIE NÁVRHU

Při rozvíjení konceptu v návrh jsem se opíral o tři hlavní pilíře. Takové, které považuji za stežejní pro toto místo. Utvářejí ho a propůjčují mu jeho ojedinělou atmosféru.

Místu chyběla ucelenost. V současné podobě se jako kdyby rozpadá. Nemá se o co opřít a působí na první pohled jako prázdný neřešený prostor uprostřed zástavby. Proto jednotný vzhled a jasný záměr jsou pro mě prostředky, kterými lze místo pomoci.

Jedná se o rušný prostor. Pohyb z jednoho místa na druhé je hlavní aktivitou odehrávající se v jeho nejbližším okolí. Je tu pohyb v rámci řešeného přednádražního prostoru, udávající využití plácku. Pak ten odehrávající se kolem, který určuje jeho hranice. A nakonec ten, který místo křížuje, tím pomáhá pochopit interakci místa se svým okolím.

Koncept pracuje i s tím, aby zvládl odpovědět na otázku chybějícího radotínského centra. Cílem vytvoření nového místa tak bylo nabídnout více jeho funkcí. Má tedy sloužit nejen jako místo pro čekání na hromadnou dopravu, ale taky prostor pro společné kulturní akce, nebo jen místo pro setkání s přáteli.

## Výsledek práce

Páteří celého návrhu se stalo zastřešení v nově vzniklém veřejném prostoru. Ten se půdorysně proměnil tak, aby šel ruku v ruce s novým dopravním řešením. K tomu došlo z důvodu shromáždění všech autobusových zastávek do jednoho místa, čímž se celá situace ohledně hromadné dopravy stala více přehlednou.

Střecha se v prostoru nachází tak, aby podtrhla osu hlavní ulice, která je rovnoběžná s železnicí. Tím pádem působí i jako prvek vizuálně propoující nádraží s prostorem před ním. Součástí zastřešení je i objekt kavárny, tím se v prostoru objevuje zázemí pro všechny návštěvníky.

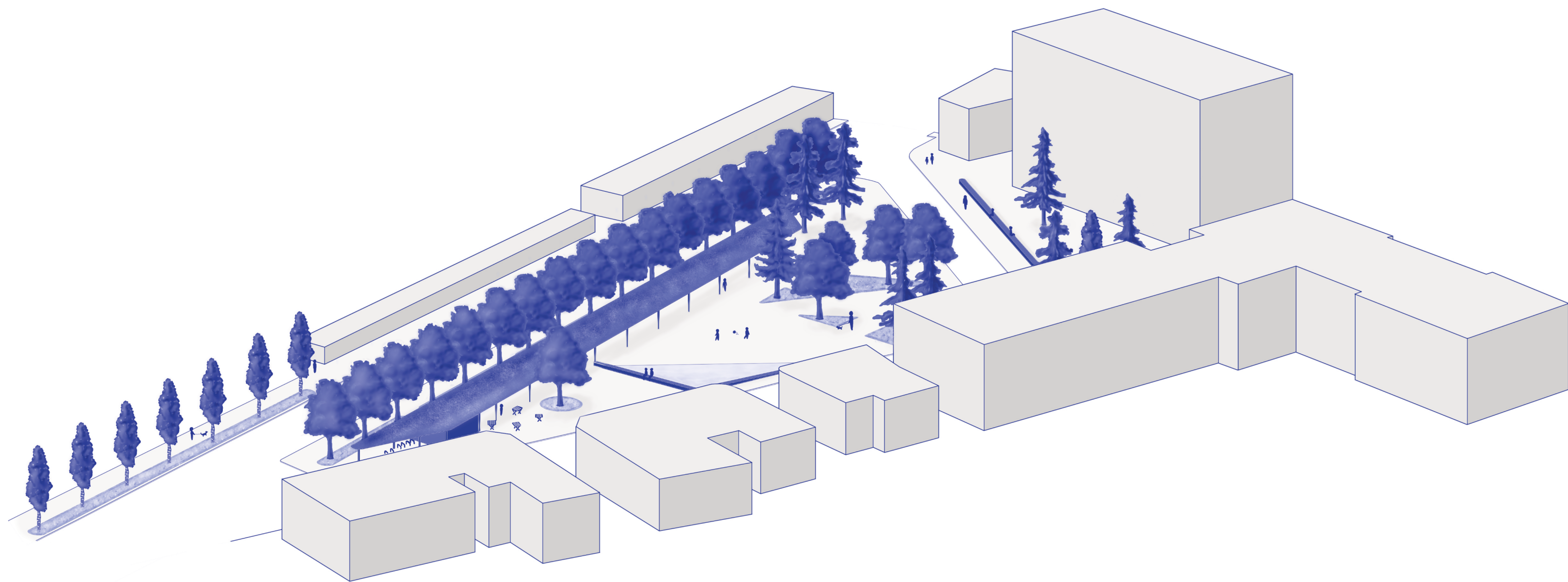
Práce s vegetací šetrně přistupuje k vegetaci již nacházející se v území. Byl ponechán co největší možný počet stromů. Zároveň jich velké množství přibylo. Jedná se hlavně o doplnění stromořadí v ulici Vrážská. To má za úkol celý pobytový prostor od dopravy částečně odstínit.

Celý návrh stojí na pohybu, a tak se zde nenachází kromě kavárny mnoho dalších míst pro zastavení. K posezení slouží dvě opěrné zídky. Jedna u vodního prvku zároveň sloužící jako zábrana. Druhá se nachází u zastávek, vytváří hranici mezi veřejným prostorem a blokem bytové zástavby.

Součástí návrhu je i umístění zeleně do nezpevněné plochy. Stejně tak je tomu i u radotínského stromu 3. tisíciletí, který zůstal na svém místě a byl mu dopřán dostatek prostoru. Nechybí ani drobný mobiliář ve formě kavárenských stolků nebo stojanů na kola.



# PŘED-

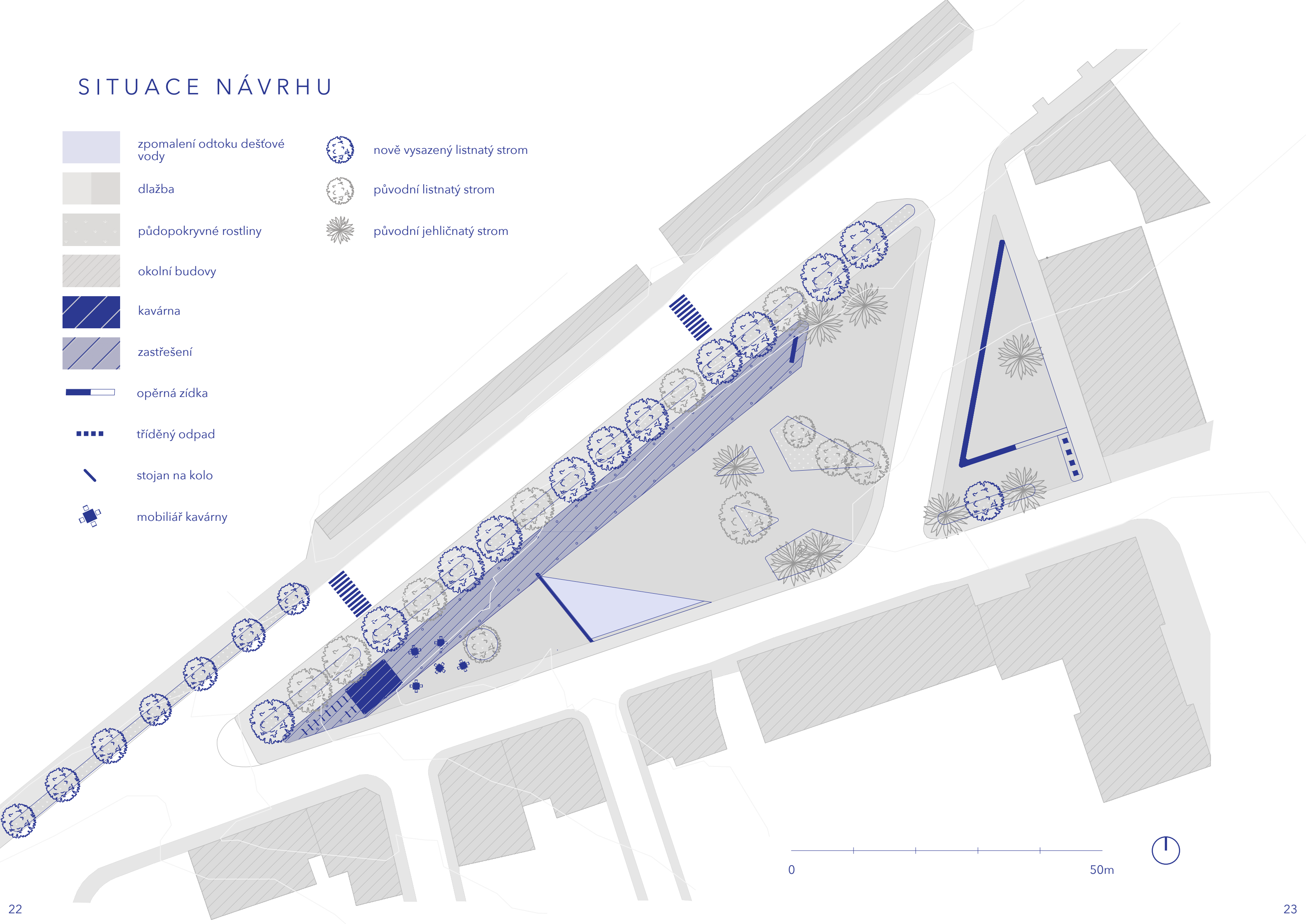


**nádražní prostor**



# SITUACE NÁVRHU

- zpomalení odtoku dešťové vody
- dlažba
- přidopokryvné rostliny
- okolní budovy
- kavárna
- zastřešení
- opěrná zídka
- tříděný odpad
- stojan na kolo
- mobiliář kavárny
- nově vysazený listnatý strom
- původní listnatý strom
- původní jehličnatý strom



0 50m



stojany na kola

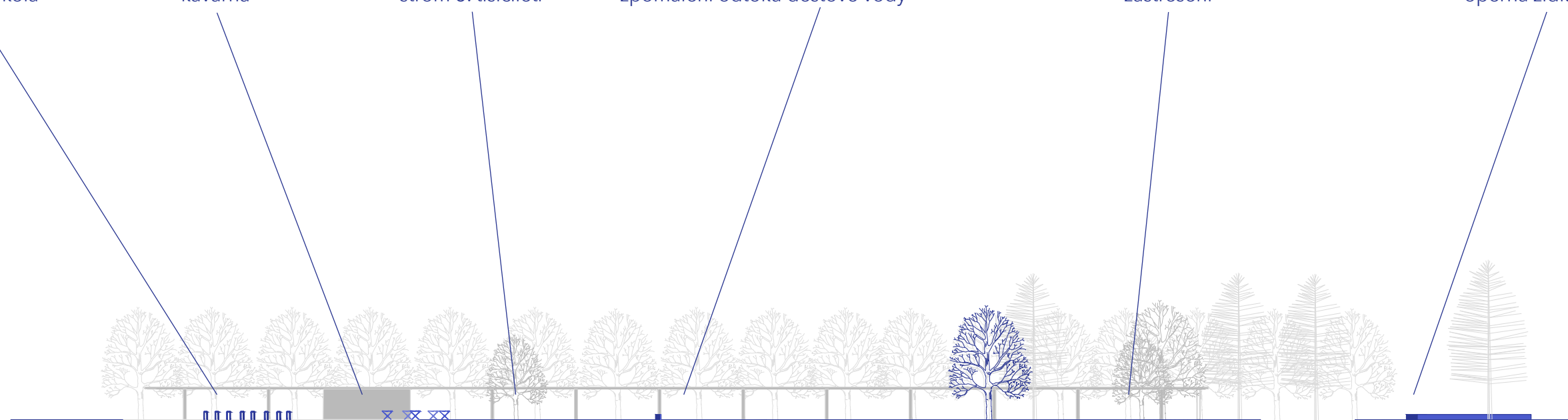
kavárna

strom 3. tisíciletí

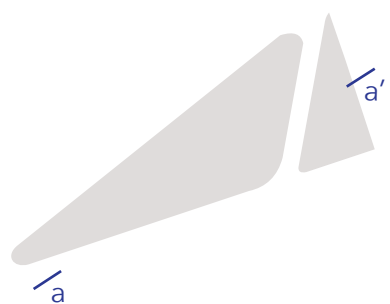
zpomalení odtoku dešťové vody

zastřešení

opěrná zídka u zastávky



PODÉLNÝ ŘEZ



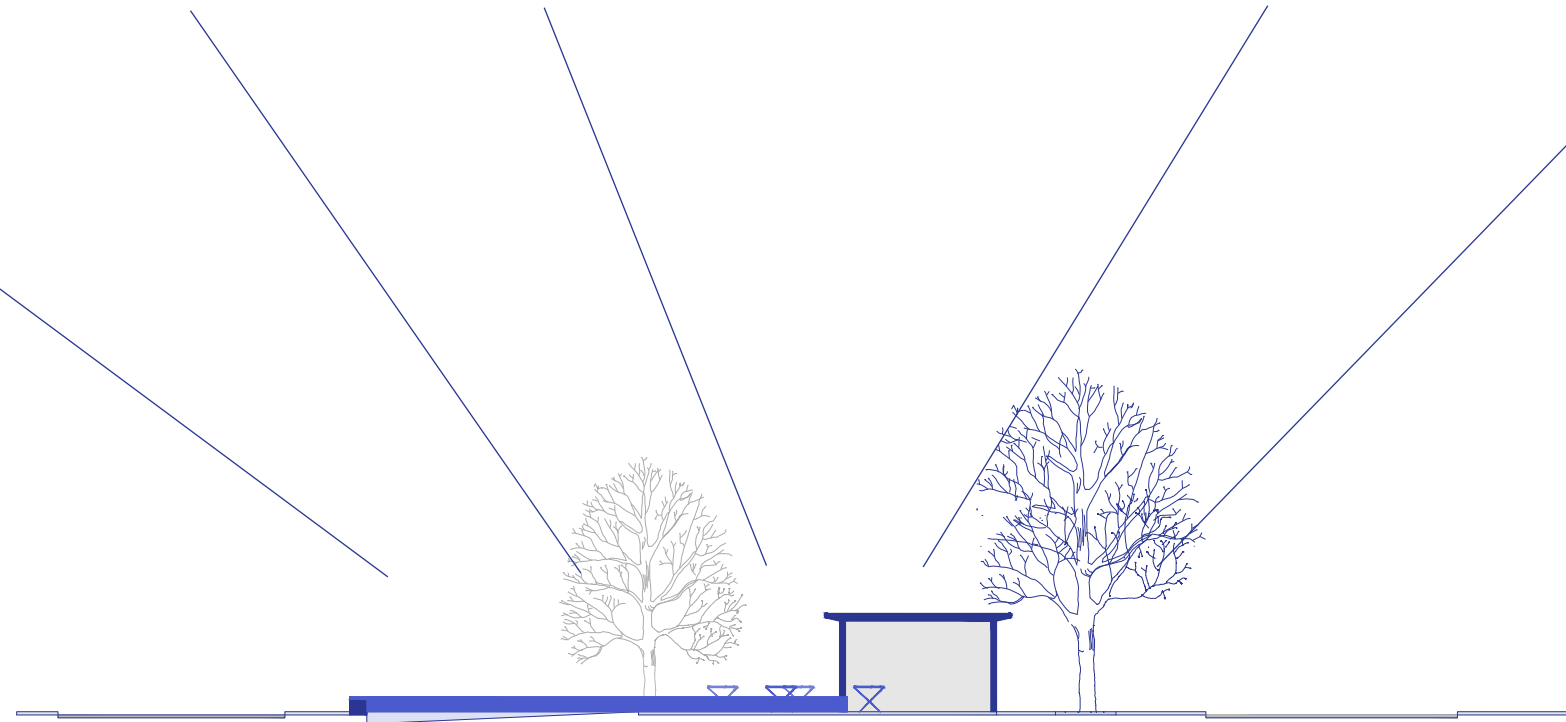
Zpomalení odtoku a opěrná zídka

strom 3. tisíciletí

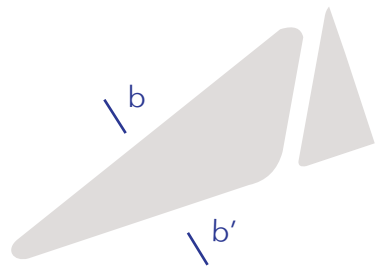
vybavení kavárny

zastřešení

stromořadí se zeleným pásem



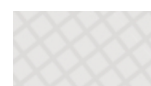
PŘÍČNÝ ŘEZ





V celém území se pracuje jen s dvěma povrchy. Jedná se o nezpevněný povrch, jenž je v místě použitý kvůli kvalitě života co nejvíce místních stromů. Pro jednotný vzhled všech těchto ploch a malé náročnosti údržby je zde vysázena *Duchesnea indica*. Jedná se o rostlinu podobnou lesní jahodě. Snáší i občasné pošlapání a při mírné zimě je stálezelená.

Dlažba v celém prostoru je z betonu. Její použití se liší pouze ve dvojí velikosti dlaždic. Po obvodu v místech s větším výskytem pohybu a vyšším tempem jsou pro evokování rychlejšího rytmu použity menší. Zatímco vně prostoru se nachází velké dlaždice pro navození zpomalení a zdůraznění pobytové zóny. Jednotlivé dlaždice mají mezi sebou spáry tak, aby umožnily alespoň částečný vsak vody.



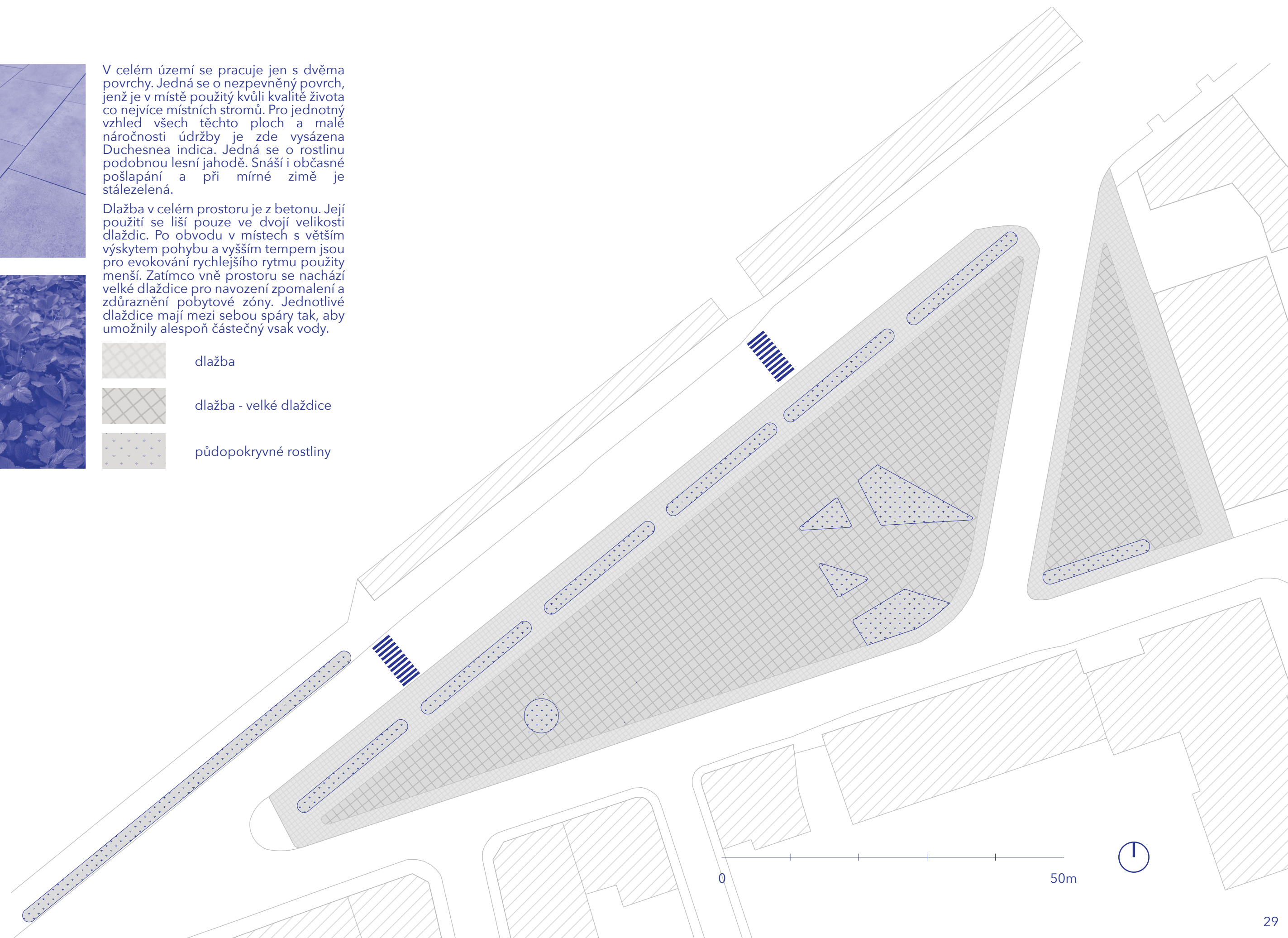
dlažba



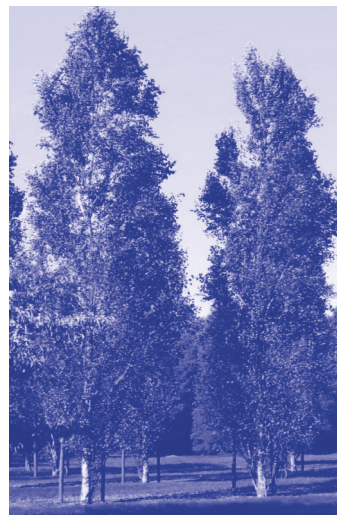
dlažba - velké dlaždice



půdopokryvné rostliny










Snahou bylo se stromy pracovat šetrně, aby jich v území mohlo zůstat co nejvíce původních a tím se ušetřily náklady jak na jejich kácení tak výsadbu nových. Některé bylo i přesto nutné odstranit, kvůli jejich špatnému zdravotnímu stavu.

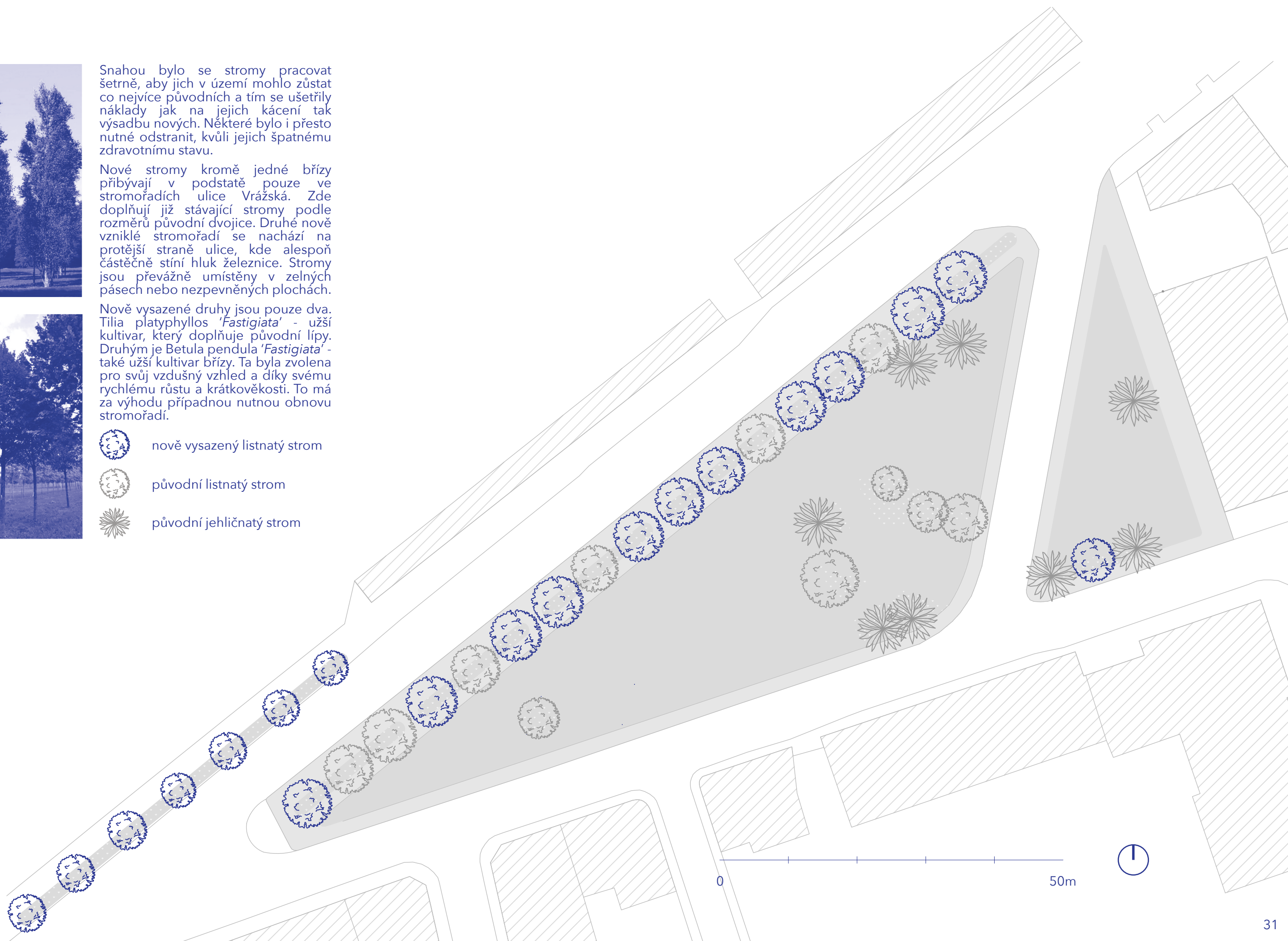
Nové stromy kromě jedné břízy přibývají v podstatě pouze ve stromořadích ulice Vrážská. Zde doplňují již stávající stromy podle rozměrů původní dvojice. Druhé nově vzniklé stromořadí se nachází na protější straně ulice, kde alespoň částečně stíní hluk železnice. Stromy jsou převážně umístěny v zelených pásích nebo nezpevněných plochách.

Nově vysazené druhy jsou pouze dva. *Tilia platyphyllos* 'Fastigiata' - užší kultivar, který doplňuje původní lípy. Druhým je *Betula pendula* 'Fastigiata' - také užší kultivar břízy. Ta byla zvolena pro svůj vzdušný vzhled a díky svému rychlému růstu a krátkověkosti. To má za výhodu případnou nutnou obnovu stromořadí.



-  nově vysazený listnatý strom
-  původní listnatý strom
-  původní jehličnatý strom

## VÝSADBA



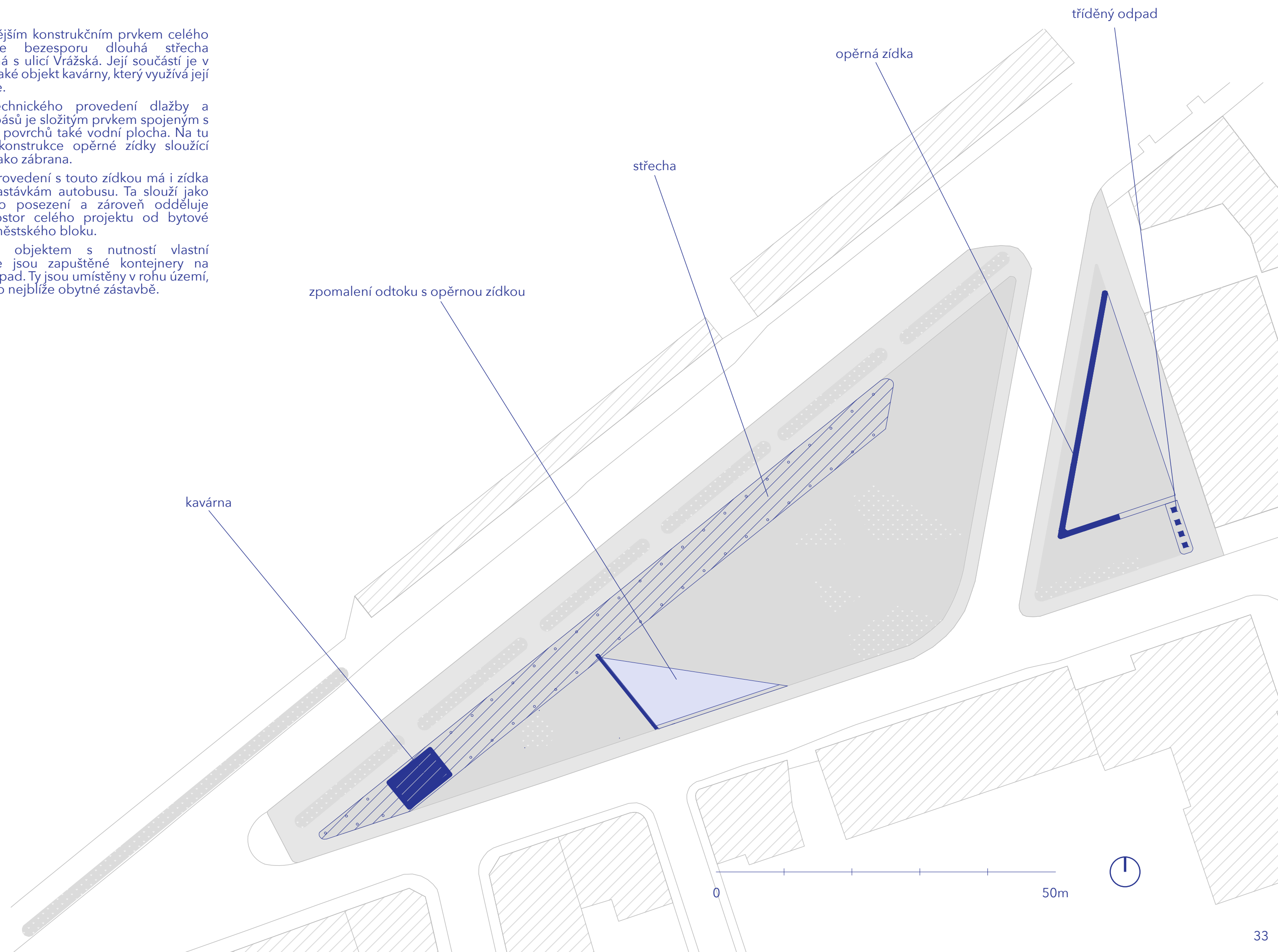
Nejvýraznějším konstrukčním prvkem celého návrhu je bezesporu dlouhá střecha rovnoběžná s ulicí Vrážská. Její součástí je v podstatě také objekt kavárny, který využívá její konstrukce.

Kromě technického provedení dlažby a zelených pásů je složitým prvkem spojeným s konstrukcí povrchů také vodní plocha. Na tu navazuje konstrukce opěrné zídky sloužící částečně jako zábrana.

Totožné provedení s touto zídkou má i zídka nejbližší zastávkám autobusu. Ta slouží jako objekt pro posezení a zároveň odděluje hlavní prostor celého projektu od bytové zástavby městského bloku.

Posledním objektem s nutností vlastní konstrukce jsou zapuštěné kontejnery na tříděný odpad. Ty jsou umístěny v rohu území, aby byly co nejbližší obytné zástavbě.







## KONSTRUKČNÍ PRVKY



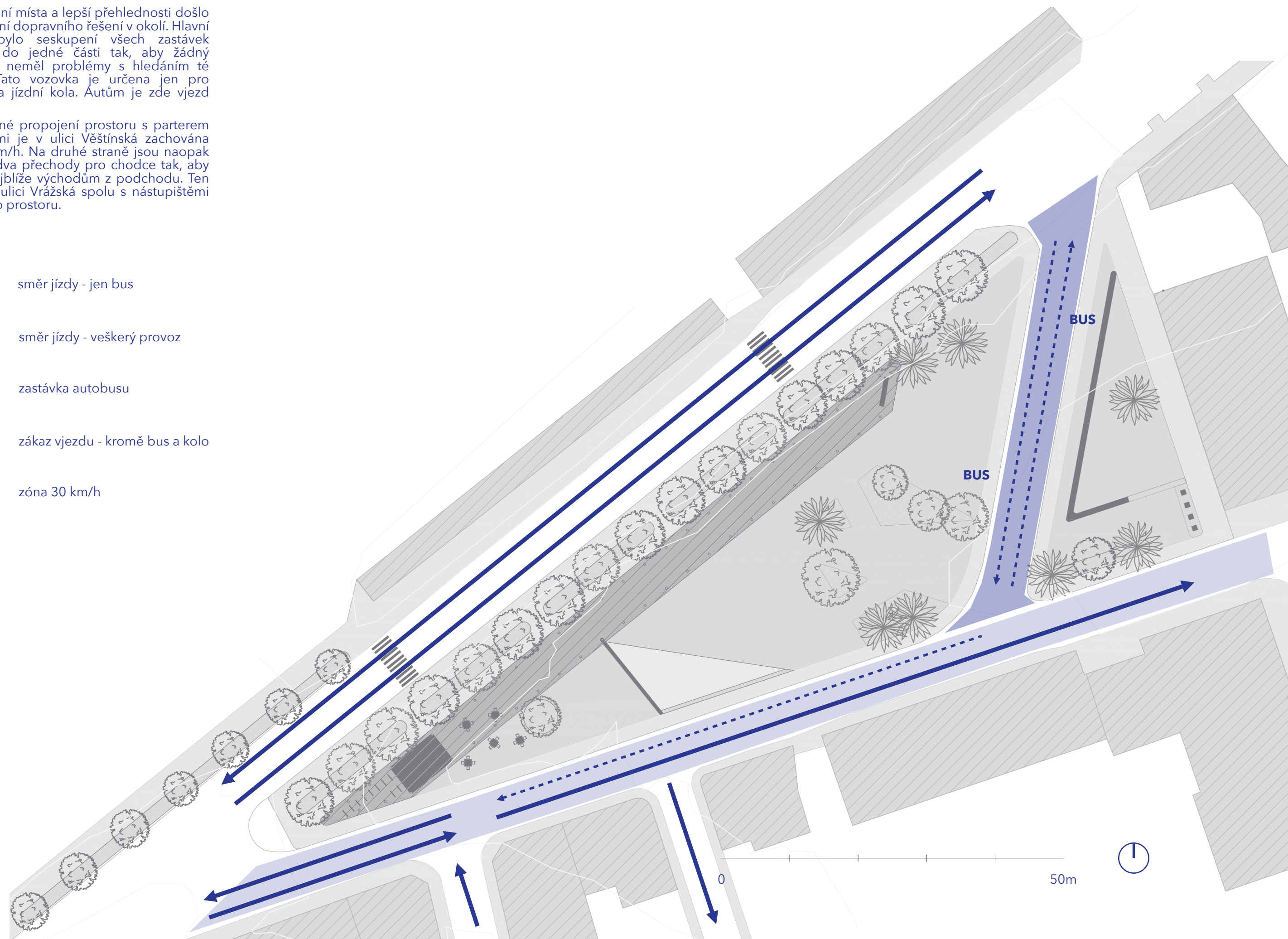


Kvůli ucelení místa a lepší přehlednosti došlo i k předělání dopravního řešení v okolí. Hlavní změnou bylo seskupení všech zastávek autobusů do jedné části tak, aby žádný návštěvník neměl problémy s hledáním té správné. Tato vozovka je určena jen pro autobusy a jízdní kola. Autům je zde vjezd zakázán.

Pro částečné propojení prostoru s parterem se službami je v ulici Věštínská zachována zóna 30 km/h. Na druhé straně jsou naopak umístěny dva přechody pro chodce tak, aby byly co nejbližší východům z podchodu. Ten propojuje ulici Vrážská spolu s nástupišťmi nádražního prostoru.

-   směr jízdy - jen bus
-   směr jízdy - veškerý provoz
- BUS** zastávka autobusu
-  zákaz vjezdu - kromě bus a kolo
-  zóna 30 km/h

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ



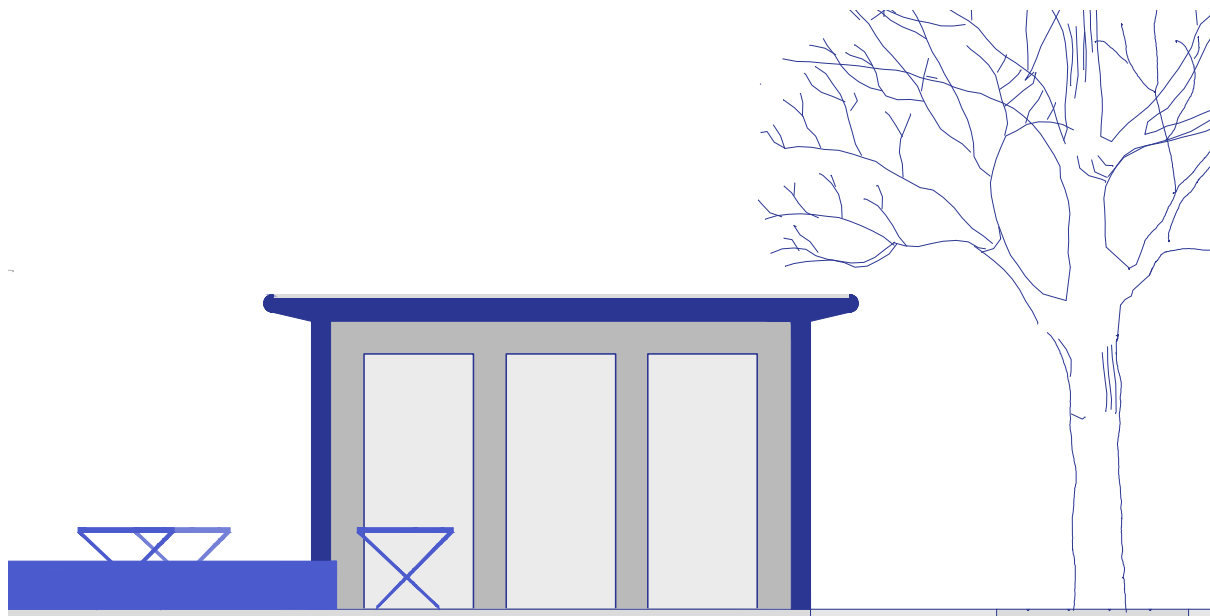
## Práce s jednotlivostmi

Součástí řešení jsou i detaily promyšlené tak, aby podpořily vizi celku. Kromě již zmíněných povrchů, umístění jednotlivých objektů nebo vybrané výsadby, jde také o samotné provedení jednotlivých prvků.

Kavárna je dostatečně velká tak, aby se do ní vešlo vše potřebné. Střecha je pokryta co nejtenčí možnou vrstvou substrátu, aby nedocházelo k vysokým konstrukčním nárokům, ale aby stále využívala jejích pozitivních vlastností.

Vzhled vodního prvku byl navržen, aby doplňoval celkový vzhled a nerušil příliš svoje okolí. Kromě vzhledu byla důležitá i funkčnost a udržitelnost. Plocha pracuje s celkovým hospodařením s dešťovou vodou v území.



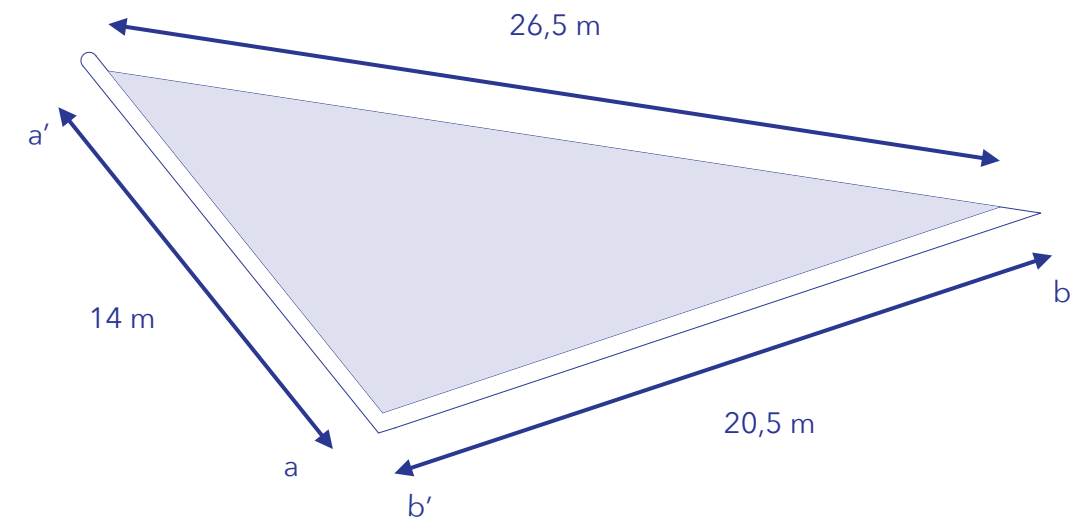


Zastřešení spolu s kavárnou jsou nejvýraznějšími prvky v celém návrhu, to jak vizuálně tak konstrukčně. S rozměry 107 m na délku, 6 m na šířku a 3 m na výšku se jedná o opravdu velký objekt. Střechu podepírá celkem 28 kulatých sloupů, které mají každý v průměru 20 cm. Jedná se o zelenou extenzivní střechu pokrytou substrátem o mocnosti 4 cm. Kromě kavárny na západním konci, se pod střechou nachází také stojany na kola, aby při špatném počasí zůstaly skryté.

Kavárna byla do návrhu umístěna především jako místo zázemí. Proto její součástí není jen její samotný prostor, ale také místnost pro její údržbu a veřejné bezbariérové záchody přístupné pro lidi čekající na svůj spoj. Místo pro všechny tyto funkce zajišťuje půdorys 5x8m. Samotná kavárna nepotřebuje nosnou konstrukci. Tu sdílí společně se střechou za pomoci čtyř sloupů.



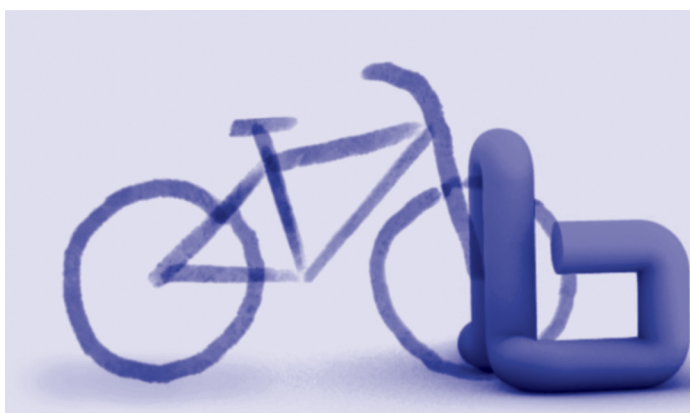
## KAVÁRNA A ZASTŘEŠENÍ



## ZPOMALENÍ ODTOKU

Součástí celého návrhu je i umístění zpomalení odtoku dešťové vody. Právě díky němu se prostor dělí na zóny tak, že od sebe lehce odlišuje místa s různým využitím. V tomto případě se vytváří malá hranice mezi hlavně klidovým okolím kavárny a centrálním prostorem, který slouží k případným větším akcím.

Nejdelší strana plochy je zarovnaná s okolní dlažbou. Dno se postupně svažuje až k protějšímu vrcholu trojúhelníku, kde je hluboké půl metru. Jako zábrana pro neopatrné chodce slouží opěrná zídka také půl metru vysoká, která tak má více využití.



Pro mobiliář kavárny byly vybrány stůl a židle z žárově pozinkované oceli od dánské značky HAY. Slouží převážně pro účely kavárny, aby si tu návštěvník měl kde v klidu posedět a vypít kafe.

Dalším prvkem, který je zde umístěn, jsou stojany na kola. Ty použité v návrhu jsou design Terezy Cvrčkové, která za ně obdržela ocenění Olověný Dušan. Jsou umístěny blízko kavárny z toho důvodu, aby se majitelé kol nebáli je na místě nechat.

## MOBILIÁŘ

