

# **DOPRAVNÍ TERMINÁL VELESLAVÍN**

Kateřina Glaserová  
diplomová práce FA ČVUT, LS 2016/2017  
vedoucí práce doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

## **DIPLOMOVÁ PRÁCE**

Téma: Dopravní terminál Veleslavín  
Vypracovala: Bc. Kateřina Glaserová  
Vedoucí práce: Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.  
České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta architektury  
15119 Ústav urbanismu  
letní semestr 2016/2017

# OBSAH DIPLOMOVÉ PRÁCE:

## ÚVOD

## ANALÝZY

Analýza hromadné dopravy

Analýza území

Fotodokumentace území

## PŘÍPADOVÉ STUDIE

Haag Centraal

Berlin Hauptbahnhof

Wien Hauptbahnhof

## NÁVRH

Definice zadání a vize projektu

Situace širších vztahů

Průvodní zpráva a funkční schémata

Situace bližšího okolí

Půdorys parteru

Půdorys mezipatra

Půdorys typického podlaží

Půdorys bytových domů

Půdorys administrativní budovy

Půdorys garáží

Půdorys podzemního terminálu

Pohledy na fasády

Řez podélný a příčný

Vizualizace

## ZÁVĚR

Reflexe

Poděkování

Zdroje

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury  
**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: **Kateřina Glaserová**

datum narození:

akademický rok / semestr: 2016\_2017 / letní semestr

ústav: Ústav urbanismu

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

téma diplomové práce:

## DOPRAVNÍ TERMINÁL VELESLAVÍN

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Řešeným územím diplomní práce je lokalita vymezená ze severu ulicí Evropskou, z východu ulicí Veleslavinskou, z jihu tělesem dráhy a ze západu Litovickým potokem. V závislosti na zvoleném řešení je možné odůvodněné řešení území přiměřeně zvětšit. Cílem diplomové práce je prověřit potencial lokality, především z hlediska umístění významného dopravního terminálu, doprovázeného další městskou zástavbou.

2/ součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Základním programem diplomové práce je návrh dopravního terminálu, ve vazbě na plánovanou stanici Veleslavín na trati Praha – leštář – Kladno (PRAK) a na městskou hromadnou dopravu (metro – stanice Veleslavín, tramvaj, autobusy).

Návrh dopravního terminálu bude vycházet z předpokladu realizace první etapy PRAK: propojení Veleslavín – leštář (případně i Veleslavín – Kladno): terminál dálkové autobusové dopravy a záchytné parkoviště park+ride budou umístěny u stanice Dlouhá míle; stanice Veleslavín bude – do doby prodloužení PRAK na Masarykovo nádraží – stanici konečnou, hlavním vstupem do města z leštář a ze západní části pražské aglomerace.

Dopravní terminál – brána do města je hlavním nosným programem lokality. Tato dominantní funkce by měla být doplněna dalšími funkcemi tak, aby celek vytvořil kvalitní městské prostředí, komunikující jak s významnou městskou radiálou (ulicí Evropská), tak se stávající převážně rezidenční zástavbou proměnlivého charakteru. Kromě ploch obchodu a služeb v přímé vazbě na dopravní terminál je žádoucí prověřit v lokalitě umístění především bydlí, případně kancelářských ploch. Dobré zapojení nové zástavby celé lokality do kontextu města je klíčové, včetně vytvoření kvalitních městských veřejných prostranství.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Výsledkem diplomové práce bude ověřovací studie lokality dle výše uvedeného rámcového stavebního programu.

Předběžný rozsah diplomní práce:

- situace širších vztahů 1 : 5 000 alt. 1 : 2 000

- situace řešeného území 1 : 500 alt. 1 : 200

- navržené objekty - půdorysy, řezy, pohledy v podrobnosti 1 : 200 alt. 1 : 100

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- vizualizace / zákresy do fotografie – dokumentující charakter nového městského prostředí

- model lokality v měřítku 1 : 500

Pozn.: 3/4 - může být upřesněno vedoucím DP na základě konzultace v průběhu semestru.

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

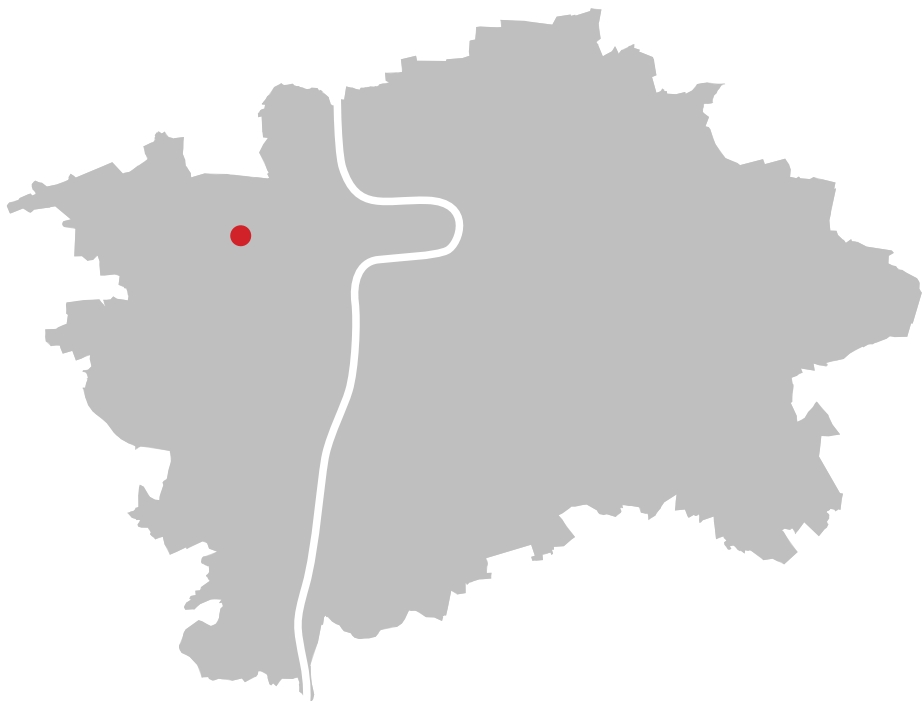
<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE</b> <b>FAKULTA ARCHITEKTURY</b>	
<b>AUTOR, DIPLOMANT:</b> Kateřina Glaserová AR 2016/2017, LS	
<b>NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:</b> (ČJ) DOPRAVNÍ TERMINÁL VELESLAVÍN  (AJ) VELESLAVÍN TRENSPORT TERMINAL  <b>JAZYK PRÁCE:</b> ČEŠTINA	
<b>Vedoucí práce:</b>	<b>doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.</b> <span style="float: right;"><b>Ústav: ústav urbanismu</b></span>
<b>Oponent práce:</b>	<b>Ing. arch. Ivan Lejčar</b>
<b>Klíčová slova</b> (česká):	Terminál, doprava, Veleslavín
<b>Anotace</b> (česká):	<p>Cílem projektu je návrh dopravního terminálu reagující na modernizaci tratě Praha – letiště – Kladno. Projekt propojuje křížící se linky hromadné dopravy a zároveň využívá zbylé území k vytvoření celku, který doplní v dané lokalitě chybějící funkce a stane se součástí městské struktury.</p> <p>Byl navržen komplex staveb kombinující komerční plochy, administrativu a bydlení, který plynule navazuje na terminál prostředků hromadné dopravy na místě zrušeného autobusového obratiště.</p>
<b>Anotace</b> (anglická):	<p>The aim of the project is to design a transport terminal as a reaction to the changes in the public transport network. Moreover it aims to combine the structure with other additional functions to create a komplex area that fits in the location.</p> <p>The design consists of a transport terminal combined with commercial spaces that is accompanied by a housing area and an administrative complex.</p>

### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

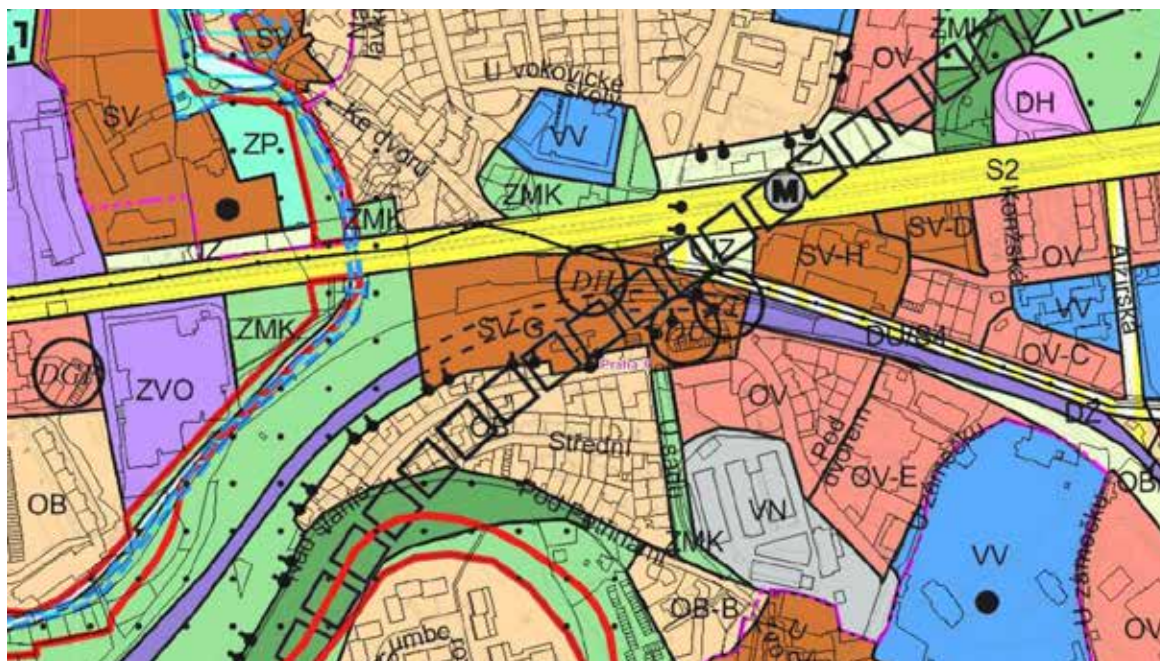


## **ÚVOD**

Místo, kterým se diplomová práce zabývá, se nachází v Praze, sevřené Evropskou třídou ze severu a železnicí se zastávkou Praha-Veleslavín z jihu. Tento pozemek je výjimečný především tím, že se zde kříží několik druhů hromadné dopravy. S plánovanými změnami v linkách autobusů a modernizací tratě na rychlodráhu je třeba nalézt pro toto místo novou náplň, která bude doplňovat potřeby přestupního uzlu.

# ANALÝZY

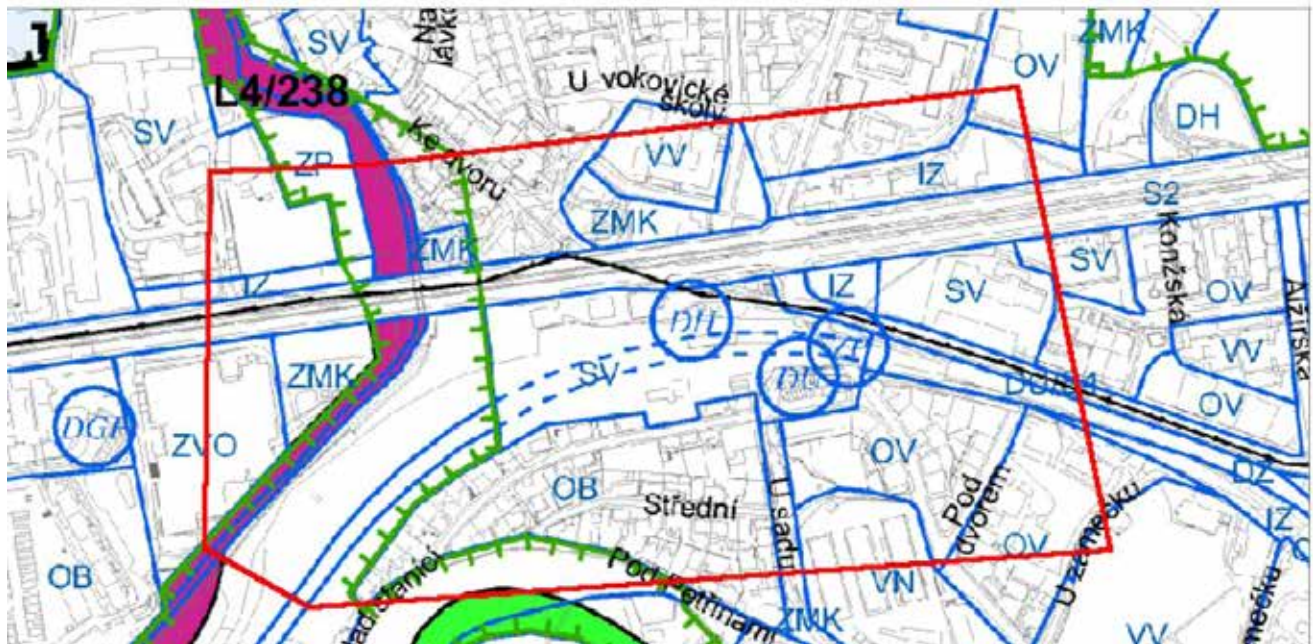
## ÚZEMNÍ PLÁN



## ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ







ÚSES



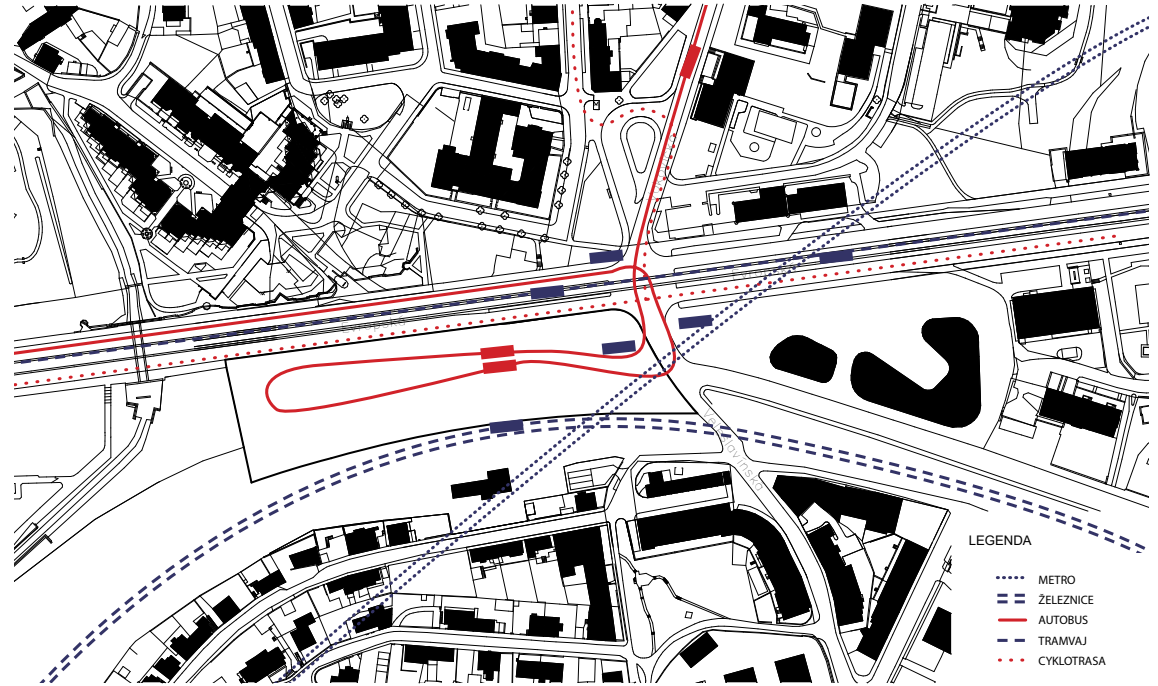
KATASTR NEMOVITOSTÍ



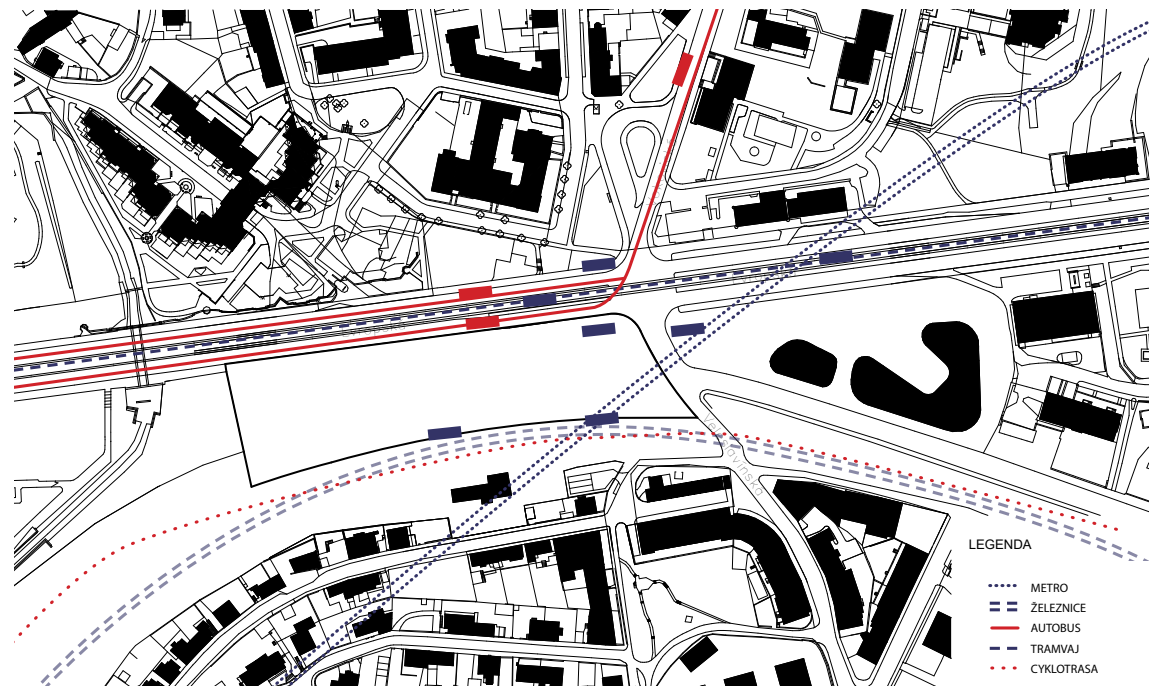
SCHÉMA PLÁNOVANÉ MODERNIZACE TRATI PRO ROK 2020

## ANALÝZA DOPRAVY

HROMADNÁ DOPRAVA  
- SOUČASNÝ STAV



HROMADNÁ DOPRAVA  
- PLÁNOVANÝ STAV





okolní stavby



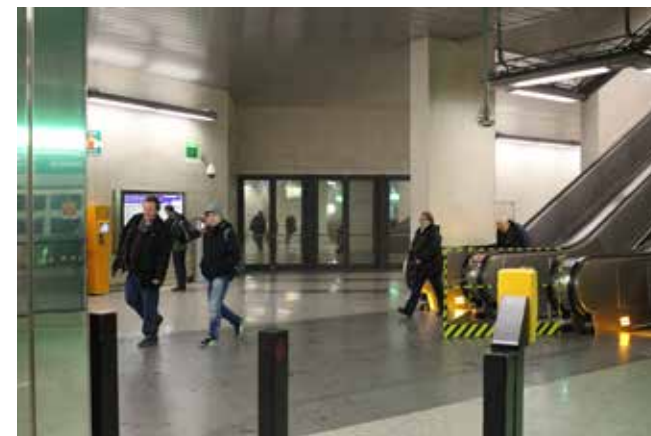
stávající železnice



## FOTODOKUMENTACE OKOLÍ



vestibul metra



pohled na pozemek



Veleslavín





# PŘÍPADOVÉ STUDIE

## HAAG CENTRAAL

Architekt: Benthem Cronwel Architects  
Realizace: 2016  
Plocha: 20 000 m<sup>2</sup>  
Kapacita: 190 000 cestujících/den  
(očekává se zdvojnásobení )

### URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Přestupní terminál se nachází uprostřed města, současná podoba navazuje na původní budovu obchodního domu, která byla ve spodních patrech předělána, aby zapadala do nového konceptu přestupní haly a vrcní patra byla ponechána.

Hlavní vstup je z velkého parkoviště ze strany původní budovy, kde cestující projde nejprve pasáží obchodů a restaurací, potom se dostane do prostoru haly.

Boční vstup pro pěší je ze západní strany, ke které přiléhá ulice se zastávkou tramvaje a rychlé parkoviště pro taxíky.

### PROVOZ

Dvojitý hlavní vchod pro pěší vede skrz pasáže s obchody a rychlým občerstvením do centrální haly. Prostor nádraží je řešen jako jeden vestibul, který plynule přechází v nástupiště pro dálkové vlaky. K městským vlakům na vyvýšené plošině vedou eskalátory z hlavní haly.

Zázemí pro provoz nádraží je v prvním podzemním podlaží a servis v podobě prodejny jízdenek s infostánkem a vstupem do zázemí je umístěn v prostředním "pilíři" obklopený obchody. Úschovna kol (pro Holandsko nepostradatelná) je z vnějšku budovy poblíž parkoviště pro auta.

1NP	obchody a rychlé občerstvení.....	4 000 m <sup>2</sup>
	vestibul.....	4600 m <sup>2</sup>
	nástupiště vlaků.....	3 000 m <sup>2</sup>
2NP	obchody a rychlé občerstvení.....	4 000 m <sup>2</sup>
3NP	nástupiště příměstských vlaků.....	3 500 m <sup>2</sup>



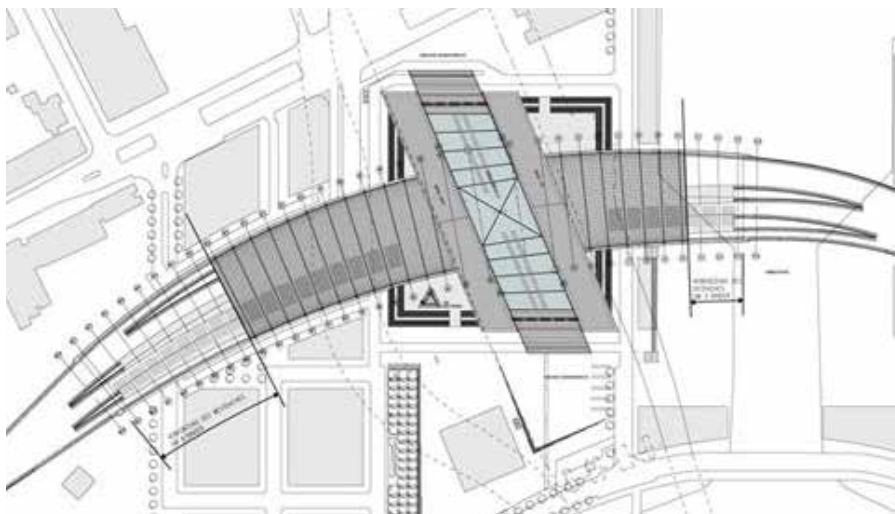


### ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Centrální hala podle slov tvůrců poskytuje svobodu pohybu, kde každý cestující si vytváří vlastní trasu. Prosklenou fasádou prostupuje světlo dovnitř celé budovy. Střecha je tvořená lichoběžníky, které se otevírají a umožňují automatickou ventilaci, jejich tvar navíc pomáhá zlepšovat akustiku rušné haly.

Komerční zóna je rozdělena sloupy s rozponem cca 8 m, navazuje na původní obchodní dům, který ve vyšších patrech zůstal beze změny. Vyvýšená zastávka příměstské železnice je podepřena mohutnými pilíři s rozponem asi 15x30 m.





## BERLIN HAUPTBAHNHOF

Architekti: Gerkan, Marg & Partners  
 Realizace: 1996—2006  
 Plocha: 175 000 m<sup>2</sup>  
 Kapacita: 300 000 cestujících/den  
 1500 vlaků/den

### URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Nádraží bylo navrženo jako velká dopravní křižovatka, doslova “dopravní katedrála” na místě stávající železniční dráhy. Již z dálky zaujme obrovským měřítkem tunel a nástupišti i dvou budov-mostů, které se přestunelklenou. Půdorys těchto budov je vepsán do čtverce, který cestujícím slouží jako rozptylová plocha před nádražím a odděluje ho od rušné dopravy kolem. Významným orientačním bodem je také komín na výfukové plyny, který se tyčí před vstupem do nádraží a nese logo Deutsche Bahn.

### PROVOZ

Hlavní vstup do objektu je skrze klenutou halu umístěnou mezi dvěma vysokými budovami. Ty v nižších patrech slouží jako obchody, restaurace a zázemí pro nádraží, od 3. do 9. nadzemního podlaží v nich najdeme kancelářské prostory k pronájmu.

První nadzemní podlaží klenuté haly slouží jako nákupní pasáž. Prodejna jízdenek a veškerý servis poskytovaný dopravním podnikem se nachází v druhém nadzemním podlaží. O podlaží výš je pak nástupiště městských vlaků S-bahn.

Vestibul metra s obchody je v prvním podzemním podlaží, o další patro níž se nachází přístup ke kolejím.

obchody a rychlé občerstvení.....	15 000 m <sup>2</sup>
vestibul.....	21 000 m <sup>2</sup>
nástupiště vlaků.....	32 000 m <sup>2</sup>
technické zázemí.....	5 500 m <sup>2</sup>
kancelářské prostory.....	50 000 m <sup>2</sup>
parkování.....	25 000 m <sup>2</sup> (900 míst)

## DRUHY DOPRAVY

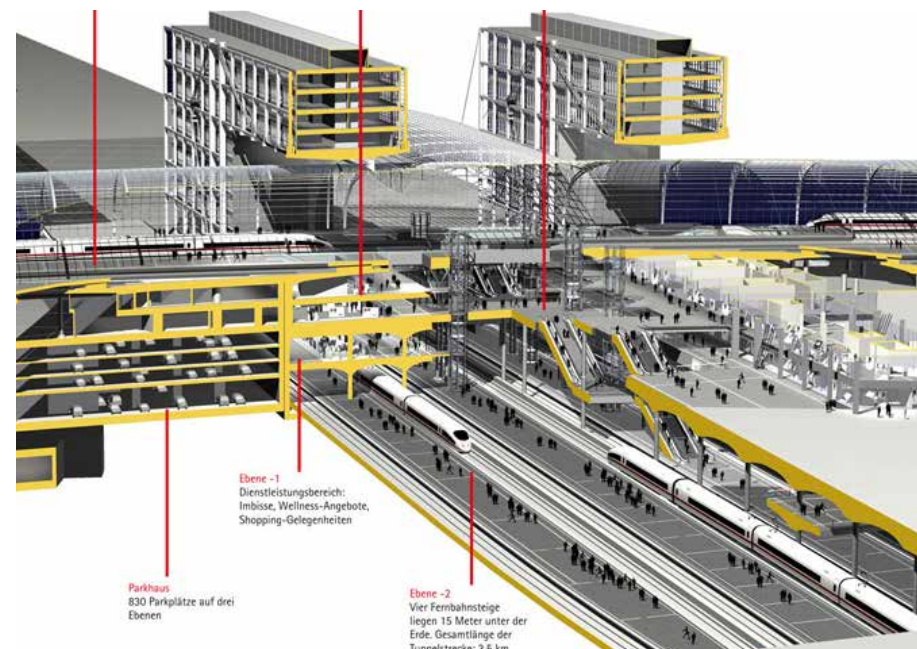
Nejvytíženější německé nádraží spojuje v několika podlažích berlínské metro (U-bahn), městskou železnici (S-bahn) a dálkové železniční spoje. Z přízemí budovy je přístup k parkovišti taxíků a zastávkám autobusů turistických i linkových. Garáže pro osobní automobily jsou třípatrové, umístěné pod jednou z vyvýšených budov.

## ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Nádraží na první pohled dominuje tunel s nástupištěm vlaků, který protínají dvě vysoké budovy s převážně kancelářskými prostory. Na povrch tunelu byly použity solární panely o celkové ploše 2700 m<sup>2</sup>.

Koncept budovy má evokovat křižovatku cest a “dopravní katedrálu”. Přestože z některých požadavků musel autor ustoupit, byla zachována hlavní hala zaklenutá křížovou klenbou s rozponem 59x68 m.

Díky skleněné lanové konstrukci proniká světlo i do nižších pater budovy.



## WIEN HAUPTBAHNHOF

Architekt: Hotz, Hoffmann & Wimmer  
Realizace: 2010  
Plocha: 20 000 m<sup>2</sup> (celý areál 109 ha)  
Kapacita: 120 000 cestujících/den, 1000 vlaků/den  
(předpoklad pro rok 2025 )

### URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Stavba nového nádraží ve Vídni je součástí velkého projektu na přestavbu celé čtvrti o rozloze cca 109 ha. V rámci tohoto areálu má vzniknout postupně administrativní centrum s 550 000 m<sup>2</sup> kanceláří a 5 000m<sup>2</sup> pro bydlení.

Vídeňské nádraží tak bude sloužit zároveň jako křižovatka cest pro cestující dálkovými vlaky, ale i centrum s obchody pro lidi z nově postavené rezidenční a administrativní části.

Oproti původní budově je velmi významným rysem nového návrhu vyzvednutí kolejiště 7 metrů nad úroveň ulice, takže vytvoří bariéru a propojuje dříve odstřižené čtvrti Favoriten a Weiden. Hlavní vchod je navíc umístěn směrem k Südtiroler Platz, což umožňuje lepší propojení vlaků s městskou hromadnou dopravou.

### PROVOZ

V úrovni pěších budova nádraží funguje především jako obchodní centrum cca 100 obchody umístěnými po stranách, uprostřed je koridor s eskalátory do vyšších a nižších pater.

Metro a jeho obslužné prostory jsou zachovány ve stejném stavu jako před rekonstrukcí, tvoří tedy samostatný celek.

- 2NP nástupiště vlaků
- 1NP vstup, vjezd do garáží, přístup zastávce autobusů, obchody, parkování pro kola
- 1NP obchody a restaurace, S-Bahn, vstup do metra
- 2NP garáže (600 míst), technické zázemí
- 3NP nástupiště metra (U-Bahn)



#### DRUHY DOPRAVY

Nádraží spojuje v nejvyšší patře vlakovou dopravu s tramvajovými a autobusovými zastávkami v přízemí a přestupní stanici U-Bahn v nejnižší patře. Nádraží vzniklo spojením dvou původních nádraží - Vídeň Jih a Vídeň Východ a je tak významnou křižovatkou dálkových spojů (například na trase Vídeň - Praha - Gratz), jsou tu i dvě nákladní stanice pro nákladní vlaky.

#### ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Dominantním prvkem nádraží je střecha nad nástupištěm vlaků. S rozponem 38 m se pne přes nástupiště v délce 200 m. Je tvořena ocelovou nosnou konstrukcí a alucobond panely, která formuje kosočtverečnou síť s skleněným průhledem uprostřed každého modulu.



**NÁVRH**





### **DEFINICE ZADÁNÍ A VIZE PROJEKTU**

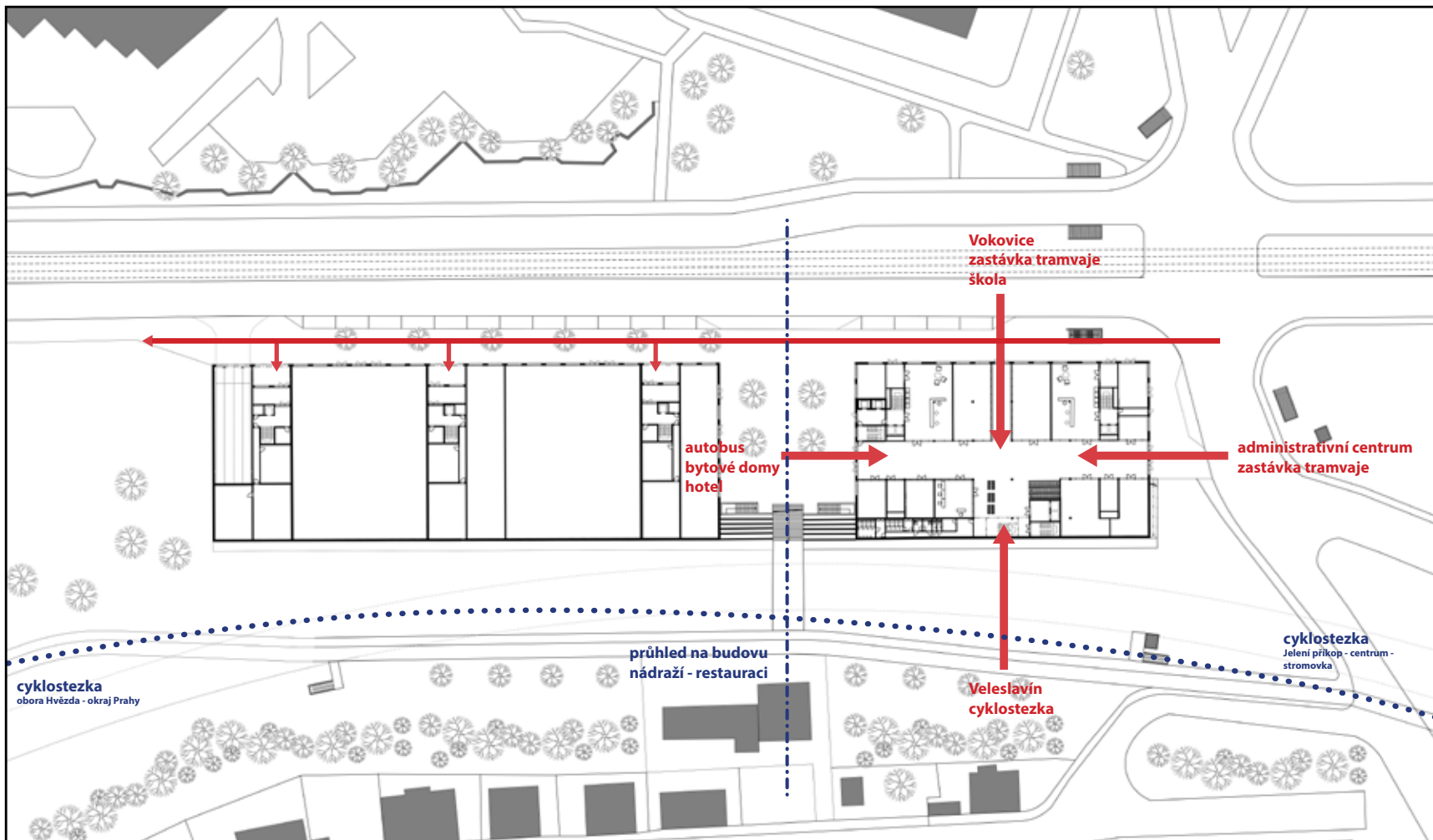
Zadaná lokalita u Veleslavína je již nyní významným dopravním uzlem. Kříží se tu linky tramvaje a metra spolu s točnou autobusů a železniční zastávkou. Významná křižovatka hromadné dopravy tu má být i v budoucnu, ale její podoba se má do roku 2020 proměnit. Železniční trať povede nadále ve stejném místě, ale bude zahlobena pod zem a modernizována tak, aby převzala hlavní roli při dopravě do Kladna i na letiště Václava Havla. S plánovaným protažením autobusové dopravy až na zastávku Dlouhá Míle pozbyde velké obratiště autobusů funkce a dá příležitost vzniknout zástavbě s městštějším charakterem.

Projekt dopravního terminálu Veleslavín má za cíl propojit všechny zmiňované způsoby hromadné dopravy a zároveň využít zbylé území k vytvoření celku, který doplní v dané lokalitě chybějící funkce a stane se součástí městské struktury.

## SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ







## SCHÉMA POHYBU LIDÍ



25 m

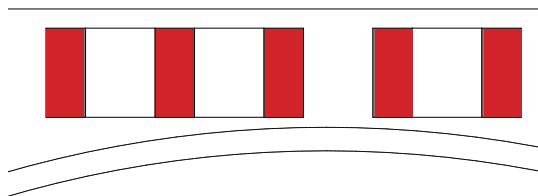
50 m

## KONCEPT

Projekt vytváří uzel, kde se kříží přestupy ze všech prostředků hromadné dopravy. Ten je dále doplněn komerčními prostory, které k dopravnímu terminálu patří. Díky dobré dostupnosti a vhodné poloze je tato lokalita již v současnosti atraktivní pro kancelářské prostory, proto jsou nad komunikačním uzlem dopravního terminálu umístěny dvě administrativní budovy. Směrem na západ dále od dopravního terminálu jsou ve stejném rytmu umístěny bytové domy. V parteru je hmota mezi bytovými domy vyplněna plochou pro obchody, aby došlo ke zpevnění uličního profilu a podpoření městského charakteru.

## URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

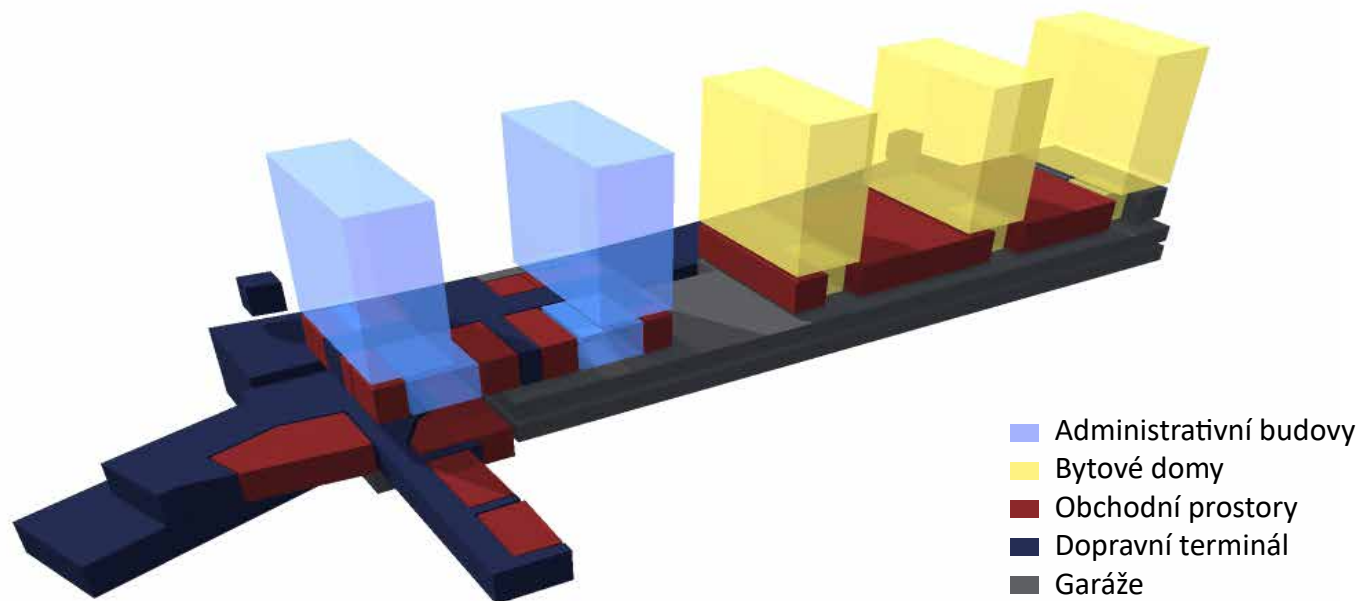
Jedním z významných kompozičních činitelů návrhu je Evropská třída. Uliční čára podél ní je zpevněná frontou komerčních prostor, které si vyžádá zvýšený pohyb cestujících v dopravním terminálu. Platfóra komerčních prostor je přerušena veřejným prostranstvím,



kteřé umožňuje rozptýl cestujících před dopravním terminálem a zároveň odděluje část administrativní od části bytové. Toto prostranství je umístěno na průhledovou osu původního nádraží Praha-Veleslavín, které bude sloužit pro rekreační funkce nově vzniklého parku.

Nad úrovní parteru je hmota členěna do pěti desek, které jsou orientovány kolmo k Evropské třídě. Dvě desky umístěné nad dopravním terminálem slouží jako administrativní budovy a další tři desky dál od dopravního uzlu mají funkci bytových domů.

Zahloubení železniční trati dá prostor pro vznik pásu zeleně liniového charakteru, na kterém povede cyklostezka, která dosud vede po silnici zástavbou.



## HMOTOVÉ SCHÉMA

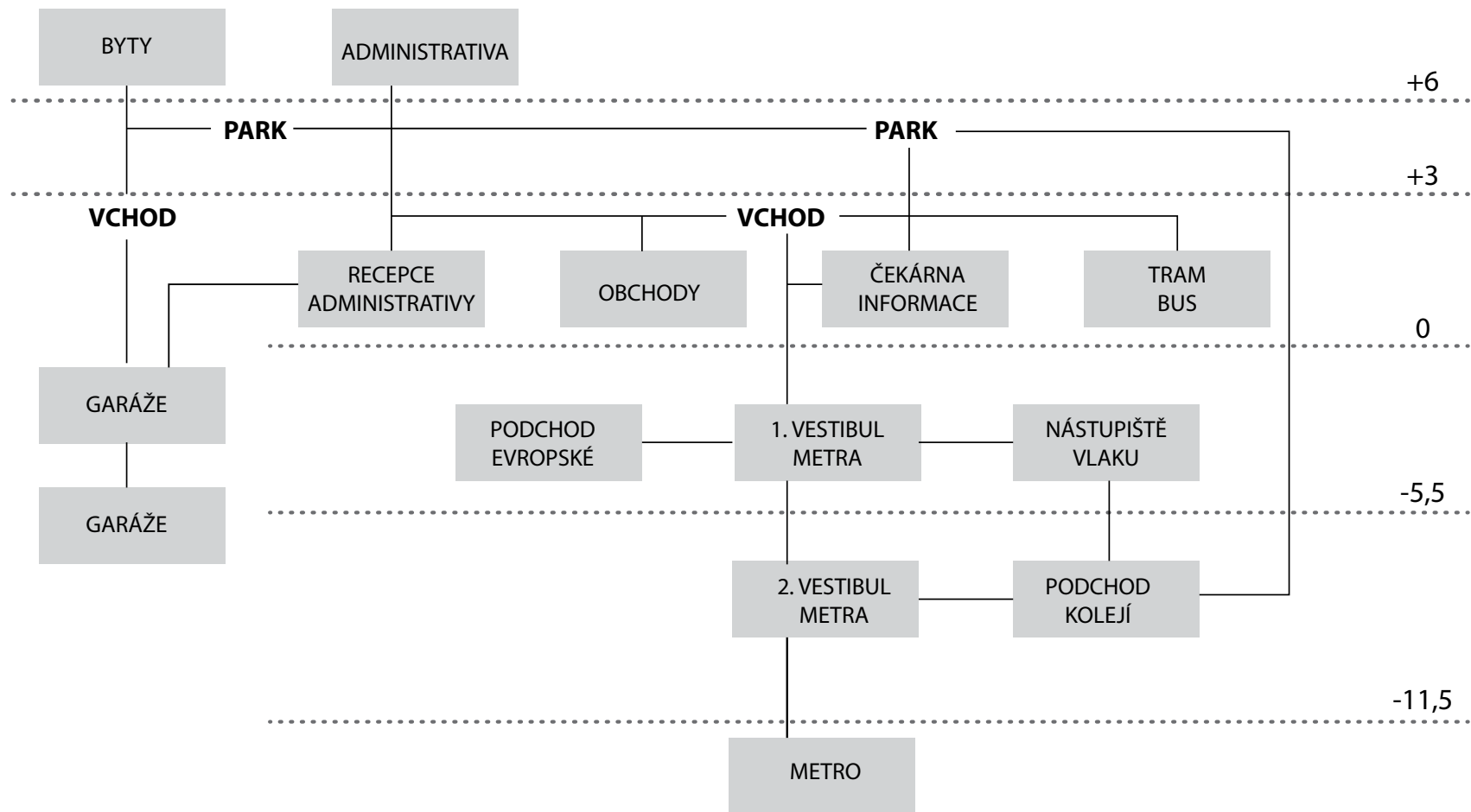
## ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Metro i nově navrhovaná železnice se nachází v podzemí, proto je samotný komunikační uzel umístěn v prvním podzemním podlaží, kde je zároveň propojen se stávajícím podchodem pod Evropskou. Nadzemní část dopravního terminálu je koncipována jako obchodní pasáž. Na křížení jejích dvou os: Evropská - park a Velešlavínská - rozptylová plocha se nachází vstup do prvního podzemního podlaží.

V parteru se nachází především prostory pro obchod, které mají vstupy jednak z rozšířeného chodníku podél Evropské třídy a jednak z otevřeného prostoru před vstupem do dopravního terminálu. Z ulice jsou také umístěny vstupy do bytových domů, které jsou pro zvýraznění zapuštěny do hmoty parteru. Výška parteru je zvolena tak, aby vyhovovala provozním požadavkům velkých prostor dopravního terminálu a také umožňuje přístup do terminálu z vyvýšeného parku z jižní strany.

Hmoty domů nad parterem jsou voleny tak, aby byty těžily z orientace východ - západ a pouze užší strana domu byla orientována směrem k Evropské. Směrem k jihu v horních patrech bytové domy ustupují a tvoří tak prostorné terasy pro větší byty. Komunikační jádro je umístěno uprostřed hmoty domů a kolem něj jsou uspořádány byty. Vzhledem k charakteru lokality a zástavby byly navrženy především byty pro rodinné bydlení 2kk a 3kk. V nejvyšším patře se pak nachází větší byty 4kk a 3+1.

Fasády bytových domů jsou členěny balkony, jejichž různé propojení poskytuje variabilitu v rámci jednoho typu bytů. Dva typy oken dovolují propsání interiérových dispozic na fasádu a jejich výška maximalizuje proslunění bytů.



## PROVOZNÍ SCHÉMA



Administrativní budovy jsou tvořeny jedním centrálním provozním jádrem obklopeným variabilní kancelářskou plochou, kterou lze příčkami předělit na kanceláře či ponechat jako openspace. Recepce pro administrativní budovy se nachází v parteru, kde je přístupná jak z ulice, tak přímo z dopravního terminálu. Fasáda je tvořena lehkým obvodovým pláštěm, který svým rytmem i barvou doplňuje fasády bytových domů a tvoří tak harmonický celek.

#### KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Komplex budov je navržen jako kombinace stěnového a sloupového systému z železobetonu. Rozpon sloupů je 8x8 metrů s výjimkou části obchodních ploch, které jsou na rozponu 8x12 m.

Část stávajícího vestibulu metra bude odstraněna a nahrazena novým nosným systémem, východní část bude ztužena tak, aby vyhověla zvýšenému zatížení novými budovami.

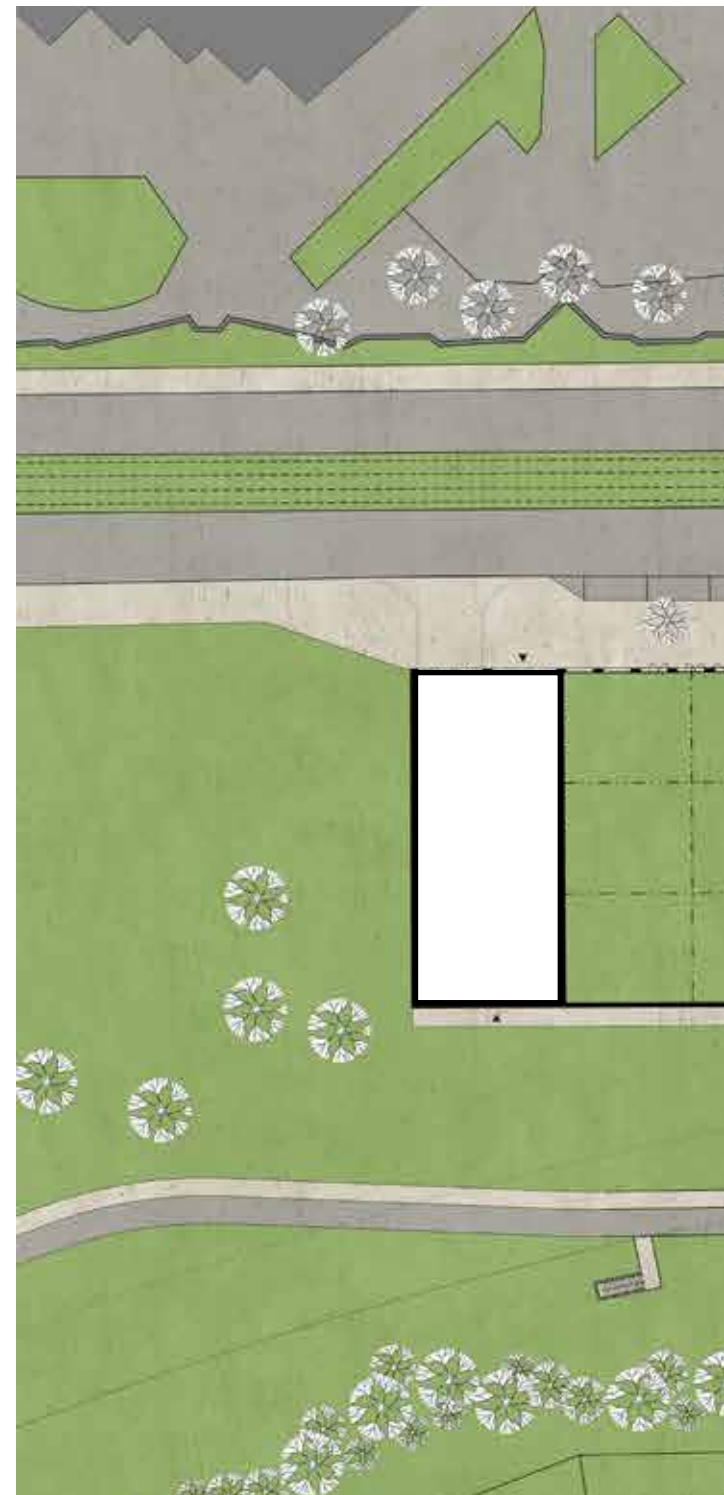
Objekt bytových domů s parterem je v podélném směru rozdělen na 3 dilatační celky, které klesají spolu s terénem.

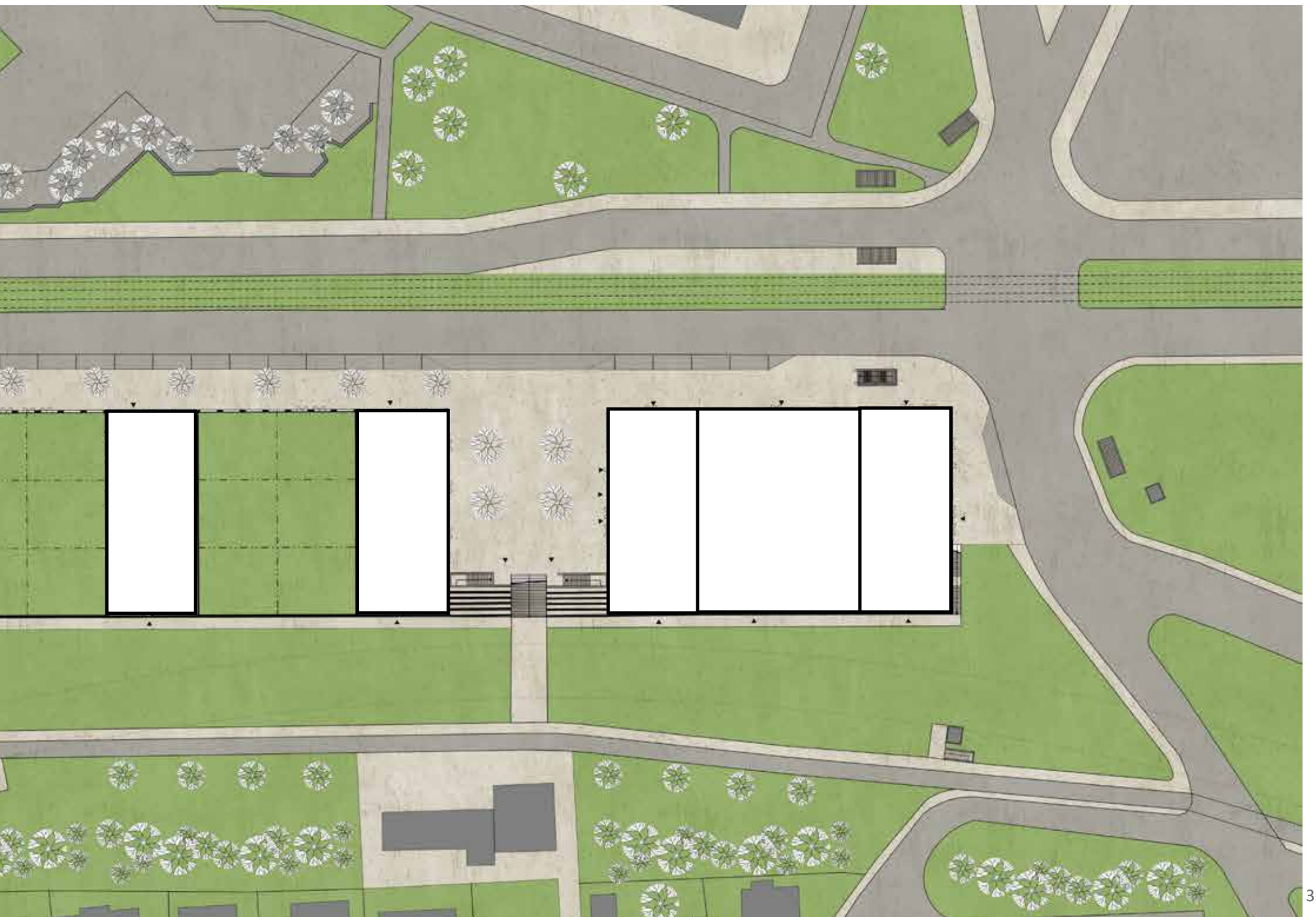
Konstrukce tunelu rychlodráhy není předmětem diplomního projektu, proto byly její stoupání, umístění a orientační rozměry přejetý z již vypracované studie.

## SITUACE BLÍZKÉHO OKOLÍ



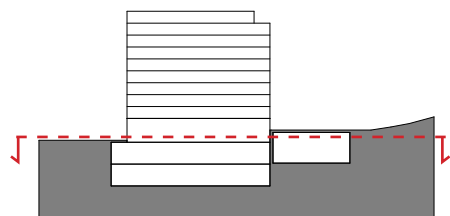
5 m 10 m



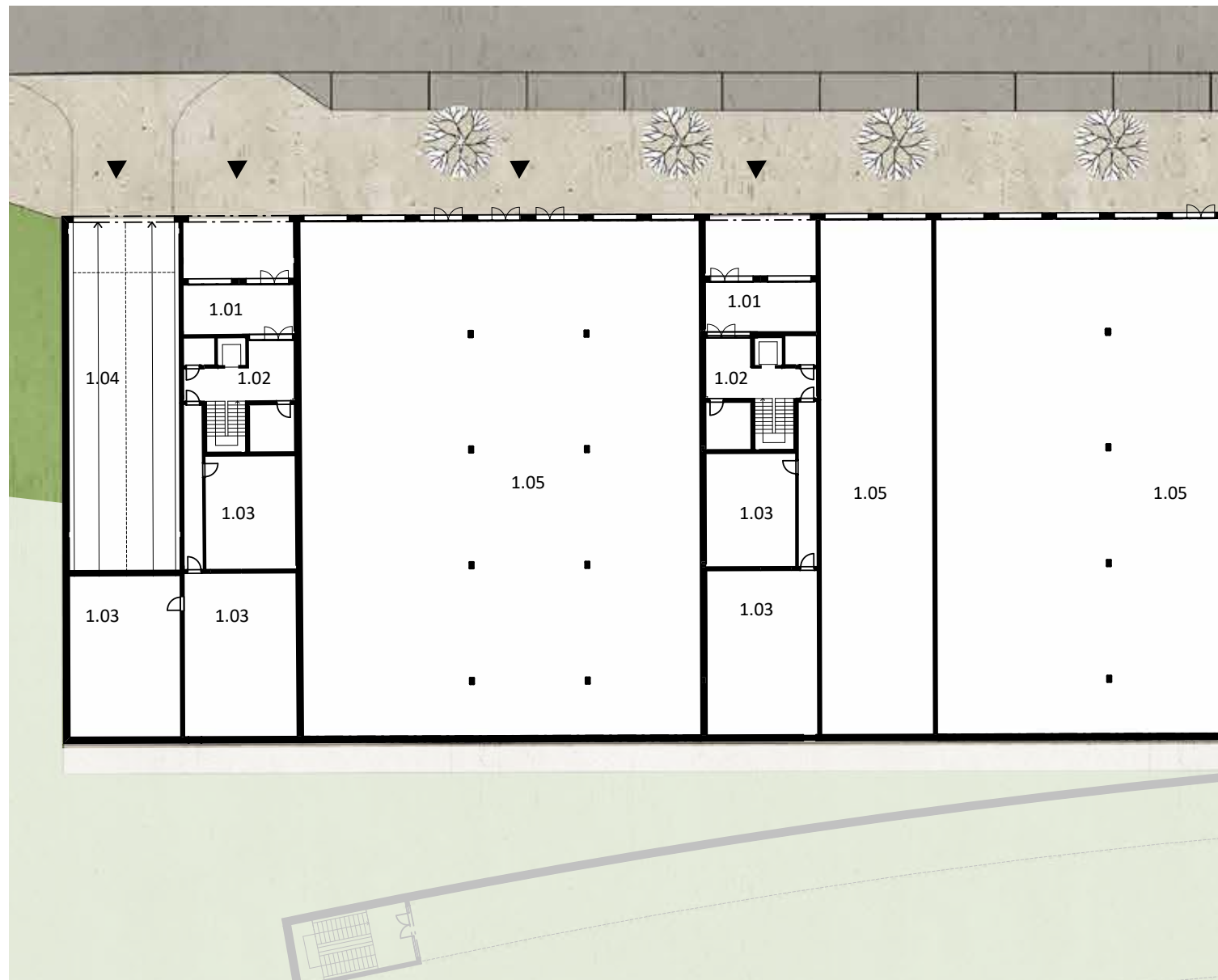
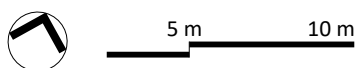


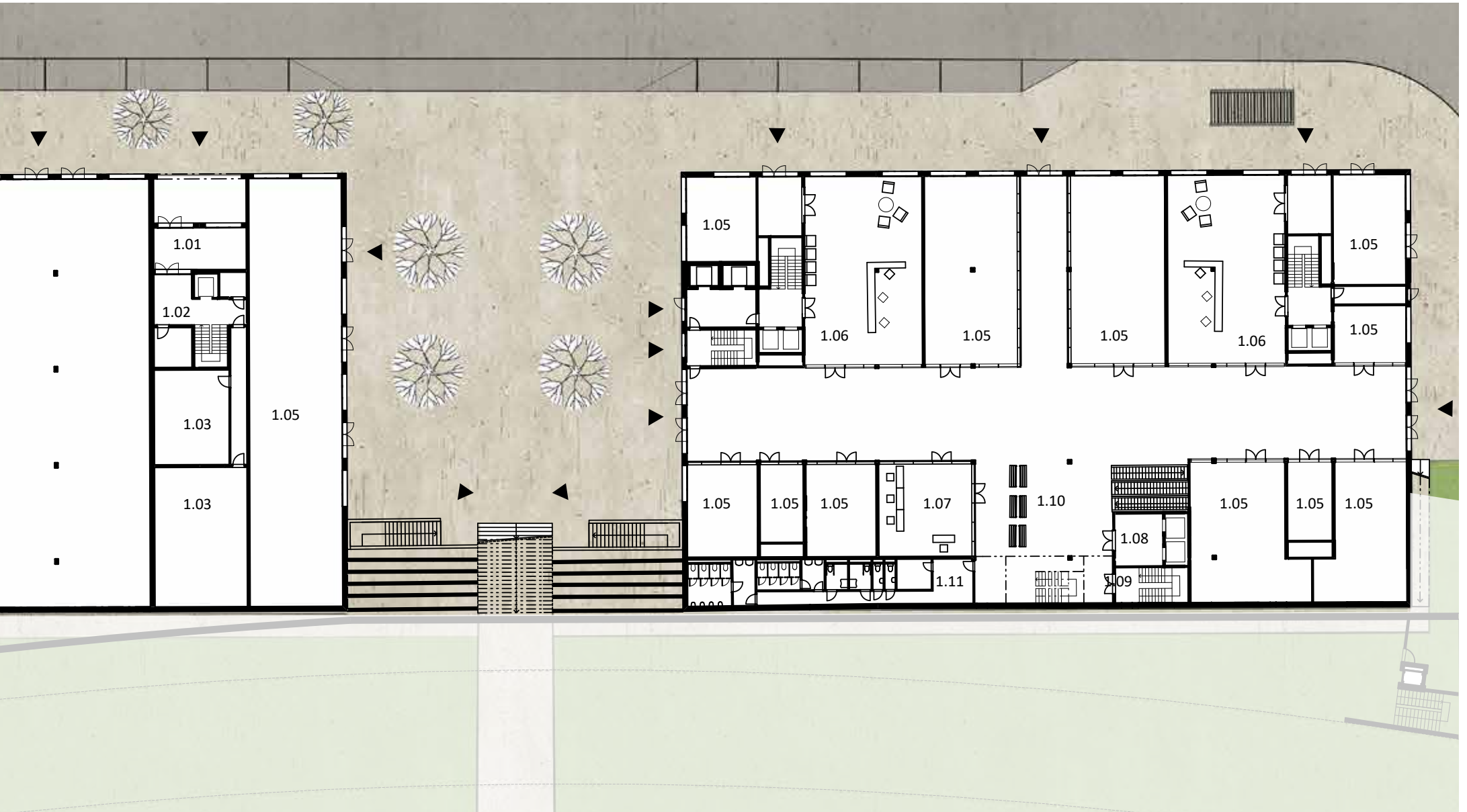
- 1. 01 zádveř
- 1. 02 vstupní hala
- 1. 03 technické zázemí bytového domu
- 1. 04 vjezd do garáží
- 1. 05 komerční prostory

- 1. 06 recepce administrativní budovy
- 1. 07 informační centrum
- 1. 08 výtahy do vestibulu 1PP
- 1. 09 východ z garáží
- 1. 10 čekárna
- 1. 11 wc
- ▶ hlavní vstupy do budov

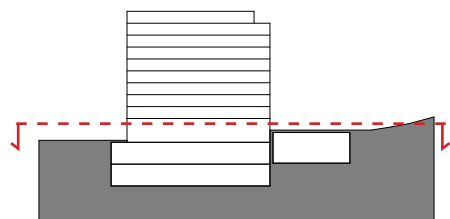


### PŮDORYS 1. NADZEMNÍHO PODLAŽÍ

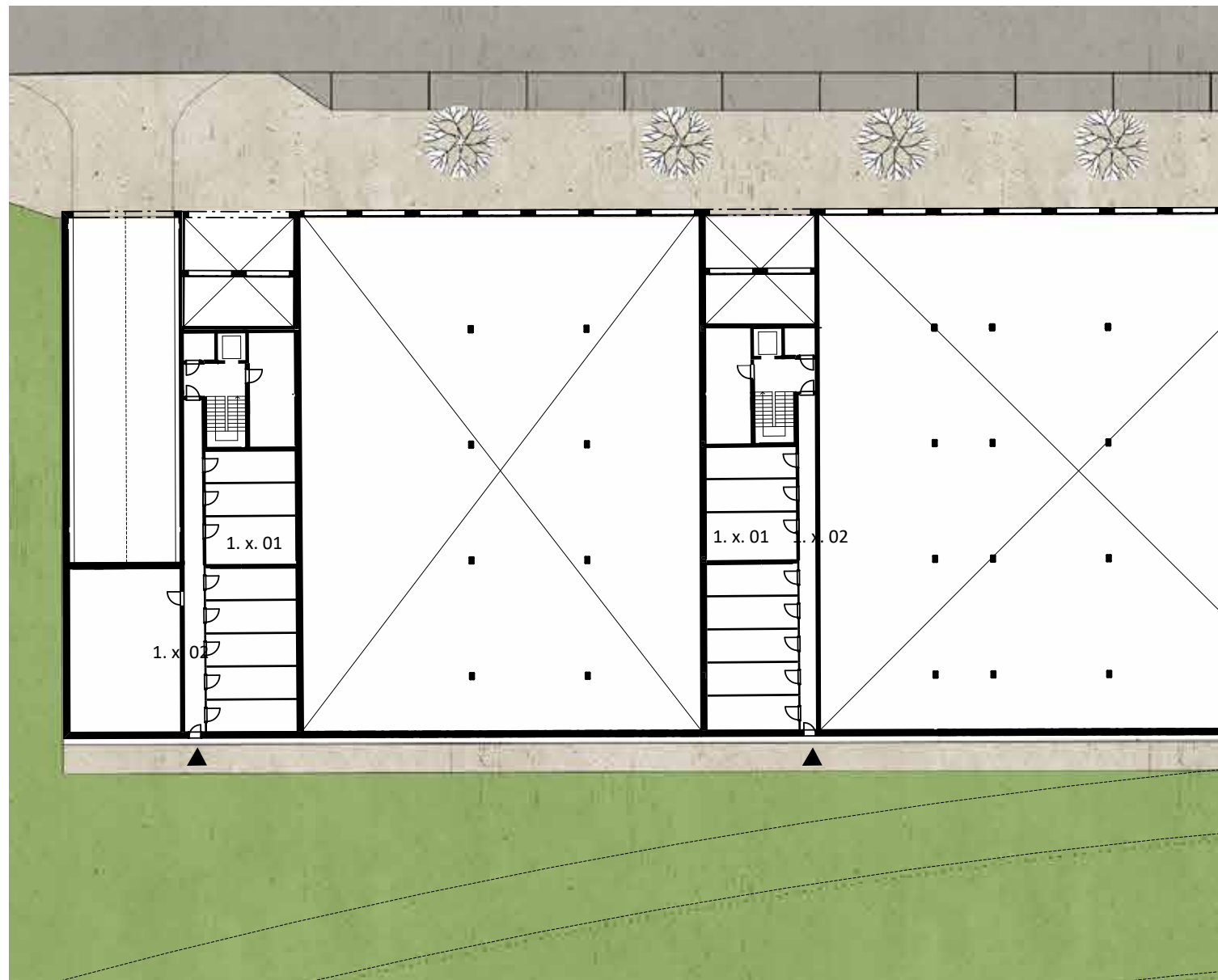
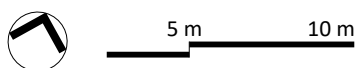


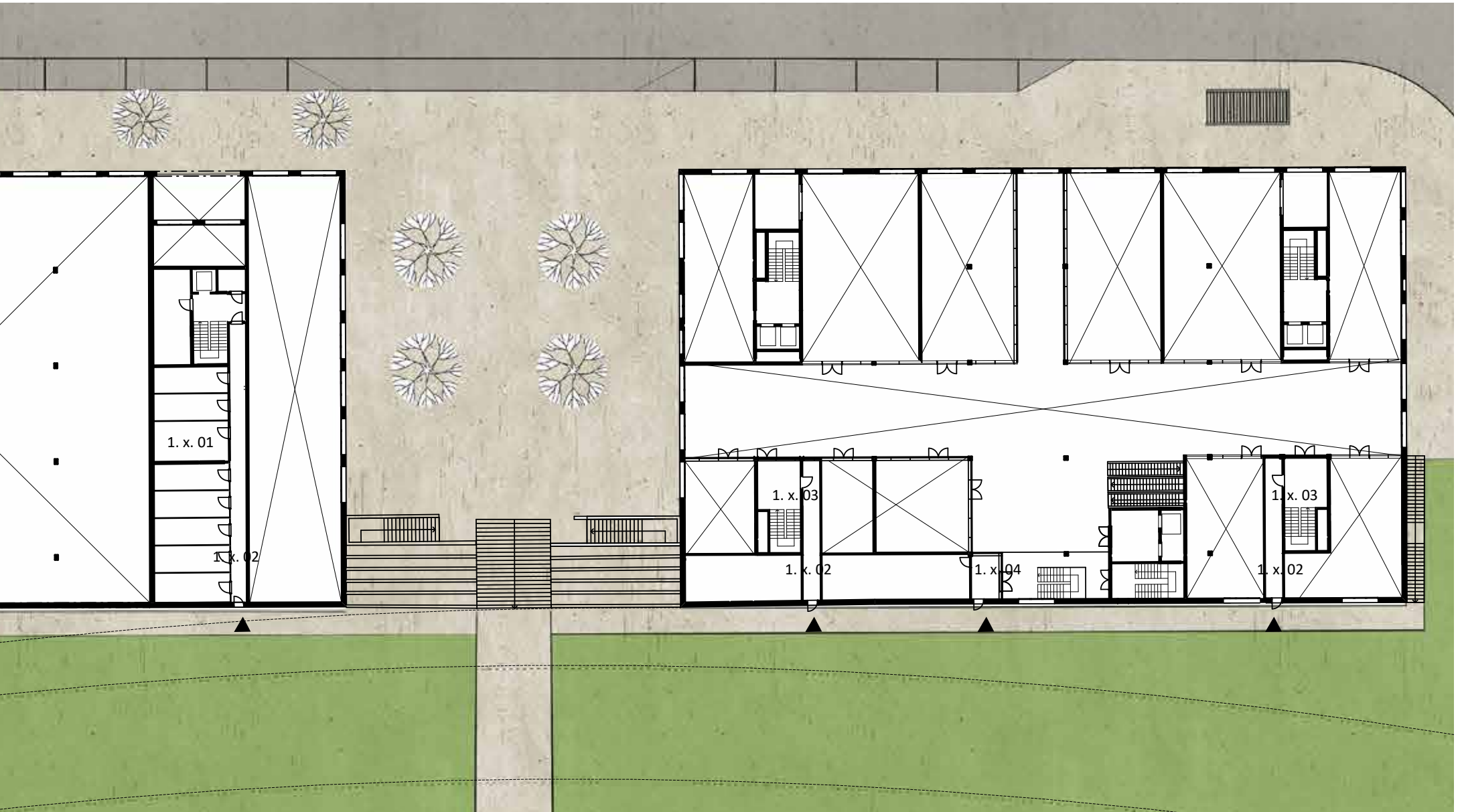


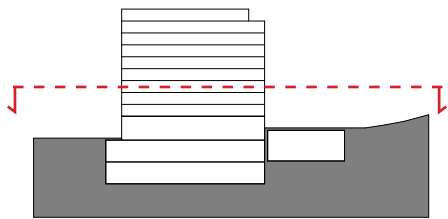
- 1. x. 01 pronajímatelné kóje
- 1. x. 02 chodba
- 1. x. 03 únikové schodiště  
administrativní budovy
- 1. x. 04 vstup z parku
- ▶ vstupy do budov



PŮDORYS MEZIPATRA







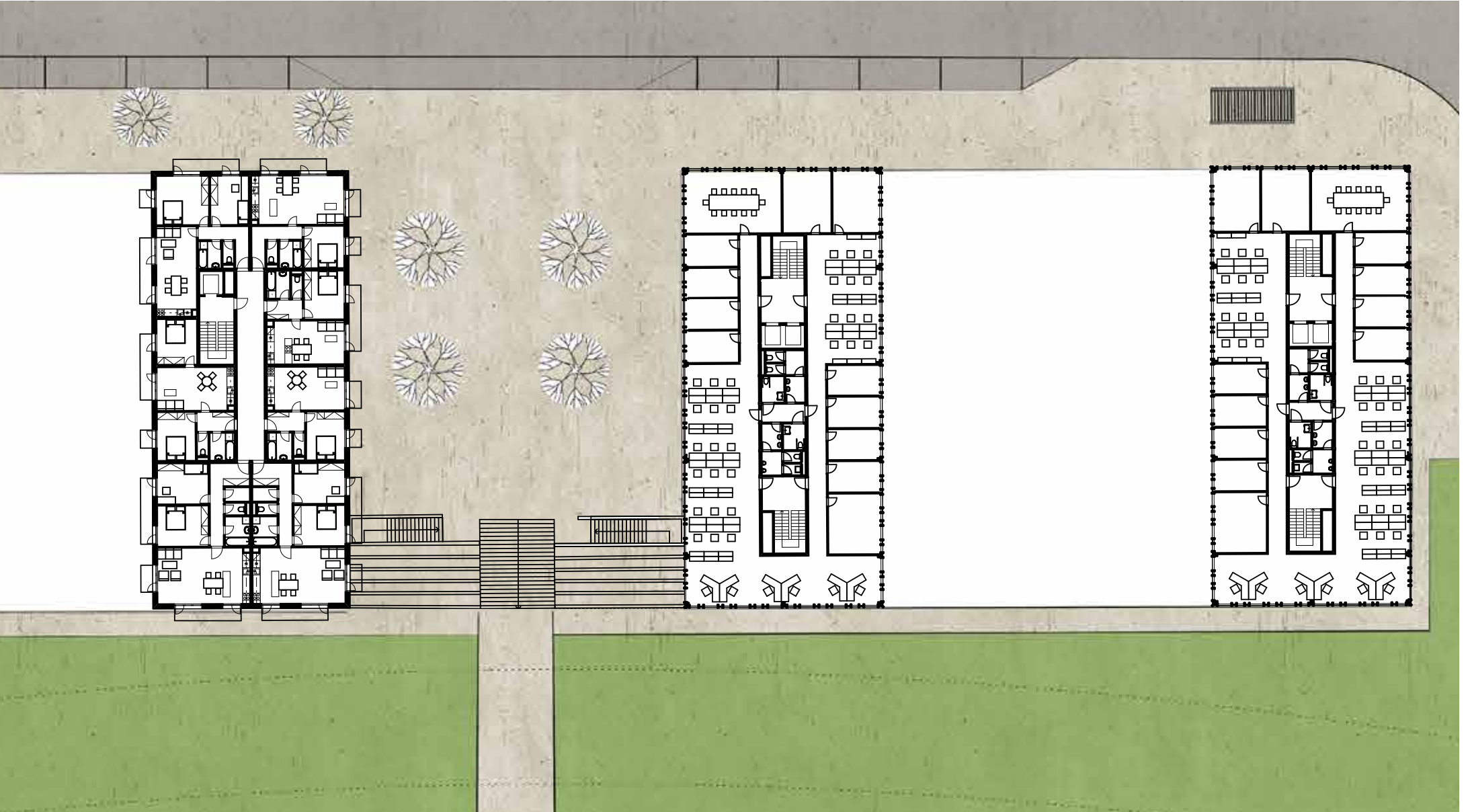
## PŮDORYS TYPICKÉHO PODLAŽÍ

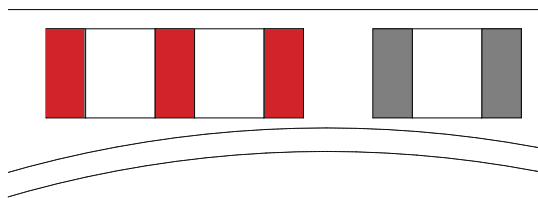


5 m 10 m

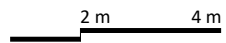


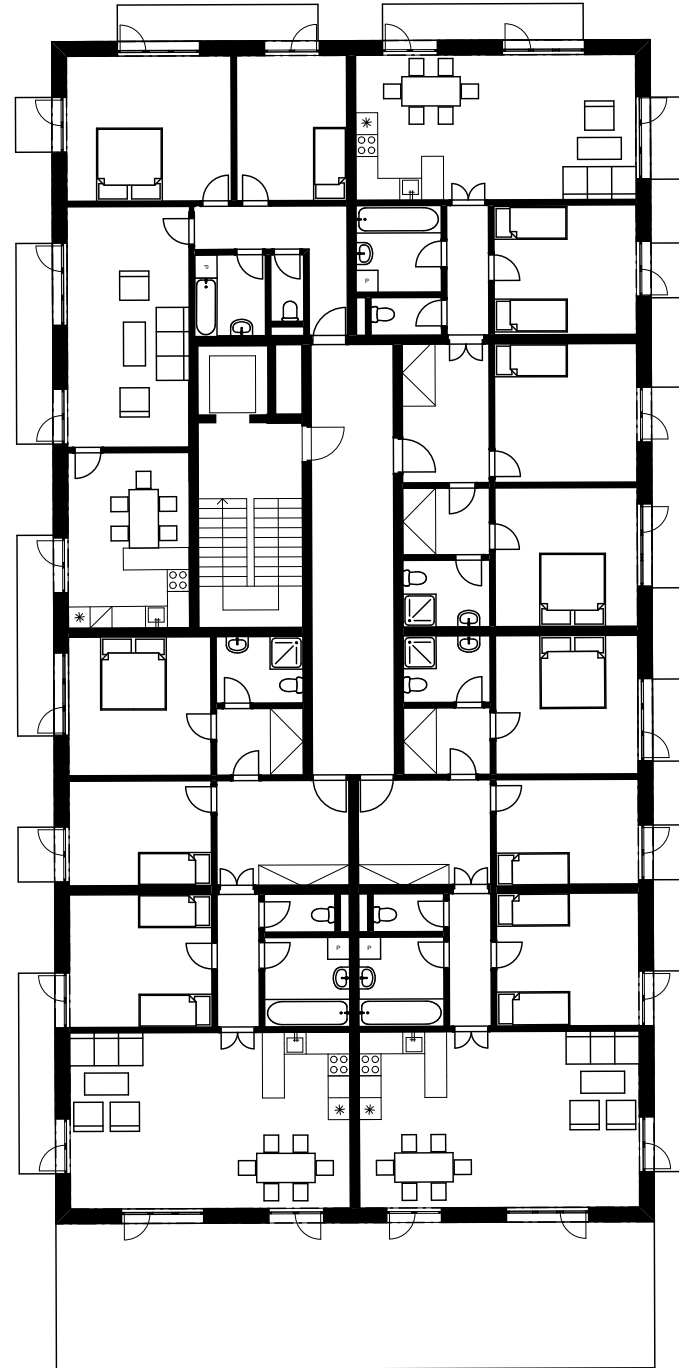
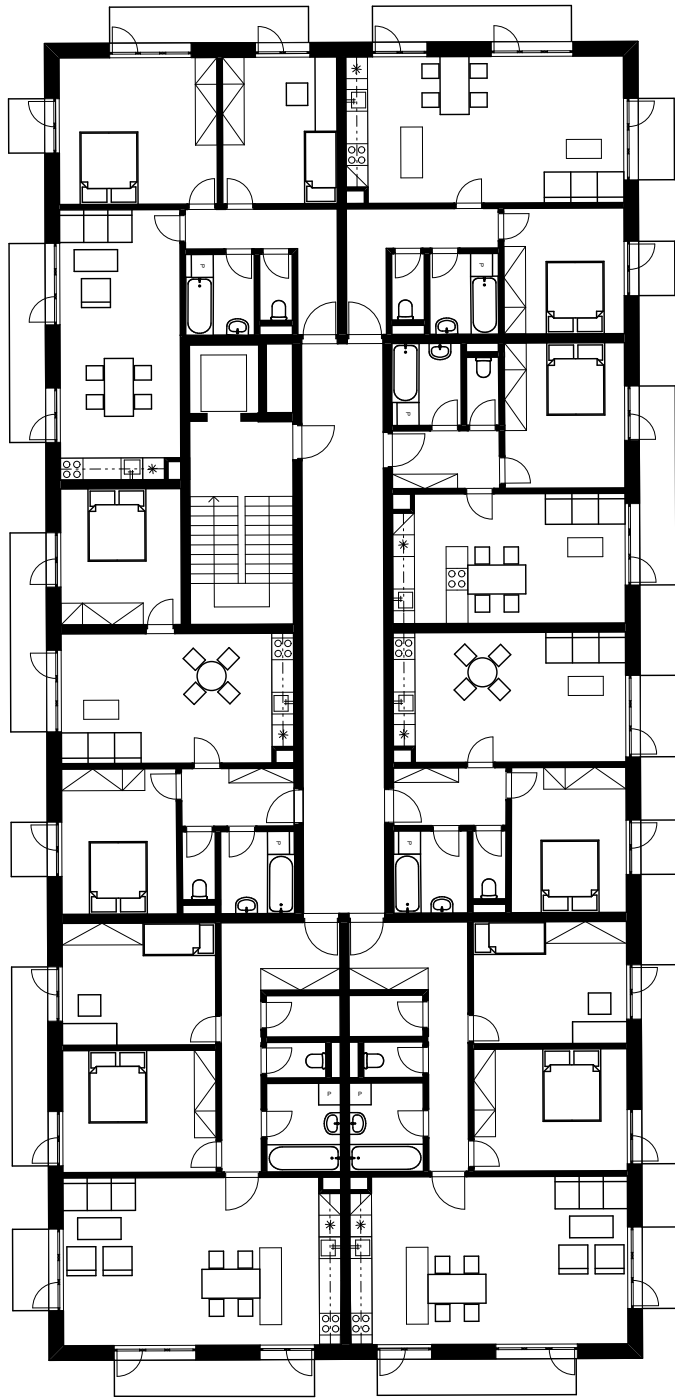


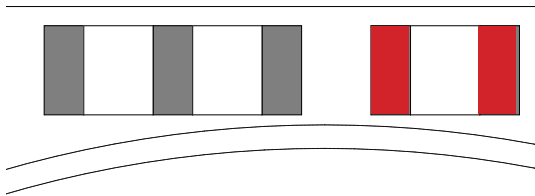




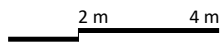
PŮDORYS BYTOVÉHO DOMU  
TYPICKÉ PODLAŽÍ / 9. PODLAŽÍ

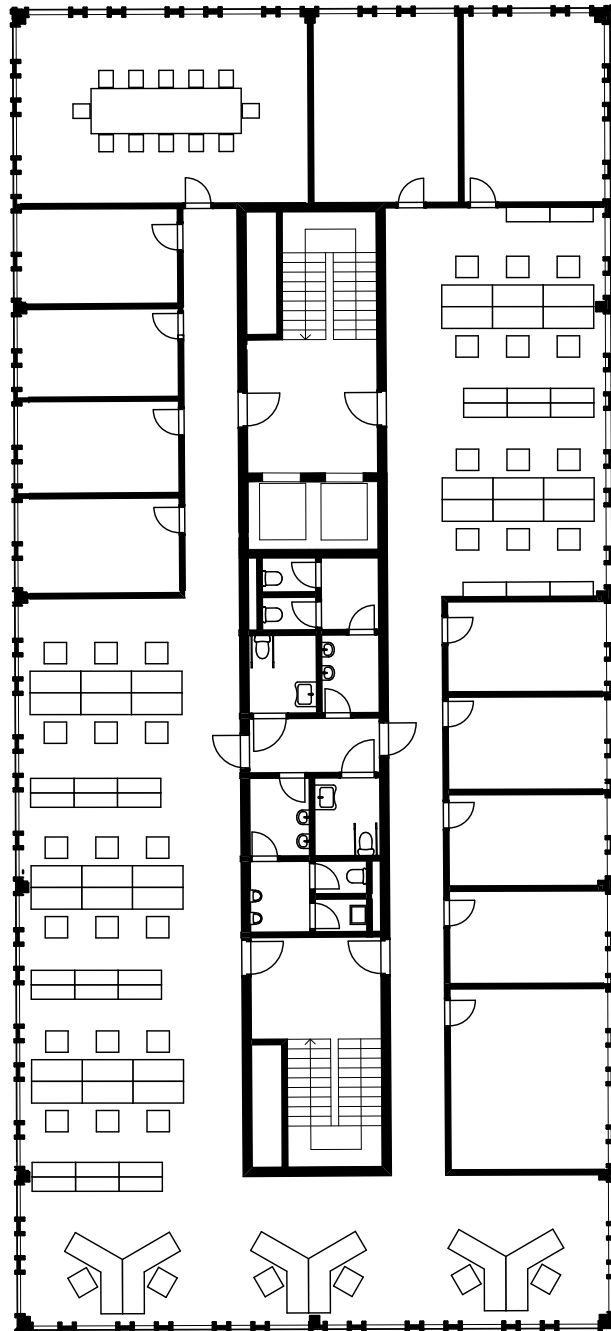


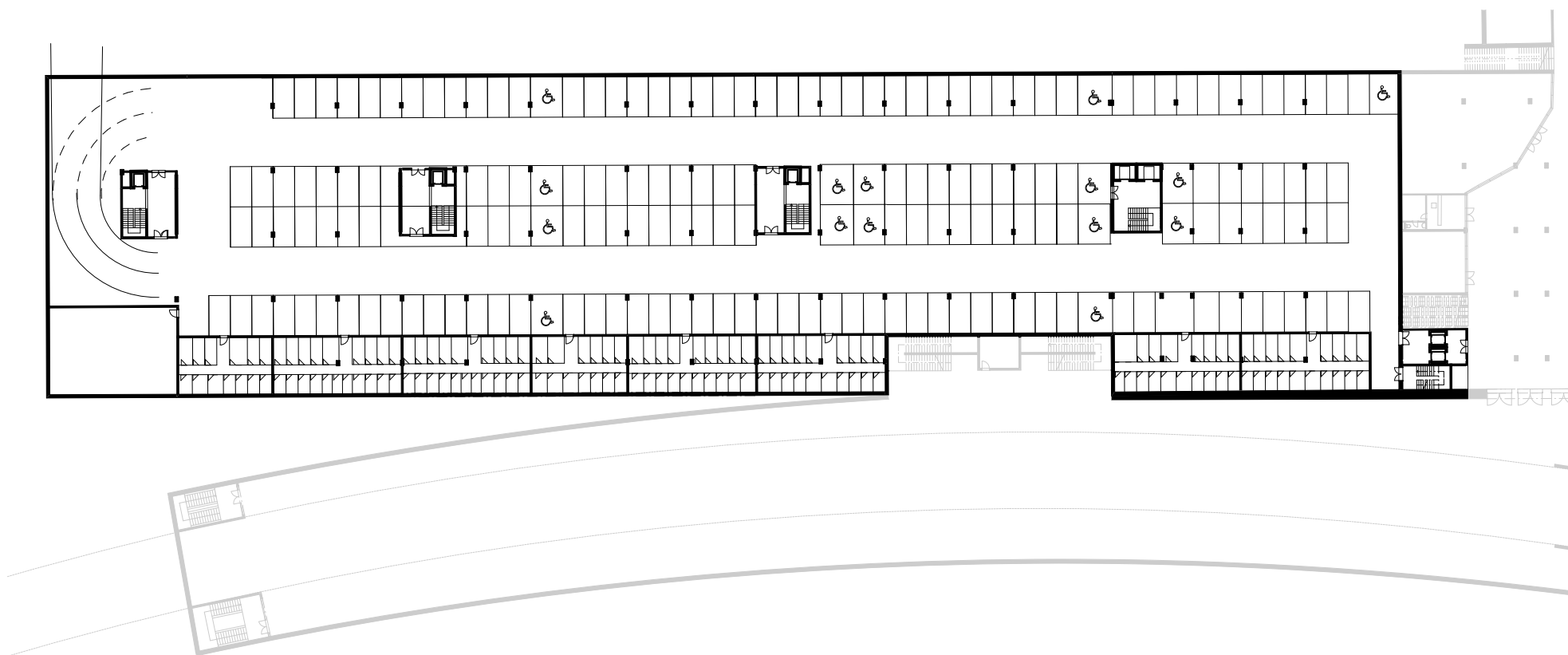




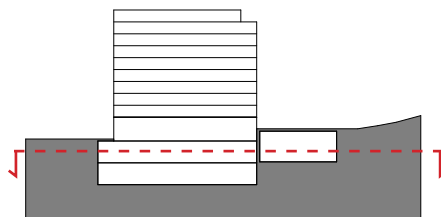
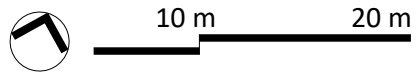
PŮDORYS ADMINISTRATIVNÍ  
BUDOVY  
TYPICKÉ PODLAŽÍ

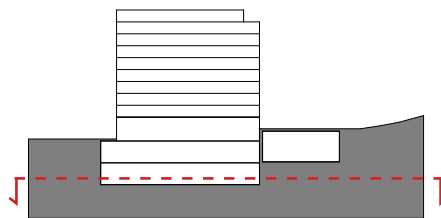
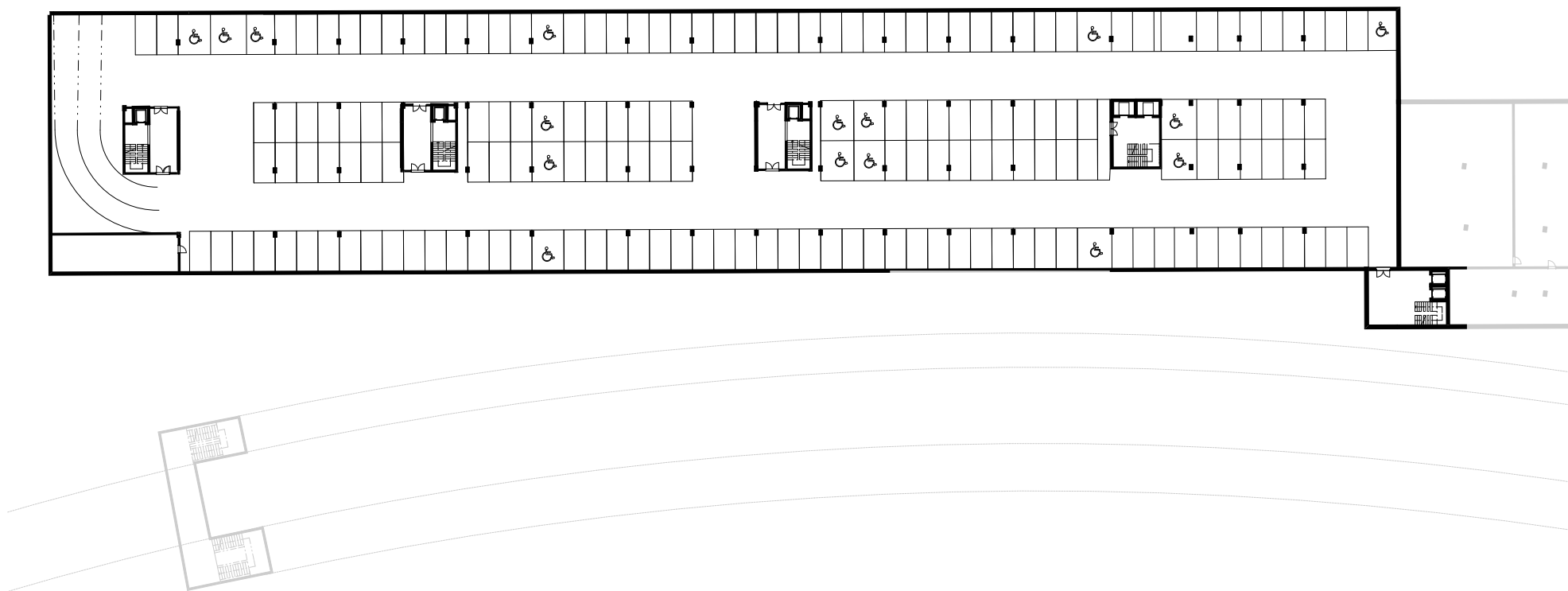






PŮDORYS GARÁŽÍ 1PP

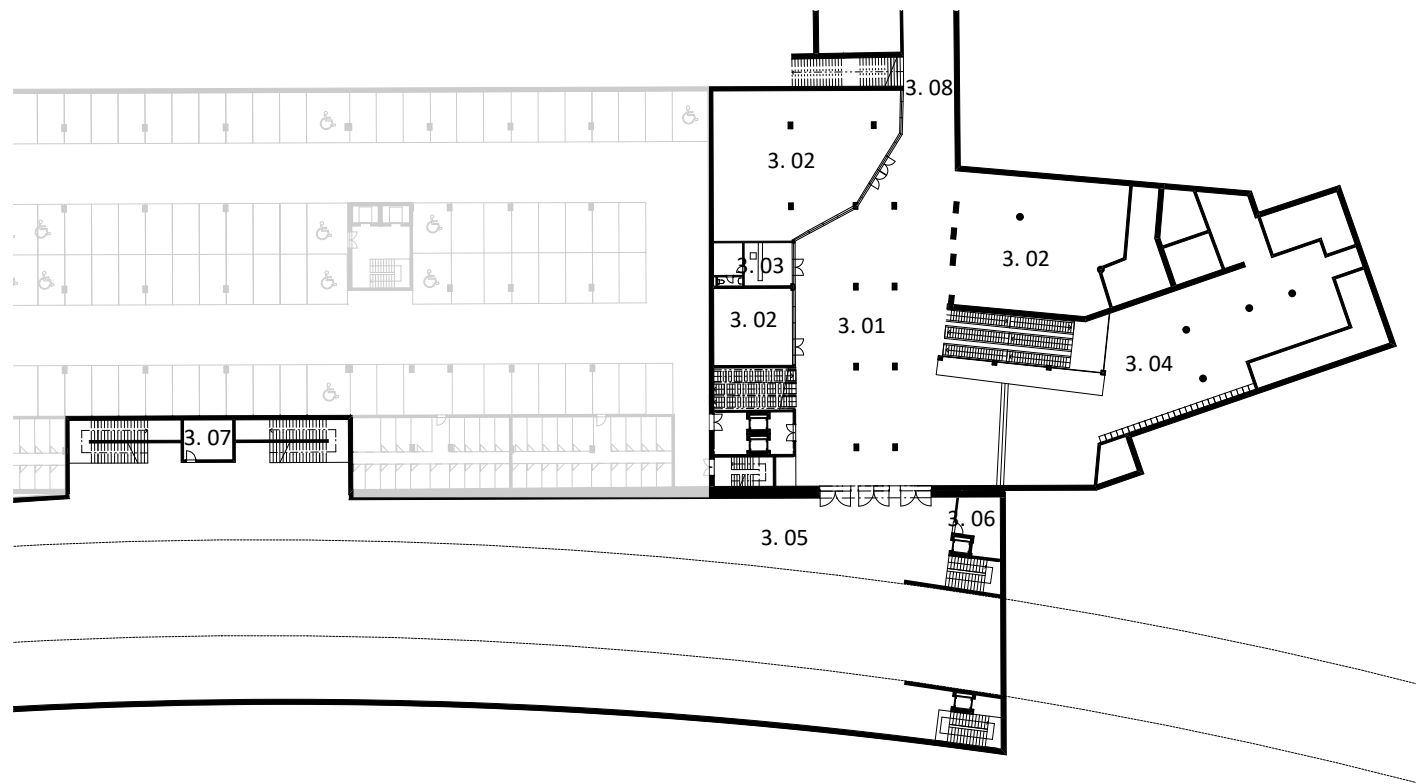




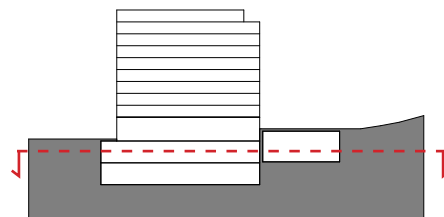
PŮDORYS GARÁŽÍ 2PP



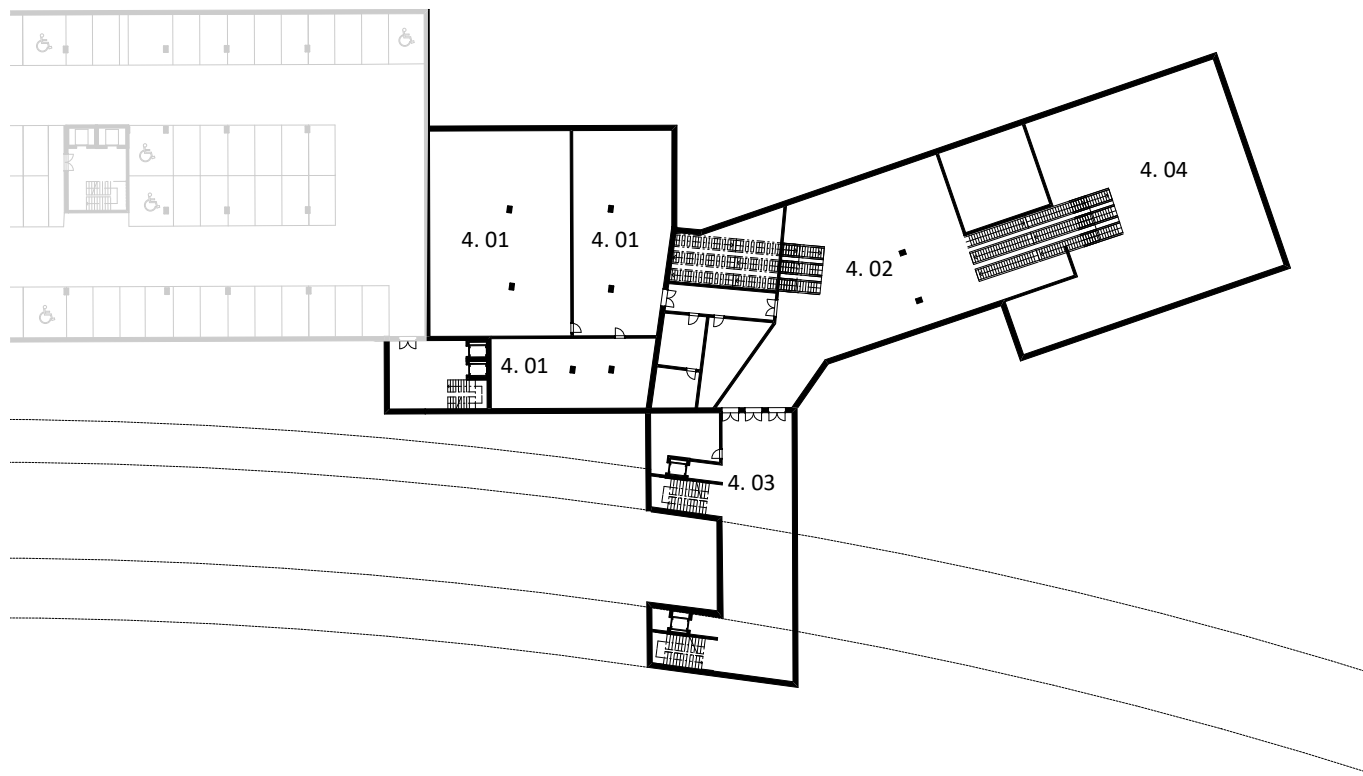
- 3.01 vestibul
- 3.02 komerční prostory
- 3.03 kiosek PID
- 3.04 stávající vestibul metra
- 3.05 nástupiště vlaku
- 3.06 technická místnost
- 3.07 dispečink
- 3.08 podchod



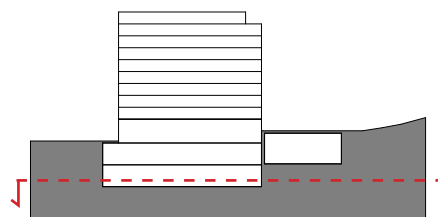
PŮDORYS VESTIBULU 1PP



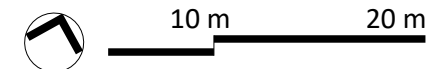


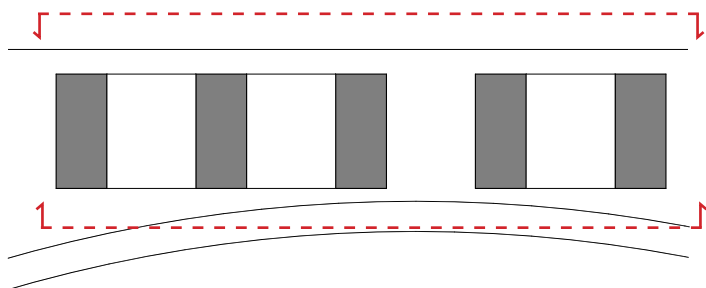


- 4. 01 technické zázemí
- 4. 02 druhý vestibul metra
- 4. 03 podchod železnice
- 4. 04 stávající zázemí metra



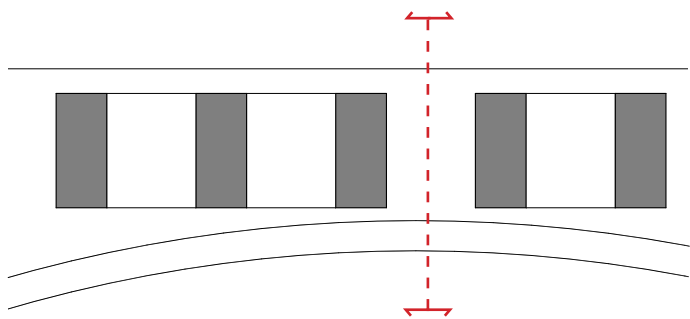
PŮDORYS VESTIBULU 1PP





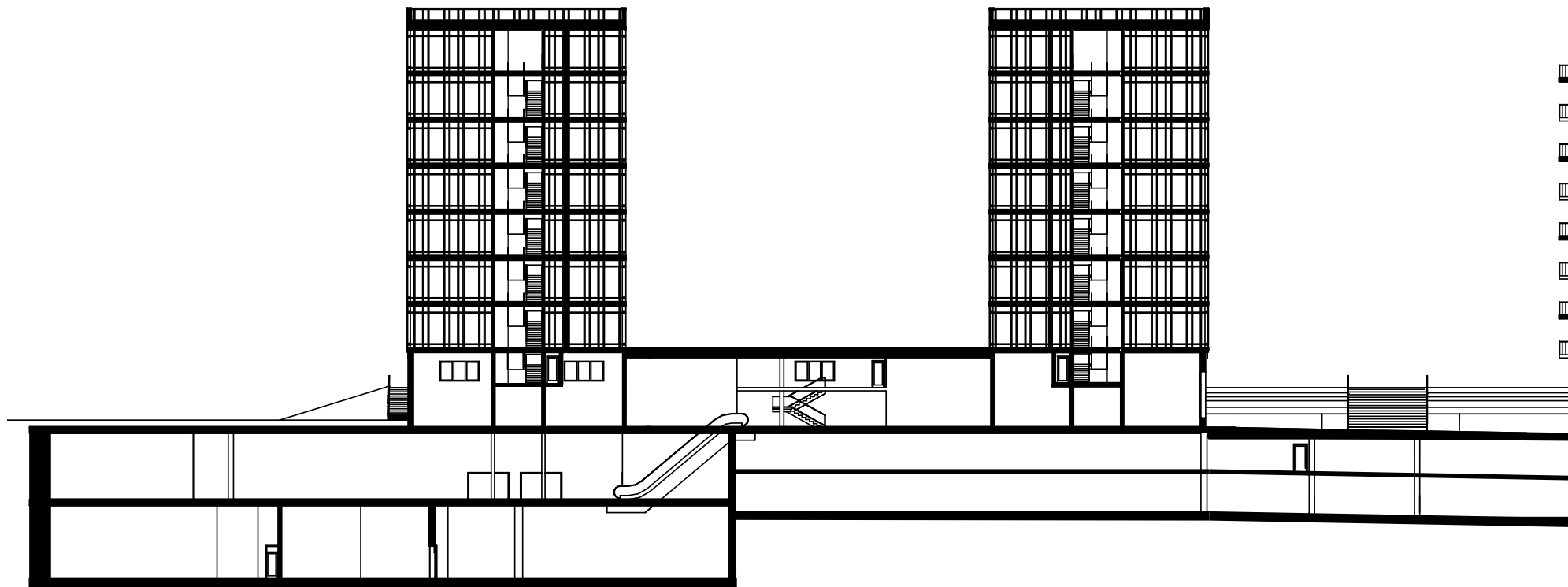
POHLED SEVERNÍ  
POHLED JIŽNÍ





POHLED NA BYTOVÝ DŮM  
POHLED NA ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOU

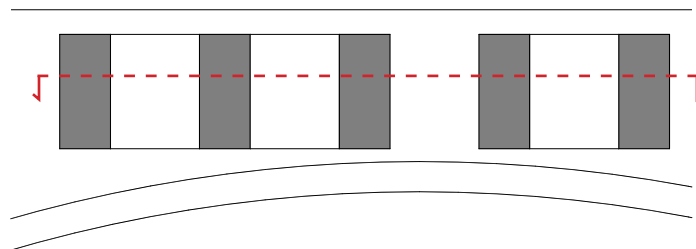


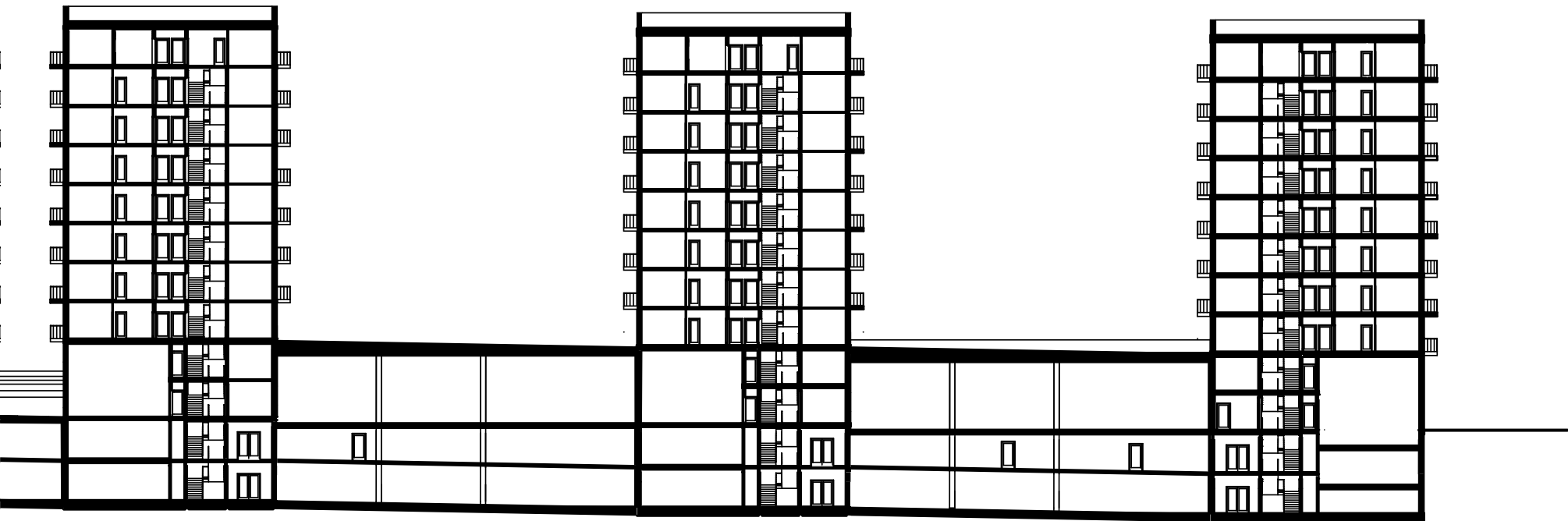


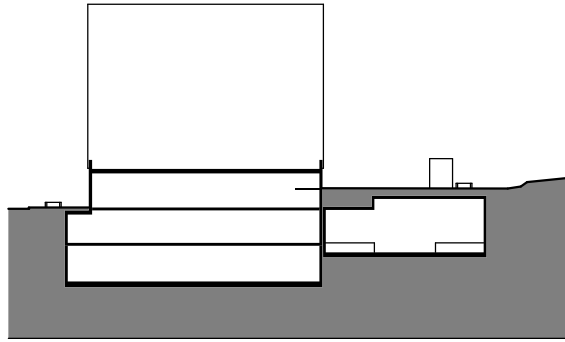
ŘEZ PODÉLNÝ

10 m

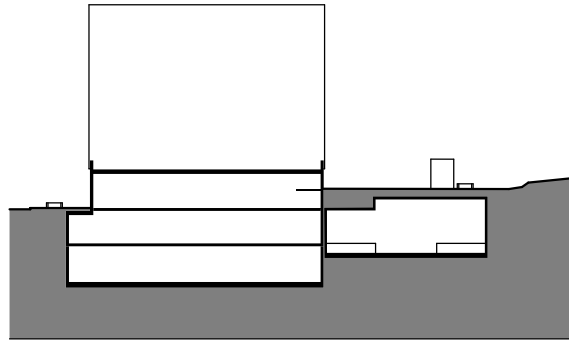
20 m



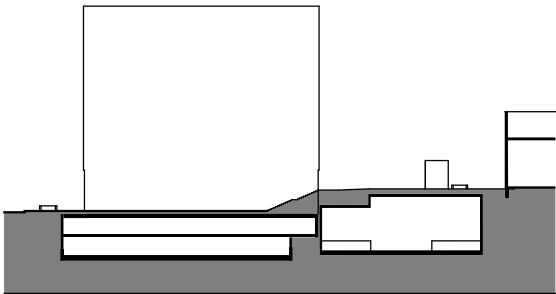




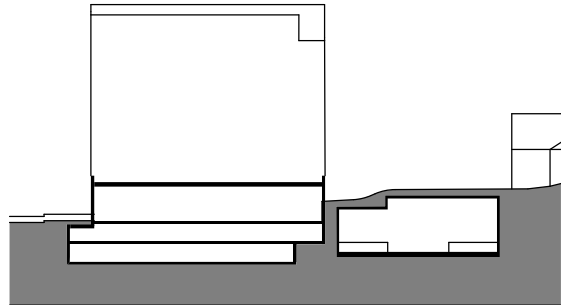
1



2



3

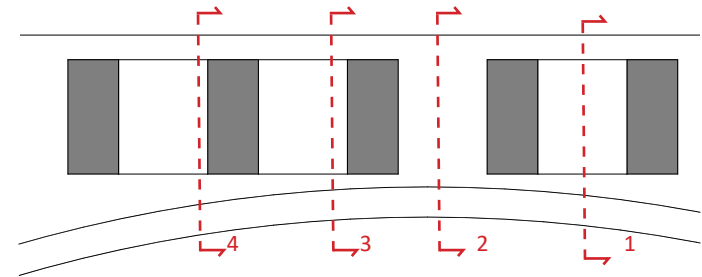


4

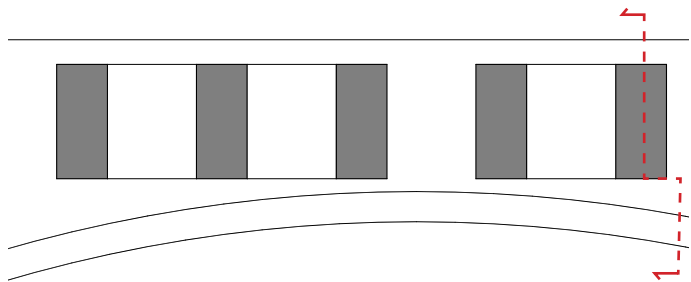
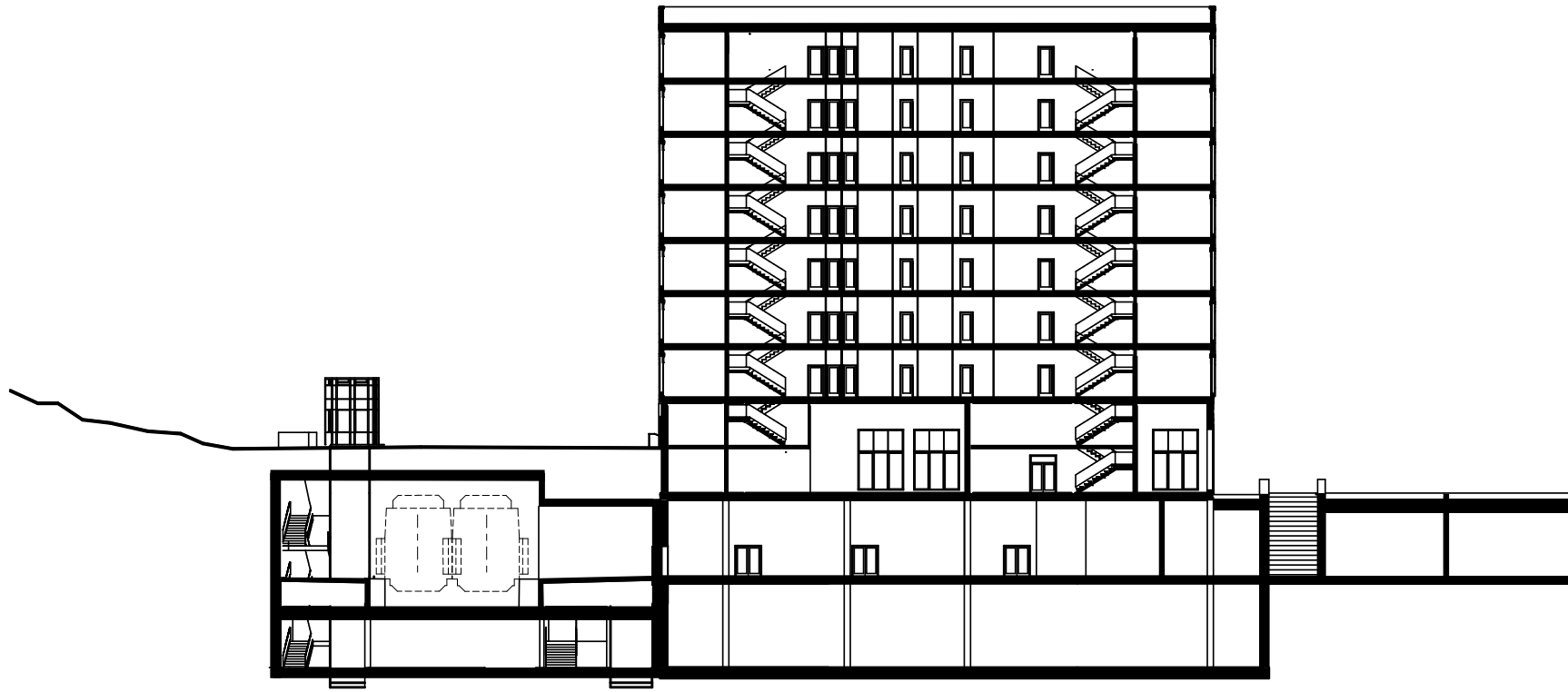
ŘEZ PŘÍČNÝ

10 m

20 m













## REFLEXE

Projekt dopravního terminálu Veleslavín v sobě spojuje několik velmi rozdílných funkcí. Snaží se o vytvoření městského charakteru a vdechnutí života podél Evropské třídy. Aby toho bylo bylo dosaženo, bylo by třeba adekvátně zpracovat i širší okolí tohoto území, zejména část na druhé straně Evropské.

Samotný přestupní terminál navazuje na současný vestibul metra a částečně ho využívá, aby došlo k co nejplynulejšímu přestupu cestujících z jednoho typu hromadné dopravy na druhý. Výměna cestujících tedy probíhá především v prvním podzemním podlaží a v přízemí terminál ustupuje ostatním doplňkovým službám. Bude nutné doplnit budovu z exteriéru výraznými orientačními prvky, aby byl terminál na první pohled patrný i pro cestující přistupující z povrchových linek hromadné dopravy.

## PODĚKOVÁNÍ

Chtěla bych tímto poděkovat vedoucímu své diplomové práce doc. Ing. arch. Ivanu Plickovi, CSc. a jeho kolegovi Ing. arch. Matyáši Sedlákovi za podnětné konzultace.

Dále můj dík patří rodině a přátelům za neuvěřitelnou morální podporu a pochopení, které mi po dobu tvoření diplomové práce poskytli.

A nekonec děkuji i Julii, že hodně spala a nechala mě pracovat.

## KONZULTANTI

doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

Ing. arch Matyáš Sedlák

Ing. Zuzana Vyoralová, Ph.D.

doc. Ing. Daniel Bošová, Ph.D.

Ing. Martin Pospíšil, Ph.D.

## ZDROJE

- Kotas, Patrik: Dopravní systémy a stavby, vydavatelství ČVUT 2002, vydání první
- georeport z datové základny hl. m. Prahy <http://wgp.urm.cz/georeport/>
- prováděcí dokumentace stanice metra Nádraží Veleslavín, METROPROJEKT
- ČSN 73 4108
- [www.dek.cz](http://www.dek.cz)
- <http://www.praha-kladno.cz/>
- <http://www.archdaily.com/782706/the-hague-central-station-benthem-crouwel-architects>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Berlin\\_Hauptbahnhof](https://en.wikipedia.org/wiki/Berlin_Hauptbahnhof)
- <http://wien-hauptbahnhof.oebb.at/>