

Dopravní terminál Veleslavín

diplomová práce

autor	Bc. Jan Abík
vedoucí práce	doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.
asistent	Ing. arch. Matyáš Sedlák
škola	České vysoké učení technické v Praze
fakulta	Fakulta architektury
ústav	Ústav urbanismu
datum	leden 2018

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval doc. Ing. arch. Ivanu Plickovi, CSc. a jeho asistentovi Ing. arch. Matyáši Sedlákovi za vedení diplomové práce a také za jejich podporu, trpělivost, rady, inspiraci a diskuze nejen při vypracování této diplomové práce. Rovněž patří můj dík i rodině za jejich podporu při studiu.

Abstrakt

Pražské nádraží Veleslavín se po vybudování stanice metra stalo významným dopravním uzlem v severozápadní části Prahy. Po modernizaci trati Praha - Kladno, s odbočkou na letiště Václava Havla, vybudováním parkoviště P+R a autobusového terminálu na stanici Dlouhá Míle, se stanice Nádraží Veleslavín stane prvním místem, kde se příměstská železnice střetne s městskou hromadnou dopravou v podobě metra a tramvajové tratě. Tím se z Nádraží Veleslavín stává „brána do města“

Hlavním tématem této diplomové práce je návrh dopravního terminálu, který propojí příměstskou železnici s městskou hromadnou dopravou. Tato hlavní funkce je doplněna dalšími funkcemi jako je bydlení a služby. Cílem je vytvořit městské prostředí, které propojí významnou pražskou radiálu, ulici Evropskou, se stávající zástavbou. Návrh navazuje na analýzu oblasti, která byla zpracována v předdiplomním semináři a její stěžejní části jsou uvedeny i v této diplomové práci.

Výsledkem diplomové práce je ověřovací studie, která prověřuje potenciál lokality, především z hlediska umístění dopravního terminálu s návazností na rezidenční zástavbu.

Obsah

Zadání	08
Prohlášení autora	09
Úvod	11
Analytická část	15
Historie Veleslavína	16
Trať Praha - Kladno	22
Analytické mapy	28
Shrnutí analytické části	35
Případové studie	36
Návrhová část	41
Situace	50
Půdorysy	54
Pohledy	80
Řezy	86
Základní statistické údaje	89
Závěr	91
Zdroje	95

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

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: **Jan Abík**
 datum narození: 11. 11. 1992
 akademický rok / semestr: 2017_2018 / zimní 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 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 – stanici 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

4.9.2017 Jan Abík

Datum a podpis vedoucího DP

4/9/2017 Ivan Plicka

Datum a podpis děkana FA ČVUT

44

registrováno studijním oddělením dne

12.9.18 K2

27-10-2017

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jan Abík
 AR 2017/2018, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) DOPRAVNÍ TERMINÁL VELESLAVÍN

(AJ) TRANSPORT TERMINAL VELESLAVÍN

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.	Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. arch. Ivan Lejčar	
Klíčová slova (česká):	Dopravní terminál, Veleslavín, radiála ul. Evropská, železnice Praha – Kladno, obytný soubor	
Anotace (česká):	Hlavním tématem diplomové práce je řešení dopravního terminálu v místě nově vybudované stanice metra Veleslavín. Tato hlavní funkce je dále doplněna plochami pro služby a obytným souborem. Dopravní terminál propojuje příměstskou železnici z Kladenska a z letiště s městskou hromadnou dopravou. Cílem návrhu je co nejlepší provázání všech segmentů dopravy a začlenění celého komplexu do městského prostředí.	
Anotace (anglická):	The main topic of the thesis is a transport terminal at a place of a new subway stop called Veleslavín. Further the thesis includes a solution of the surrounding of the terminal designing commercial centre and residential houses. The transport terminal connected a suburban railway from a district of Kladensko and airport with Prague. The aim of the thesis is the best combination of each of the designing functions – transport, commercial and residential segments, and an intergration of a complex of those building to a city environment.	

Prohlášení autora

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

V Praze dne 12. 1. 2018

podpis autora-diplomanta

Úvod



Veleslavín je od roku 1922 součástí Prahy. Dnes leží na spojnici mezi centrem města a letištěm. Okolí nádraží Veleslavín je silně ovlivněno dopravou. Po vybudování metra se z této lokality stává významný dopravní uzel. Tato práce vychází z myšlenky propojení letiště s centrem města pomocí železnice Praha - letiště – Kladno. Zároveň se předpokládá vybudování záhytného parkoviště P+R a autobusového terminálu v plánované stanici železnice Dlouhá Míle. Zde by měli končit autobusové linky z Kladna i veškerá individuální doprava směrem do centra Prahy. Díky tomuto železničnímu spojení se stanice Nádraží Veleslavín stává prvním místem, kde se střetává železnice z letiště a z Kladna s městskou hromadnou dopravou v podobě metra a tramvajové linky.

Cílem této práce je návrh dopravního terminálu – brány do města, který umožní co nejefektivnější propojení všech úrovní dopravy. Dále návrh předpokládá s vybudováním rezidenční části a zkoumá využití stávající nádražní budovy. Cílem je vytvořit městské prostředí, které propojí významnou pražskou radiálu, ulici Evropskou, se stávající zástavbou.

Návrh vychází z analýzy zpracované v rámci předdiplomního semináře. Tato práce je členěna na dvě základní části. První je analytická část. Jak je výše zmíněno ta vychází z předdiplomního semináře a zkoumá a rozebírá celou lokalitu od širších vztahů po detail místa. Jako podklad byly využity archivní dokumenty, dále ortofotomapy s vývojem území. Byly použity analytické mapy z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. V neposlední řadě jsou důležitým podkladem dokumenty k nově vybudované stanici metra a plánované modernizaci železnice Praha - letiště – Kladno (PRAK). Druhou částí práce je návrhová část. V ní je detailně popsáno řešení návrhu.

Analytická část



pohled na Vokovice ze svahu nad tratí, bloky domů byly asanovány při výstavbě ulice Evropská [6]



Velešlavín roku 1924 [6]



pohlednice z 20. let 20. století [6]



čokoládovny Strnad [6]

Historie Velešlavína

Název Velešlavín pochází nejspíše ze jména Velešlav. První zmínky o obci se objevují v souvislosti se založením kláštera v Břevnově, osada patřila ke klášteru. Vznik obce je datován asi do 10. století. Za husitských válek byl Velešlavín obsazen Pražany a následně spadá pod správu Starého města. V 16. století vlastnil dvůr Štěpán Adam z Velešlavína, otec humanistického spisovatele a knihtiskaře Daniela Adama z Velešlavína. Třicetiletá válka velmi zpustošila celou obec a okolí.

V Ottově slovníku naučném je o Velešlavíně tato zmínka: *“Velešlavín, ves v Čechách při žel. dr. Praha – Chomútov, hejtm. a okr. Smíchov, fara Dolní Liboc; 67 d., 857 obyv., č., 4 n. (1900), .. cihelna, kam. lomy a samota Bořivojka. Rustikální statek (18,9144 ha půdy) se zámkem a dvorem drží van Oestérenová. 8. čna 1902 postaven tu památník Adamu Danielovi z Velešlavína. Dvůr ve Velešlavíně náležel klášteru břevnovskému hned od jeho založení.”* [6]

Centrem Velešlavína byla dnešní Velešlavínská ulice, která vedla k Strahovské bráně. Okolo silnice stály usedlosti, celá obec byla hospodářsky zaměřená. Je zde původní náves se dvěma dochovalými usedlostmi a zvoničkou. Roku 1730 byl postaven letohrádek patřící k Pražskému hradu. Roku 1903 byl prodán a od tohoto roku je zde umístěn ústav pro duševně choré, později zde bylo zřízeno plicní sanatorium. V roce 1555 byl vybudován vodovodní domek, který byl součástí vodovodu přivádějícího vodu z Libocké studánky na Hrad.

V okolí se po roce 1900 začaly stavět průmyslové podniky. Jedním z nich byly Čokoládovny Strnad v Kladenské ulici. Kromě toho zde byl podnik “Lada” na polévkové koření a cihelna.

Buštěhradská dráha

Buštěhradská dráha je první železnicí na dnešním území Prahy. V roce 1827 dostali hrabě Kašpar Šternberk a hrabě Eugen Vrbna právo k postavení Lánské koněspřežky, vedoucí z Prahy přes Kladno a Stochov do Lán.

Od května 1830 byla v provozu od Brusky neboli Bruské či Písecké brány (dnešní st. Dejvice) do stanice Kladno-Vejhybka. Následně byla roku 1830 prodloužena přes Stochov do Lán a roku 1833 až do polesí Píně jihozápadně od Lán na Křivoklátsku. Pro ekonomický neúspěch byl veřejný provoz roku 1834 zastaven a dráha začala rychle chátrat.

V roce 1852 byla z důvodu rozvoje těžby uhlí na Kladensku založena B. E. B. (z německého Buschtehader Eisenbahn), soukromá železniční společnost, která zavedla spojení Krušnohorska s Prahou tzv. Buštěhradskou dráhou. Název Buštěhradská je podle nejvýznamějšího města na dráze ve své době. Celkem měla 430 km kolejí. V roce 1863 byla císařským nařízením propojena s tratí rakouské společnosti státní dráhy. Tak vzniklo dvojnádraží Praha – Bubny, kde se obě dráhy stýkaly. Dochovaná část z dob koněspřežné dráhy je část Dejvického nádraží (1863, dříve Bruska), byť bylo přestavěno a dostavěno na parostrojní provoz. Nádraží Liboc, uvedené do provozu roku 1863, fungovalo jen do roku 1985. Ruzyňská budova žel. zastávky je z roku 1875. Velešlavínská výpravní budova je v provozu od r. 1863, kdy byla lánská koněspřežka nahrazena železniční tratí. Pro nákladní dopravu nemá stanice prakticky žádný význam. Vlečka do místní teplárny byla v roce 2008 snesena.

[11]



r. 1938



r. 1988



r. 1953



r. 1996



r. 1975



r. 2016

ortofotomapy zobrazující vývoj zástavby v okolí Veleslavína [5]



pohled z ulice Vokovická



autobusový terminál



tramvajová trať Evropská



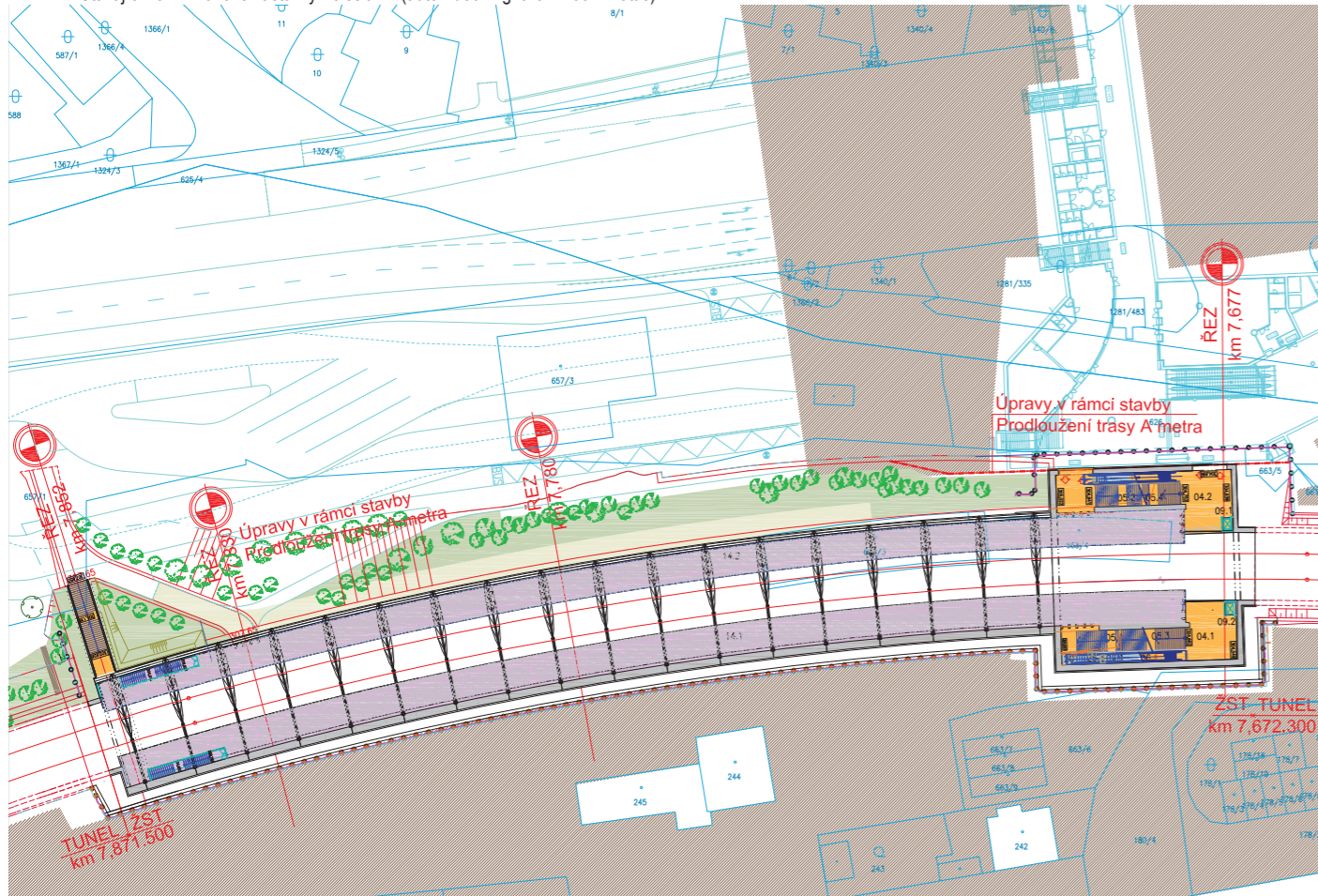
nádraží Veleslavín



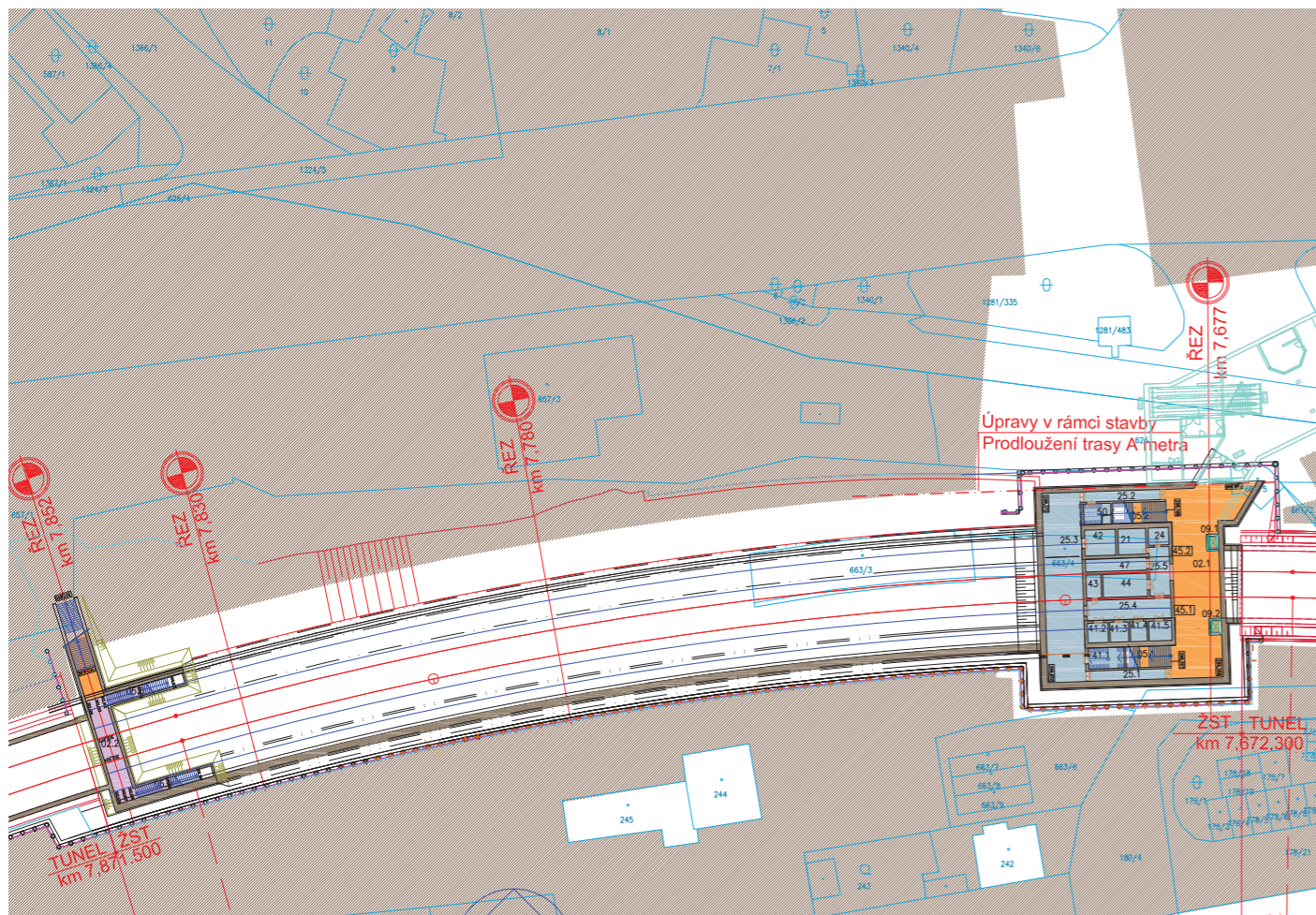
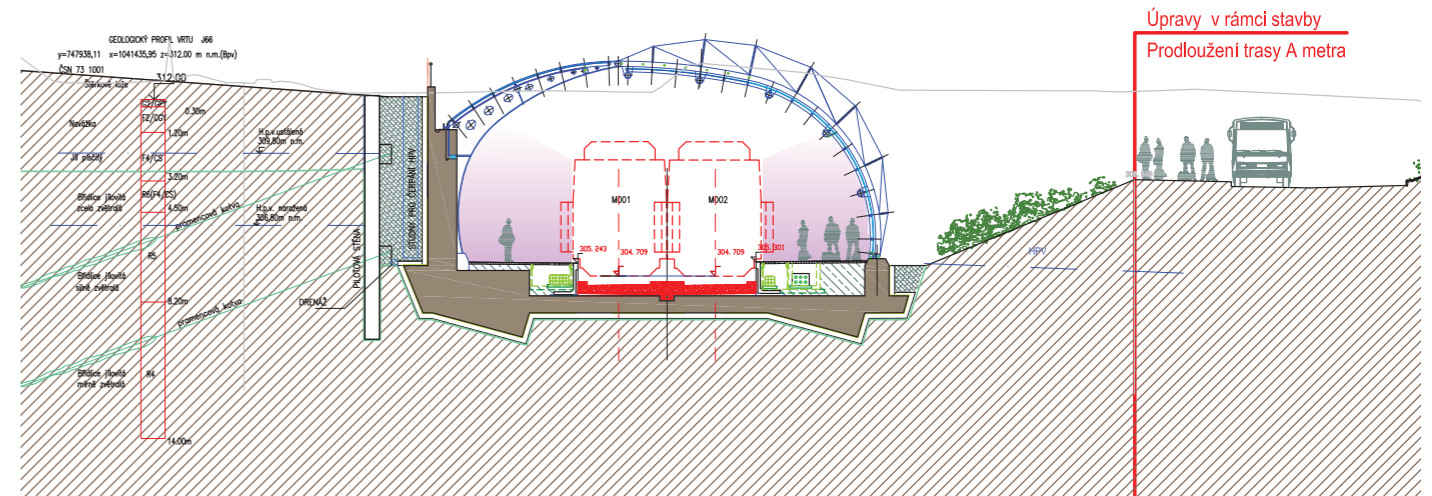
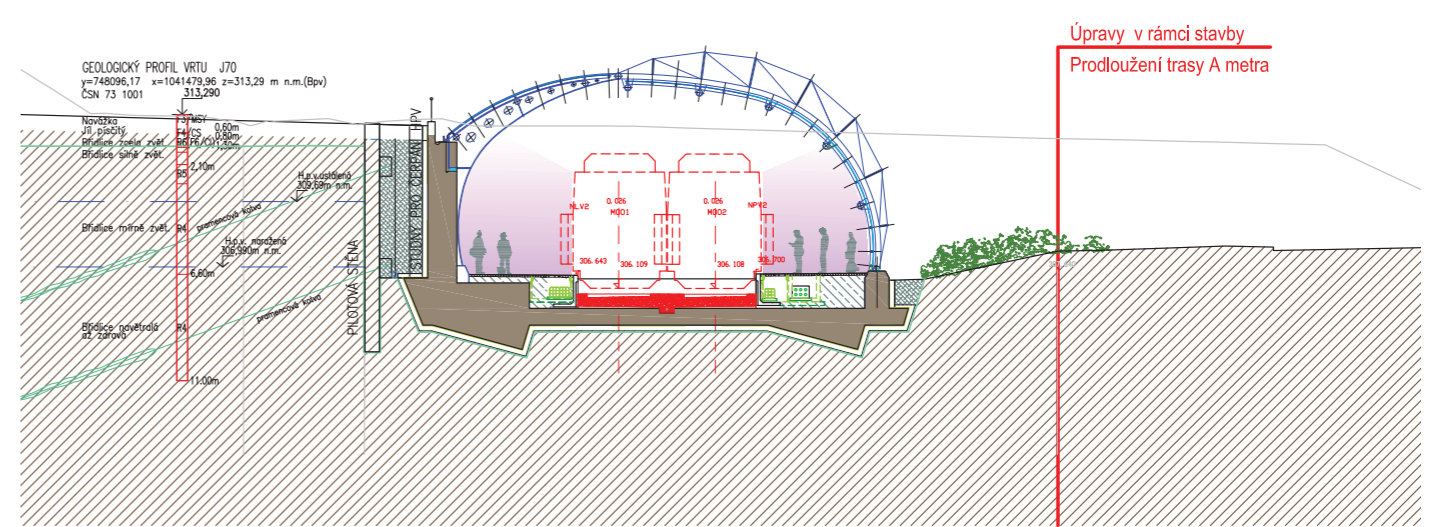
pohled od Veleslavína



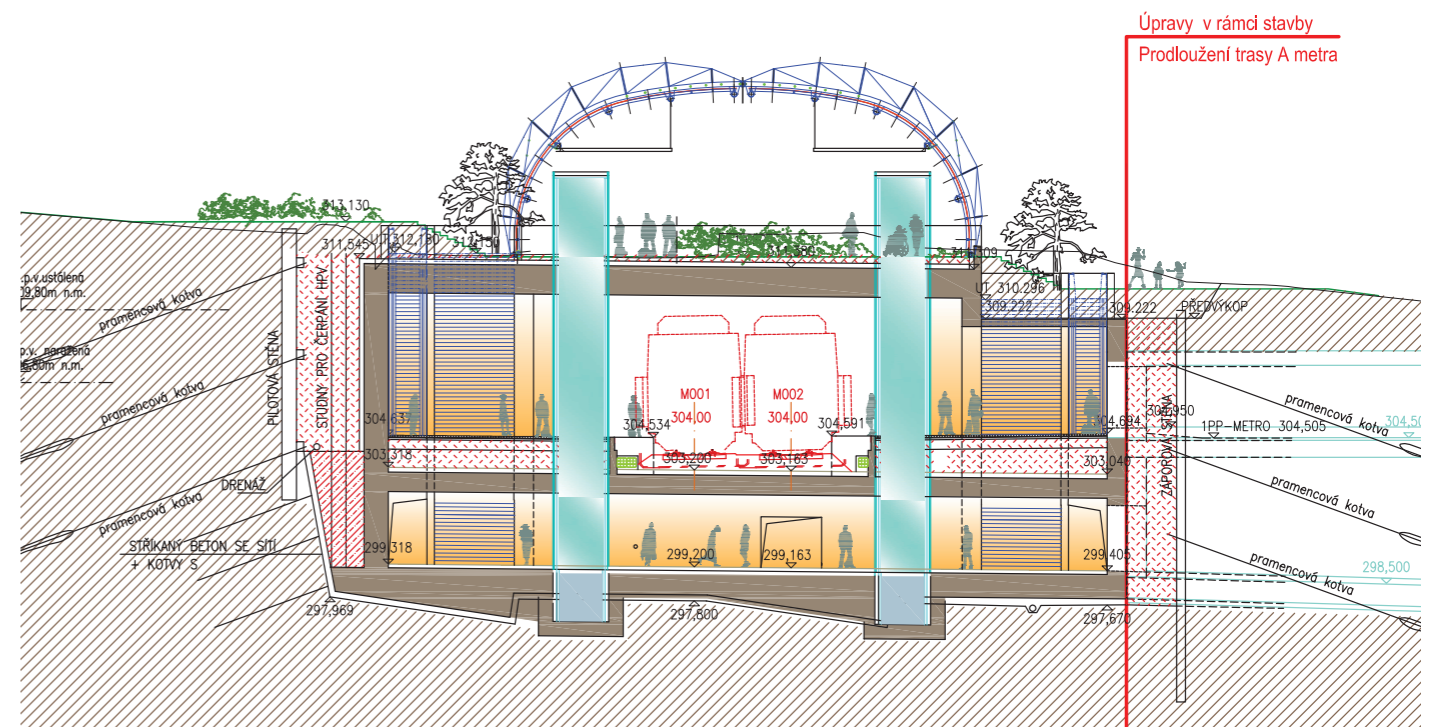
nádraží Veleslavín



půdorys 1.NP [13]



půdorys 1.PP [13]



řezy [6]



SMĚR Kladno

LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA

P+R

PRAHA -
DLOUHÁ MÍLE

PRAHA -
RUŽYNE

PRAHA -
LIBEŇ

NÁDRAŽÍ
VELESLAVÍN

SMĚR MASARYKOVO
NÁDRAŽÍ

- TRASA PŮVODNÍ
- TRASA NOVÁ
- - - TRASA ZAHLOUBENÁ



Dejvice
23 000 obyvatel

VOKOVICE

Ruzyně, Liboc, na Dědině
6 000 obyvatel

6 400 obyvatel

CERVENÝ VRCH

NOVÝ VELESLAVÍN

STARÝ VELESLAVÍN

Kladno - dojíždějící do Prahy
20 000 obyvatel



- | | | | |
|-----------------------|----------------------------|--------------------|-------------|
| • Tramvajové zastávky | ✕ Metro vstupy mimo provoz | — Autobusové linky | Linky metra |
| • Autobusové zastávky | • Metro vstupy | — Vlakové linky | ■ A |
| • Vlakové zastávky | ■ Přívaz | — Tramvajové linky | ■ B |
| | | | ■ C |

stávající řešení hromadné dopravy v okolí nádraží Veleslavín [5]



- | | | |
|--------------|---------------|-----------------|
| — 6 m a méně | — 12,1 - 16 m | — 26,1 - 40 m |
| — 6,1 - 9 m | — 16,1 - 21 m | — více než 40 m |
| — 9,1 - 12 m | — 21,1 - 26 m | |

výšky objektů [5]



- | | | |
|------------------------------|----------------------|--------------------|
| — plot | — ostatní ploty | — protihluková zeď |
| --- ohrada | — technická překážka | — val |
| — hrana tvořená fasádou domu | — opěrná zeď | • závora, zábrana |

bariéry v území [5]



- | | | | |
|---|--|--|---------------------------------------|
| zahrady rodinných domů (ZHB) | parky (RPP) | školy střední, vyšší, speciální a ostatní školská zařízení (OSS) | obchodní centra (SOK) |
| zahrady a hřiště občanské vybavenosti (ZHV) | nelesní porosty dřevin zapojené s keři (NZK) | školy mateřské a základní (OSZ) | administrativa, komerční služby (SAM) |
| lesy (LRO) | sportovní areály lokální (RSL) | rodinné domy (BRR) | administrativní centra (SAX) |
| lesoparky (LRR) | polikliniky, ordinace (OZA) | činnovní vily (BRV) | zásobování teplem (TET) |

funkce budov v území [5]



- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- Mim. Praha včetně jin ovládaných subjektů bez MČ
- Městské části hl.m. Prahy včetně jin ovládaných subjektů
- Obce ČR mimo hl.m. Prahu včetně jin ovládaných subjektů
- Zbývající tuzemské právnické osoby
- Tuzemské fyzické osoby
- Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
- Subjekty nezafazněné do jiných skupin
- Podílci v dvou a více subjektech různých skupin

majetkoprávní vztahy [5]



- do 45
- do 50
- do 55
- do 60
- do 65
- do 70
- do 75
- více než 75 dB

hluková mapa [5]



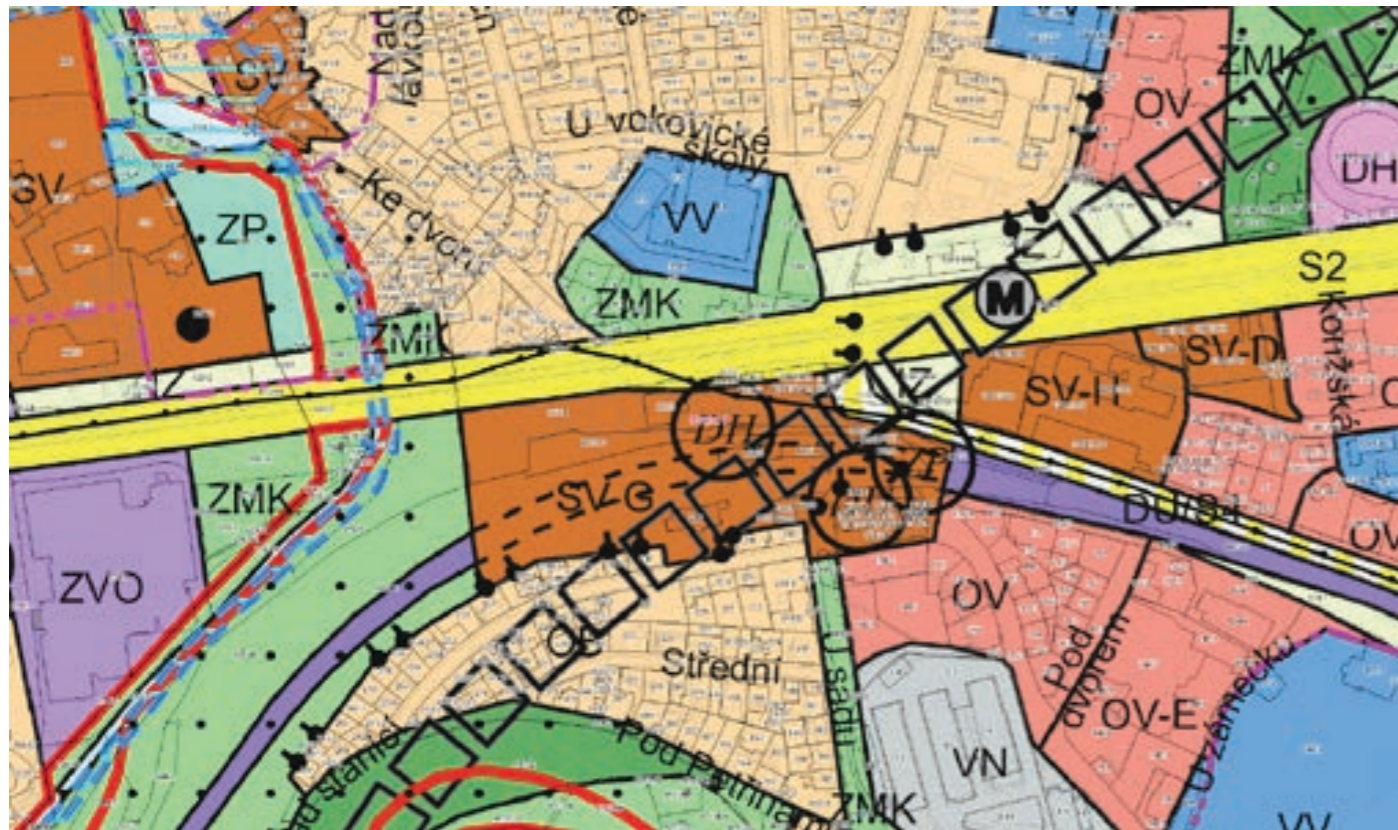
- Zóny parkovacích stání - nové (2016)
- RES - Rezidenční úsek (modrá)
- VIS - Návštěvnícký úsek (oranžová)
- MIX - Smíšený úsek (fialová)
- COM - Úsek pouze se ZTP nebo se zákazem (šedá)

zóny placeného stání [5]



- Protipovodňová ochrana
- Pevné opatření
- Záplavové území pro průtok Q100 (průtok stovleté vody)
- Aktivní zóna na drobných vodních tocích

záplavová území [5]



územní plán [5]

Shrnutí analytické části

Řešená lokalita se nachází severně od Starého Veleslavína. Ze severu je ohraničena ulicí Evropská, z východu ulicí Veleslavínská. Za touto ulicí nyní probíhá výstavba nové administrativní budovy. Ze západní strany je území ohraničeno Litoveckým potokem, za ním se nachází objemově výrazná stavba Hotel Krystal. Na jižní straně je umístěno současné nádraží Veleslavín.

Po vybudování odbočky na letiště a vybudování stanice Dlouhá Míle s parkovištěm P+R a autobusovým terminálem se předpokládá zklidnění dopravy v ulici Evropská. Následně se velká část dopravy ze směru od Kladna přesune na železnici. Autobusy z letiště nahradí ve směru na Veleslavín zmiňovaná železnice. Výsledkem bude, že autobusy z Kladna nebudou zajíždět až ke stanici Nádraží Veleslavín, ale skončí na Dlouhé Míli. Jediná autobusová linka, která ve Veleslavíně zůstane je linka, která slouží k obsluze Vokovic. Tím se současné autobusové obřištění stává zbytečným.

V současné době existuje projekt na modernizaci železniční tratě. Součástí návrhu je i částečně zahloubená stanice Veleslavín. Můj návrh přejímá pozici železničního svršku (výšku a pozici železnice), avšak stanice jako taková je zcela přepracována.

Vzhledem k počtu obyvatel Veleslavína a Vokovic (6 400 obyvatel) se předpokládá, že nejvyšší tok cestujících bude právě mezi metrem (směr centrum) a vlakem (směr Kladno) a mezi tramvají (směr centrum) a vlakem (směr Kladno).

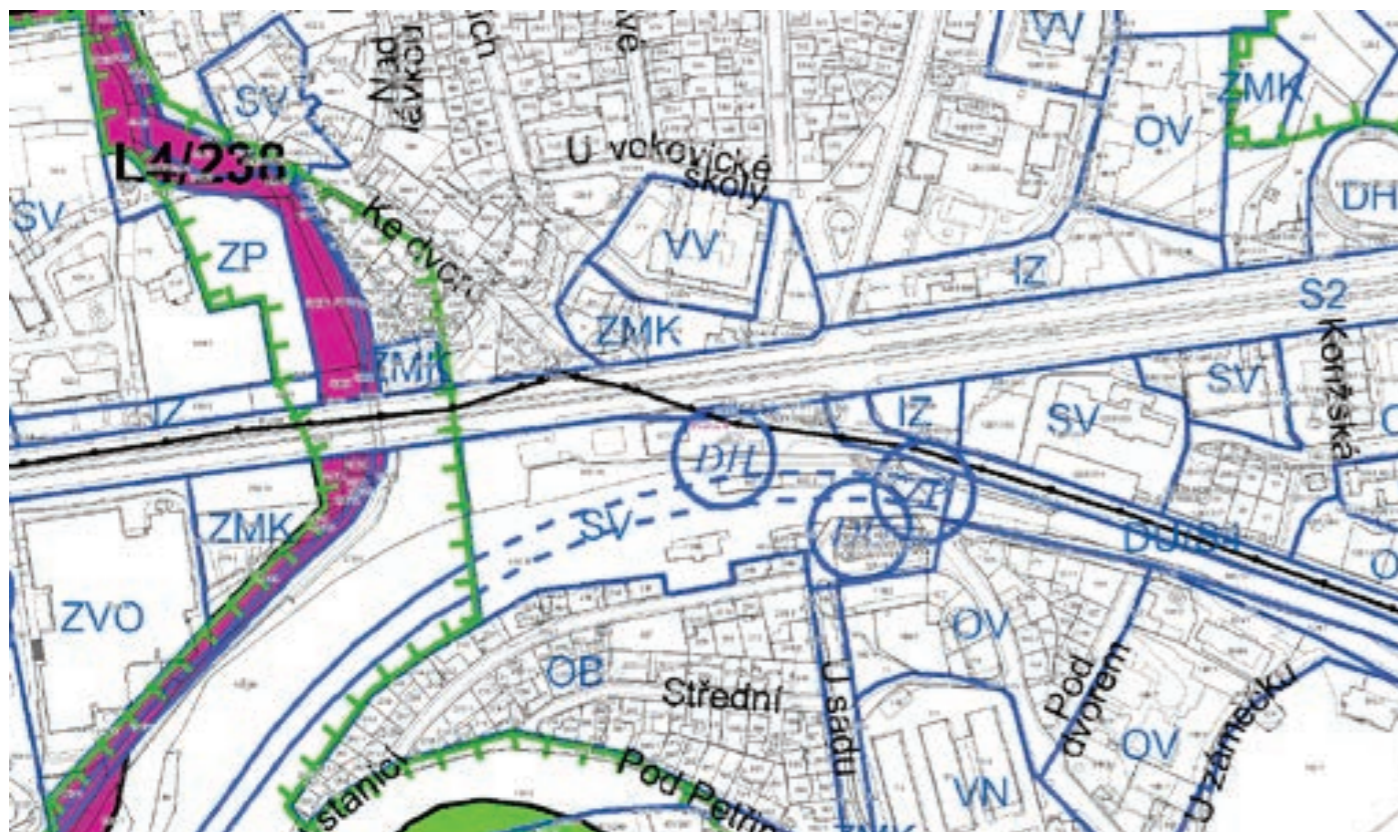
Povrchová železnice v této podobě je výraznou bariérou v lokalitě. Další takovou výraznou bariérou je ulice Evropská. Lokalita je složena ze dvou rovin. První rovina v úrovni ulice Evropská, druhá rovina v úrovni nádraží. Výškový rozdíl je zhruba jedno podlaží bytového domu.

Obvyklá výška zástavby ve Veleslavíně a Vokovicích je 6 – 12 m, to odpovídá 2 – 4 podlažím. Objevují se zde i budovy 18 m, to je 6 podlaží. Směrem do centra a k letišti podél Evropské se postupně výška budov zvyšuje až k 12 podlažím.

V drtivé většině převažuje v lokalitě funkce bydlení. U ulice Evropská se střídá bydlení s administrativními budovami. Z územního plánu je patrné, že se předpokládá se zástavbou v podobném duchu. V územním plánu je lokalita označena jako SV - všeobecně smíšené: Území sloužící pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby všeho druhu, kde žádná z funkcí nepřesáhne 60 % celkové kapacity území vymezeného danou funkcí.

Dle hlukové mapy je lokalita výrazně zatížena hlukem. Okolí Litovického potoka je zařazeno do systému ÚSES.

Z tohoto shrnutí vyplívají základní problematické body lokality. Jako ztěžejní bych uvedl potřebu zakomponovat navrhovanou železniční zastávku do prostředí místa, tak, aby nevznikla další liniová bariéra. Dále pak vyřešení propojení všech systémů dopravy. Jak vyplívá z výše uvedeného textu, autobusové obřištění se stává zbytečným a vzniká zde velký potenciál pro novou výstavbu. V případě rezidenční zástavby nastává problém s hlukem z ulice Evropské. Zároveň by mělo dojít k propojení mezi Starým Veleslavínem, navrhovanou zástavbou, ulicí Evropskou a Vokovicemi. V neposlední řadě je zde nádražní budova, která přestavbou a modernizací železnice přestane plnit svůj původní funkci.



ÚSES [5]

Případová studie

Hlavní vlakové nádraží Delft

Autor: Mecanoo

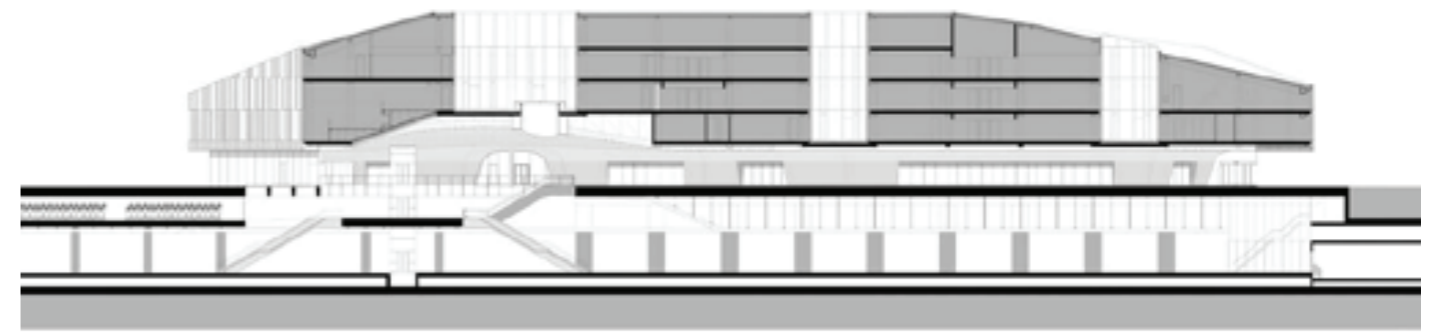
Adresa: Stationsplein, Delft, Nizozemí | [mapa](#)

Investor: Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone, ProRail, Gemeente Delft

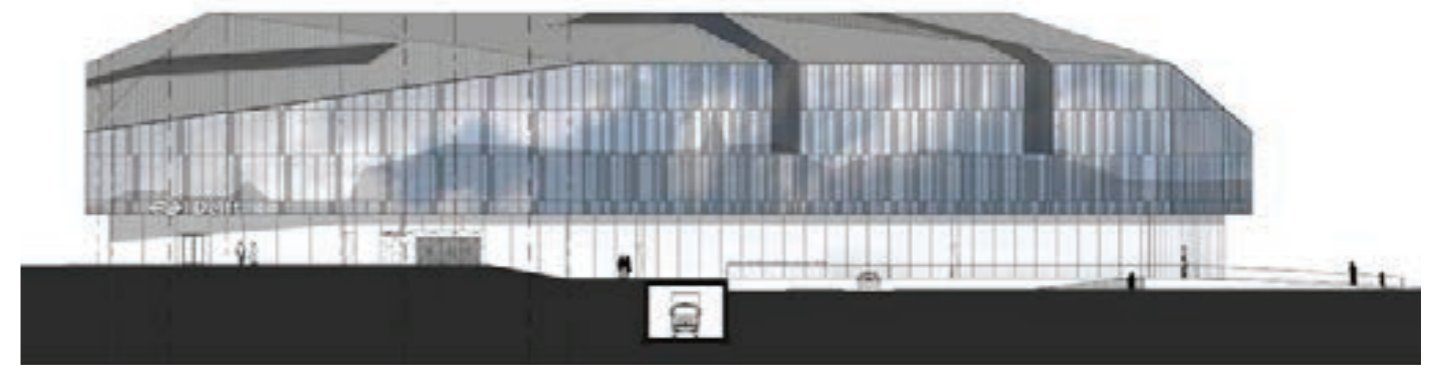
Realizace: 2012-2017

Užitná plocha: 28320 m²

Nová budova nádraží nahradí původní železniční uzel, který působí ve městě jako bariéra. Samotné nádraží je umístěno pod úroveň terénu. Nad železnicí vznikla budova, kde parter slouží jako nádražní hala. Nad nádražní halou jsou tři administrativní podlaží, která slouží tisícovce zaměstnanců vedení města. ^[1]



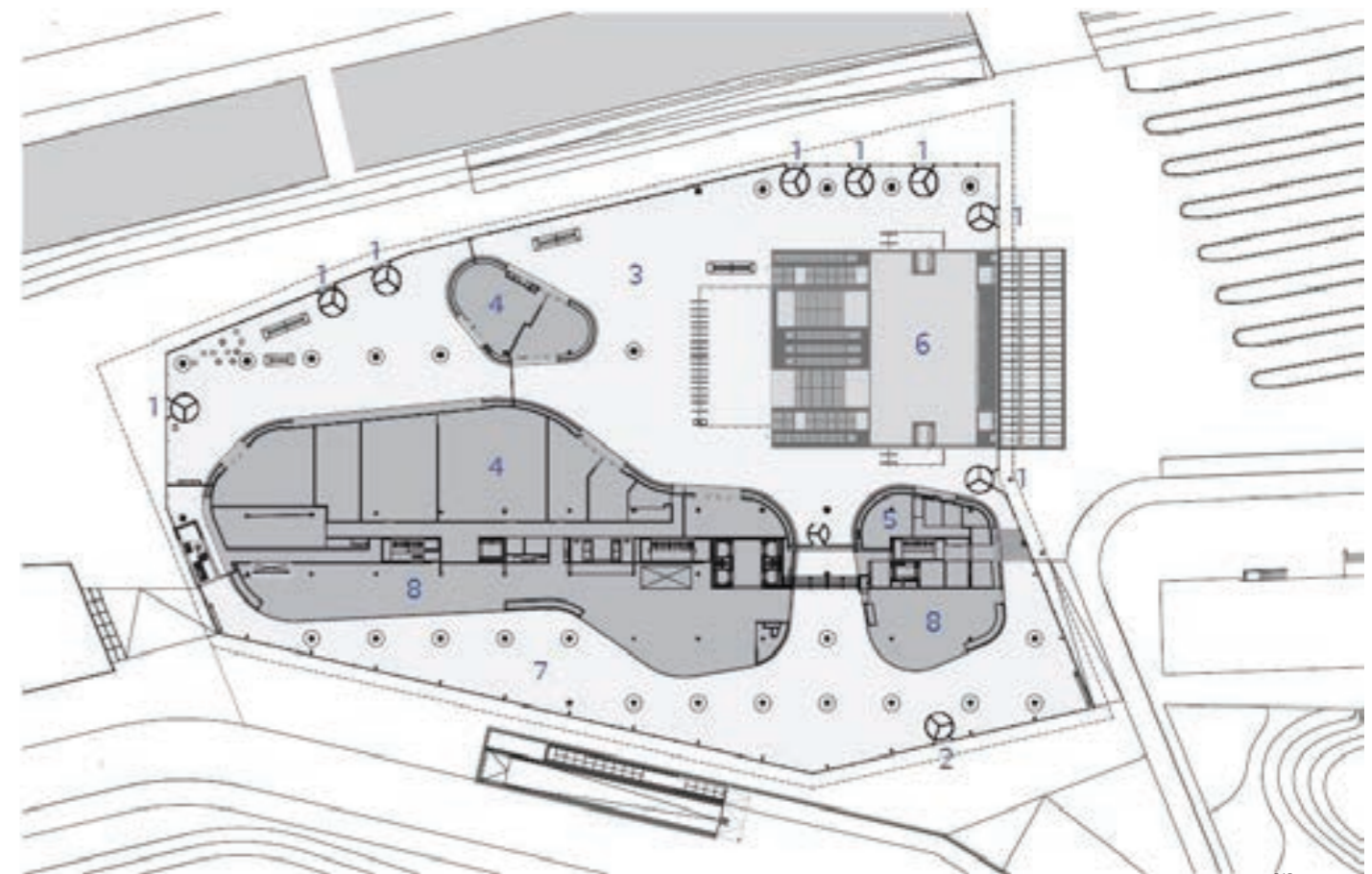
řez ^[1]



pohled ^[1]



vestibul ^[1]



půdorys ^[1]

Případová studie

Haag Centraal

Architekt: Benthem Crowell Architects

Realizace: 2016

Plocha: 20 000 m²

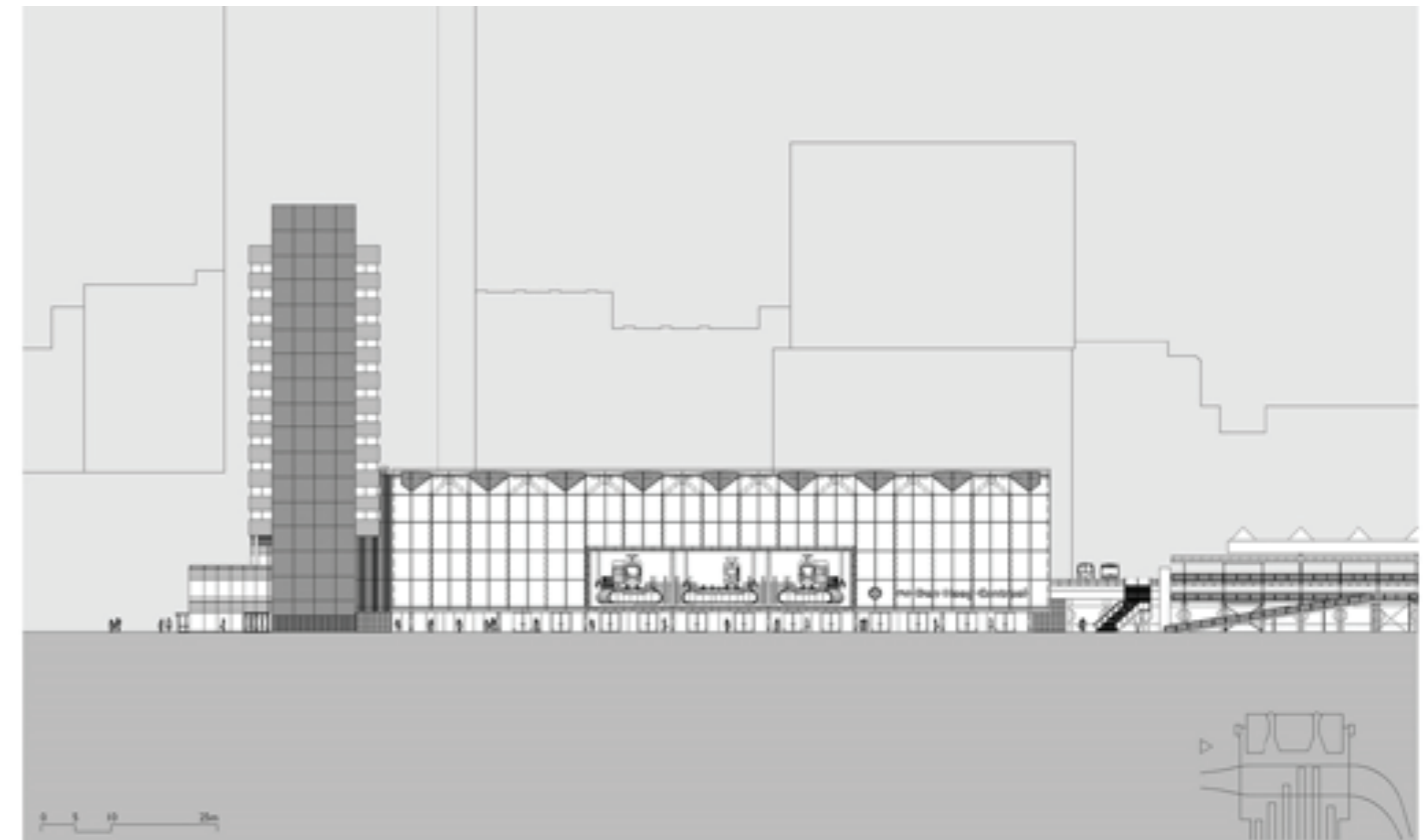
Kapacita: 190 000 cestujících/den (očekává se zdvojnásobení)

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 vrchní 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.

Dvojitý hlavní vchod pro pěší vede přes 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.

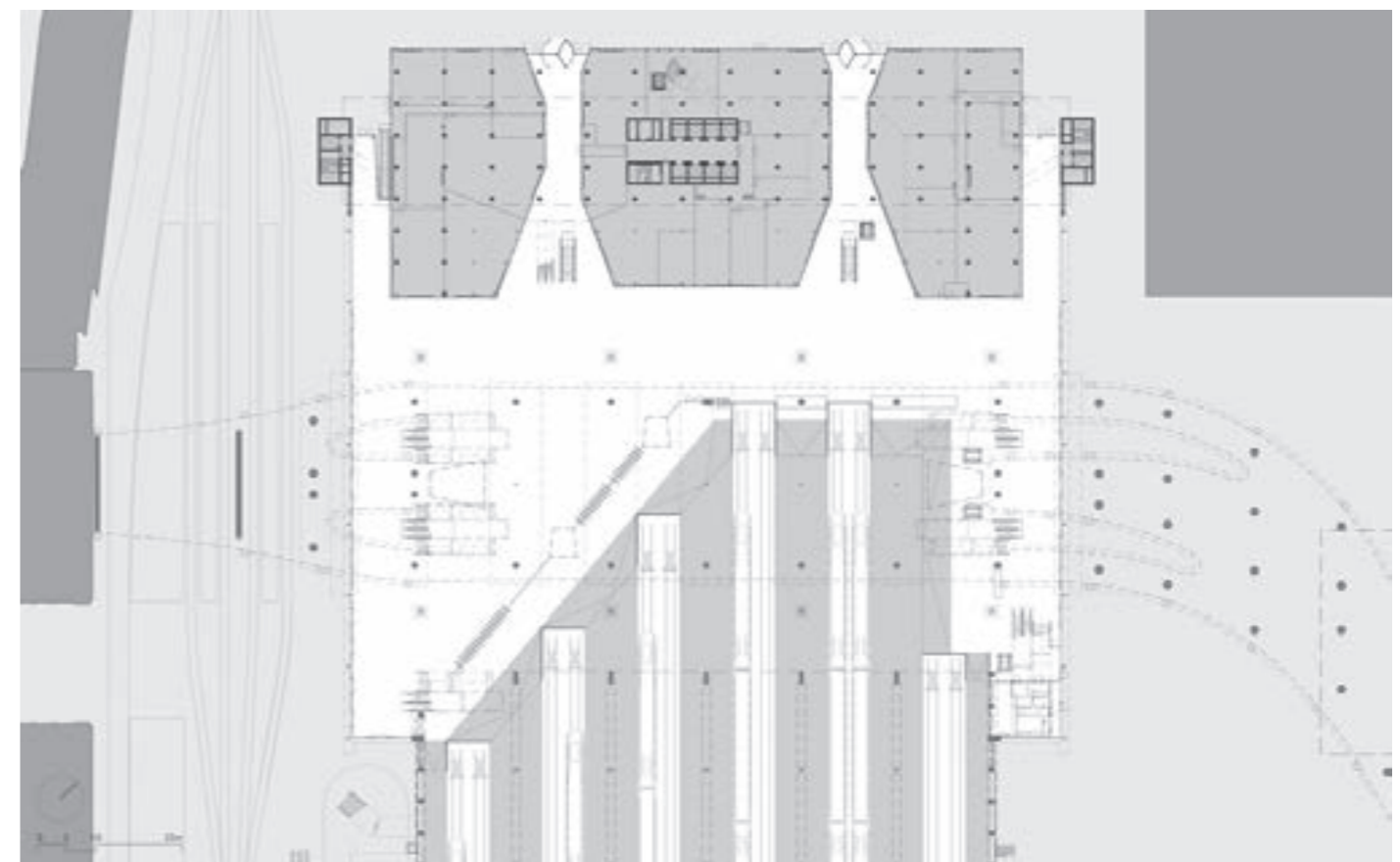
Zázemí pro provoz nádraží je v prvním podzemním podlaží a servis v podobě prodejny jízdenek s infostánkem a vstupem do zázemí je umístěn v prostředním "pilíři" obklopený obchody. Úschovna kol (pro Holandsko nepostradatelná) je z vnějšku budovy poblíž parkoviště pro auta. ^[3]



řez ^[3]



nádražní hala ^[3]



půdorys haly ^[3]

Návrhová část



pohled z křižovatky na administrativní budovu se vstupem do vestibulu metra



zelený pás mezi navrhovanou zástavbou a současnou zástavbou na místě současné železniční trati



pohled na bytové domy od Litovického potoka



Urbanistická koncepce.

Území je výrazně ovlivněno dopravou a s tím související i reliéf terénu. Lokalita je složena ze dvou rovin, první rovina v úrovni ulice Evropská, druhá rovina v úrovni nádraží. Výškový rozdíl je zhruba jedno podlaží bytového domu. Z toho vychází i urbanistické řešení lokality. Současně charakter zástavby v okolí je velmi rozmanitý a ve většině případů stavby nekomunikují s ulicí Evropská. Řešená lokalita je rozdělena na dvě části, na část rezidenční v západní části směrem k potoku, která se skládá ze čtyř menších bytových domů a jednoho pavlačového bytového domu a na administrativní budovu umístěnou na rohu křižovatky.

Ulice Evropská je jasně definována hranou podlouhlého pavlačového domu a administrativní budovou. Podélný pavlačový dům odstiňuje rezidenční část od rušné ulice a chrání vytvořený prostor mezi bytovými domy. Čtyři bytové domy jsou umístěny na terénní hraně. Menší bytové domy kopírují stopy železnice a prostor mezi domy se rozšiřuje směrem k Litovickému potoku. Z vytvořeného vnitřního prostoru jsou vstupy do všech bytových domů. Všechny byty jsou orientovány na východ, jih a západ a vždy do zeleně.

Administrativní budova je umístěna na rohu ulic Evropská a Veleslavínská. Budova se skládá ze dvou menších obdélníkových hmot, spojených komunikačním prostorem. Budova je obklopena veřejným prostorem. Směrem na jih je umístěna na terénní hranu. Zde je tedy možné do budovy vstoupit jak z úrovně ulice Evropské, tak směrem od stávající nádražní budovy. Současně je budova umístěna nad vestibulem metra.

Mezi nově navrženými budovami a stávající zástavbou v místě železniční trati je vytvořen zelený pás, který je součástí zelené infrastruktury města směřující od Stromovky až po Liboc.

Struktura objektů

Objekty jsou umístěny na společném podzemním podlaží, které slouží jako garáže a technické zázemí budov. Vjezd do garáží je z ulice Evropské.

Administrativní budova se skládá ze dvou menších kvádrů, které jsou propojeny komunikací. V prvním nadzemním podlaží je umístěna vstupní hala, ze které je přístupný vestibul metra, recepce v druhém nadzemním podlaží pro administrativní část a komerční prostory. Toto podlaží je přístupno ze tří stran a je průchozí. Ze vstupní haly je přístupná recepce, která je umístěna v druhém nadzemním podlaží.

Pavlačový bytový dům je pavlačí orientován do ulice. Byty jsou poté orientovány směrem na jih do bloku budov. Balkony bytů jsou spojené a tvoří pás po celé délce fasády. Parter domu je orientovaný jen do ulice Evropská. Jedná se o byty 2+kk a 3+kk.

Čtyři menší bytové domy jsou umístěny na terénní hraně a z poloviny jsou umístěny nad tunelem železnice. Vstup do objektu je přes první nadzemní podlaží, které je na úrovni ulice Evropské. V prvním nadzemním podlaží je kočárkárna, technická místnost a společenská místnost. Od druhého do pátého podlaží jsou umístěny byty 2+kk, 3+kk a 4+kk. V druhém nadzemním podlaží směrem na jih je vytvořen sokl, který je využit jako terasa pro byty. Ostatní byty mají k dispozici balkony.

Konstrukčně technické řešení

Základní konstrukční modul je 8,1 x 8,1 m a vychází z podzemního podlaží a propisuje se do všech objektů a jejich nadzemních podlaží. Podzemní podlaží dle terénu klesají a jsou propojeny polorampami, to umožňuje zvýšit vrstvu zeminy nad podzemním podlaží a tedy výsadbu stromů a keřů.

Konstrukční systém bytových domů vychází ze skeletového systému v podzemním podlaží a přechází na stěnový konstrukční systém, nosné stěny jsou využity zároveň jako mezibytové stěny. Pavlačový dům je tvořen výhradně stěnovým příčným systémem. S modulem 8,1m respektive 4,05 m. Menší bytové domy jsou tvořeny konstrukčním systémem stěnovým kombinovaným. Fasáda je vytvořena z hrubé omítky světlé barvy.

Administrativní budova je tvořena skeletovým systémem, jako ztužení slouží schodišťová jádra. Fasáda je obložena obkladem ve formátu cihly.

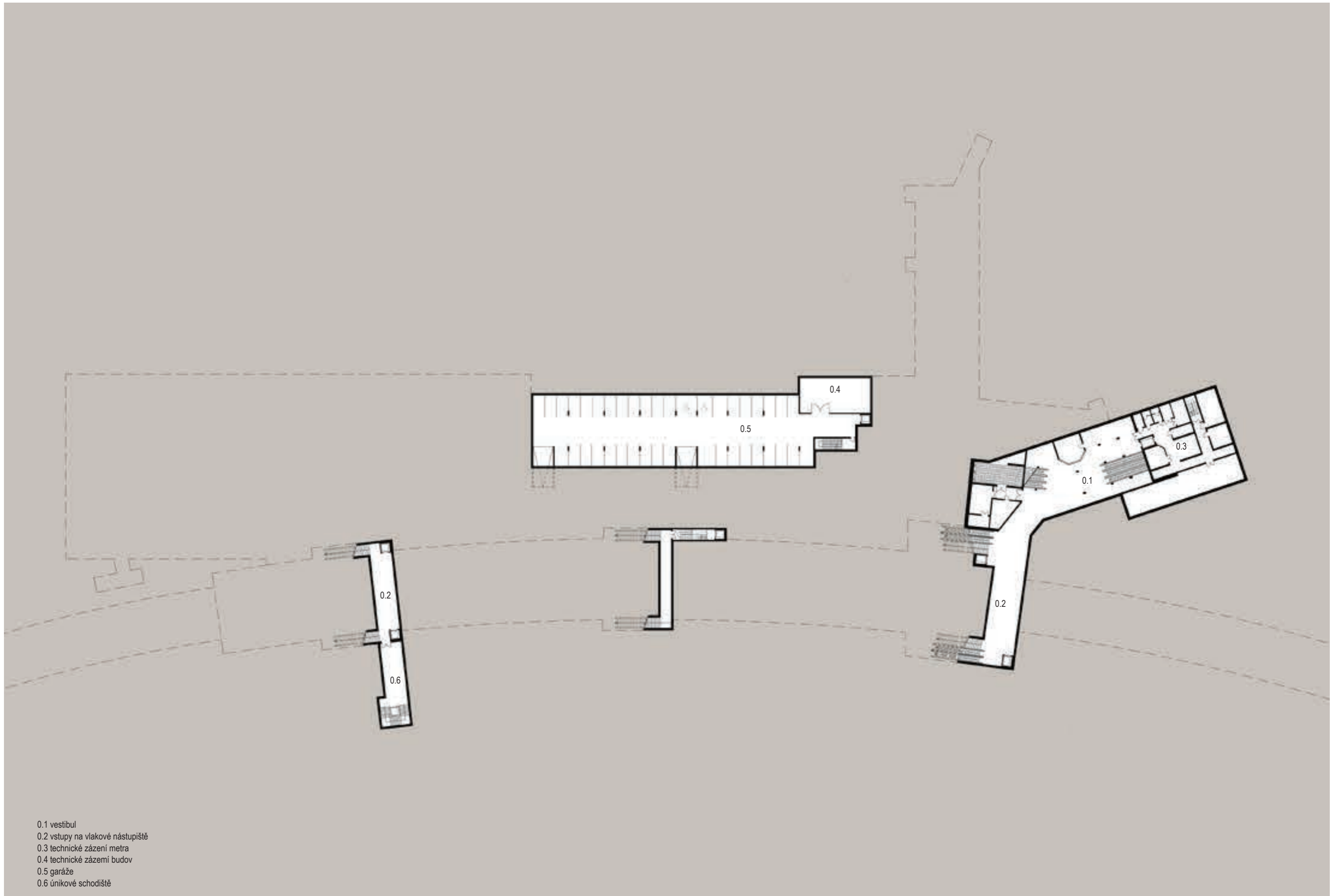
Všechny opěrné stěny jsou železobetonové bedněné hrubými prkny, vzor dřeva se propisuje do vzhledu všech opěrných stěn.



situace širších vztahů





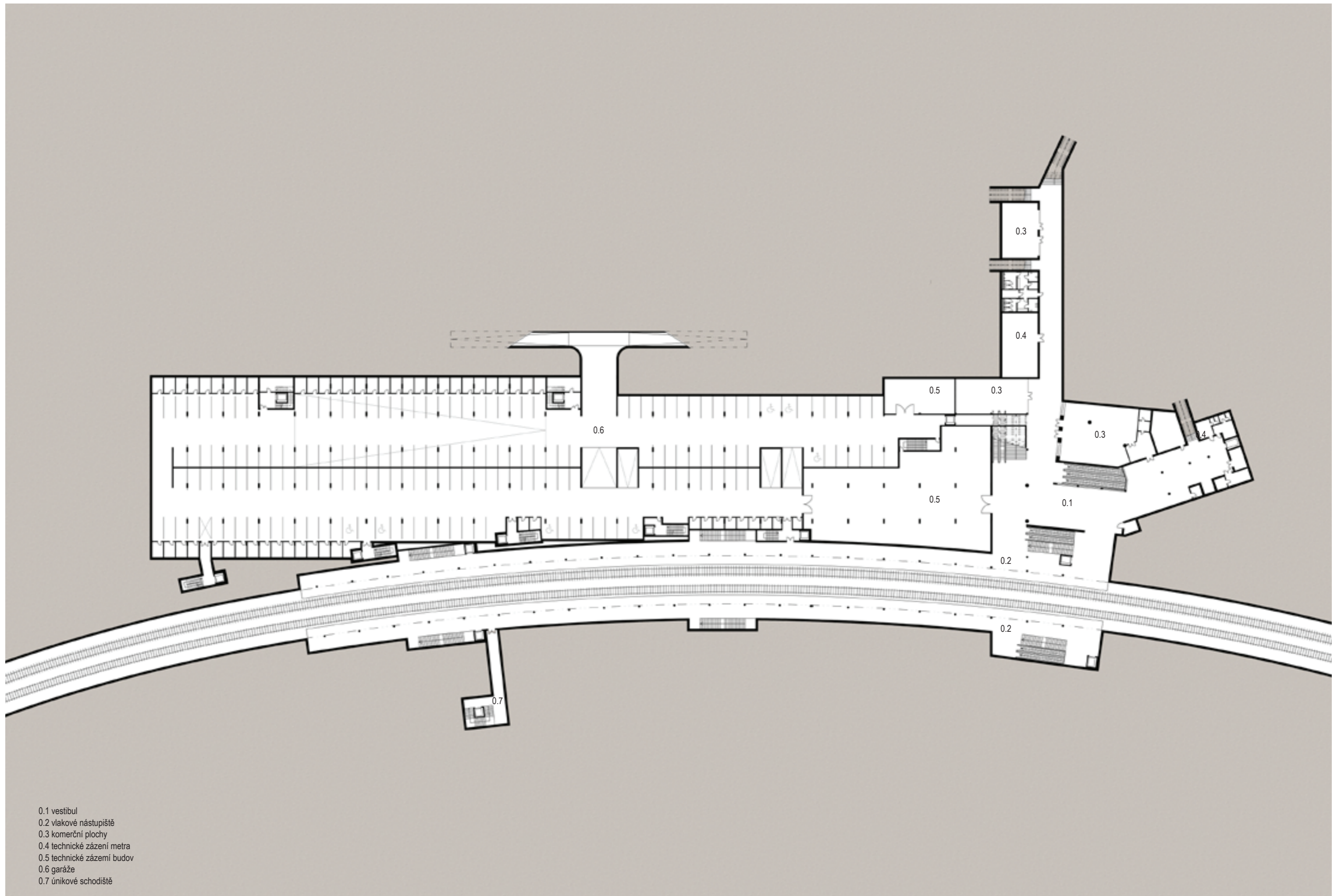


- 0.1 vestibul
- 0.2 vstupy na vlakové nástupiště
- 0.3 technické zázemí metra
- 0.4 technické zázemí budov
- 0.5 garáže
- 0.6 únikové schodiště

půdorys 2. podzemního podlaží



0 5 15 25 m



- 0.1 vestibul
- 0.2 vlakové nástupiště
- 0.3 komerční plochy
- 0.4 technické zázemí metra
- 0.5 technické zázemí budov
- 0.6 garáže
- 0.7 únikové schodiště

půdorys 1.podzemního podlaží



0 5 15 25 m



půdorys 1. nadzemního podlaží

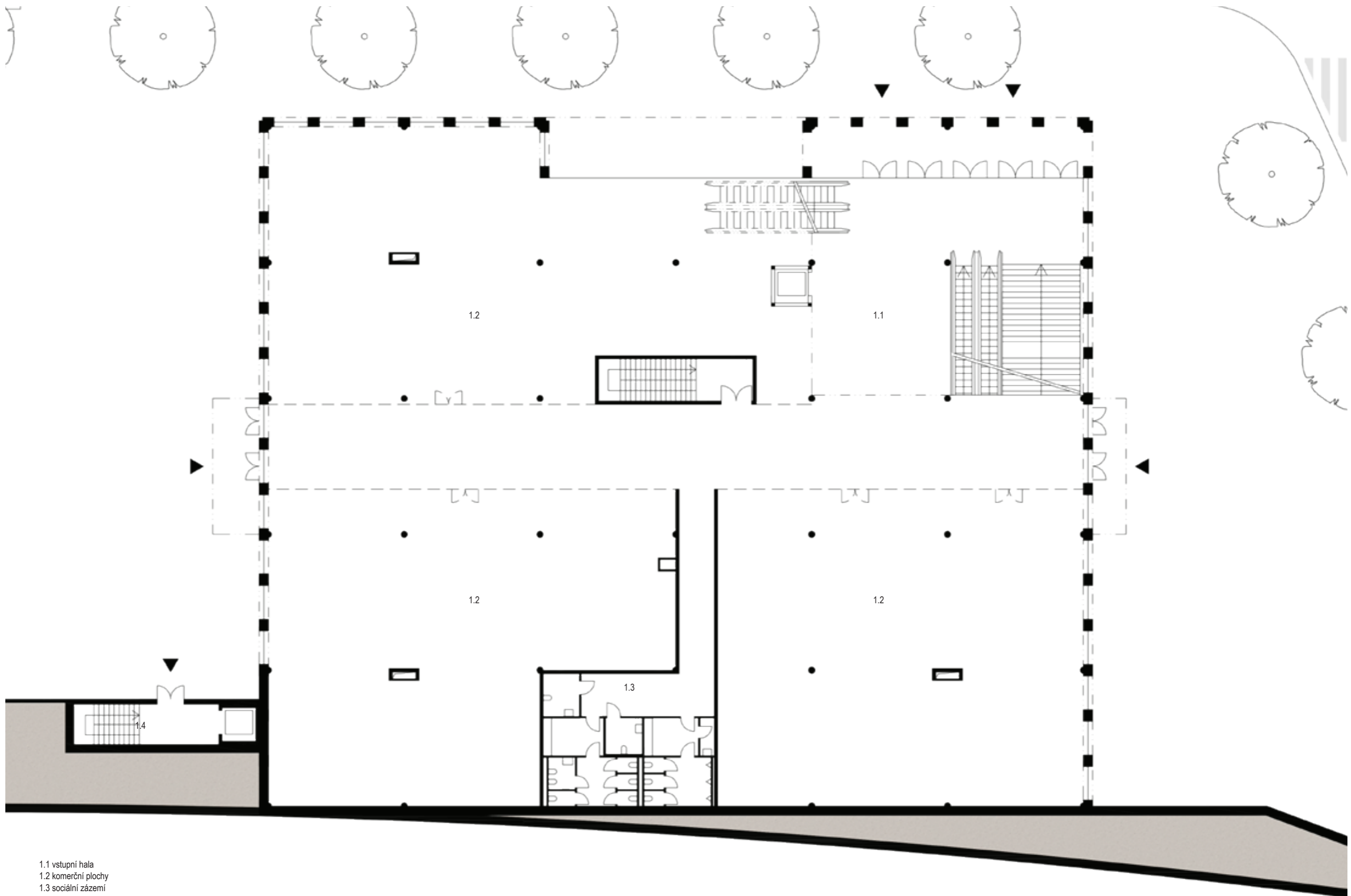




půdorys 2. nadzemního podlaží

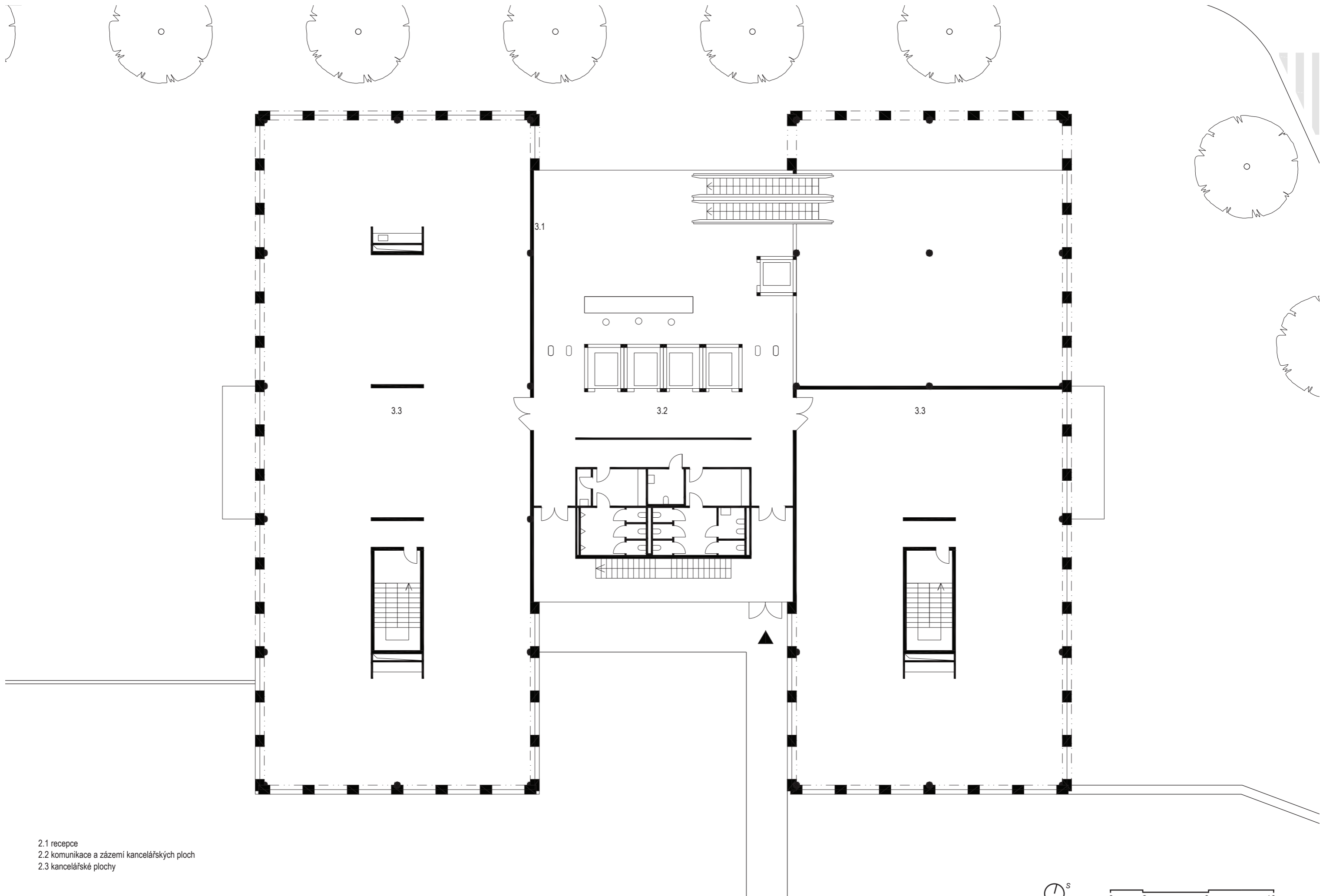


púdorys 3. nadzemného podlaží

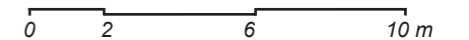


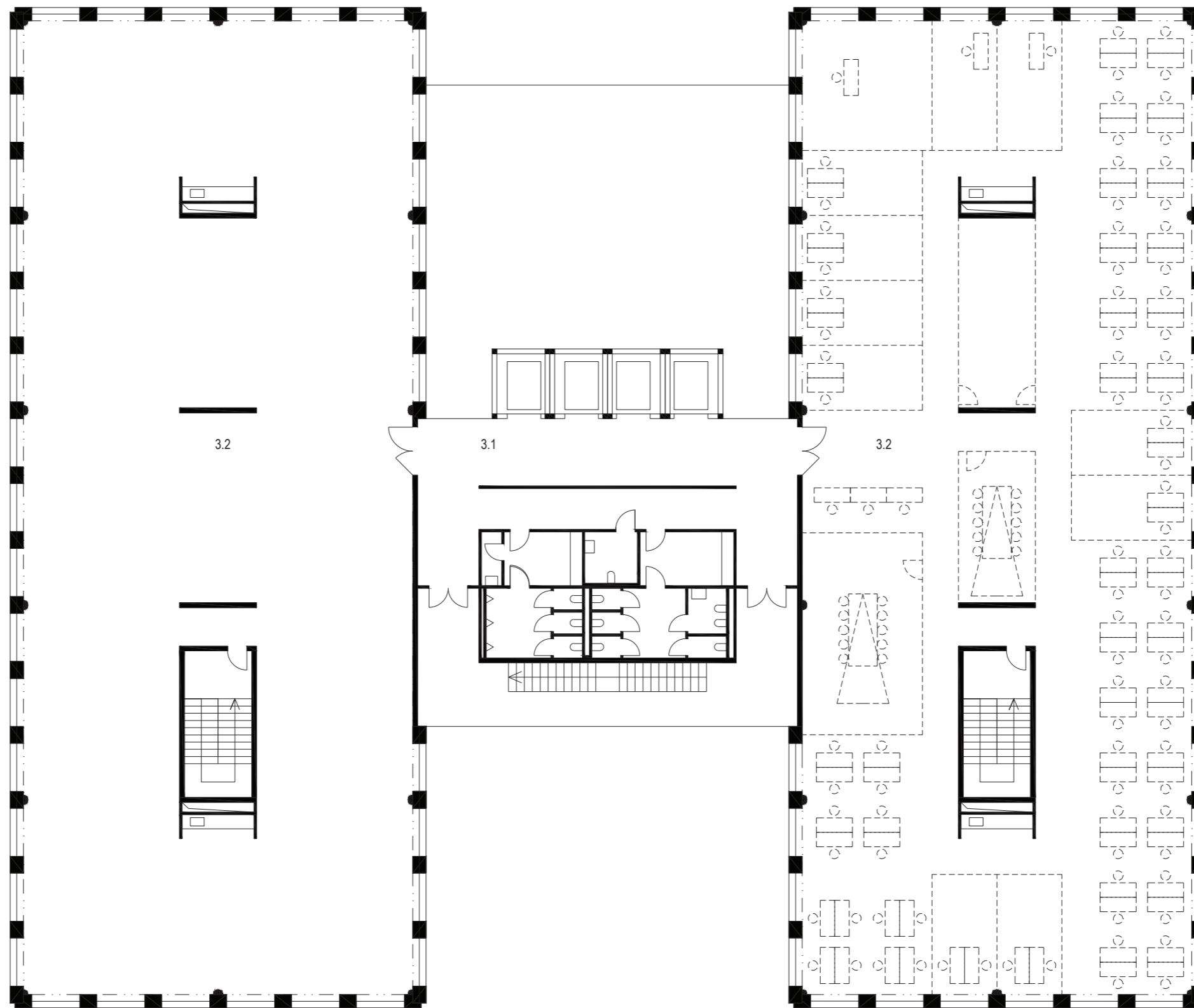
- 1.1 vstupní hala
- 1.2 komerční plochy
- 1.3 sociální zázemí
- 1.4 výstup z podzemních garáží



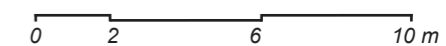


- 2.1 recepce
- 2.2 komunikace a zázemí kancelářských ploch
- 2.3 kancelářské plochy



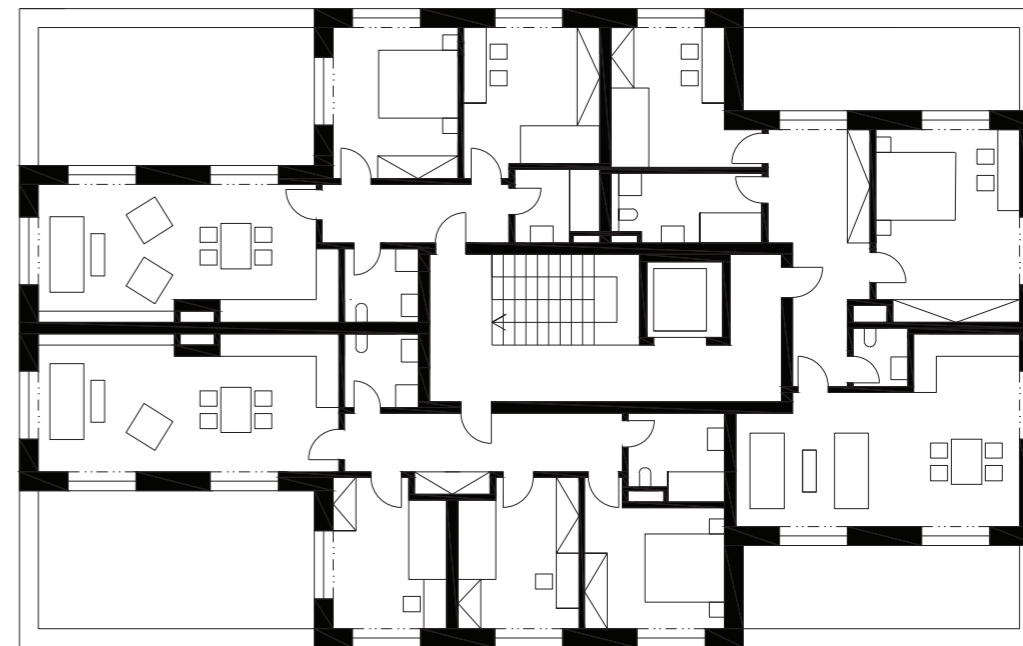


3.1 komunikace a zázemí kancelářských ploch
 3.2 kancelářské plochy

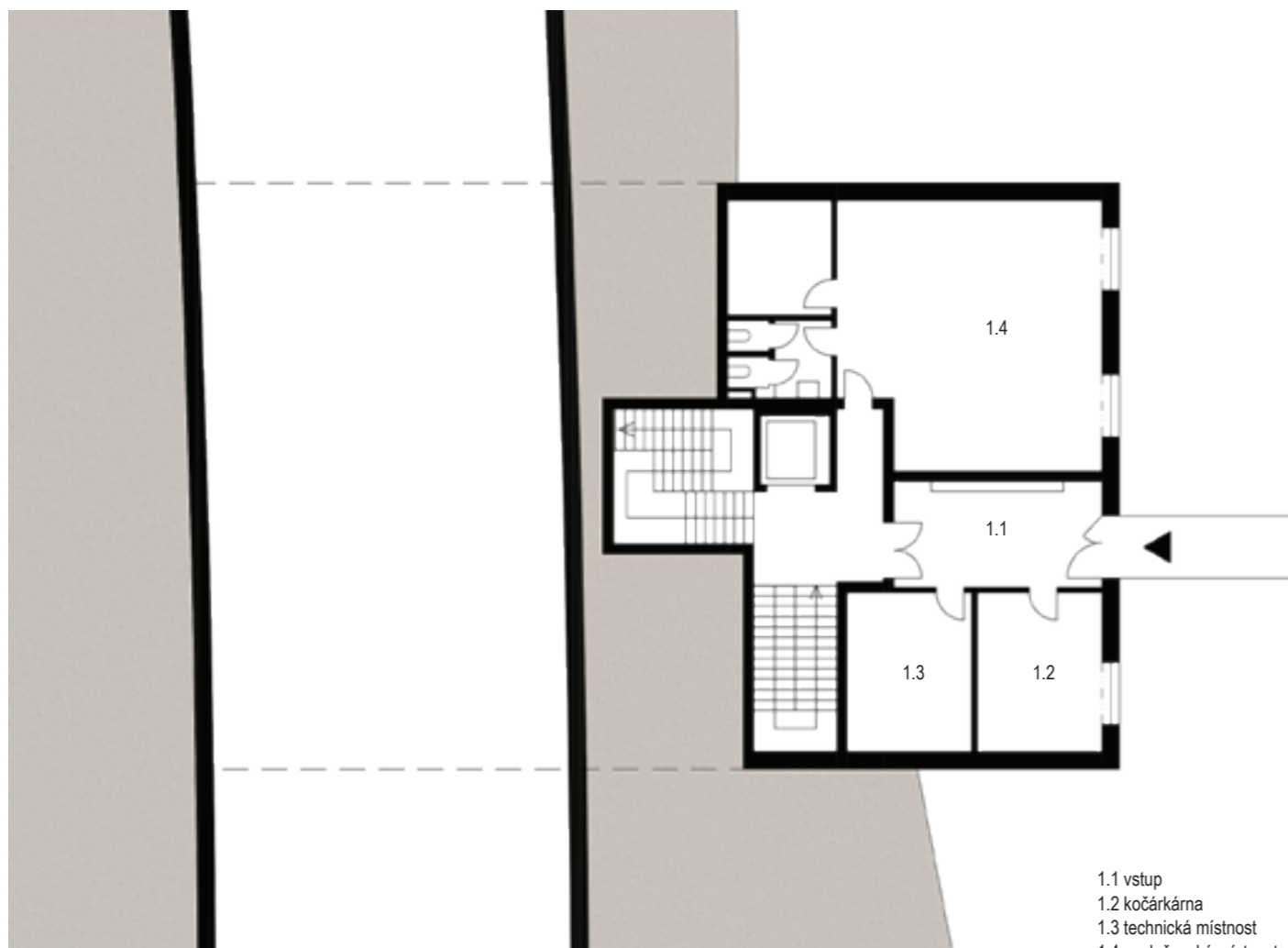




bytový dům půdorys 2. nadzemního podlaží

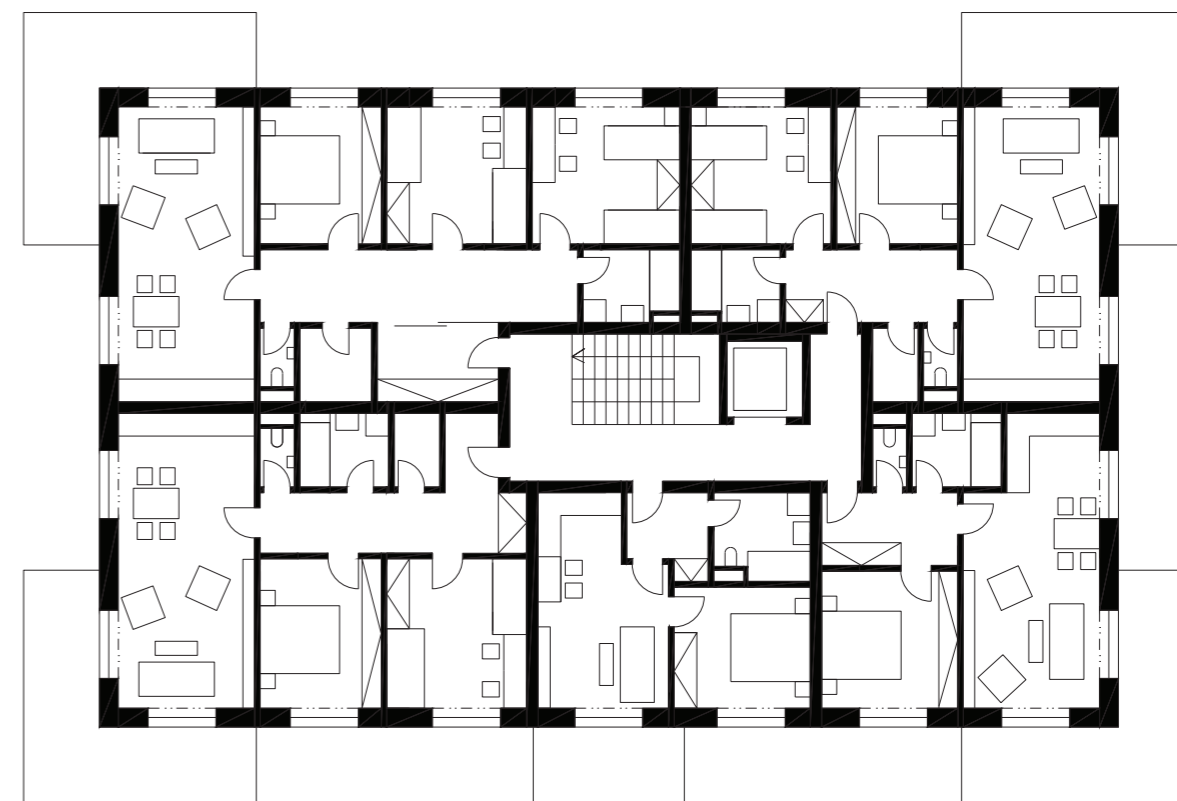


bytový dům půdorys 6. nadzemního podlaží



- 1.1 vstup
- 1.2 kočárkárna
- 1.3 technická místnost
- 1.4 společenská místnost

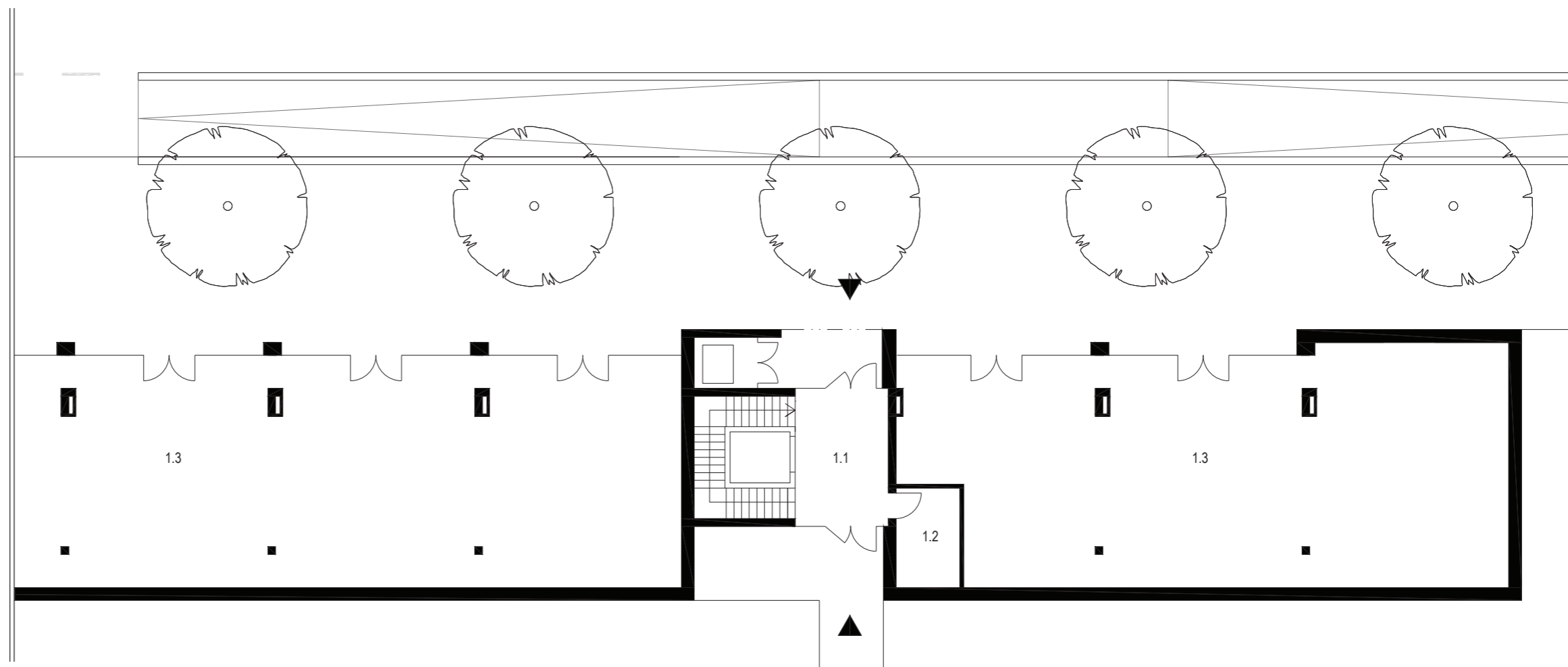
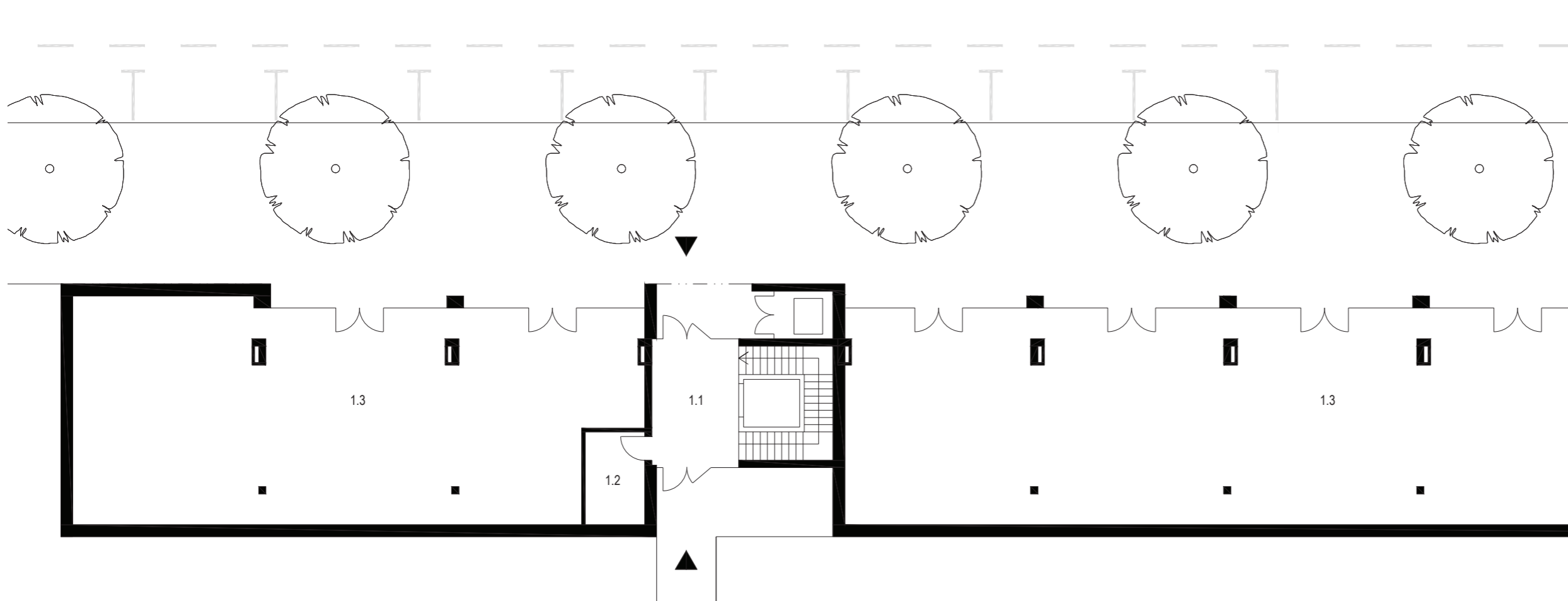
bytový dům půdorys 1. nadzemního podlaží



bytový dům půdorys 3. až 5. nadzemního podlaží

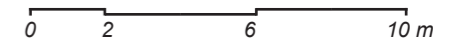
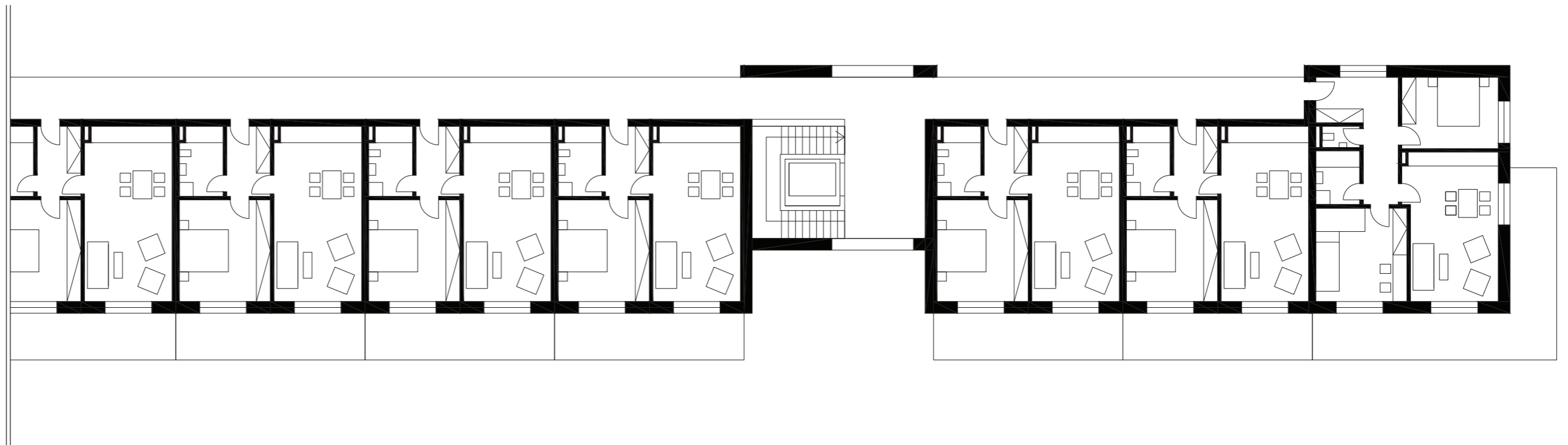
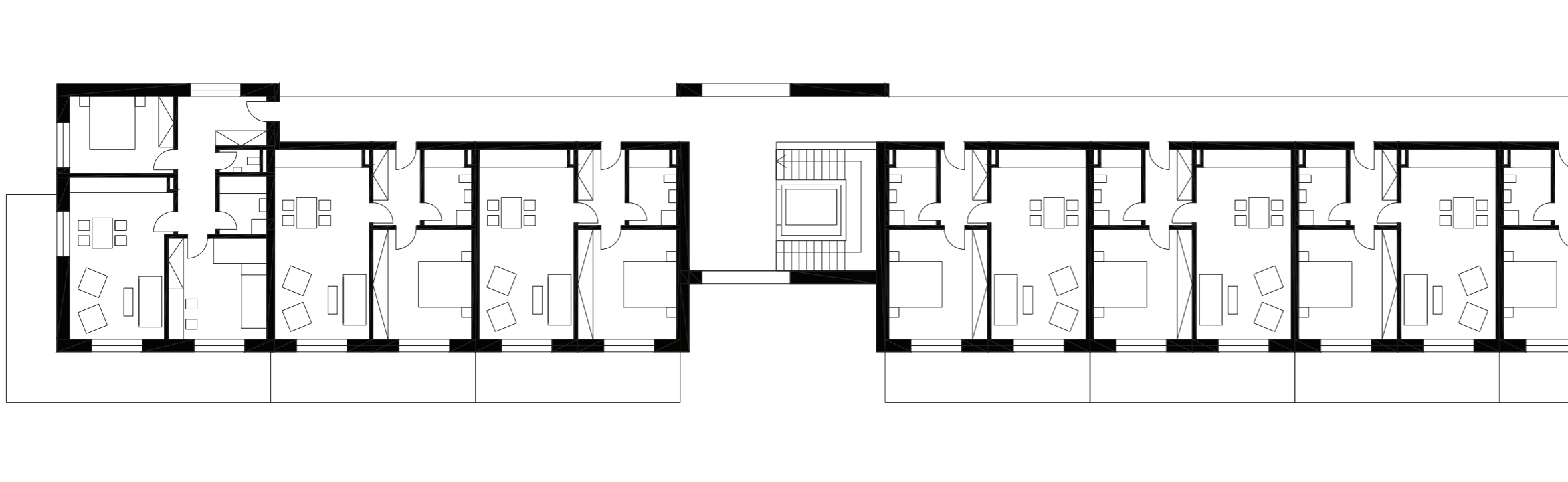


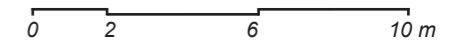
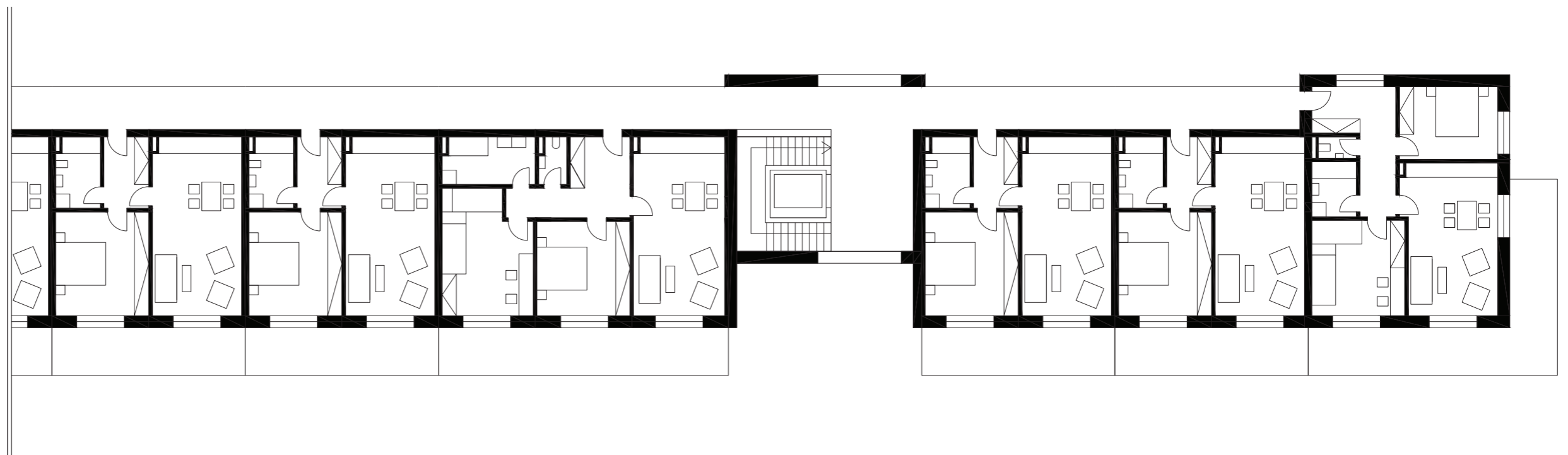
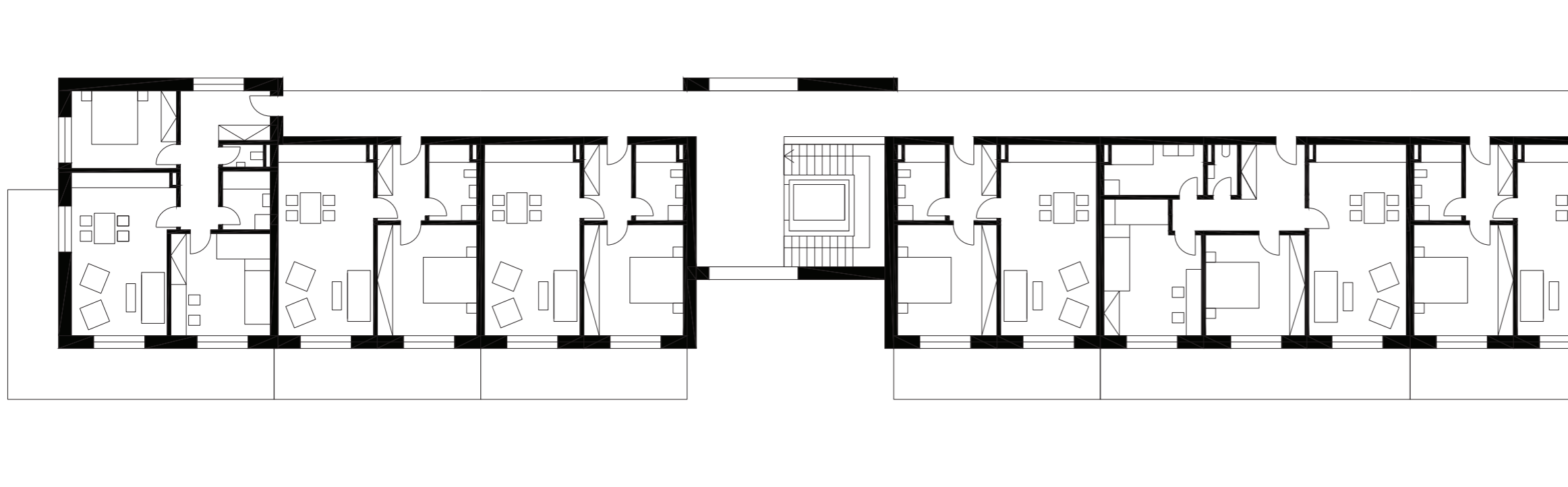
0 2 6 10 m

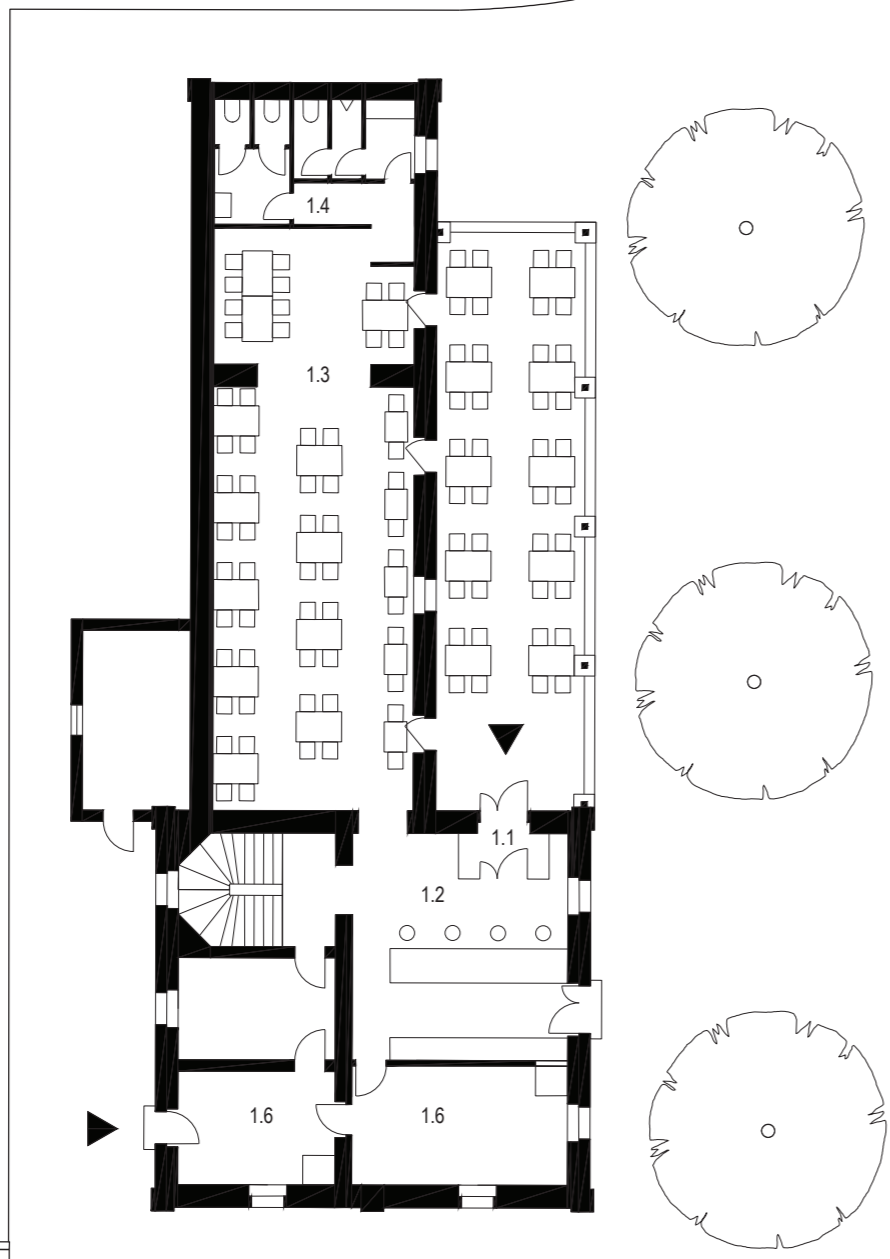
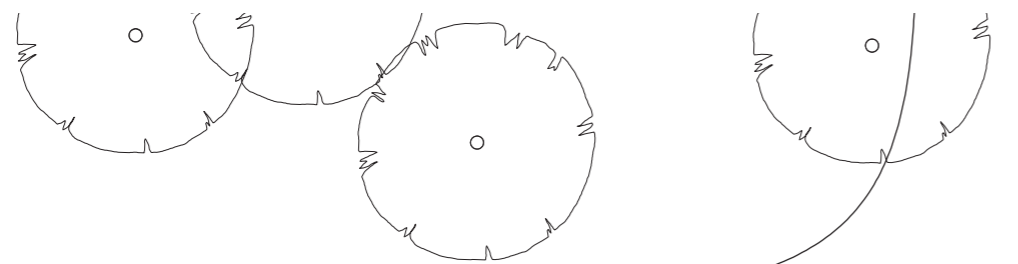


- 1.1 vstup do bytového domu
- 1.2 kočárkárna
- 1.3 komerční plochy





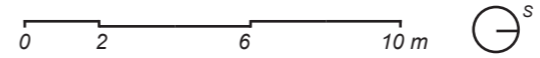
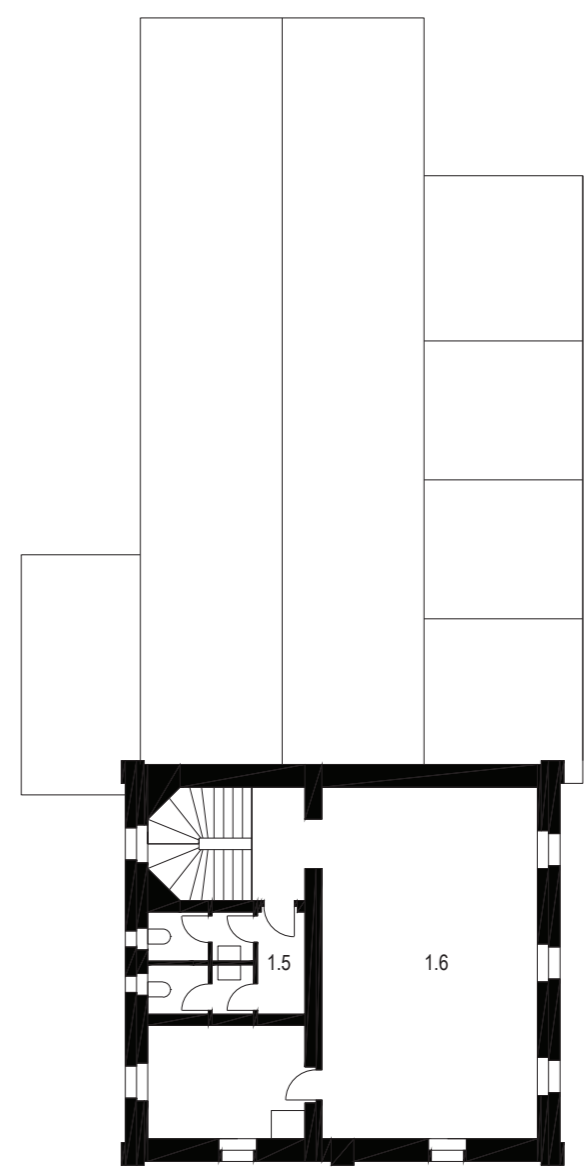




- 1.1 vstup
- 1.2 bar
- 1.3 sál
- 1.4 zázemí pro hosty
- 1.5 zázemí pro zaměstnance
- 1.6 sklady a kuchyně

nádražní budova - restaurace

půdorys 1. nadzemního podlaží



půdorys 2. nadzemního podlaží



pohled z ulice Evropská

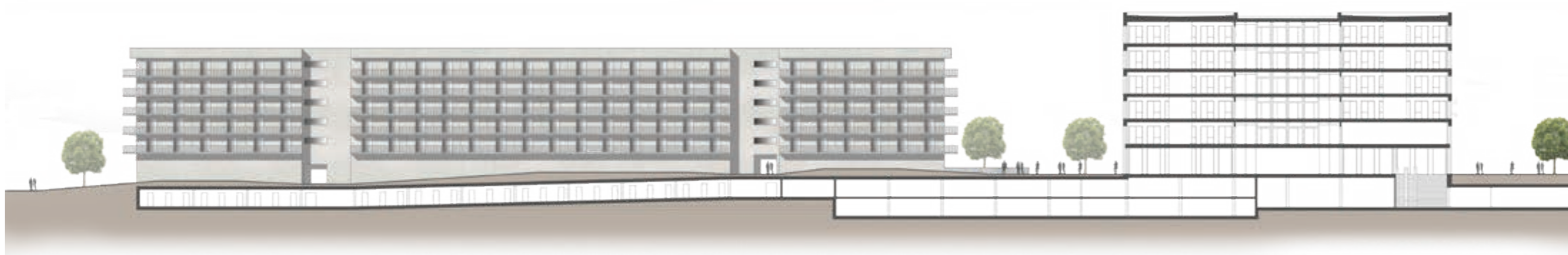


pohled od nádraží

0 5 15 25 m

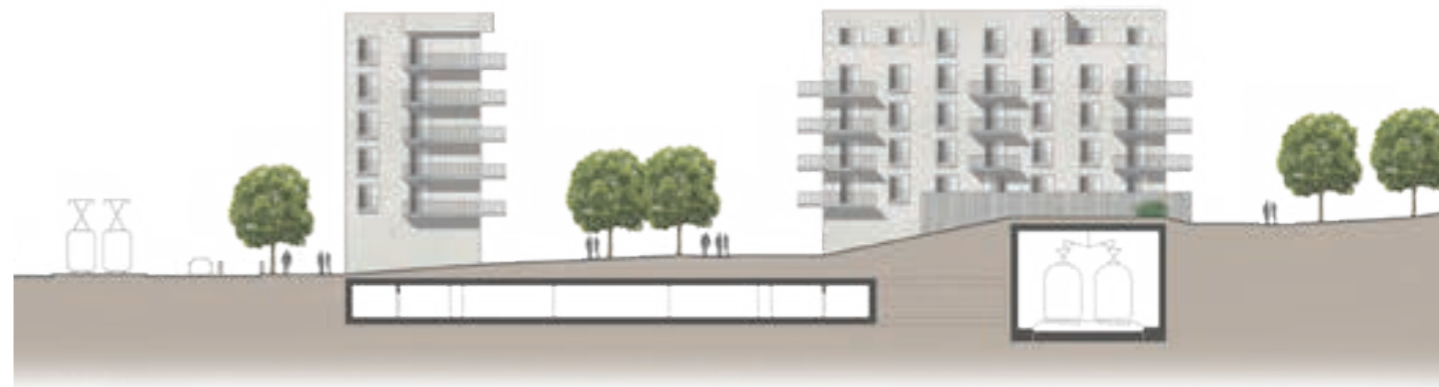


pohled na bytový dům z vnitrobloku



podhled na pavlačový dům z vnitrobloku

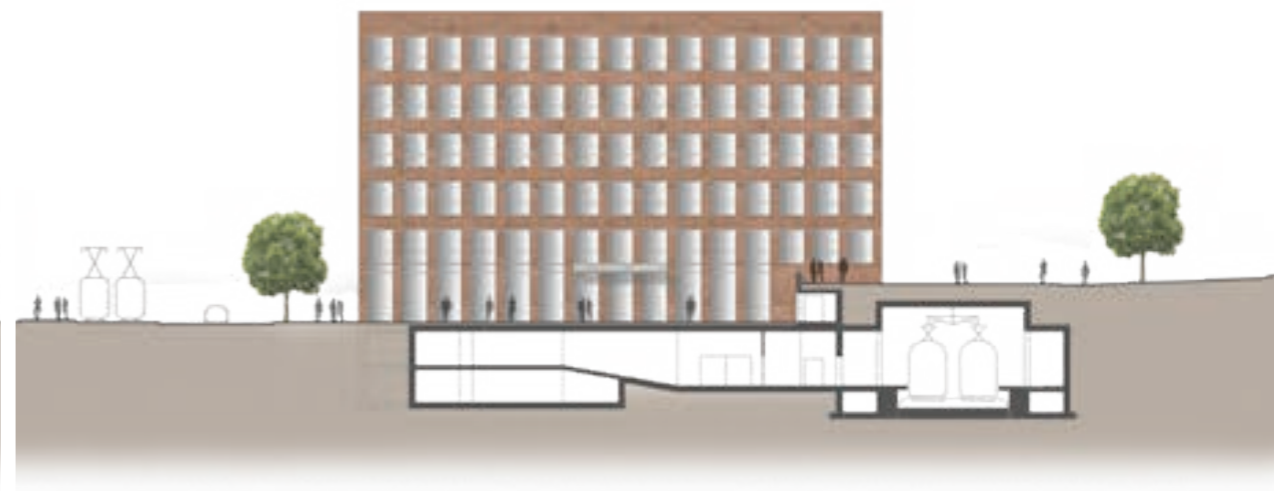
0 5 15 25 m



pohled na pavlačový a bytový dům



pohled na pavlačový a bytový dům od Litoveckého potoka



pohled na administrativní budovu z ulice Veleslavínská

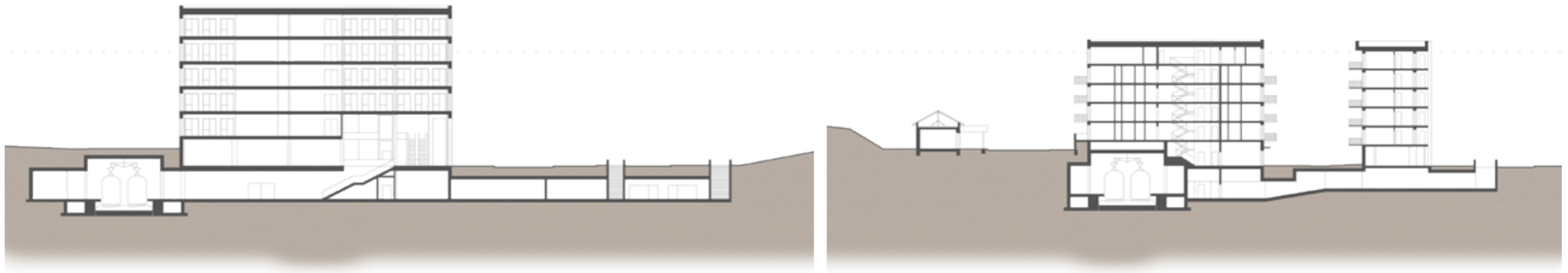
0 5 15 25 m



pohled na administrativní budovu z vnitrobloku



podélný řez pavlačovým domem a příčný řez administrativní budovou



podélný řez administrativní budovou s vestibulem

0 5 15 25 m



podélný řez bytovými domy

Základní statistické údaje o projektu

plocha dotčeného území	21 230 m2
zastavěná plocha v úrovni 1NP	5 820 m2
zastavěnost	27%
celková hrubá podlažní plocha nadzemních podlaží	30 595 m2
podzemní podlaží	
garáže 1.PP a 2.PP	7 325 m2
počet parkovacích stání	212 stání
technické zázemí budov	1 160 m2
vestibul metra 1.PP a 2.PP	3 320 m2
vlakové nástupiště	3 635 m2
administrativní budova	
celková hrubá podlažní plocha	10 115 m2
hrubá podlažní plocha parteru	1 950 m2
hrubá podlažní plocha kanceláří	6 905 m2
hrubá podlažní ostatní	1 260 m2
nádražní budova - restaurace	
celková hrubá podlažní plocha	370 m2
bytové domy	
celková hrubá podlažní plocha	9 480 m2
hrubá podlažní plocha vstupu a komunikací	1 480 m2
hrubá podlažní bytů	8 000 m2
pavlačový bytový dům	
celková hrubá podlažní plocha	10 630 m2
hrubá podlažní plocha komunikací	1 430 m2
hrubá podlažní plocha parteru	1 800 m2
hrubá podlažní bytů	7 400 m2
celkové počty bytů	
2+kk	78
3+kk	60
4+kk	20
celkový počet bytů	158

Závěr



Cílem práce bylo prověřit možnost zástavby okolí stávajícího nádraží Veleslavin a nově vzniklého autobusového nádraží či obratiště. Návrh vychází z analýzy, která byla zpracována v rámci předdiplomního semináře.

Navržené budovy jasně definují hranu Evropské ulice. Pavlačový dům odstiňuje rezidenční část od rušné ulice, zároveň jsou v parteru umístěny komerční plochy směrem do ulice. Všechny byty jsou orientovány jižně do zeleně a nebo východně a západně do bloku rezidenční části. Na rohu ulic Evropské a Veleslavínské je umístěna administrativní budova, jejíž parter slouží jako hlavní vstup do vestibulu metra. V parteru jsou umístěny komerční plochy orientované do ulice.

Vlakové nádraží je umístěno pod úroveň terénu. Přestup mezi vlakem, metrem a tramvají je realizován z jednoho vestibulu, to umožňuje co nejkratší a nejefektivnější propojení všech dopravních prostředků hromadné dopravy. Zároveň je na vestibul napojen parter administrativní budovy.

Stávající budova nádraží je zakomponována do celého komplexu a je využita jako restaurace. Budova je s okolní zástavbou propojena venkovními schodišti ve svahu. Severním směrem s novou zástavbou při ulici Evropská a jižním směrem se Starým Veleslavínem. Mezi nádražní budovou a navrženou zástavbou v místě původního vedení železnice je navržen zelený pás, který navazuje na plánovanou pražskou zelenou infrastrukturu.



Zdroje

Internetové zdroje

- [1] Archiweb.cz - Hlavní vlakové nádraží Delft Central Station [online]. 2018 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/buildings.php?action=show&id=5392&type=26>
- [2] ČÚZK [online]. Praha, 2017 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.cuzk.cz/>
- [3] Den Haag Centraal [online]. 2018 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.dutchrailsector.com/rail/den-haag-centraal/>
- [4] Mapy Google [online]. Google, 2018 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/@50.0956126,14.3460552,327m/data=!3m1!1e3>
- [5] Mapy online [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2013 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy-online>
- [6] Staré fotografie z Vokovic a Velešlavína [online]. [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: http://agentura-v.cz/praha/historicke_fotky/15_vokovice/fotografie.htm
- [7] ÚAZK [online]. [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html>
- [8] Velešlavín podle Fajstnera [online]. [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://veleslavinfajstneruv.blogspot.cz/2014/03/jak-vypada-veleslavin-kdyz-je-rozebrany.html>
- [9] Železnice na letiště [online]. 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.praha-kladno.cz/>

Bibliografie

- [10] Ottův slovník naučný: ilustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí. Praha: Paseka, 2003. ISBN 80-7203-305-0
- [11] Ryvola Jiří, Pospíšil Zdeněk. Buštěhradka. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-62-4.

Ostatní

- [12] Archiv Prahy 6
- [13] Dokumentace modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně od fi Metrostav.
- [13] Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
- [14] Pražské stavební předpisy

