

Diplomová práce

DOPRAVNÍ TERMINÁL VELESLAVÍN

Ateliér Plicka Sedlák
LS 2016/17

Bc. Veronika Bukáčková



Ráda bych poděkovala Ing. arch. Ivanu Plickovi CSc. a Ing. arch. Matyáši Sedlákovi
za odborné vedení práce, cenné rady a věcné připomínky

OBSAH

Úvod	11
Praha 6 - Veleslavín	13
Analýza území	21
Vize řešení	
Principy návrhu	
Urbanistické řešení	23
Struktura staveb	25
Konstrukčně technické řešení	27
Reflexe	29
Půdorysy	31
Pohledy a řezopohledy	41
Půdorysy detail	49
Závěr	55
Plochy, kubatury	57
Konzultace a zdroje	59

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Veronika Bukáčková
AR 2016/2017, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) DOPRAVNÍ TERMINÁL VEESLAVÍN
(AJ) TRANSPORT TERMINAL VEESLAVÍN

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:	Ing. arch. Ivan Plicka CSc.	Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. arch. Ivan Lejčar	
Klíčová slova (česká):	Přestupní terminál, významný bod na městské radiále, městská struktura, obytný soubor	
Anotace (česká):	Nosným tématem Diplomové práce bylo křížení městské povrchové i podpovrchové dopravní infrastruktury v místě nové zastávky metra - Nádraží Veeslavín. Cílem bylo co nejefektivnější propojení všech segmentů dopravy a zároveň vytvoření nové městské struktury, doplněné obytným souborem.	
Anotace (anglická):	The main topic of the diploma thesis was the crossing of the ground and underground transport infrastructure at the new metro station - Nadrazi Veeslavín. The aim was to ensure the most efficient interconnection of all transport segments and to create a new urban structure, completed by a residential complex.	

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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Veronika Bukáčková**

datum narození: 21. 7. 1992

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 Veleslavínskou, z jihu tělesem dráhy a ze západu Litovickým potokem. V závislosti na zvoleném řešení je možné odůvodněně řešené území přiměřeně zvětšit. Cílem diplomové práce je prověřit potenciál lokality, především z hlediska umístění významného dopravního terminálu, doprovázeného další městskou zástavbou.

2/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Základním programem diplomové práce je návrh dopravního terminálu, ve vazbě na plánovanou stanici Veleslavín na trati Praha – letiště – 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 – letiště (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 – stanicí konečnou, hlavním vstupem do města z letiště 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 bydlení, 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

16. 1. 2017 *Bukáčková*

Datum a podpis vedoucího DP

17. 1. 2017 Plicka

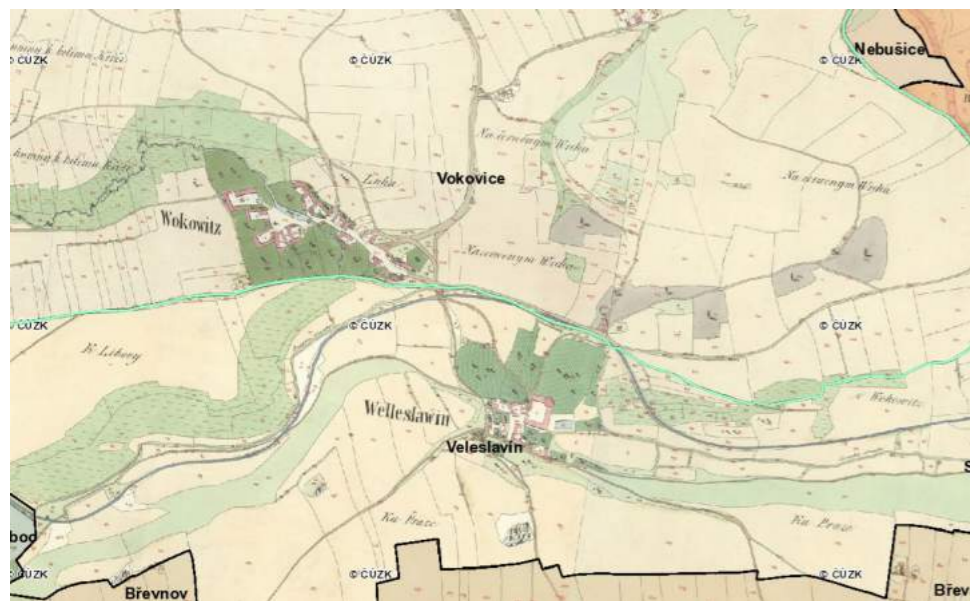
Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne



Úvod

Řešené území je výrazně ovlivněno městskou dopravní infrastrukturou Prahy 6, která se zde kříží a promlouvá tak do celkového řešení území. Proces samotného dopravního terminálu se odehrává pod povrchem území, v místě, které umožní nejkratší a nejpohodlnější cestu mezi dvěma cíli - dopravními prostředky, prací, vybaveností, domovy. Toto řešení tak umožňuje naplnění vize vytvoření nové městské struktury na povrchu, spojené s organismem dopravy pod ním. Ale také vytvoření výrazného bodu na významné městské třídě, která je charakteristická svou rozmanitou a rozvolněnou, strukturou zástavby. V místě které je významným vstupem do města - bránou, pro obyvatele dojíždějící z přílehlé aglomerace i letiště. Vytvoření jasného bodu v měřítku městské krajiny, výškové stavby, pod kterou se krčí skleněný kvádr, který přináší a zároveň vyzařuje světlo z dopravního organismu ukrytého pod ním a tvoří orientační bod v měřítku svého okolí. Kvádr je obklopený veřejným prostranstvím, které je vymezeno objemy veřejné funkce, která směrem na západ přechází do rozvolněné bytové zástavby v zeleni. Výraznou linií území tvoří objem železničního tunelu, na jehož hraně, je vytvořena linie přechodu mezi městskou strukturou a zeleným pásem procházejícím z centra města až na jeho periferii.



Stabilní katastr 1942



1938



1945

Praha 6 - Veleslavín

Vznik Veleslavína spadá patrně do 10. až 11. století. První zmínka je již v zakládací listině Břevnovského kláštera. Do roku 1420, kdy byl zabaven Pražany a přešel do majetku Starého Města, náležel Břevnovskému klášteru. Část osady byla postoupena statkům nejvyššího purkrabství a část navrátna břevnovskému klášteru. V 16. století náležel jeden z dvorů ve Veleslavíně otci Daniela Adama z Veleslavína a jiný zdejší dvůr vlastnil Ferdinand Šlik. V roce 1922 byl Veleslavín s 1814 obyvateli a 173 domy připojen k Praze jako součást Prahy XIX. V roce 1949 se stalo k.ú. Veleslavín součástí obvodu Praha 6 (s Dejvicemi, Sedlecem, Vokovicemi a s částmi Bubenče, Hradčan, Střešovic a Liboce) a zůstalo součástí obvodu Praha 6 i při reformě v roce 1960. V roce 1990 se území stalo součástí městské části Praha 6.

Železniční stanice Praha - Veleslavín byla součástí Bušetěhradské dráhy. Ta byla privátní železniční společností na území Čech a provozovala v letech 1855-1922 síť železnic v severozápadních Čechách. Její síť spojovala Krušné hory a Podkrusnohoří s Prahou.





Praha 6

Nový Veleslavín

Starý Veleslavín

Vokovice

Dejvice

Praha 6 - Veleslavín

V současné době je celá oblast obklopující řešené území zaplněna budovami obytného charakteru a podél Evropské ulice lemována několika administrativními komplexy. Parcela je situována na rozhraní Starého a Nového Veleslavína, kde se v současnosti nachází obratiště autobusů PID a autobusových linek směřujících do Kladna a Slaného. Nad severní hranicí se nachází základní škola a za ní sídliště Vokovice se zástavbou od činžovních domů po panelové a nové bytové domy. Východně se nachází bývalé výrobní areály, které jsou v současné době zdemolovány a probíhá zde výstavba nového administrativního souboru Afí Vokovice. Ze západu je parcela lemována Litovickým potokem, který spadá do ochranného pásma ÚSES a tvoří spojující linii biokoridorů. Za potokem se nachází rozlehlé ubytovací a administrativní zařízení. Z Jihu je území omezeno tělesem železniční dráhy, za kterým přechází výstavba bytových domů do vilové zástavby.





Ulice Vokovická



Současné autobusové nádraží



Ulice Evropská



Současná železniční stanice Praha - Veveřavín



Ulice Velešlavinská



Současná železniční stanice Praha - Veveřavín

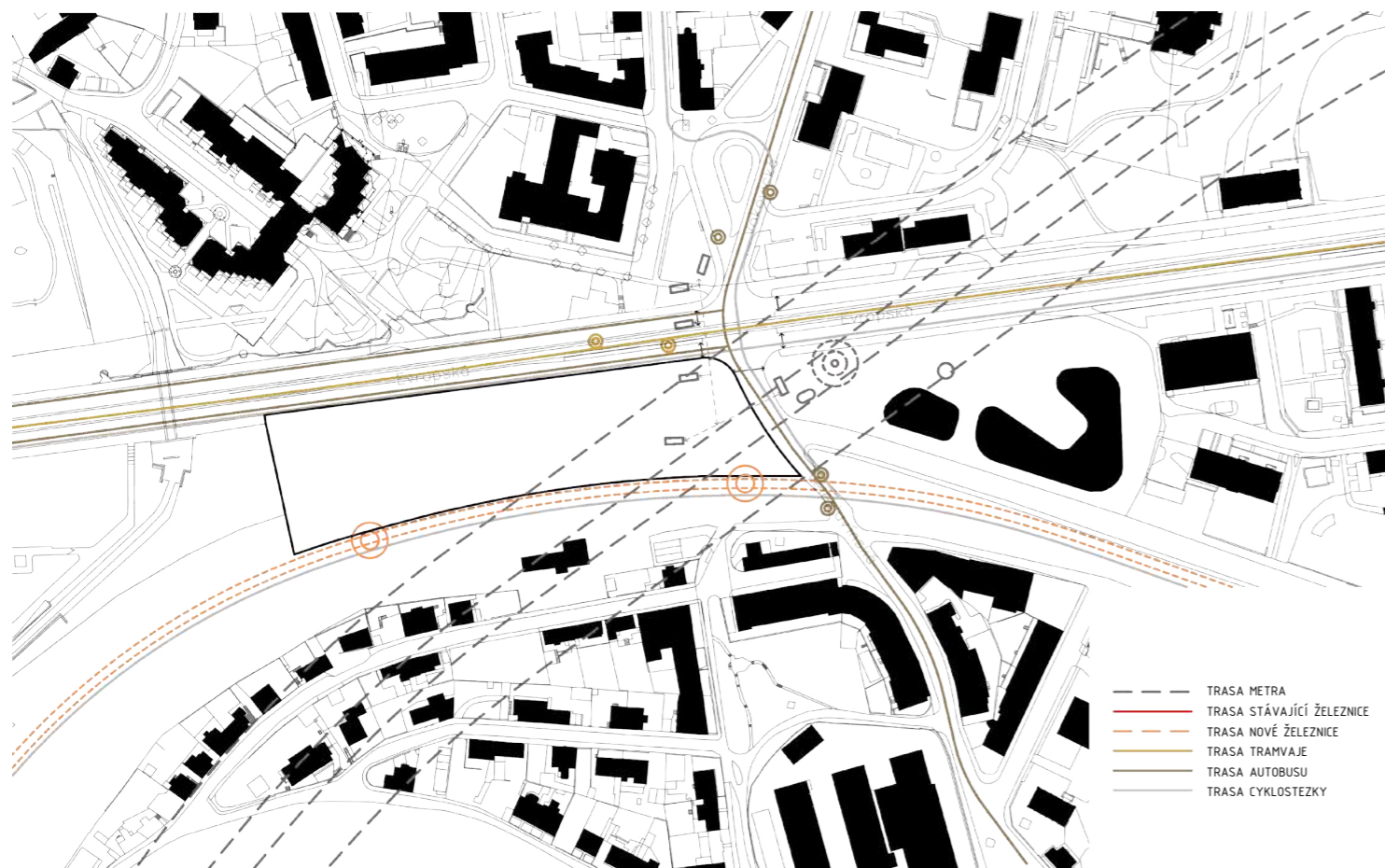


Modernizace trati Praha - Kladno s připojením Letiště Václava Havla

Budoucností Buštěhradské železniční dráhy je její napojení na nově vystavěnou trať na Letiště Václava Havla a modernizace stávající jednokolejné trati mezi Prahou a Kladnem, největší středočeskou aglomerací s nejvyšším počtem dojíždějících obyvatel. Praha se tak zařadí mezi desítky evropských velkoměst s přímým napojením mezinárodního letiště na železnici. Modernizovaná trať příměstské železnice z nádraží Praha- Bubny do Kladna by měla být v celém úseku dvoukolejná a elektrifikovaná. Bude vedena z železniční stanice Praha- Bubny Stromovkou přes Dejvice, Veveřslavín, Liboc do zastávky Praha Ruzyně, kde se bude větvit na Kladno a na Letiště Václava Havla.

Na odbočce na letiště dále vznikne zastávka Dlouhá Míle, která bude nově sloužit jako plnohodnotný autobusový terminál a záchytné parkoviště P+R pro obyvatele dojíždějící do Prahy za práci, kteří tak stále zatěžují dopravu v Praze 6. Na území Prahy bude příměstská železnice vedena pod povrchem (v tunelech), nad zemí (na mostech a eskádách) a po povrchu.

Souběžně s trasou povede železný pás propojující park Stromovka s periferií Prahy. Stanice Nádraží Veveřslavín bude prvním přestupním bodem nové železnice na metro, měla by tak tvořit pomyslnou bránu do města příjždějícím turistům i lidem dojíždějícím za práci.





Analýza území

Nádraží Veleslavín je významným dopravním uzlem Pražské dopravní infrastruktury. Praha 6 je tak dlouhodobě zatížena dopravou spojenou s dojížděním obyvatel za prací z přilehlé aglomerace Kladna, ale také dopravním propojením městské infrastruktury s Letištěm Václava Havla. Dopravní tepna Evropská tak tvoří nejen páteř celého území, ale také značnou dopravní a hlukovou bariéru. Je lemována budovami převážně s obytnou funkcí, rozdílné hladiny zástavby i charakteru budov. Železnice je další dopravní bariérou území. Díky svému umístění však není takovým omezením, je pro oblast spíše prospěšná, protože plní funkci příměstské dopravy napojené na městskou infrastrukturu a tak ulevuje automobilové dopravě v území. Výstavba nové stanice metra Nádraží Veleslavín měla na automobilovou dopravu v oblasti největší vliv.

Díky lepší dopravní dostupnosti se stala atraktivní lokalitou Prahy zejména pro bydlení, které je propojeno jak s centrem města tak se zelení, která ho obklopuje. Problémem území je ale jeho nedostatečná občanská vybavenost. Charakter zástavby Evropské třídy je velmi rozmanitý a roztroušený. Vítězná náměstí stojící na jejím východním počátku je pevnou městskou blokovou strukturou, ta se směrem na západ proměňuje ve vilovou zástavbu, která poté přechází do zástavby panelových sídlišť, vystřídaných obytnými budovami socialistického realismu i administrativními objekty betonového brutalismu. V západním cípu v oblasti Divoké Šárky se vrací k vilové zástavbě.

Vize řešení

Nově plánované dopravní řešení přinese další uvolnění automobilové dopravy na Evropské třídě. Úpravy vedení železniční trasy odstraní výraznou bariéru v území a přidá nové možnosti městské infrastruktury, které zastoupí autobusovou dopravu. Souběžně s novou dráhou povede nemotorová trasa tvořící zelený pás spojující centrum města - park Střemovka s periferií Prahy, původní bariéra tak bude naopak využita v městskou zeleně.

Vzhledem k rozmanitému charakteru zástavby bylo cílem vytvořit výrazný bod na této městské radiále. Bod, který je významným místem vstupu do města - bránou, pro příjíždějící obyvatele z přilehlé aglomerace i letiště. Podstatné bylo vytvořit v místě propojení linek městské infrastruktury, které se zde kříží - příměstské železnice, metra, tramvaje a autobusových linek. Dopravní bod přináší do oblasti nárůst uživatelů a tím vyšší potřebu městské vybavenosti, která je v řešené lokalitě nedostatečná i pro místní obyvatele. Přináší ale také potenciál vytvoření prostor pro komerční a administrativní využití a především umístění dalších bytové zástavby. Klíčové zůstává dobré zapojení nové zástavby do celé lokality a kontextu města, vytvoření kvalitní městské struktury a zároveň co nejefektivnější propojení dopravní infrastruktury.

Principy návrhu

- propojení všech segmentů městské infrastruktury
- výrazný bod na radiále - brána do města
- navázání na uliční frontu Evropské třídy
- vytvoření kvalitní městské struktury a veřejných prostranství
- členění území podle funkce a zároveň jejich provázání
- propojení s městským pásem zeleně



Urbanistické řešení

Řešené území je výrazně ovlivněno dopravní infrastrukturou, která se zde kříží a promlouvá tak do celkového řešení území. Severní hranici lemují Evropská třída vytížená nejen automobilovou, ale i tramvajovou dopravou. Dalším bodem je zastávka metra vystupující z podzemí a nově zahlobená železniční trať. Křížení těchto tras bude probíhat pod povrchem, kde je již vybudován prostor pro napojení metra a železnice a k němu připojena podchodem povrchová doprava. Toto řešení v území ponechávám a doplňuji ho o veřejnou vybavenost v suterénu, tak aby byla co nejtěsněji spjata s nejlépe vytíženými pěšími komunikacemi.

Struktura území je z vnějšku zapojena do rozvolněné uliční fronty Evropské třídy. Uvnitř se však snaží o vytvoření vlastní struktury, která je odkloněná od hluku dopravy a zároveň otevřená zeleni probíhající po jižní hranici. Východní část vymezená nárožím mezi Evropskou a Veleslavínskou ulicí je tvořena pevnou strukturou čtyř hmot obsahujících veřejné funkce. Dvou výškových budov, severní, o třinácti nadzemních podlažích a jižní, čítající sedmáct nadzemních podlažích. Doplňené dvěma nízkými hmotami. Severnější z nich tvoří nadzemní část dopravního terminálu, který je jinak umístěn pouze v podzemí a je tak pouze povrchovým orientačním bodem, značícím významný dopravní uzel pod povrchem. Jižní budova reflektuje severní skleněný kvádr a dotváří tak celkovou kompozici.

Směrem na západ vzniká obytný areál jehož struktura se pravidelně rozpadá a lemují ze severu uliční čáru, z jihu osu železniční dráhy a na západě volně přechází směrem do zeleně. Přechod mezi těmito dvěma částmi tvoří veřejné prostranství se vstupem do podzemní části i do horní úrovně, je tak jakousi prostorovou křížovatkou celého území a v jeho jižním čele zůstává jako symbol ponechána původní budova železniční stanice Praha - Veleslavin. Obytné budovy v severní části jsou umístěny na zvýšeném parteru obsahujícím veřejné funkce, čítají pět až sedm podlaží, nejvyšší z nich je umístěna nejzápadněji a je tak protipólem nejvyšší budovy areálu. Jižní budovy jsou zaříznuy do svahu přecházejícího ze zeleného pásu do prostoru mezi budovami, tvoří tak park, poskytující svým obyvatelům klidná zákoutí i napojení na městský zelený pás.

Celé území je výškově rozčleněno do třech úrovní, podpovrchové úrovně dopravního terminálu, úrovně Evropské třídy a úrovně povrchu tunelu nové železniční dráhy. Přechod mezi podzemními úrovněmi je zajištěn schodišti a výtahy tvořící výrazné body veřejného prostranství. Přechod mezi nadzemními úrovněmi tvoří jednopodlažní hmota, těsně přimknutá k tělesu tunelu, kopírující linii veřejného prostranství, která směrem na západ přechází do svahu propojujícího vnitřní park se zeleným pásem. Propojení těchto dvou úrovní je zajištěno schodišti a svažitými cestami mezi jednotlivými domy. Horní úroveň území probíhá zelený pás, který se napojuje na systém celoměstské zeleně.



Struktura objektů

Řešení samotného dopravního terminálu se odehrává pod povrchem území, v místě které umožní nejkratší a nejpohodlnější cestu mezi dvěma cíli – dopravními prostředky, prací, vybaveností, domovy. Navazuje na stávající vybudovanou podzemní strukturu metra s připraveným vstupem do nového železničního tunelu ve dvou úrovních – v úrovni vstupu na nástupiště a v úrovni podchodu pod kolejištěm. Hlavním vstupem do terminálu je objem proskleného kvádru, který tvoří hlavní orientační bod dopravy v území, díky prosklení fasády přináší jak světlo do podzemní úrovně, tak vyzařuje světlo na povrch a poukazuje tak na dopravní organismus uvnitř. Další vstup k vlakovému nástupišti je z veřejného prostranství na hranici mezi budovami administrativními a bytovými. Dále je na východním i západním konci nástupiště umístěn podchod s přímým výstupem na terén nad tunelem vlaku, symbolizovaný dvěma malými skleněnými objemy. Další bezbariérové vstupy jsou zajištěny z uliční úrovně přízemí.

V úrovni prvního podzemního podlaží zůstane ponechán podchod pro pěší přestupující z linek povrchové dopravy. Na ten navazuje nově vytvořená obchodní pasáž vedoucí k západnímu vstupu na vlakové nástupiště, ale také do veřejné části podzemních garáží. Sociální a veřejné vybavení dopravního terminálu i obchodní pasáže jsou situovány v průchodu pod Evropskou ulicí. Dále se v prvním podzemním podlaží nachází parkovací stání veřejná pro služby a administrativní objekty a vyhrazená pro obyvatele bytových domů. Druhé podzemní podlaží obsahuje pouze parkovací stání vyhrazená, pro obyvatele bytových domů a administrativních budov. Dále je zde prostor pro technické vybavení celého areálu.

Administrativní objekty vystupují až do výšky třinácti a sedmnácti podlaží. V prvních dvou podlažích ustupuje objem od hrany fasády a vytváří tak průchozí loubí, které poskytují krytý předprostor vstupům a zároveň zvětšují plochu veřejného prostoru. Vstupy do objektů jsou směřovány k centrálnímu veřejnému prostranství, které je ponecháno volné. Jižní budova má navíc zadní vstup z horní úrovně zeleného pásu. Kromě prostoru s recepcí je první podlaží doplněno o obchodní prostory. Objekty jsou navrženy s centrální polohou jádra s variabilním prostorem pro uzavřené kanceláře i kanceláře typu openspace, uzpůsobitelné konkrétním požadavkům budoucích uživatelů. Fasáda domů vychází z rastry sloupů v podloubí a vystupuje do výšky pevnou strukturou, která tak podtrhuje pevnou kompozici veřejné části území.

Skleněná budova posazená na cihlovém parteru otevírající se směrem do zeleného pásu uvnitř nabízí sportovní centrum s posilovnou a cvičebními sály a obchodní prostory směrem do zeleného pásu. Stínění celoskleněné jižní fasády bude zajištěno zdvojenou fasádou s osazenými popínavými rostlinami doplněné o přizpůsobitelné rolety.

Budova bývalého nádraží zůstane v areálu zachována, bude sloužit jako restaurační zařízení – hospoda na cyklostezce, která bude sloužit nejen uživatelům nových objektů, ale i těm co budou místem pro jízdu či procházet po nové cyklostezce v zeleném pásu vedoucího až na periferii města. Budova zároveň tvoří čelní objekt v prostoru veřejného prostranství na rozhraní městské a obytné části struktury, ke kterému vede široké schodiště doplněné o stupně pro sezení zařízené do hmoty, těsně přimknuté k železničnímu tunelu, vyplněné obchodními prostory a obslužnými prostory pro spodní podlaží.





Západní část území přechází z pevné struktury do rozvolněné bytové zástavby. Bytové domy v severní části jsou osazeny na parteru obsahujícím obchodní prostory směřující do Evropské třídy, hlavní vstupy do domu a ve střední části také vjezd do podzemních garáží sloužící pro celý areál. Jižní hrana parteru je rozdělena do dvou výškových úrovní, spodní slouží pro zázemí obyvatel bytových domů a v horní jsou umístěny bytové jednotky. Na parteru jsou osazeny dvě pětipodlažní hmoty a jedna sedmipodlažní hmota obsahující bytové jednotky. k bytům ve třetím podlaží přiléhá zatravněná střecha obchodního parteru.

Budovy v jižní části kopírují linii železniční dráhy a na ní posazeného zeleného pásu, do kterého se svými objemy zařezávají. Vstupy do domů jsou z vnitřního parku, nad nimi je vloženo poloviční podlaží s bytovými jednotkami, nad kterými jsou dále umístěna čtyři plnohodnotná podlaží. Je tak využit i prostor, který zde vzniká z důvodu velkého převýšení svahu. Bytové jednotky jsou dispozičně navrženy od 2+kk do 4+kk s prostornými polozapuštěnými balkóny. Fasáda domů je navržena z cihel v hnědém odstínu, rastr oken reflektuje vnitřní dispozice, rastr balkonů je nepravidelný a podporuje tak rozvolněný charakter bytové zástavby oproti pevné administrativní struktuře.

Mezi bytovými domy je navržen park, který je dostatečně odcloněný od rušné Evropské třídy, a mimoúrovňově oddělený od městské cyklostezky, poskytuje tak dostatek soukromí obyvatelům i přímé napojení a na linii systému celoměstské zeleně.

Konstrukčně technické řešení

Nosný systém celého areálu vychází z nosného systému garáží navrženého na rozpony 8,1 m a 5,4m. Výškové budovy jsou navrženy jako monolitický železobetonový skelet vyztužený vnitřním stěnovým jádrem. Dům je opláštěn provětrávanou fasádou s povrchovým obkladem Cetris a deskami imitujícími betonový povrch. Parter domu je opláštěn v prostorách podloubí lehkým obvodovým pláštěm. Skleněný kvádr je tvořen ocelovou nosnou konstrukcí opláštěnou lehkým obvodovým pláštěm. Lehký obvodový plášť se zdvojenou provětrávanou mezerou je využit i na jižní fasádě sportovního centra, jehož nosná konstrukce je tvořena železobetonovým kombinovaným systémem.

Bytové domy jsou navrženy jako železobetonové konstrukce s provětrávanou fasádou opláštěnou cihlovým systémem Klinker. Ve veřejných prostorách budou osazeny velkoformátové hliníkové výplně otvorů a u bytových domů dřevěné výplně s tmavě šedým povrchem.

Ve druhém podzemním podlaží je ponechán prostor pro technické vybavení celého areálu, které zahrnuje nádrže a strojovnu pro samohasící systém, vzduchotechnická zařízení, centrální zdroj tepla a náhradní zdroj energie. Větrání garáží, obchodních prostor i administrativních domů bude nucené. V únikových cestách administrativních budov bude přetlakové větrání. Ty jsou navrženy jako únikové cesty typu C s evakuačním výtahem, dále bude budova vybavena samohasícím systémem. Ten bude navržen i v prostorách podzemní obchodní pasáže.

Konstrukce železničního tunelu není předmětem diplomního projektu, proto byly její orientační rozměry a stoupání přejaty ze studie modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně od společnosti Metrostav.

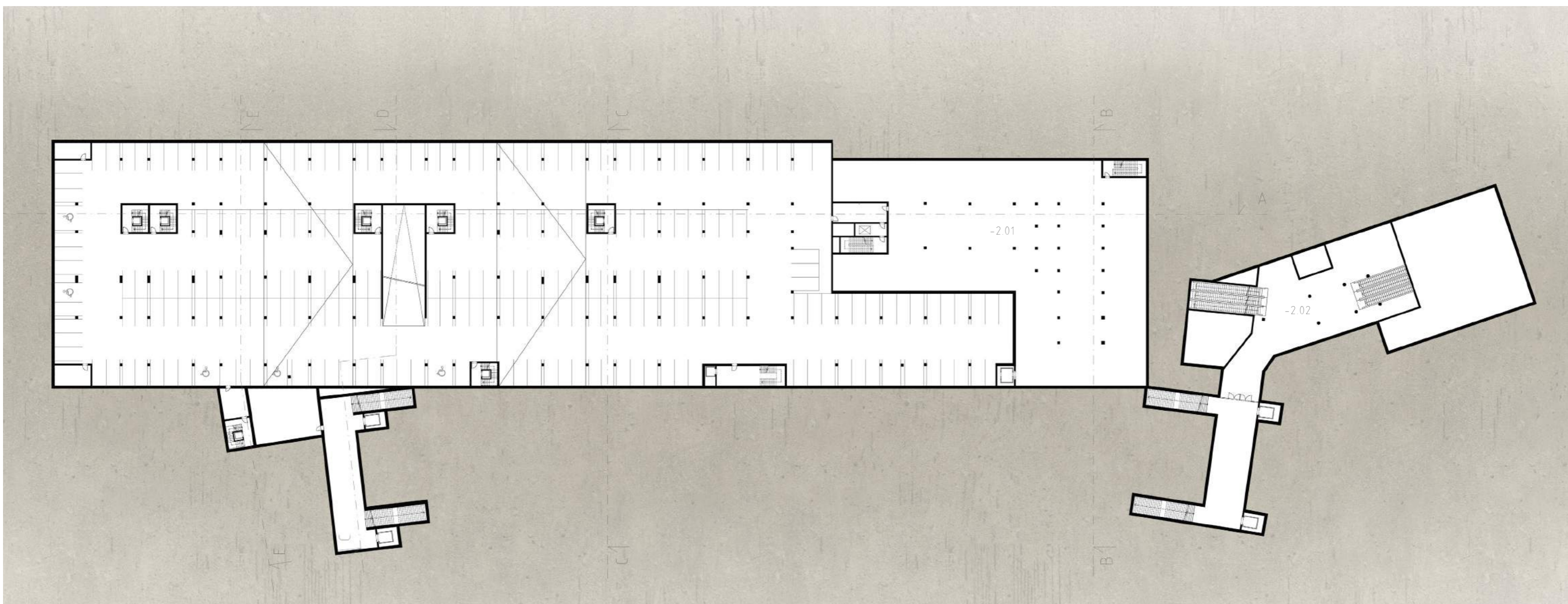


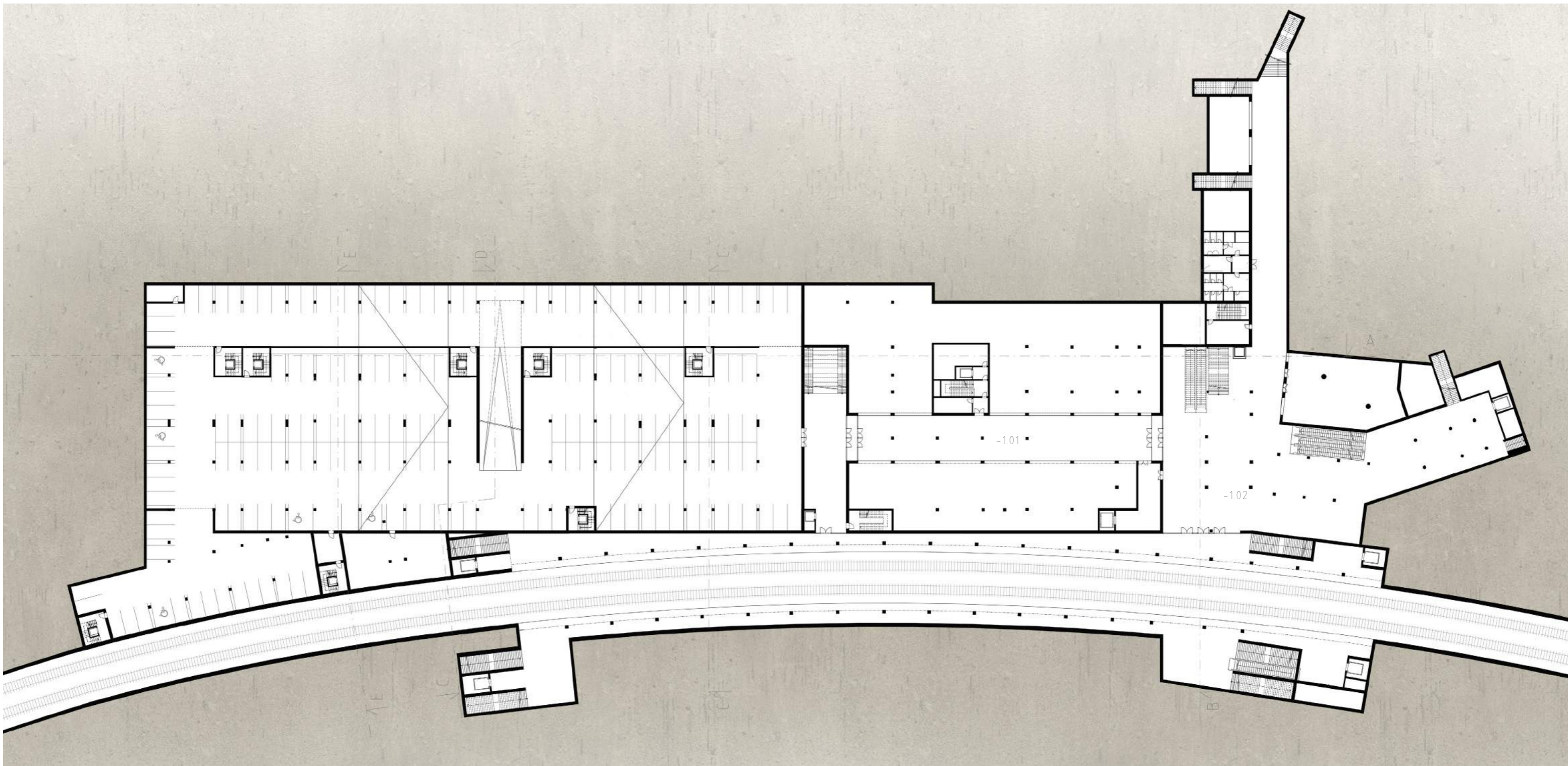
Výkresová část

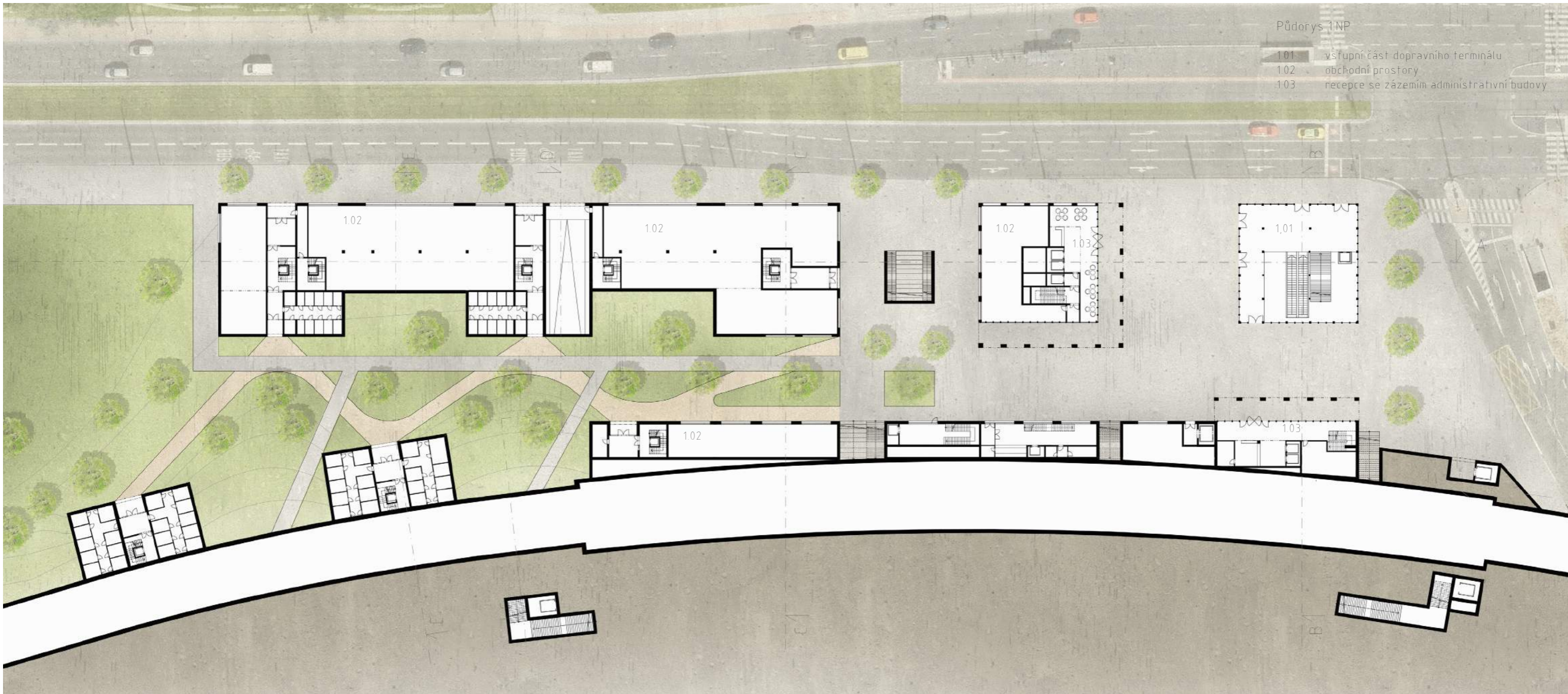


Půdorys -2.PP

- 2.01 technické zázemí celého areálu
- 2.02 mezipodesta vestibulu metra - napojení na podchod pod železniční dráhou



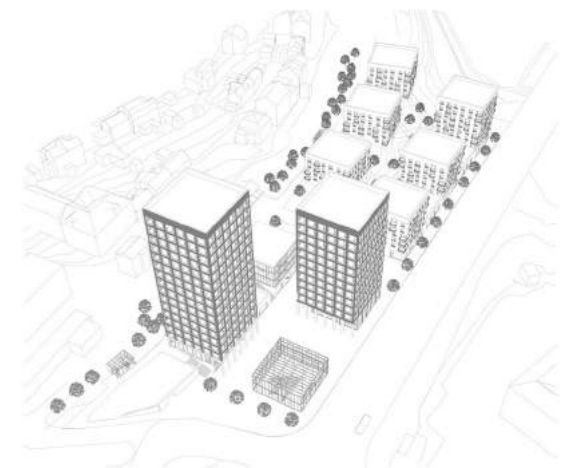
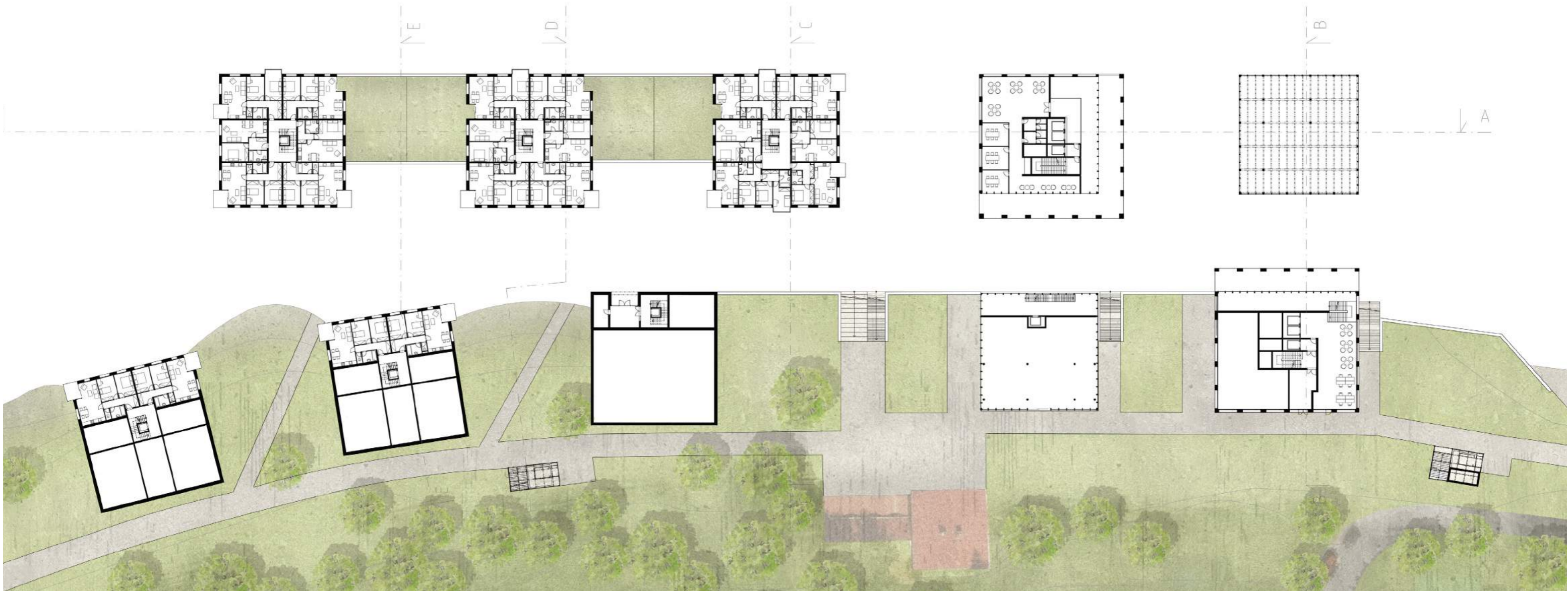


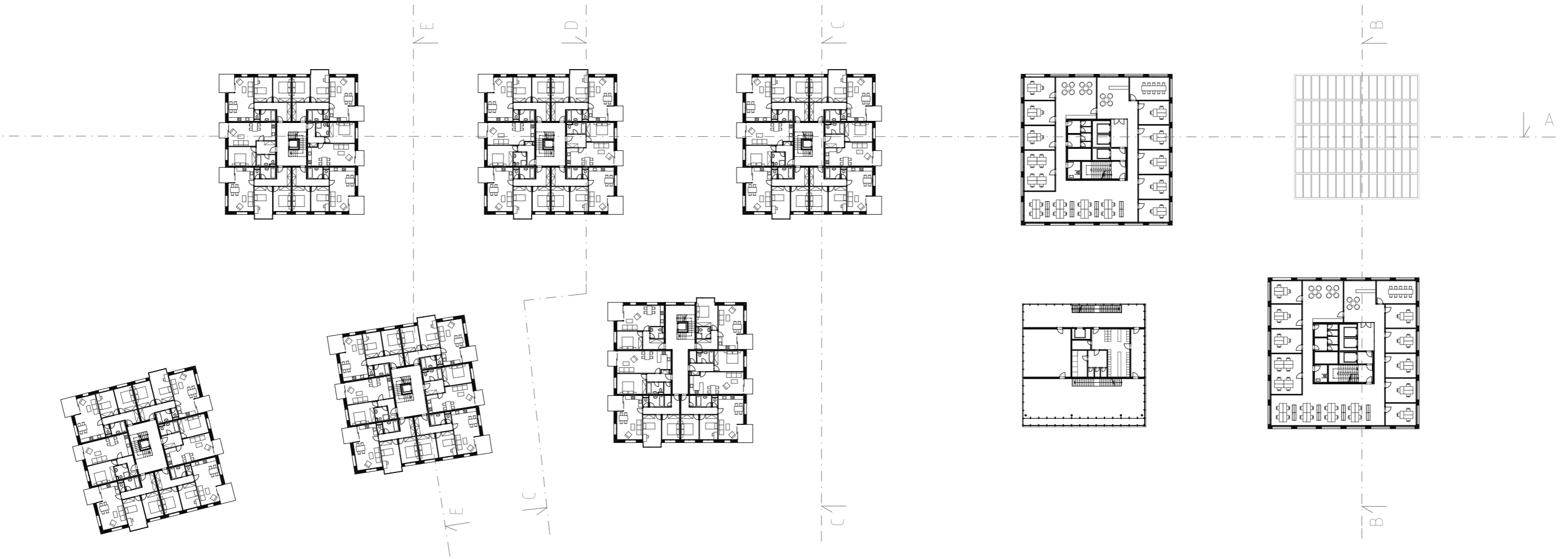


Půdorys 1NP

- 1.01 vstupní část dopravního terminálu
- 1.02 obchodní prostory
- 1.03 recepce se zázemím administrativní budovy

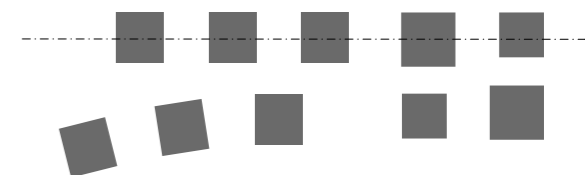
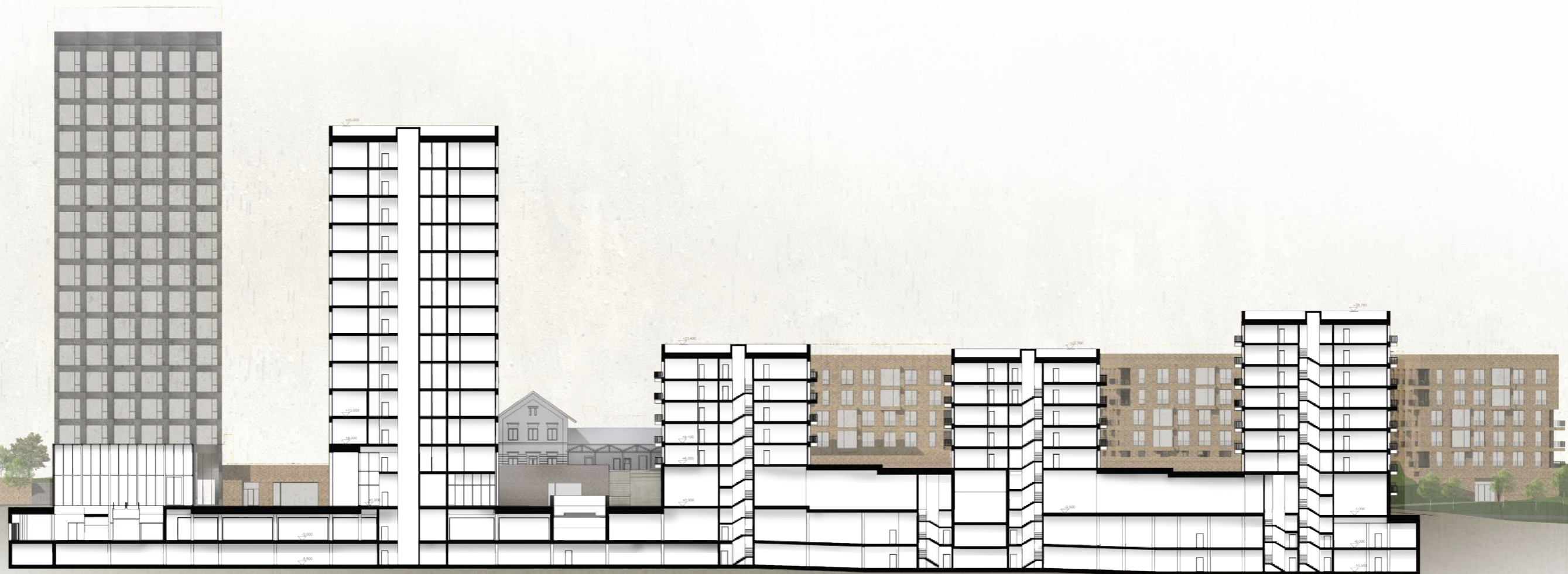








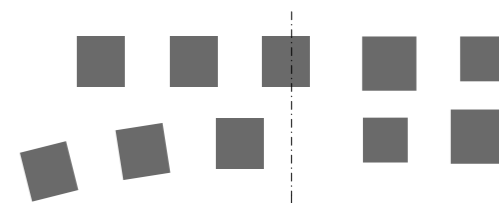
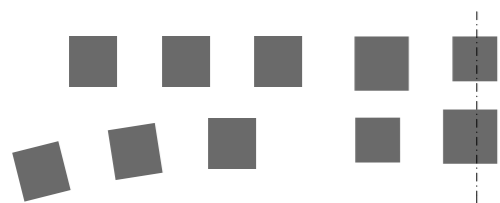
0 10 20 30



Příčný řezopohled B-B



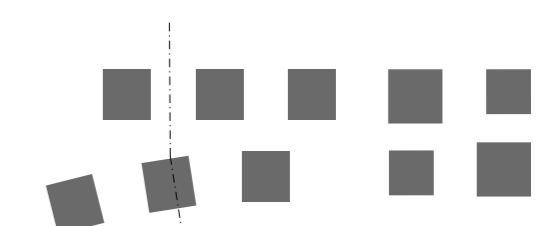
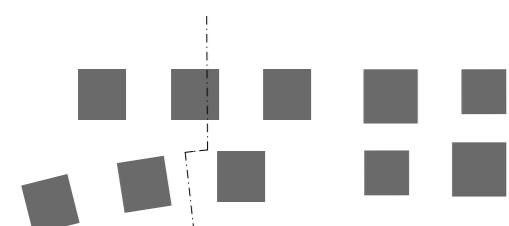
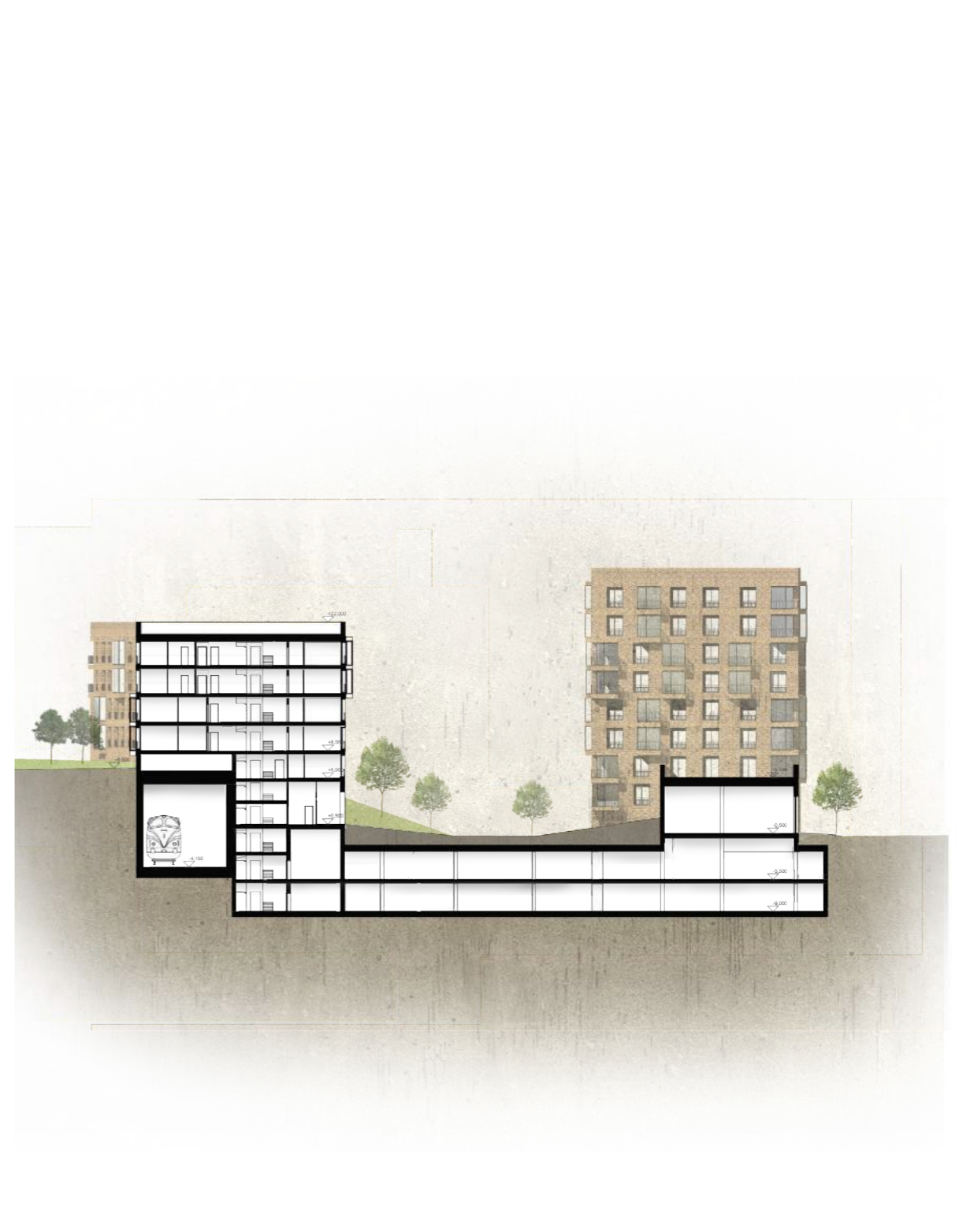
Příčný řezopohled C-C



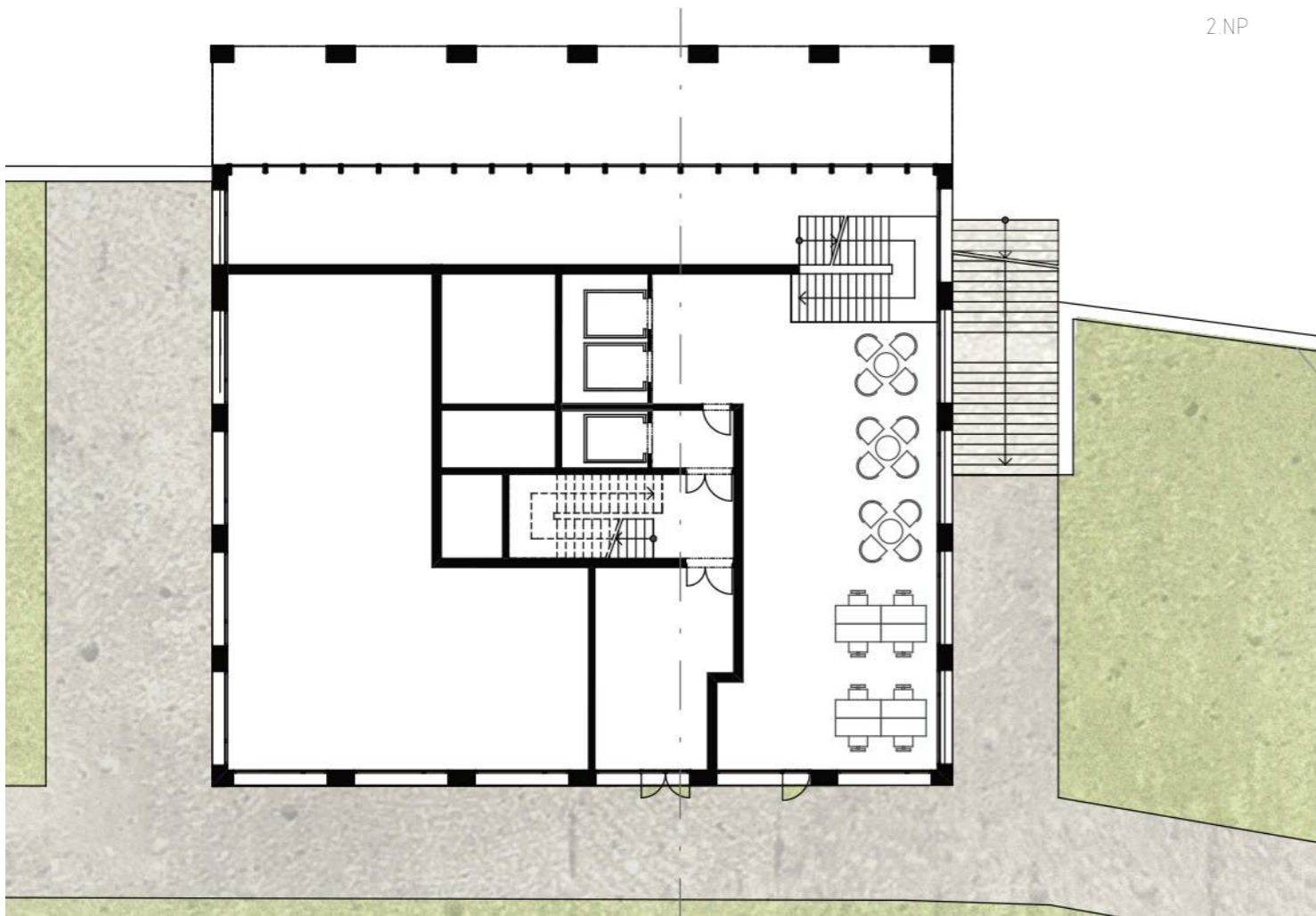
Příčný řezopohled D-D



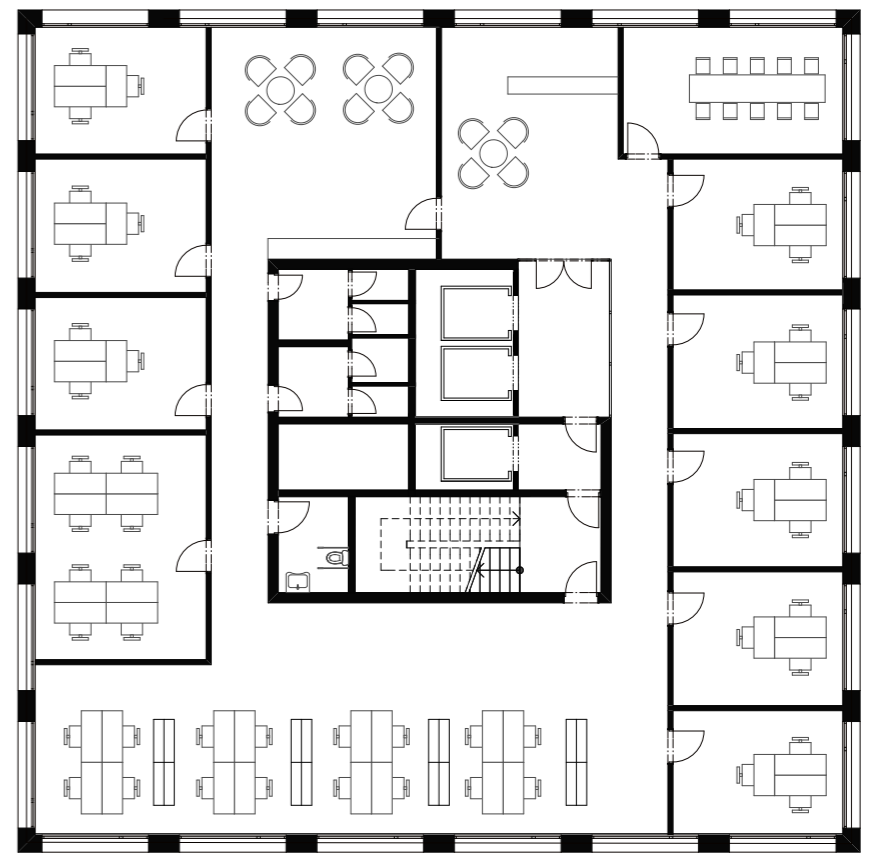
Příčný řezopohled E-E



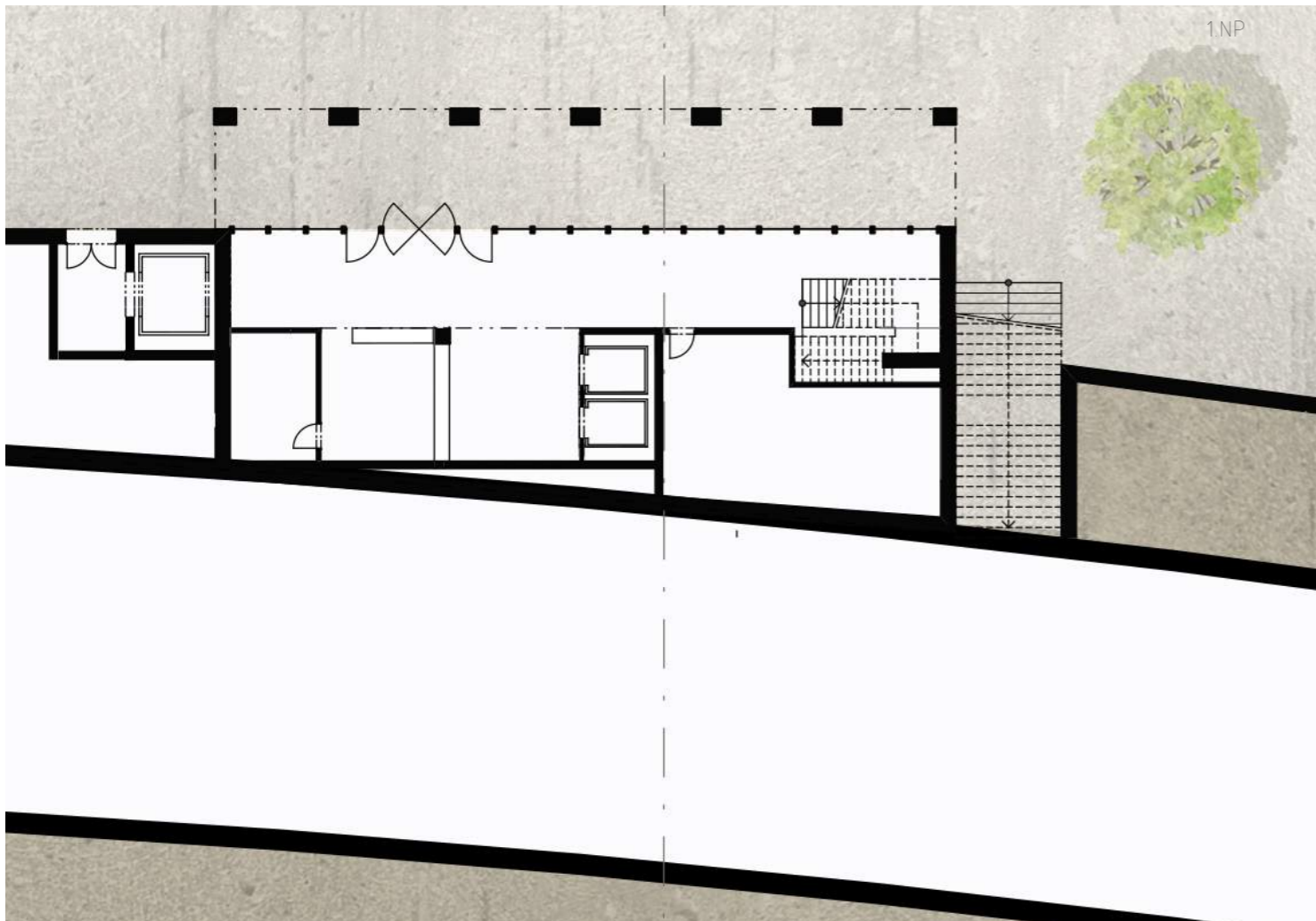
2.NP



3.NP



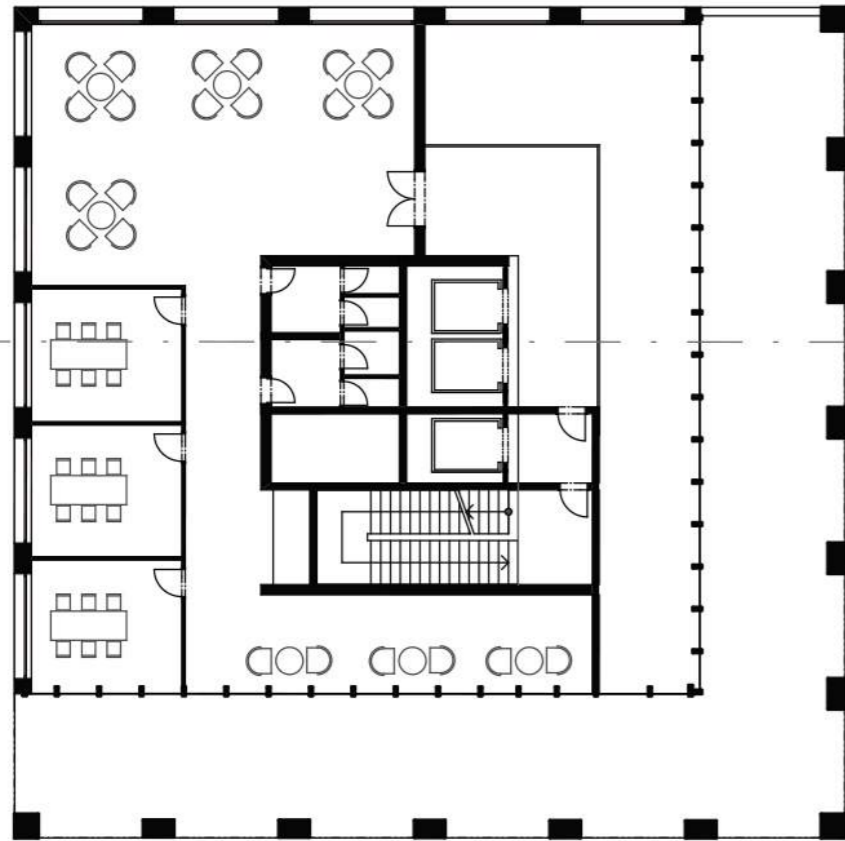
1.NP



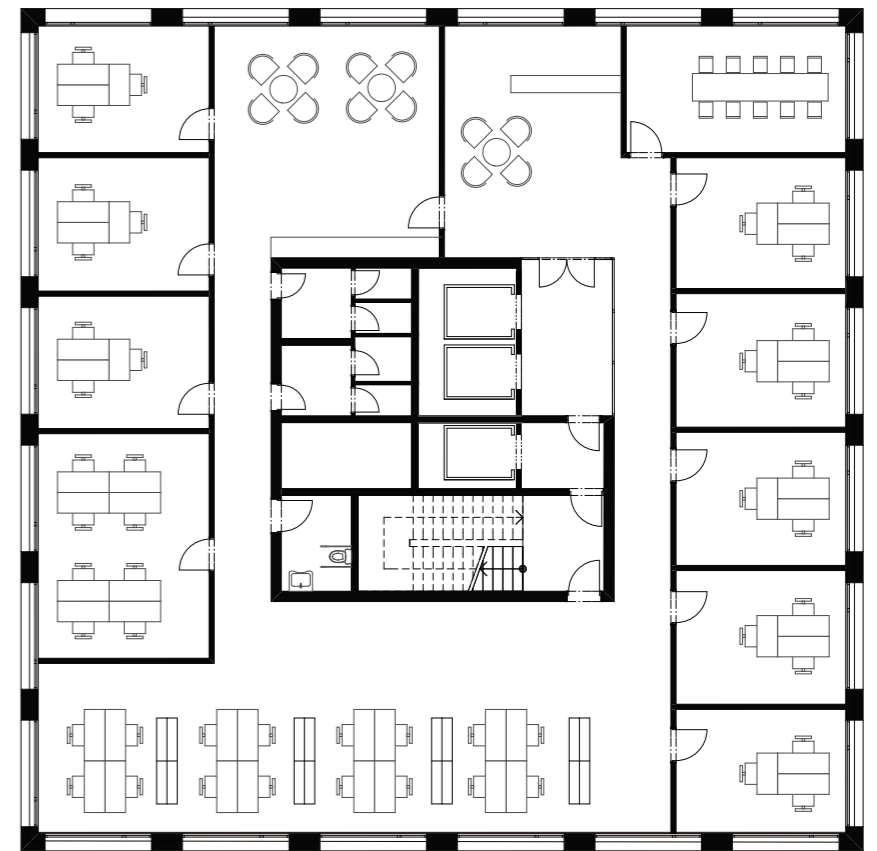
Půdorysy administrativní budovy M 1:200



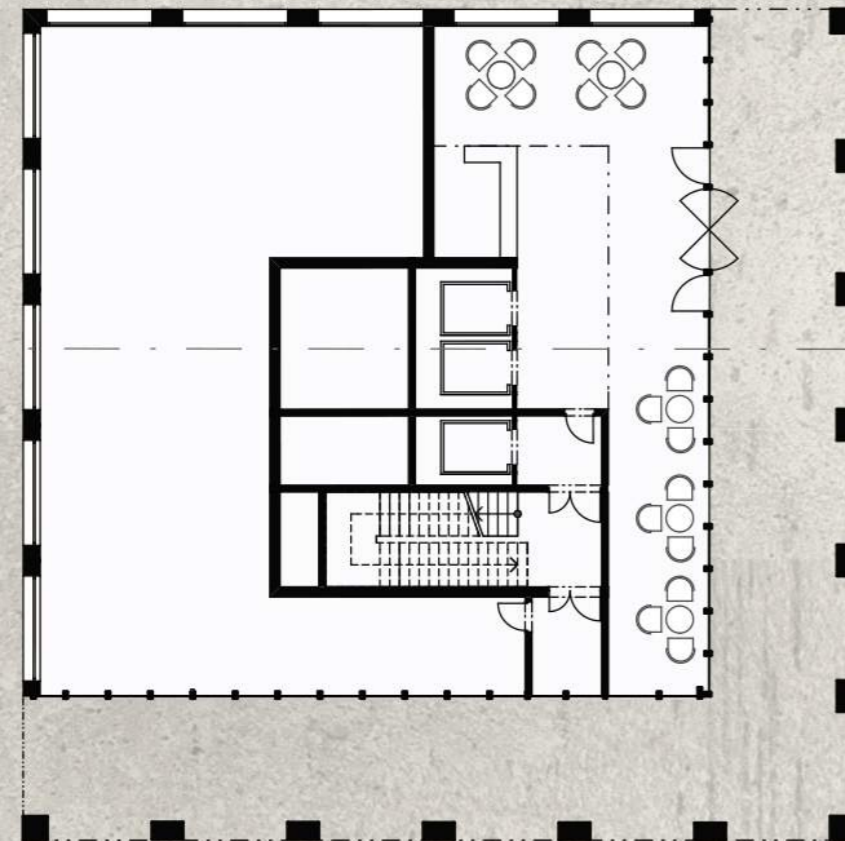
2.NP



3.NP

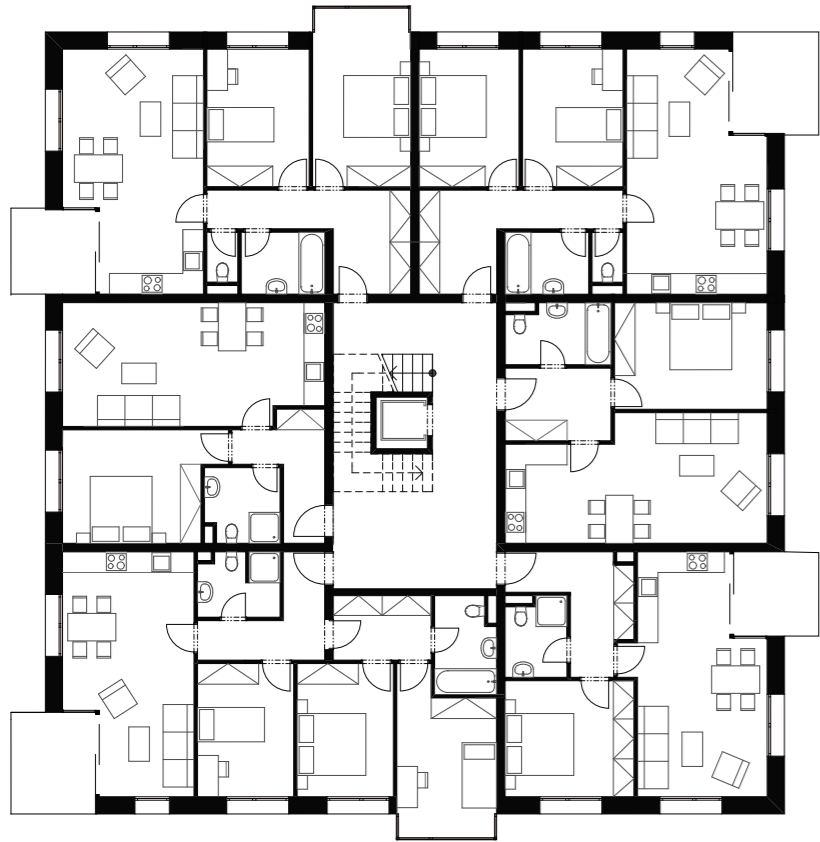


1.NP

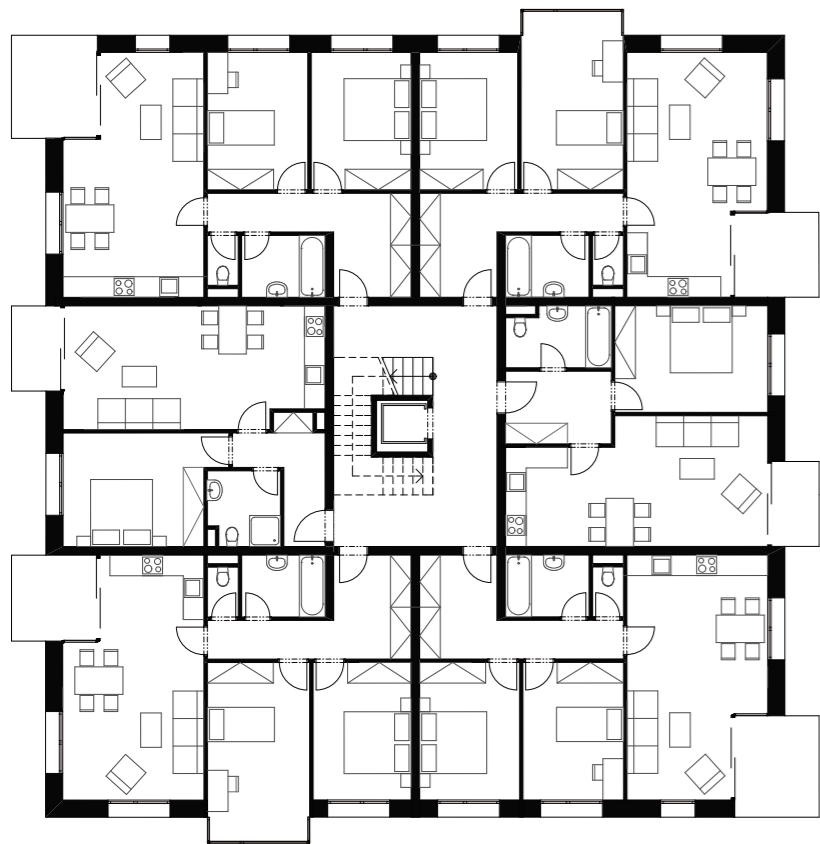


Půdorysy administrativní budovy M 1:200





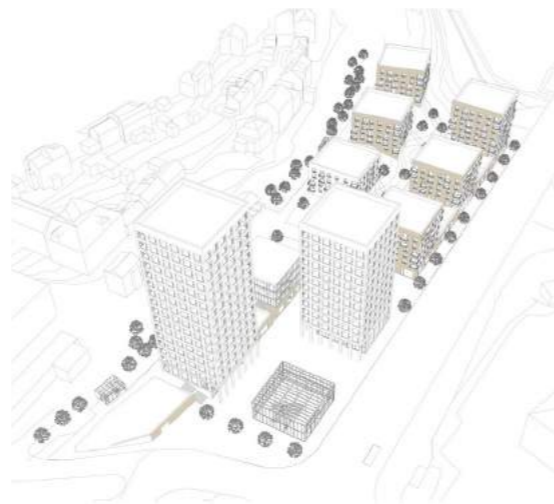
4 NP



3 NP



Půdorysy bytového domu M 1:200



4 NP



3 NP



Půdorysy bytového domu M 1:200



Z á v ě r

Celý proces návrhu spočíval v naplnění vizí území, skloubení všech segmentů dopravy a zároveň maximální možné využití území pro účely komerční i rezidenční. Důležitým bodem návrhu bylo vytvoření brány do města, místa prvního kontaktu s městem pro dojíždějící občany z přilehlých aglomerací i tusristy z letiště. Cestující vlaku ale s místem do kontaktu příliš nepřijdou, využijí spíše podzemní části k přestupu na metro, případně povrchovou dopravu. Obchodní plochy jsou proto z velké části také pod povrchem, tak aby je jejich uživatelé mohli užívat co nejefektivněji. Výrazný bod je zaznamatelný spíše na povrchu, Vysoké administrativní budovy sahají nad uliční frontu domů lemujících Evropskou ulici a poukazují tak na místo důležitého dopravního napojení na centrum města. Napojení na centrum města přinese také zelený pás jdoucí po nově zahloubené železnici. Ve svém návrhu se území se zahloubeným tunelem nevyhýbám, naopak jsem se snažila ho co nejvíce zapojit do celkové struktury území. Osazení budov na tunel tak přináší nejen navýšení zastavěné plochy území, ale také více možností prostorového členění veřejného prostřanství. Struktura obytných domů je do rušné ulice uzavřena, komunikuje s ní pouze skrze veřejně užívaný parter a do "vnitrobloku" se uzavírá a přináší tak obyvatelům možnost odcloněného parku, který se mimoúrovňově napojuje na zelený pás a tím i na linii zeleně celoměstského významu.



P l o c h y

Plocha území	13 275m ²
Zastavěná plocha	5 684m ²

Podzemní podlaží

HPP		19 718m ²
Parkovací plochy	-1.PP	12 396m ²
Komerční plochy	-1.PP	1 794m ²
Obslužné plochy dopravní infrastruktury	-1.PP	1 884m ²
Technické zázemí	-2.PP	1 640m ²

Nadzemní podlaží

Administrativní část

HPP	22 400m ²
Komerční plocha	1 260m ²
Kancelářská plocha	13 090m ²

Rezidenční část

HPP	12 558m ²
Komerční plochy	1 557m ²

Počet bytových jednotek 2+kk	90 j.
Počet bytových jednotek 3+kk	96 j.
Počet bytových jednotek 4+kk	20 j.

Konzultace

Ing. arch. Ivan Plicka CSc.
Ing. arch. Matyáš Sedlák

Ing. Daniela Bošová / požární ochrana
Ing. Zuzana vyoralová / technická infrastruktura
Ing. Martin Pospíšil, Ph. D. / statická část

Zdroje

Jiří Ryvola, Zdeněk Pospíšil: Buštěheadka, Radix 2005
Obyvatelstvo a rozloha katastrálních území Prahy 2001-2015. Český statistický úřad

<http://praha-kladno.cz>
<http://maps.google.cz/>
<http://www.geoportálpraha.cz/cs/mapy-online>
archivnimapy.cuzk.cz

Dokumentace studie modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně od společnosti Metrostav.