

DOPRAVNÍ TERMINÁL VELESLAVÍN

DIPLOMNÍ PROJEKT FA ČVUT, LETNÍ SEMESTR 2017

Bc. Karin Kotková
vedoucí práce doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

OBSAH

POPIS LOKALITY
HISTORIE
HISTORIE DOPRAVY V ÚZEMÍ A JEJÍ SOUČASNÝ STAV
DOPRAVNÍ DOSTUPNOST
SCHEMA REALIZACE PRAK
FOTOGRAFIE ÚZEMÍ
ANALÝZY
MAPA CHARAKTERU ZÁSTAVBY
PROBLÉMOVÁ MAPA
NÁVRH
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
CELKOVÁ SITUACE 1NP, 2NP
PŮDORYSY
ŘEZY
POHLEDY NA FASÁDY
DETAILNÍ NÁVRH STUDENTSKÝCH POKOJŮ
VIZUALIZACE
ZDROJE A PODĚKOVÁNÍ

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
 Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: **Karin Kotková**
 datum narození: 8. 10. 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 Litavickým 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)

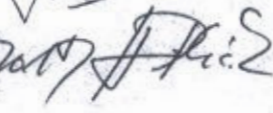
- vizualizace / zákresy do fotografie – dokumentující charakter nového městského prostředí
- model lokality v měřítku 1 : 500

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

Datum a podpis studenta

17.1.2017 

Datum a podpis vedoucího DP

19.1.2017 

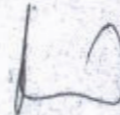
Datum a podpis děkana FA ČVUT

15.4.2017



registrováno studijním oddělením dne

17.1.2017



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Karin Kotková
 AR 2016/2017, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
 (ČJ) DOPRAVNÍ TERMINÁL VELESLAVÍN

(AJ) TRANSPORT TERMINAL VELESLAVIN

JAZYK PRÁCE: ČJ

Vedoucí práce: Ing. arch. Ivan Plicka, CSc. Ústav: 15119 Ústav urbanismu

Oponent práce: Ing. arch. Ivan Lejčar

Klíčová slova (česká): spojení 1NP a 1PP, bariéra, transparentnost, dopravní dostupnost

Anotace (česká):

Předmětem práce je návrh dopravního terminálu a dalších doplňujících funkcí, jež vytvoří příjemné prostředí v lokalitě Praha-Veleslavín. Projekt počítá s realizací rychlodráhy Praha-letiště-Kladno (PRAK) s podzemní zastávkou na Veleslavíně a s výstavbou autobusového terminálu a odstavného parkoviště u stanice Dlouhá míle.

Anotace (anglická):

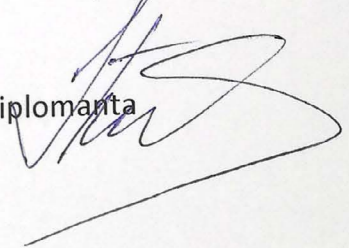
The theme of the thesis is the design of a transport terminal and other complementary functions, which is creating a pleasant environment in the locality of Prague-Veleslavín. The project calculates with the realization of a high-speed train Prague-airport-Kladno (PRAK) with an underground stop at Veleslavín and also calculates with construction of a bus terminal and a parking lot at Dlouha mile station.

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 23. 5. 2017

podpis autora-diplomanta



Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOST

ODRAZ ZVUKU

PŘEKONÁNÍ ÚDOLÍ

PRŮCHODNOST

DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

SPOJENÍ 1 A -1

BARIÉRA

KLID

TRANSPARENTNOST

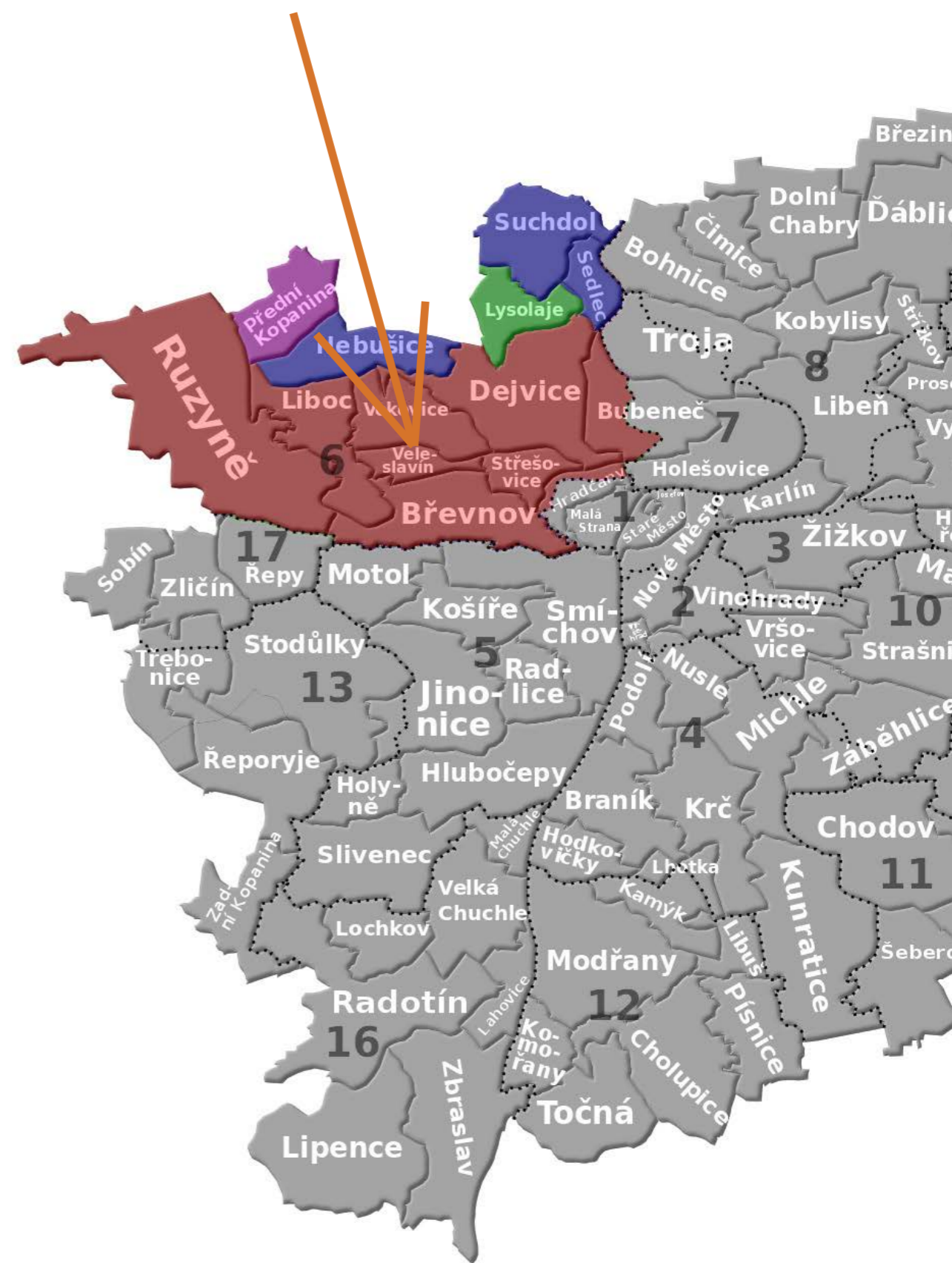
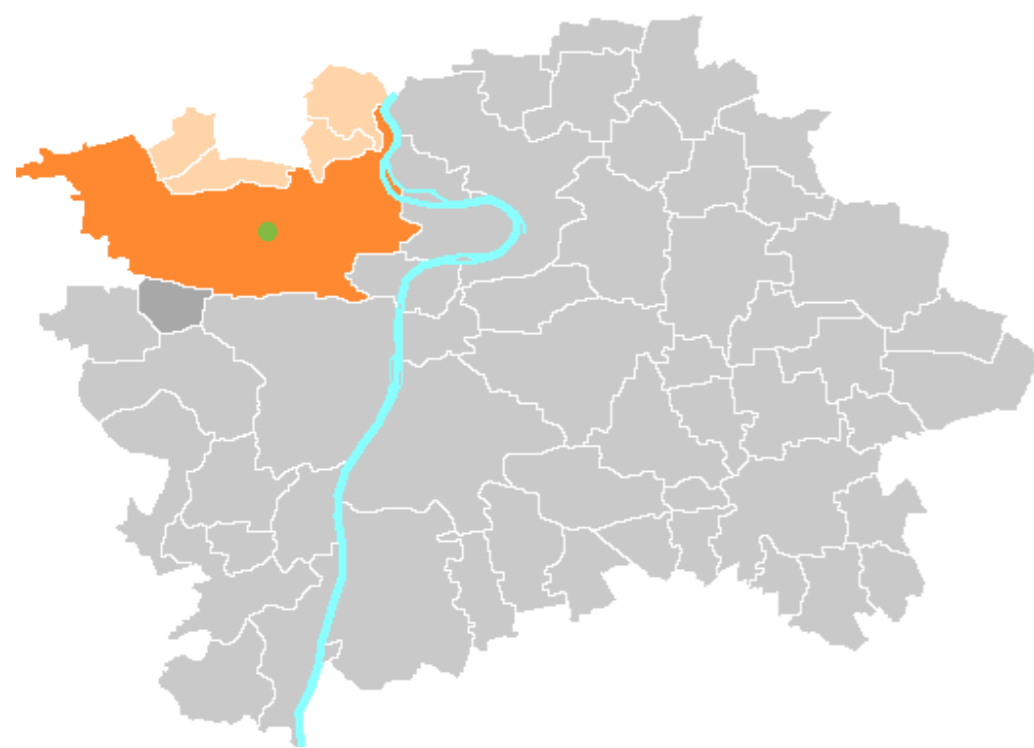
POPIS LOKALITY

PRAHA 6

Praha 6 je od 24. listopadu 1990 jednou z 57 městských částí hlavního města. Rozkládá se na severozápadě města a zahrnuje celá katastrální území Veleslavín, Vokovice, Ruzyně, Liboc, Dejvice, Střešovice a části katastrálních území Břevnov, Sedlec, Bubeneč a Hradčany. Obvod městské části Praha 6 v současné době zahrnuje i Prahu-Suchdol, Prahu- Lysolaje, Prahu-Neibušice a Prahu- Přední Kopaninu.

katastrální výměra: 41,54 km²
počet obyvatel: 100 152 obyv.
hustota zalidnění: 2411 obyv./km²

Diplomní práce se zabývá návrhem dopravního terminálu a přilehlých administrativních a obytných budov na pomezí městských částí Veleslavína a Vokovic.



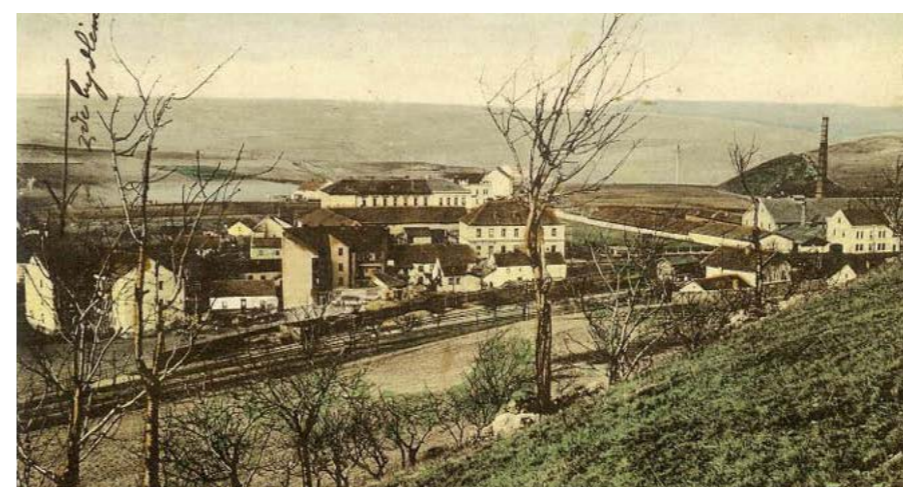
HISTORIE PRAHY - VEESLAVINA

Název Veleslavín pochází nejspíše ze jména Veleslav. 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 Veleslavín obsazen Pražany a následně spadá pod správu Starého města. V 16. století vlastnil dvůr Štěpán Adam z Veleslavína, otec humanistického spisovatele a knihtiskaře Daniela Adama z Veleslavína. Třicetiletá válka zpusťovala celou obec a okolí.

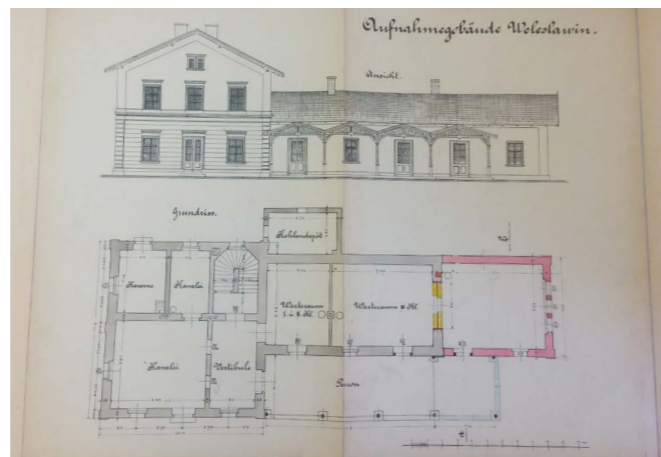
V Ottově slovníku naučném je o Veleslavíně tato zmínka: "Veleslavín, ves v Čechách při železniční dráze Praha - Chomutov, hejtm. a okres Smíchov, fara Dolní Liboc; 67d., 857 obyvatel, 4 n. (1900), cihelna, kamenolomy a samota Bořivojka. Rustikální statek (18,9144 ha půdy) se zámkem a dvorem drží van Oestérenová. 8. června 1902 postaven tu památník Adamu Danielu z Veleslavína. Dvůr ve Veleslavíně náleží klášteru břevnovskému hned od jeho založení."

Centrum Veleslavína byla dnešní Veleslavínská ulice, která vedla k Strahovské bráně. Okolo silnice stály usedlosti, celá obec byla hospodářsky zaměřená. Je zde původní náves se dvěma usedlostmi a zvoničkou. Roku 1730 byl postaven letohrádek patřící Pražskému hradu. Roku 1903 byl prodán a od toho 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.

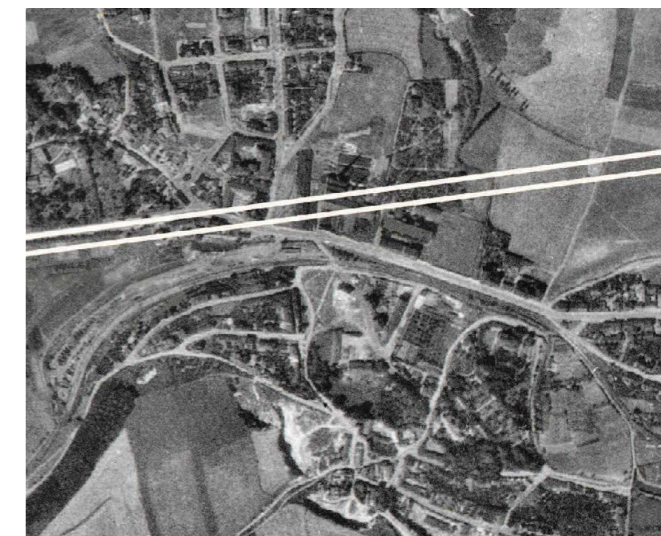
V okolí se po roce 1900 začaly stavět průmyslové podniky. Jedním z nich byly Čokoládovny Strnad v Kladenské ulici. Kromě toho zde byl podnik "Lada" na polévkové koření a cihelna.



původní podoba



Císařské otisky



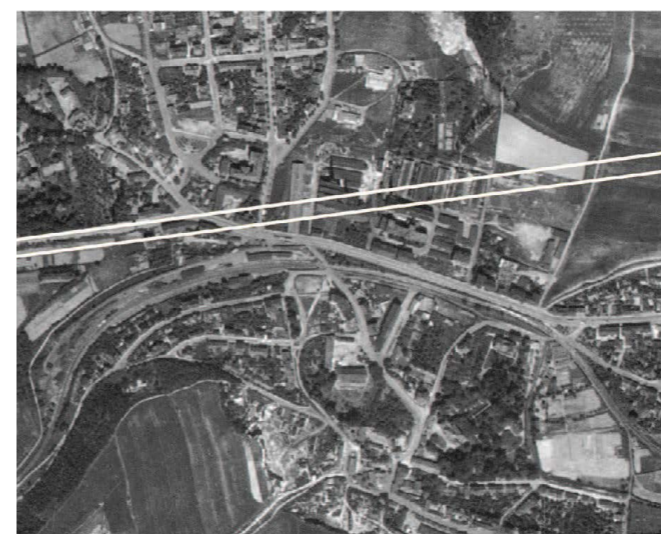
Ortofoto mapa 1938

HISTORIE ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA - VELESLAVÍN

Buštěhradská dráha je první železnicí na dnešním území Prahy. V roce 1827 dostali hrabě Kašpar Šternberk a hrabě Eugen Vrba 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 stanice Dejvice) do stanice Kladno - Vejhybka. Následně byla roku 1830 prodloužena přes Stochov do Lán a roku 1833 až do poleší Píňe 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 Buschtehrader 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 přebudováno a dostavěno na parostrojní vlaky. Nádraží Liboc, uvedené do provozu roku 1863, fungovalo jen do roku 1985. Ruzyňská budova železniční zastávky je z roku 1875. Veleslavinská výpravní budova je v provozu od roku 1863, kde byla lánská koněspřežka nahrazena železniční tratí. Pro nákladní dopravu nemá stanice prakticky žádný význam. Vlečka do místní teplárny byla v roce 2008 snesena.



Ortofoto mapa 1953



Ortofoto mapa 1971

současný stav



DOPRAVNÍ DOSTUPNOST LOKALITY - STÁVAJÍCÍ STAV



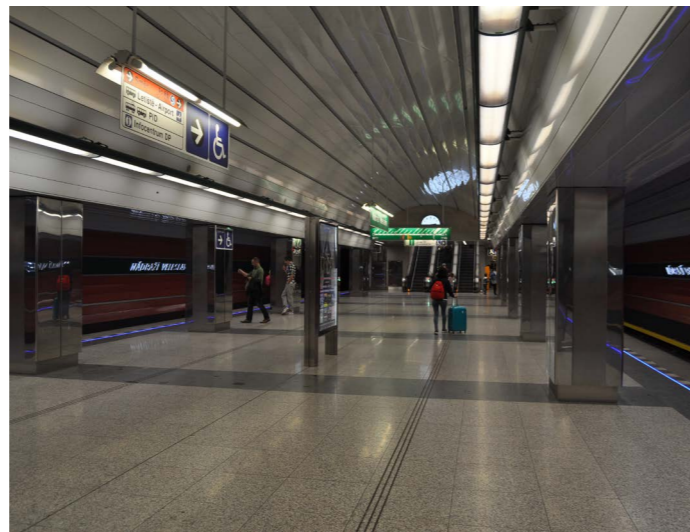
AUTOBUSOVÁ DOPRAVA



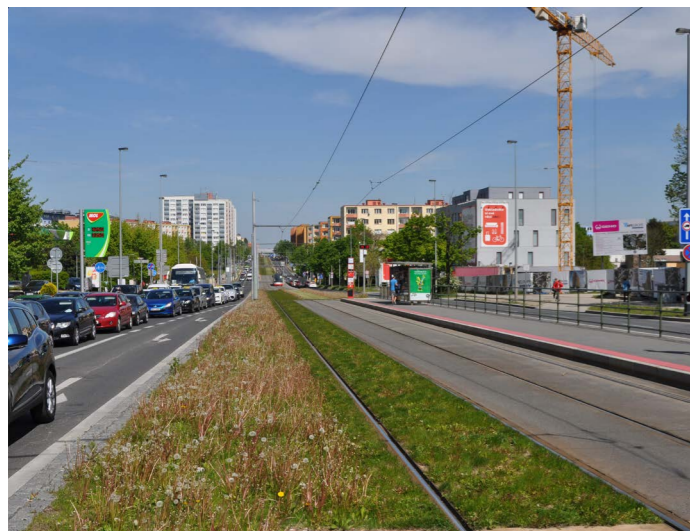
SILNIČNÍ DOPRAVA



ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA



METRO



TRAMVAJOVÁ DOPRAVA



CYKLO STEZKY

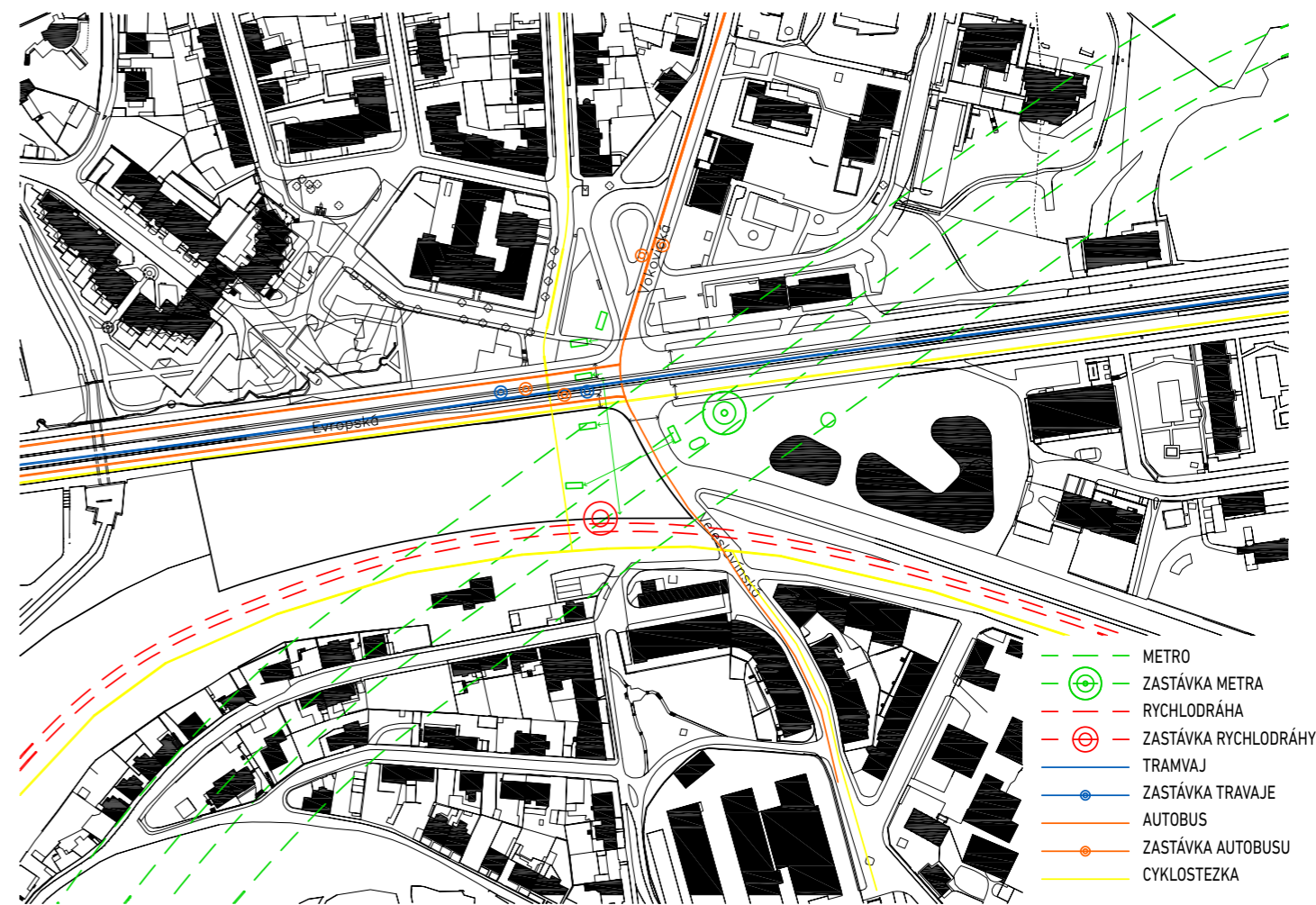
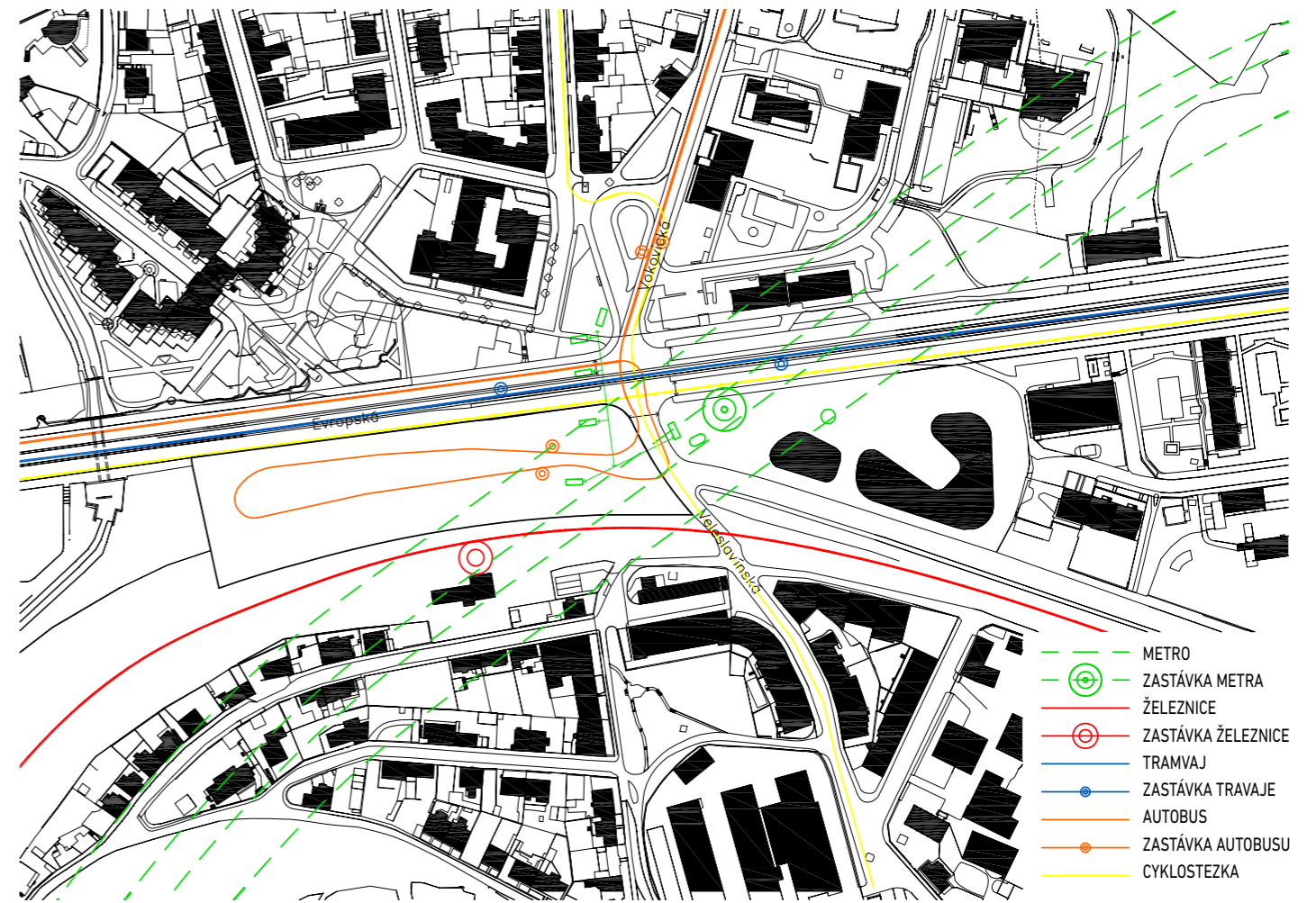
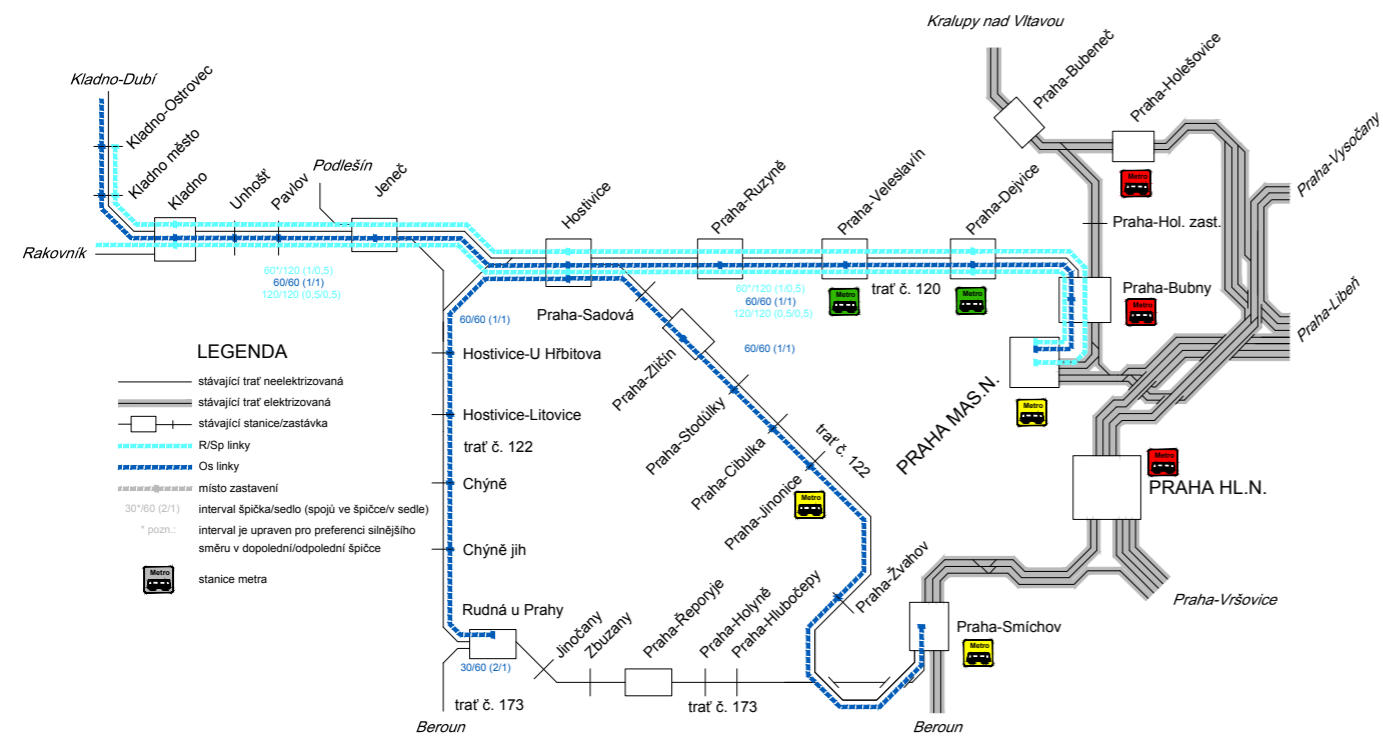
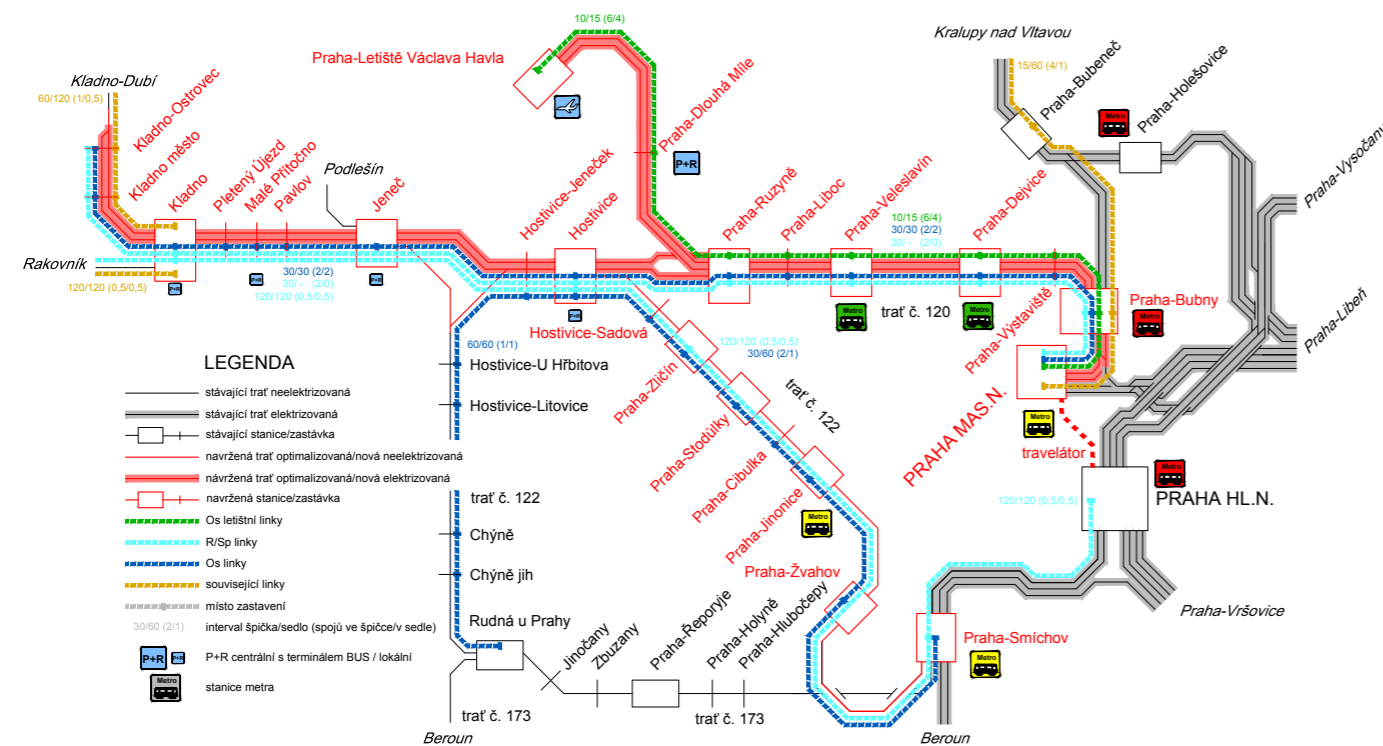


SCHÉMA DOPRAVY PŘED A PO REALIZACI PROJEKTU RYCHLODRÁHY

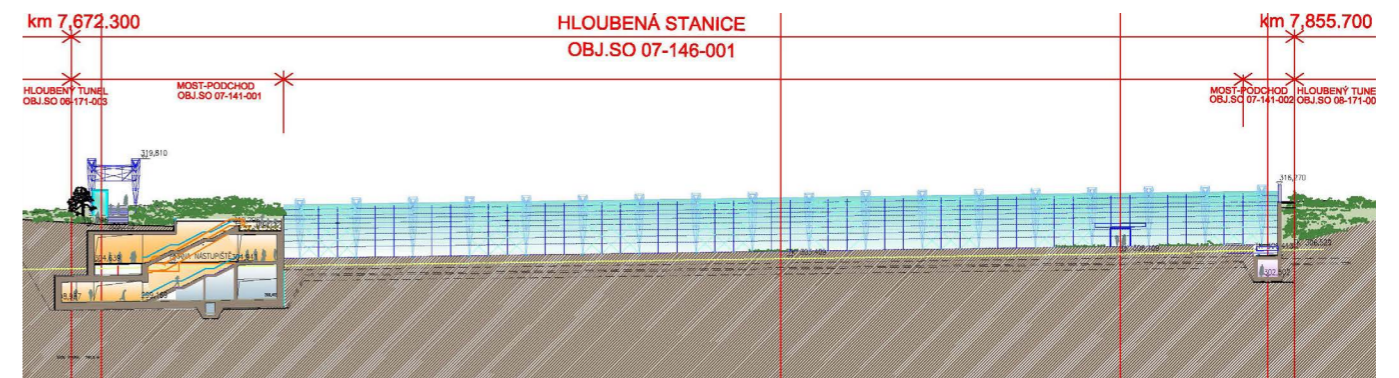
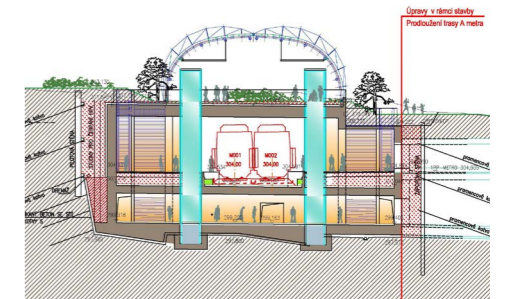
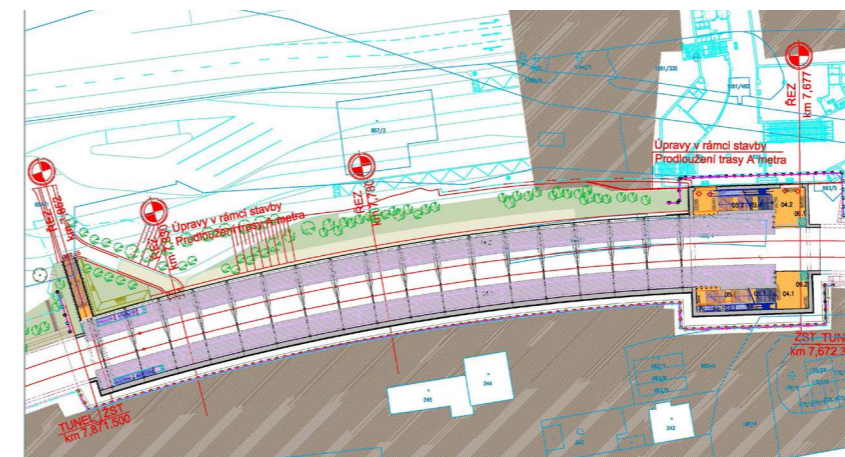
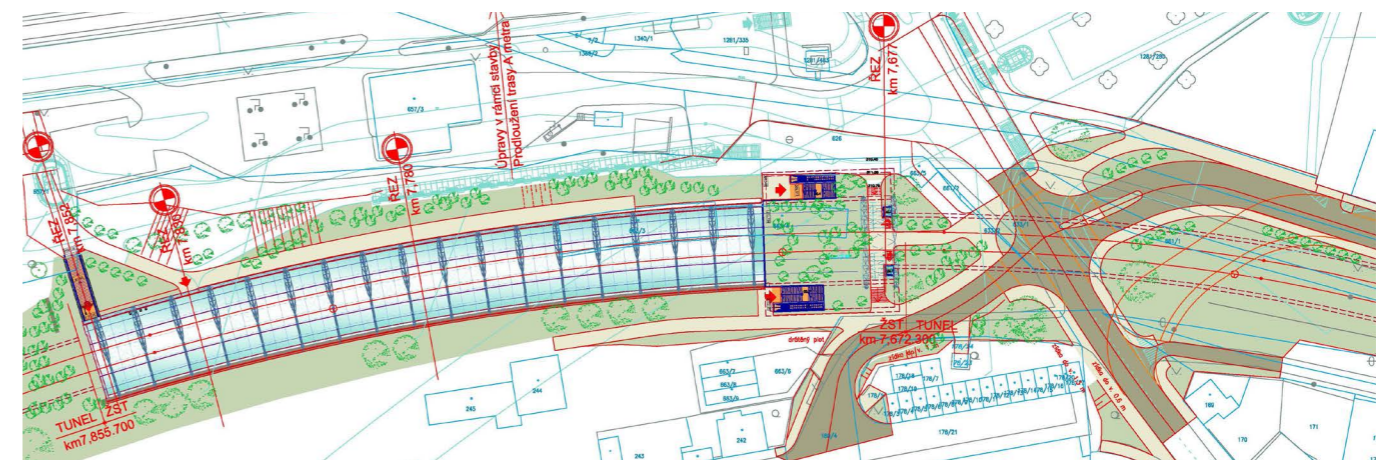
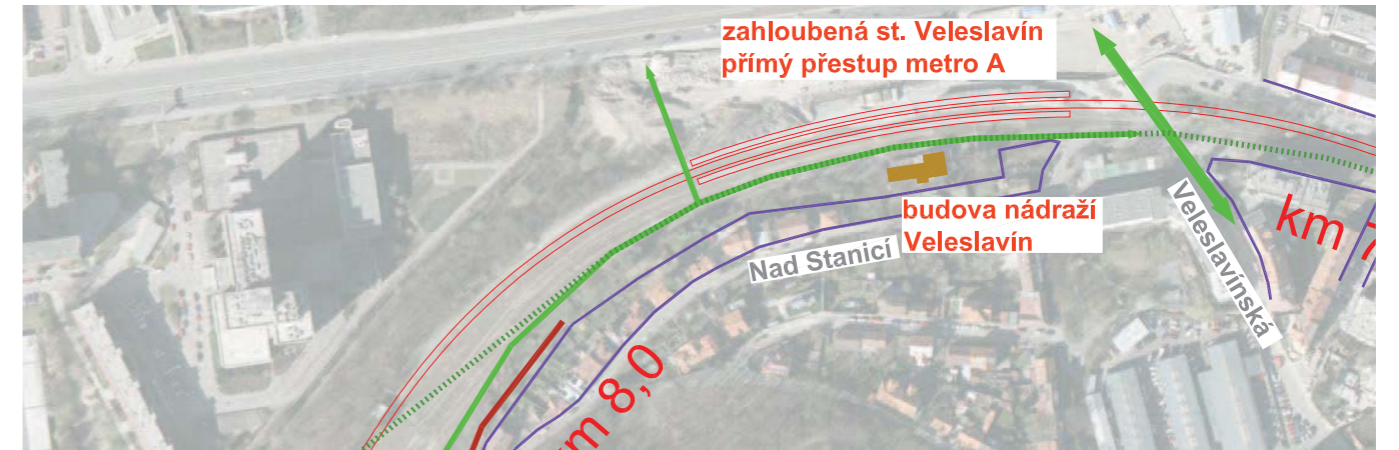
AKTUÁLNÍ STAV



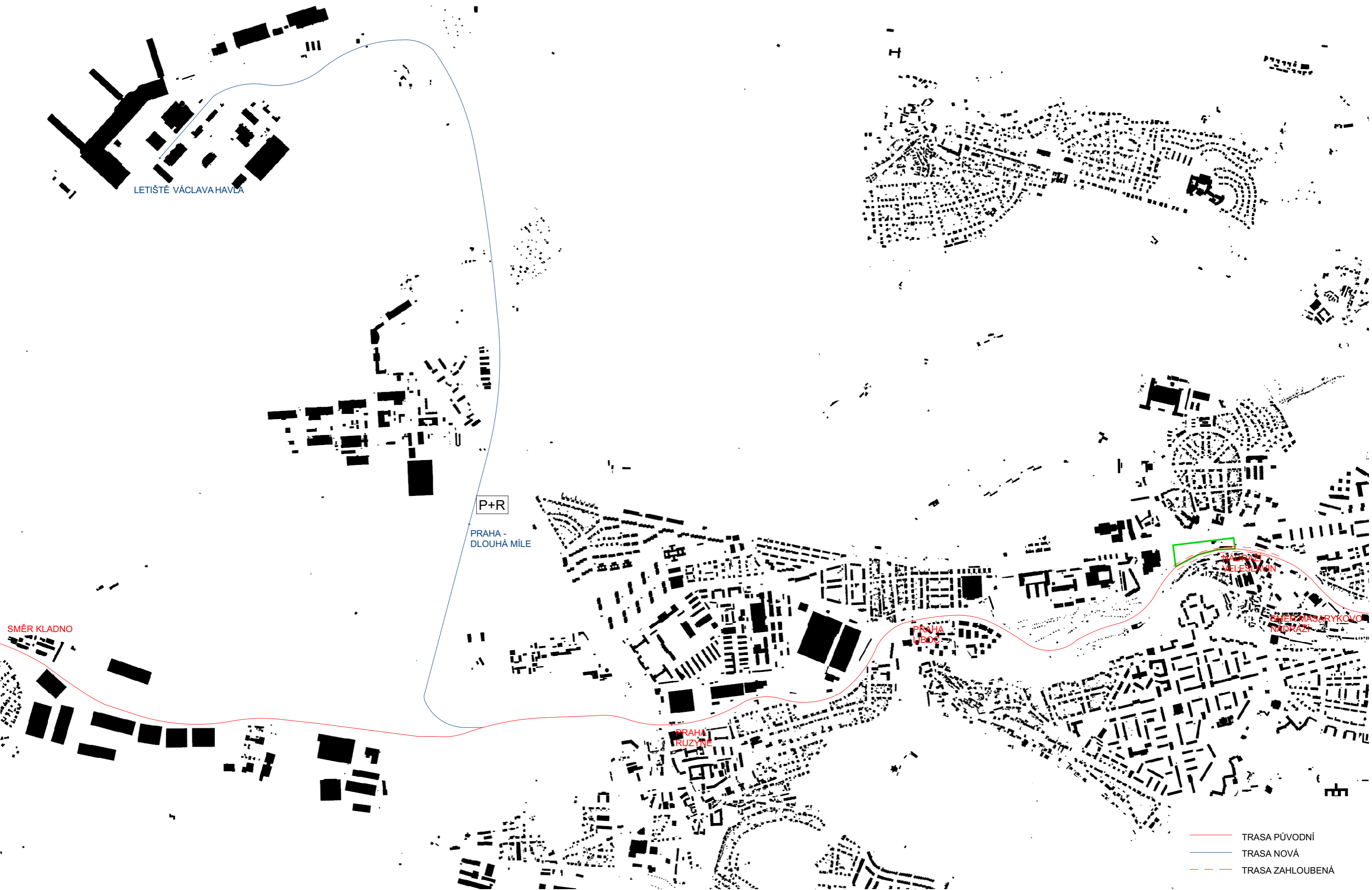
NAVRHOVANÝ STAV



NÁVRH NOVÉ ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-VELESLAVÍN (architekt P. Kotas)



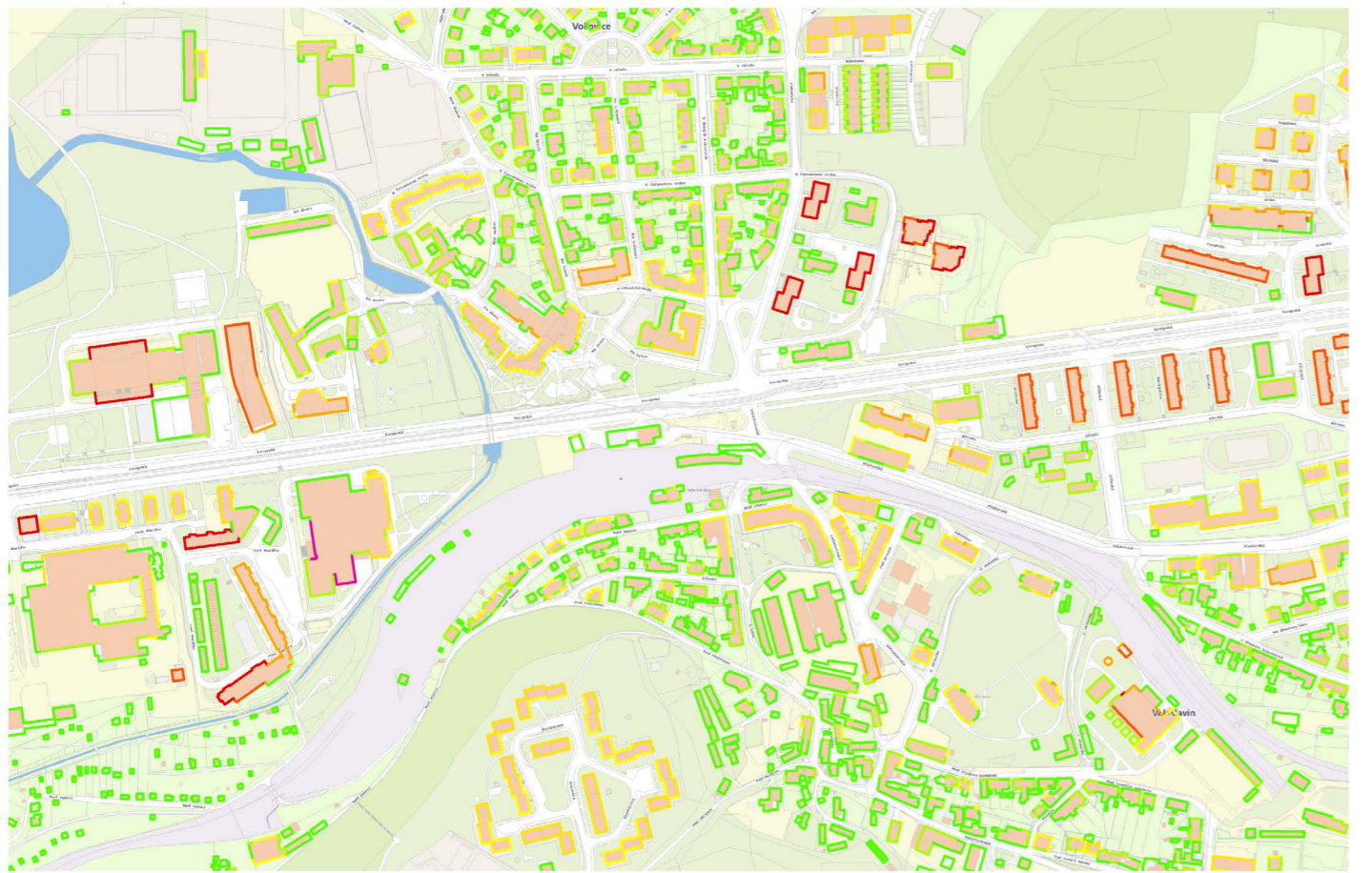
ŽELEZNIČNÍ SCHÉMA S VYZNAČENÍM ŘEŠENÉ LOKALITY



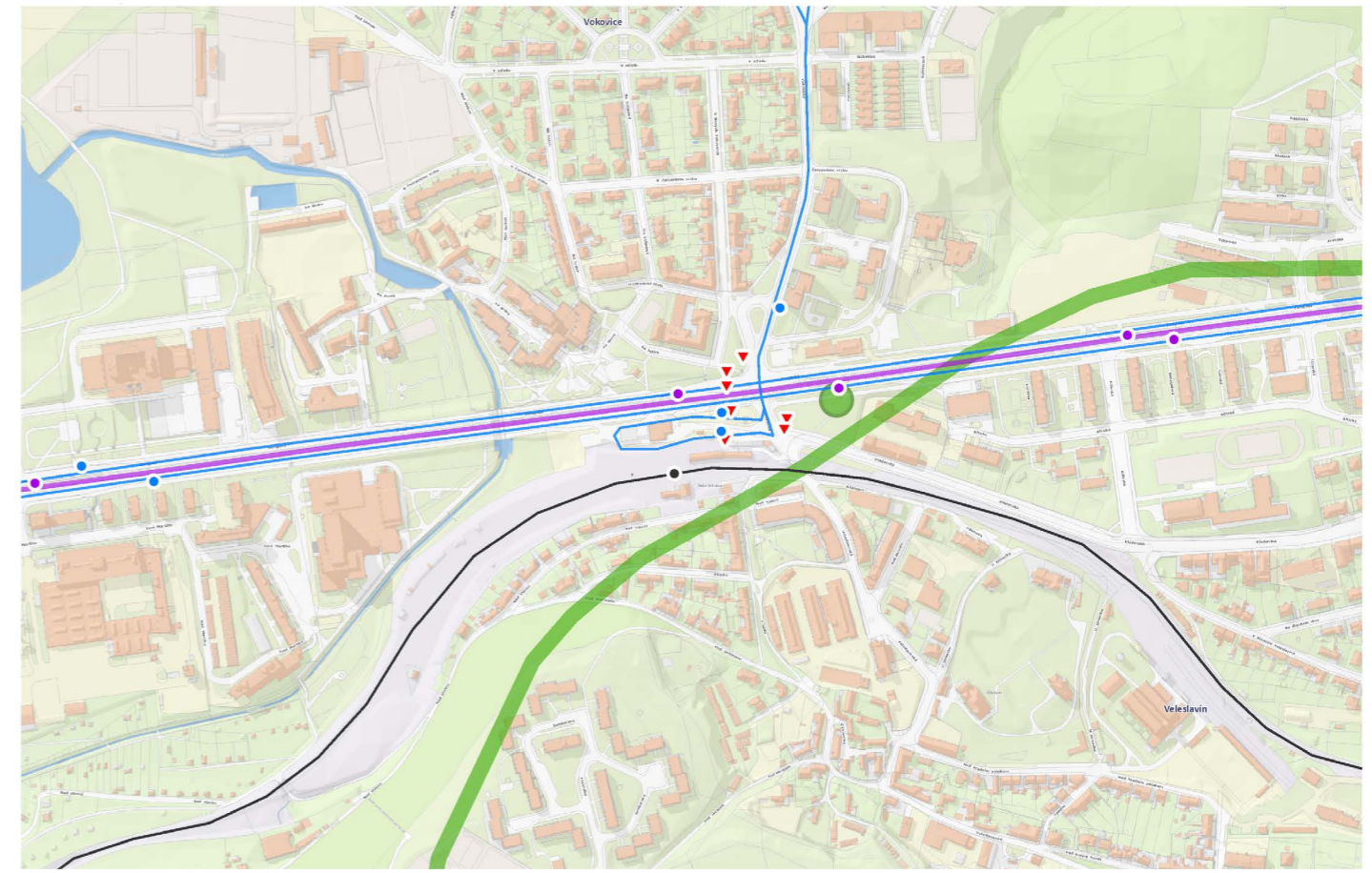
FOTOGRAFIE STÁVAJÍCÍHO STAVU ÚZEMÍ



ANALÝZY



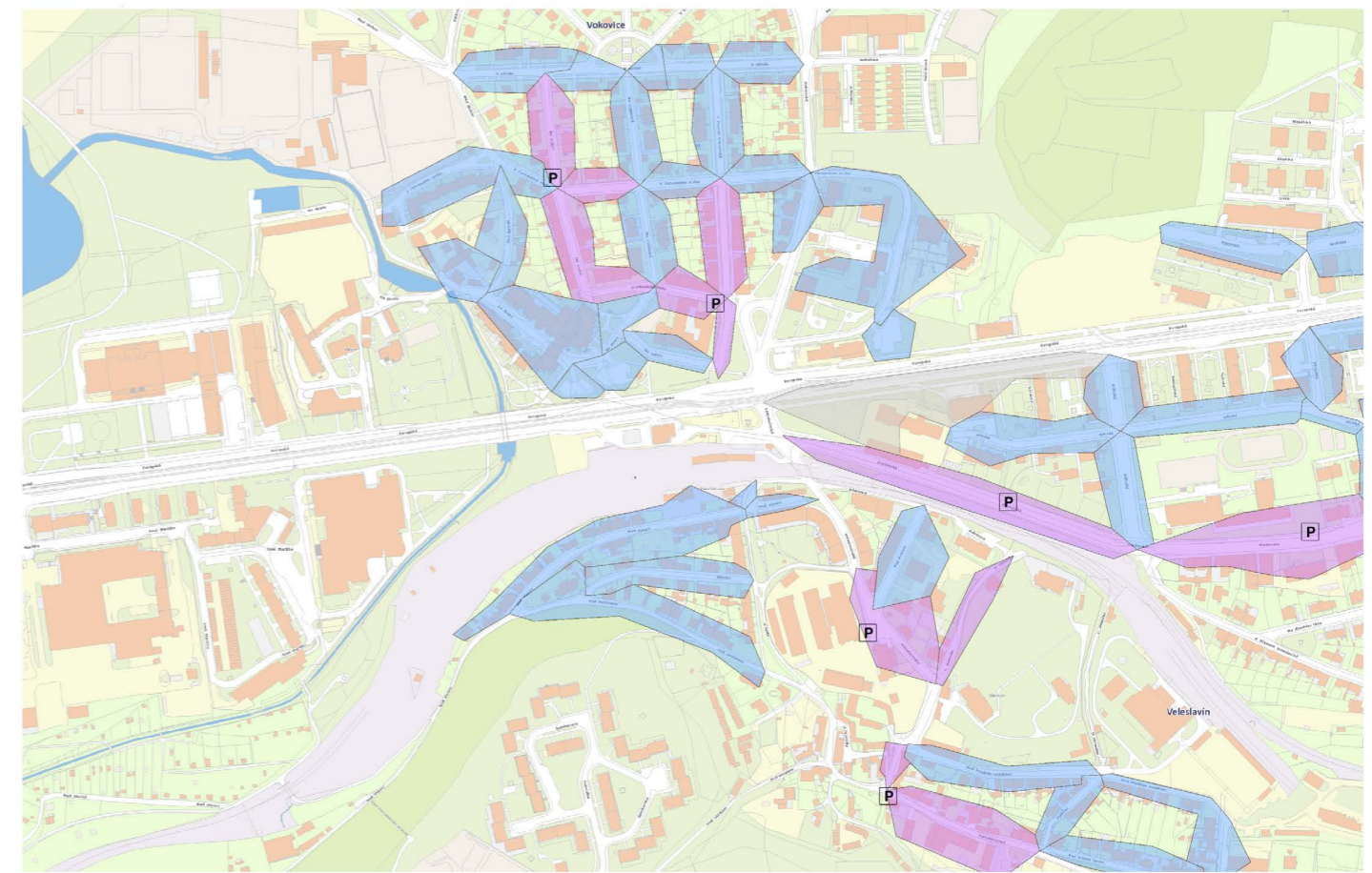
VÝŠKA STŘECH



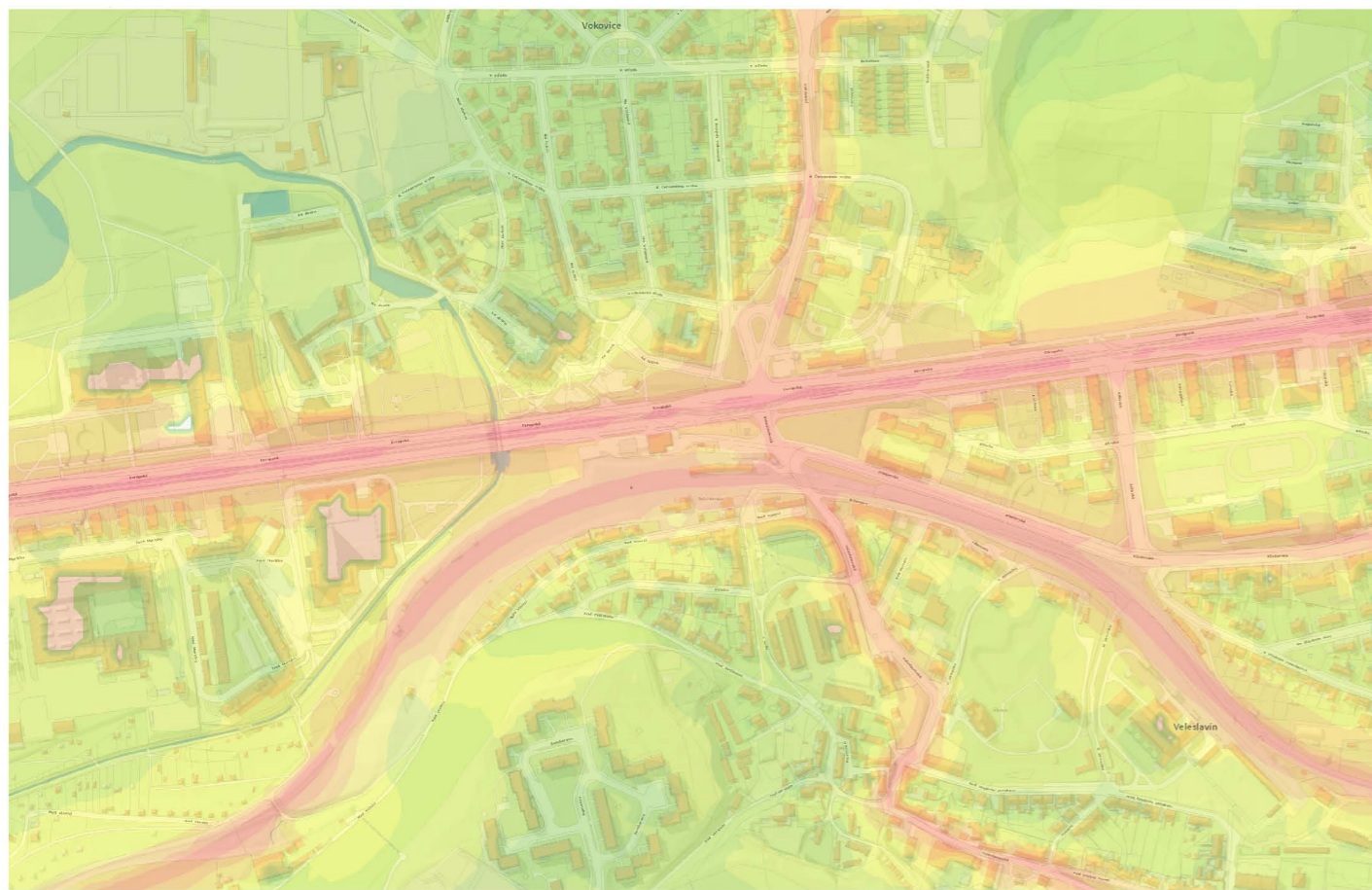
HROMADNÁ DOPRAVA



PLOTY A BARIÉRY V ÚZEMÍ

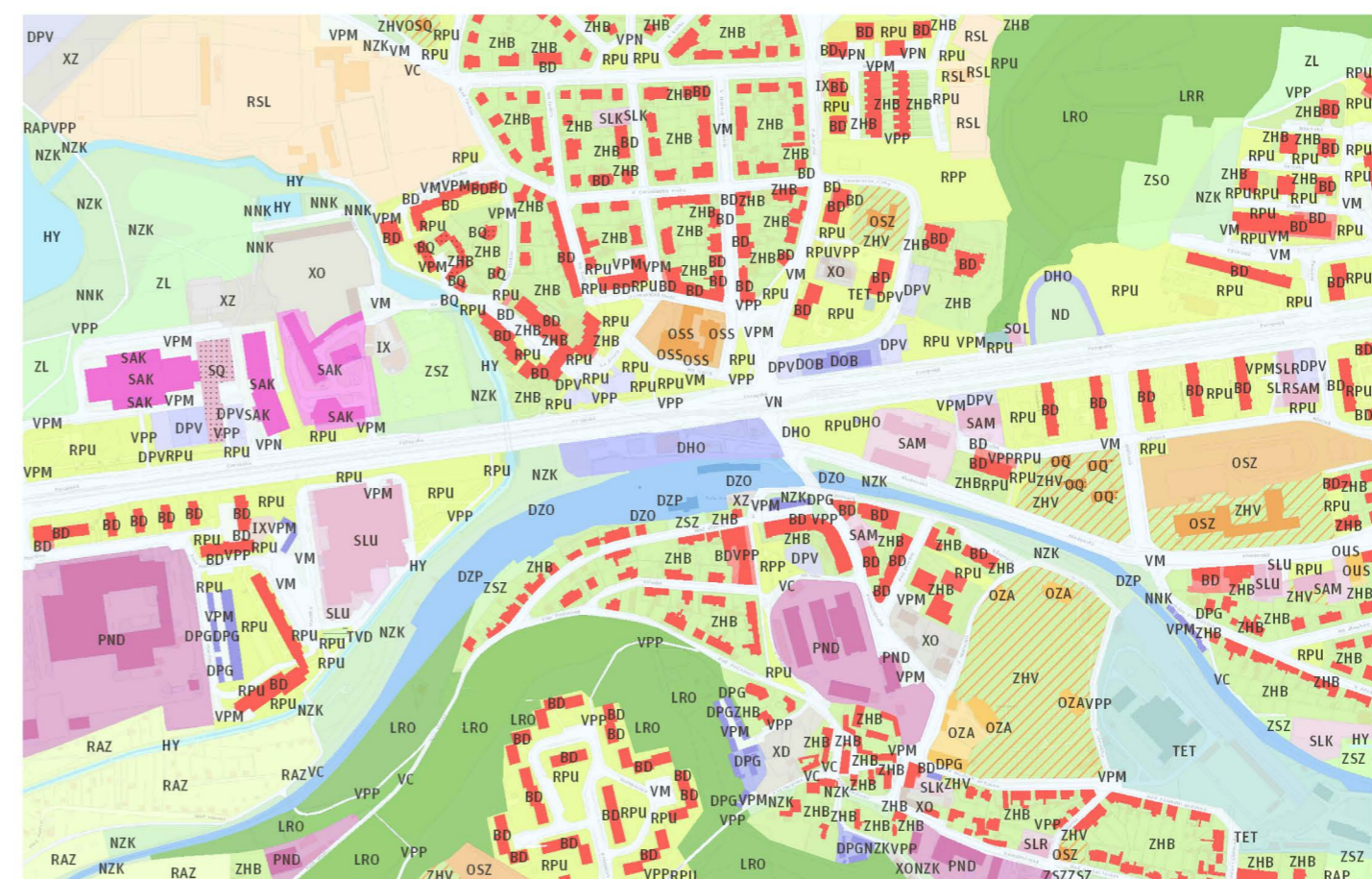


ZÓNY PLACENÉHO PARKOVÁNÍ



- Legenda:**
Hladina hluku - den (6:00 - 22:00)
- | | | |
|-------|-------|----------------|
| do 45 | do 60 | do 75 |
| do 50 | do 65 | více než 75 dB |
| do 55 | do 70 | |

HLADINY HLUKU



- Legenda:**
- | | | | | |
|------------------------------|---|--|---------------------------------------|--|
| zahrady rodinných domů (ZHB) | parky (RPP) | školy střední, vyšší, speciální a ostatní školská zařízení (OSS) | obchodní centra (SOK) | ubytování (SLU) |
| Krajina pěstební | zahrady a hřiště občanské vybavenosti (ZHV) | nelesní porosty dřevin zapojené s keří (NZK) | administrativa, komerční služby (SAM) | polyfunkční občanské vybavení (SQ) |
| lesy (LRO) | lesoparky (LRR) | sportovní areály lokální (RSL) | školy mateřské a základní (OSZ) | administrativní centra (SAK) |
| | | rodinné domy (BRR) | činnovní vily (BRV) | zásobování teplem (TET) |
| | | polikliniky, ordinace (OZA) | | plochy a zařízení hromadné dopravy (DHO) |
| | | | | plochy s objekty železnice (DZO) |

VYUŽITÍ ÚZEMÍ



- Legenda:**
- | |
|---|
| Protipovodňová ochrana |
| — Pevné opatření |
| — Záplavové území pro průtok Q100 (průtok stoleté vody) |
| — Aktivní zóna na drobných vodních tocích |

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ A PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA



- Legenda:**
- | | | | |
|---------------------|---|--|---|
| Vlastnictví pozemků | ČR včetně státem ovládaných subjektů | Obce ČR mimo hl.m. Prahu včetně jimi ovládaných subjektů | Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty |
| | hl.m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez MČ | Zbývající tuzemské právnické osoby | Subjekty nezařazené do jiných skupin |
| | Městské části hl.m. Prahy včetně jimi ovládaných subjektů | Tuzemské fyzické osoby | Podílnictví dvou a více subjektů různých skupin |

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ

CHARAKTER ZÁSTAVBY KOLEM EVROPSKÉ ULICE
M 1:5000

vilová zástavba Vokovice



střední škola



benzínová pumpa a panelové domy 13NP



panelové domy - 8NP



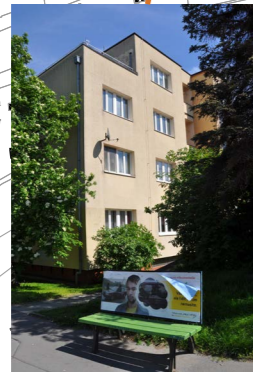
panelové domy - 13NP



administrativní budovy



nizkopodlažní panelové domy



hotel Krystal



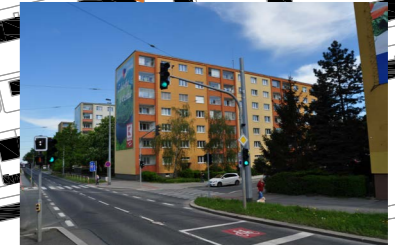
Litovický potok



zámek Veleslavin



panelové domy - 7NP

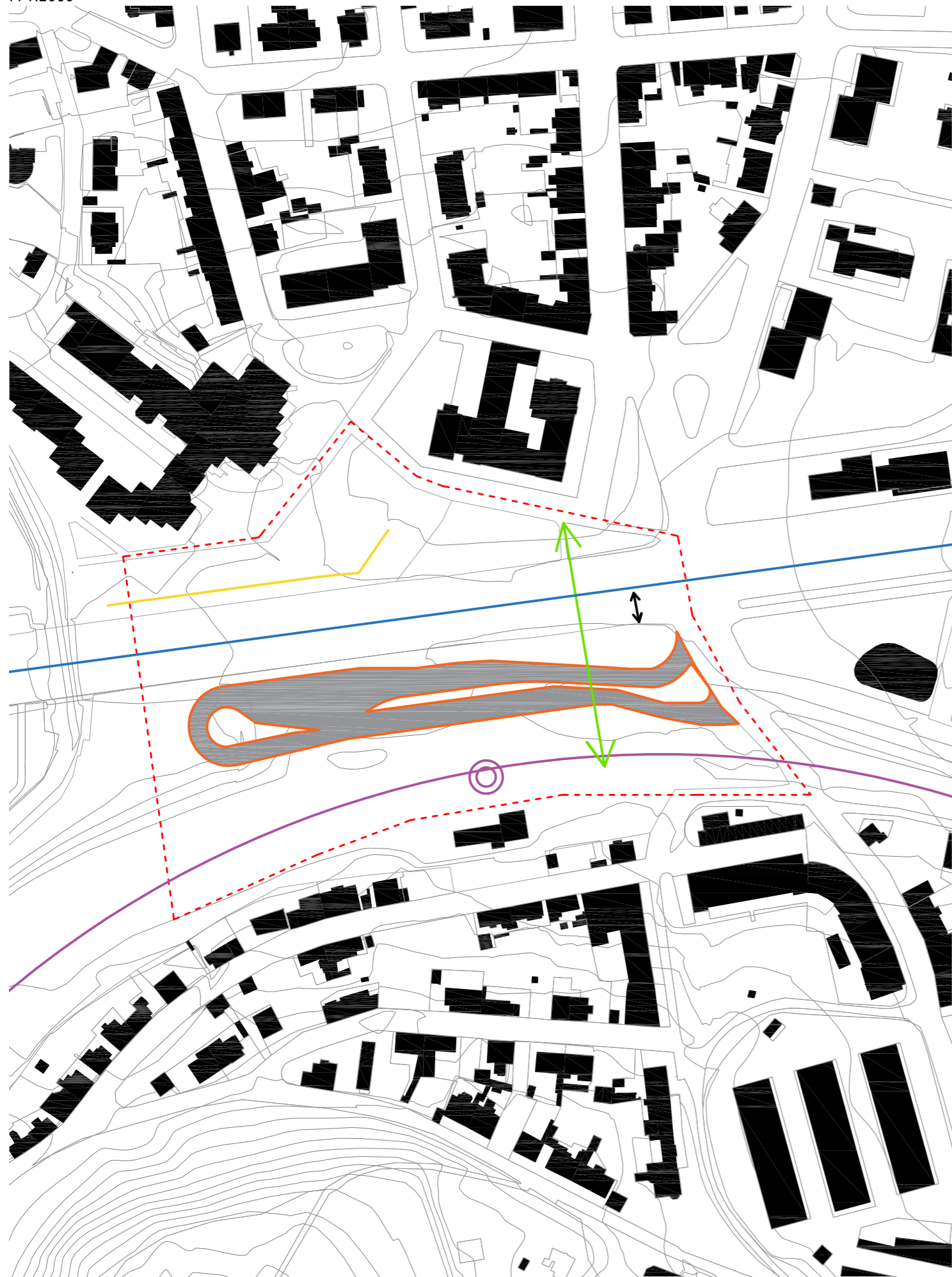


vilová zástavba Veleslavin



PROBLÉMOVÁ MAPA

M 1:2000



HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



TOČNA AUTOBUSŮ - ASFALTOVÁ PLOCHA

- točna autobusů bude po realizaci rychlodráhy nepotřebná, autobusová linka na letiště bude zrušena, meziměstské autobusy budou zastavovat na terminálu Dlouhá míle a městské autobusy obslouží tramvajová zastávka



POVRCHOVÁ ŽELEZNICE - STANICE PRAHA-VELESLAVÍN

- stávající povrchová železnice bude nahrazena rychlodráhou Praha-letiště-Kladno (PRAK), dráha bude vedena v úseku Veleslavín pod povrchem na úrovni stávajícího podchodu (2. vestibulu metra), na povrchu bude realizována cyklostezka



PŘECHOD PRO CHODCE

- chybějící část přechodu pro chodce mezi tramvajovým pásem a chodníkem na jižní straně zhoršuje pohyb pěších v území



PŘEKONÁNÍ BARIÉRY V PODOBĚ EVROPSKÉ ULICE

- pro cyklisty a pěší je Evropská ulice velkou bariérou a její překonání vyžaduje buď dlouho stát na přechodu nebo jít po schodech do podchodu a na druhé straně ven, realizace pěší lávky přes ulici umožňuje zvýšený terén na obou stranách Evropské



PROTIHLUKOVÁ STĚNA

- velmi neestetická protihluková stěna za současného stavu chrání obytné domy umístěné za ní, v návrhu se počítá s jejím odstraněním a nahrazením administrativní budovou, jež bude domy chránit před hlukem z rušné ulice, ale zároveň podpoří osu průjezdu mezi domy

NÁVRH



AUTORSKÝ TEXT

Projekt se zabývá přeměnou lokality kolem stanice metra A - Veveslavín. Tato část Evropské ulice již několik kilometrů není lemována fasádami domů jako na okraji u Dejvického náměstí. Zástavba se od ulice často distancuje, natáčí se nebo se scho-vává za nevzhledné protihlukové stěny. Je třeba tedy hledat adekvátní míru zastavění s jasně určenými liniemi nevymykající se okolní zástavbě.

Toto území v současné době slouží pouze dopravě a to by se mělo časem změnit. Můj projekt počítá s realizací rychlodráhy Praha-letiště-Kladno (PRAK) jež nahradí stávající povrchovou železnici. V tomto území bude rychlodráha vedena pod zemí a to na úrovni podchodu pod Evropskou ulicí (úroveň 2. vestibulu metra). Díky výstavbě rychlodráhy pozbyde významu obří toč-na autobusů, která zabírá celou plochu pozemku na jižní straně ulice v této lokalitě. Autobusová linka na letiště bude zrušena a meziměstské autobusy se přemístí na terminál Dlouhá míle na městském okruhu. Dlouhá míle bude současně autobusové nádraží a parkoviště P+R pro severozápad. Místní autobusovou linku obslouží tramvajová zastávka.

Urbanistická kompozice

Charakter zástavby je v této části města velmi rozmanitý. Na východ od řešeného území můžeme sledovat vysokopodlažní panelovou zástavbu Červený vrch, která se otáčí k Evropské ulici většinou bokem nebo čelem. Počet nadzemních podlaží často dosahuje až ke třinácti. Jižní oblast je zastavěna domy spíše vesnického charakteru, nízkopodlažní zástavbu rodinných domů starého Veveslavína na některých místech doplňují stavby výrobního charakteru. Najdeme zde ale i krásně zachovalý zámek s přílehlou zámeckou zahradou. Směrem na západ a k okraji města se zástavba rozvolňuje. Evropskou ulici lemují bokem postavené nízkopodlažní panelové domy do pěti nadzemních podlaží nebo velké administrativní komplexy. Řešené území je z této strany lemováno Litovickým potokem, kterého si ale většina projíždějících i procházejících nevšimne. Za potokem pak stojí patnáctipodlažní hotel Krystal, který si už řadu let žádá o rekonstrukci. Oblast severně od lokality má charakter zahradního města. Vokovice v této části tvoří řadové rodinné domky se zahradami. Tato zástavba ovšem nepřiléhá až k okraji Evropské ulice. Dominantou na vyvýšeném kraji silnice je základní škola pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami. Kraj Evropské v těchto místech lemují zastaralá protihluková stěna chránící přílehlý bytový dům.

Při sledování směřů a charakteru zástavby podél Evropské ulice navrhuji na řešené území dvě administrativní budovy lemující hlavní silnici v podélném směru a tvořící ochrannou bariéru pro domy za nimi. Nároží křižovatky tvoří dvoupodlažní prosklená budova terminálu, která však jedním podlažím zasahuje do podchodu (2. vestibulu metra). Východní polovina konstrukce vytváří nad podchodem uzavřenou dvoupodlažní halu, která osvětluje a uvoňuje stísněné prostory stávajícího podchodu a dává přestupnímu terminálu mezi železnici a metrem vzdušnější charakter. Za jižní administrativní budovou pak vzniká klidnější pěší zóna a chráněné vstupy do studentských kolejí. Části budov kolejí přesahují nad konstrukci rychlodráhy a dávají místům mezi budovami intimnější ráz. Tyto prostory jsou doplněny o zelené plochy s vodními prvky a lavičkami pro posezení nebo učení.

Díky zahlobení rychlodráhy na úroveň podchodu může na povrchu vzniknout zelený pás, který bude sahát od Stromovky až po Libocký les. To dává možnost realizaci malebné městské cyklostezky. Jelikož v této lokalitě je zelený pás nejbližší k Evropské ulici (bariéře pro pěší a cyklisty) navrhuji zde lávku. Je to umožněno hlavně tím, že těleso rychlodráhy převyšuje Evropskou o jedno patro a na druhé straně silnice je škola též na vyvýšenině. Pěší se mohou touto cestou pohodlně dostat na druhou stranu silnice směrem k Divoké Šárce aniž by museli scházet do podchodu nebo čekat na přechodech pro chodce.

Architektonická kompozice

Dvoupodlažní budova terminálu propojuje dva jinak oddělené světy. Prosklená ocelová konstrukce umožňuje lidem přestupujícím z rychlodráhy na metro vidět denní světlo a lidem procházejícím po chodníku nahlédnout do podzemí. Konstrukce lávky zase spojuje vyvýšená místa na obou stranách Evropské ulice. Pětipodlažní administrativní budovy podporují linii silnice a dávají jí jasný směr. Severní budova se láme v ose průjezdu bytového domu za ní a nebrání tak vyniknout dominantní budově školy. Osa průjezdu se do budovy propíše v prvním nadzemním podlaží, kde nechává projít pěší na hlavní silnici. Dlouhou fasádu obdélníkových domů pak v návrhu prolamují, aby se porušila jednodušnost plochy. Prolamování také poslouží zmírnění jednosměrného odrazu zvuku a tím se odhluční jinak velmi rušná silnice s tramvajovým pásem, kde denně projede tisíce aut. Budovy za jsou tak chráněné od hluku ze silnice a pěší zóna umožňuje ve svých rozšířených částech možnost odpočinku pro studenty nebo pro pracující v administrativě. Koleje se v posledním podlaží snižují v jednom modulu o patro a dávají tak vzniknout střešní terase a zároveň se tím budovy více přibližují k okolní nízkopodlažní zástavbě rodinných domů.

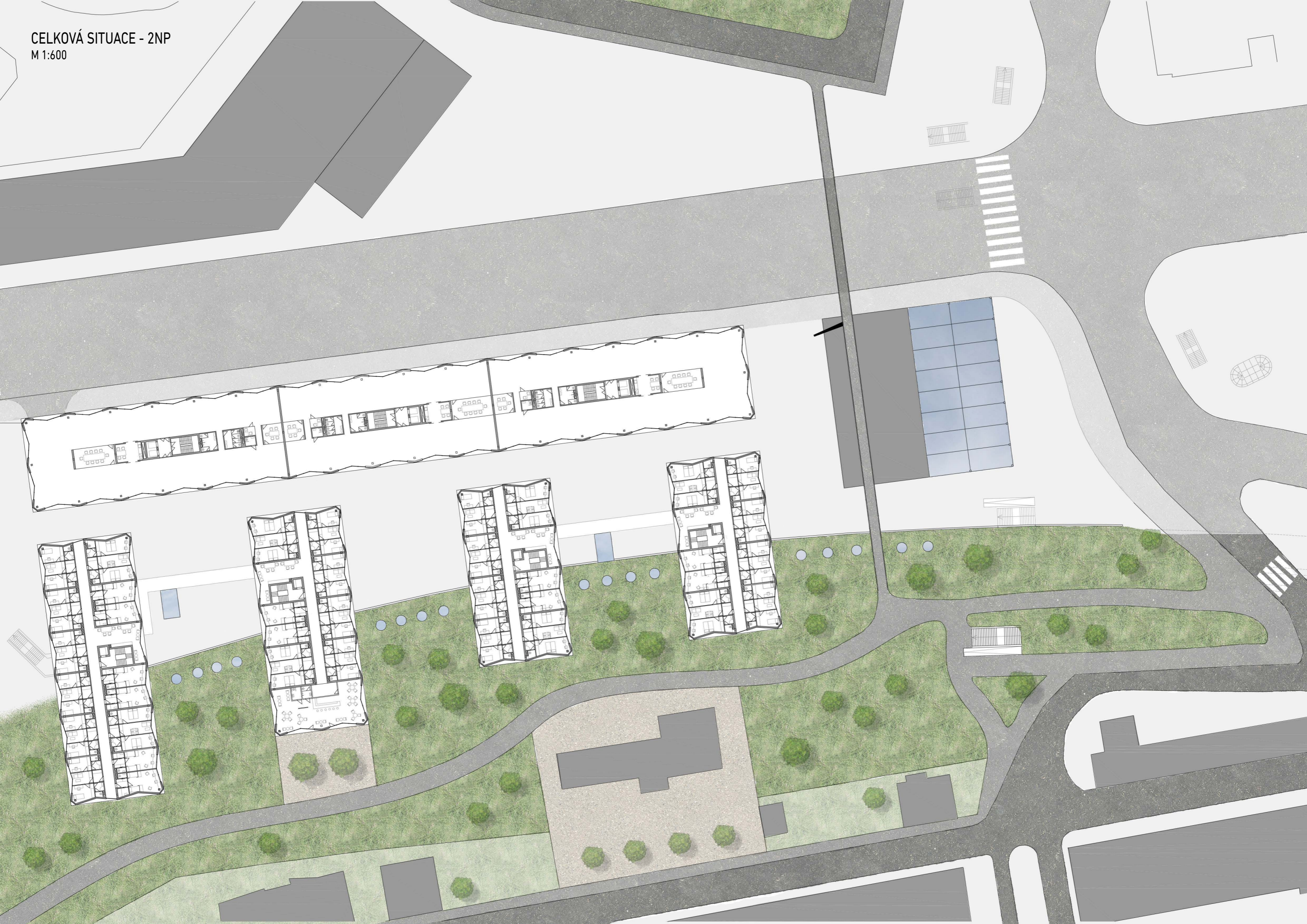
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
M 1:1500

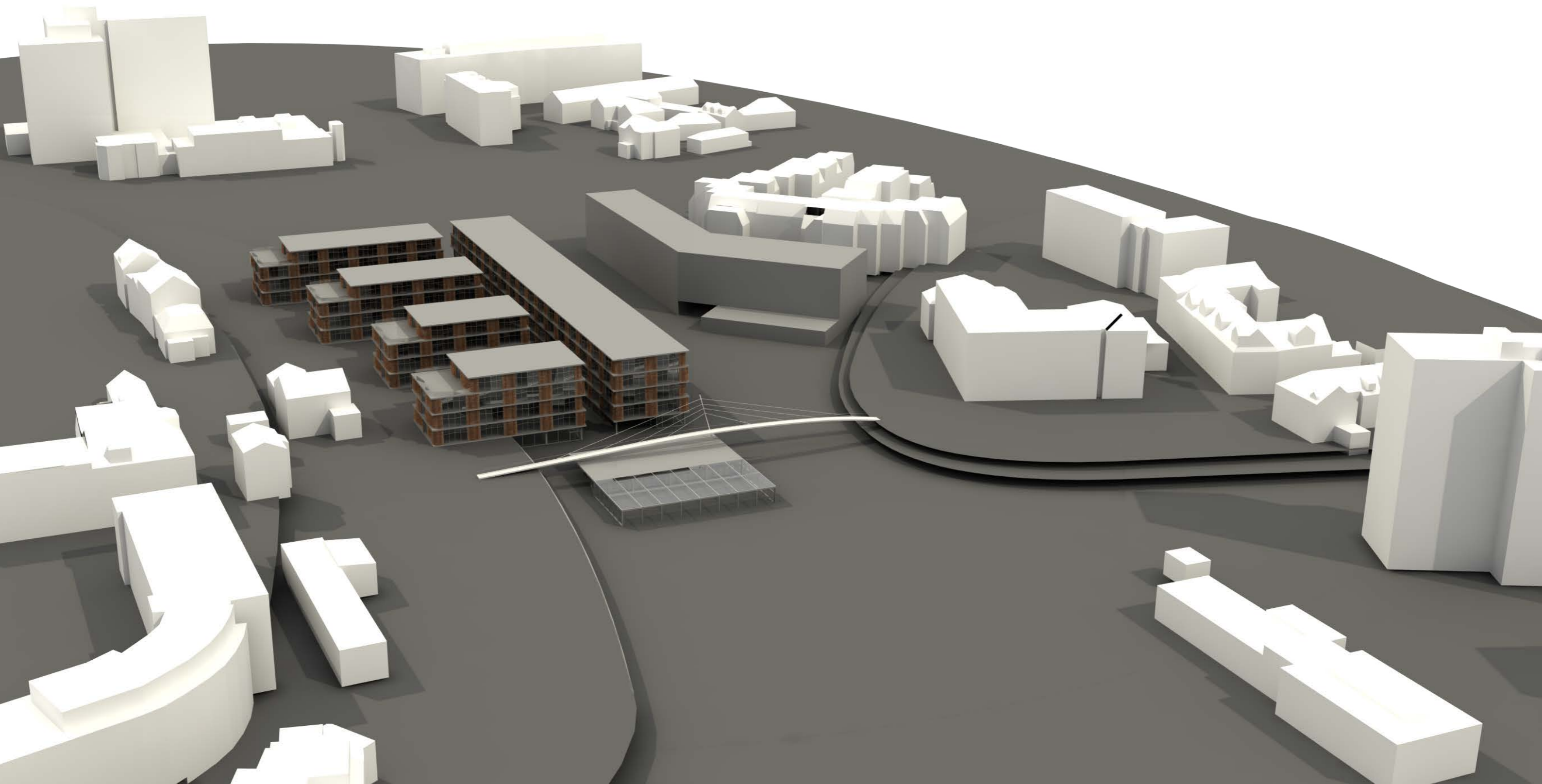


CELKOVÁ SITUACE - 1NP
M 1:600



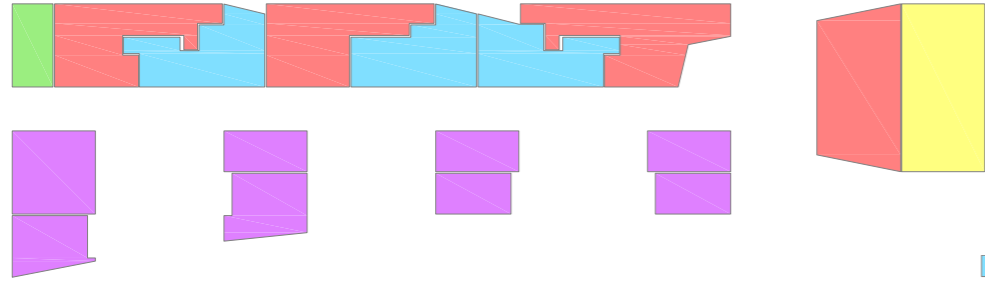
CELKOVÁ SITUACE - 2NP
M 1:600



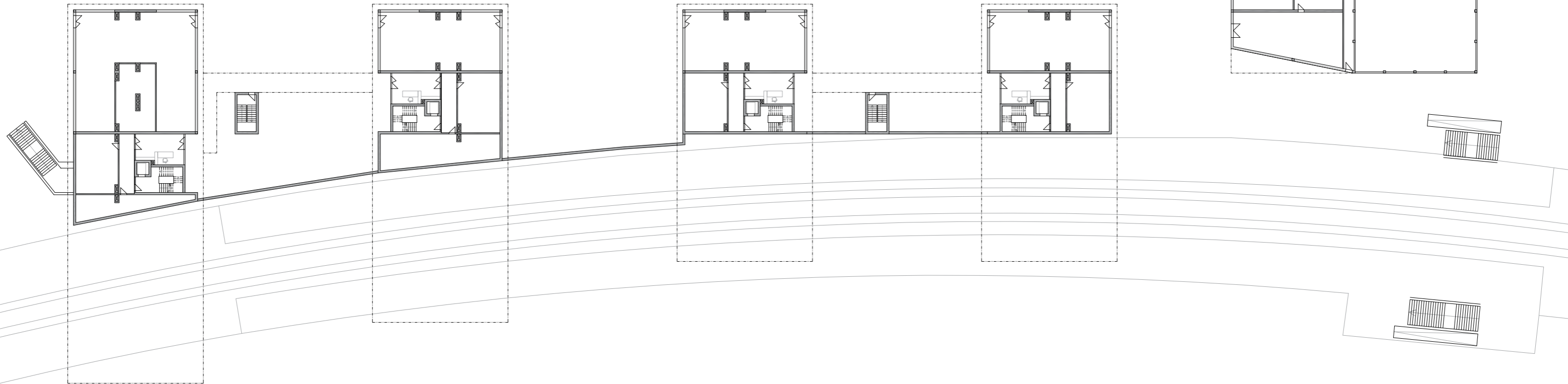
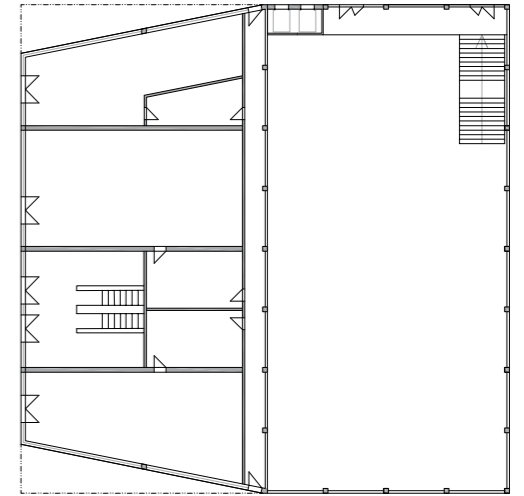
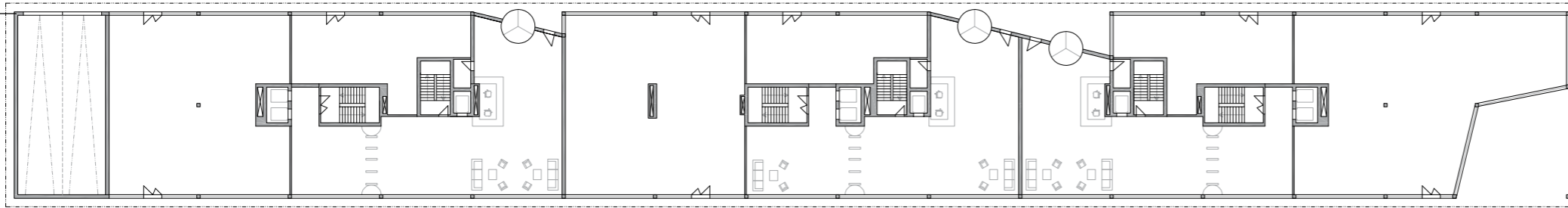


PŮDORYS 1NP
M 1:500

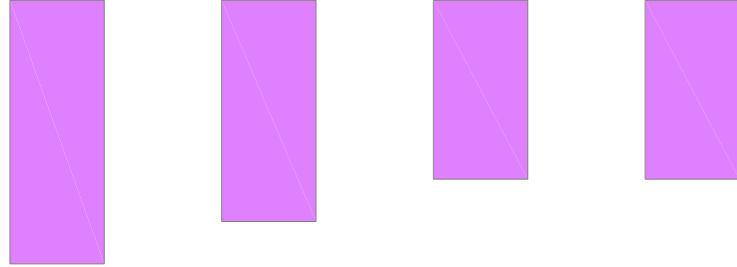
FUNKČNÍ SCHÉMA PODLAŽÍ



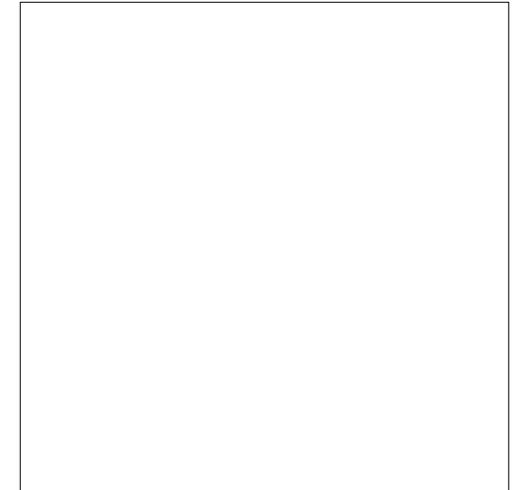
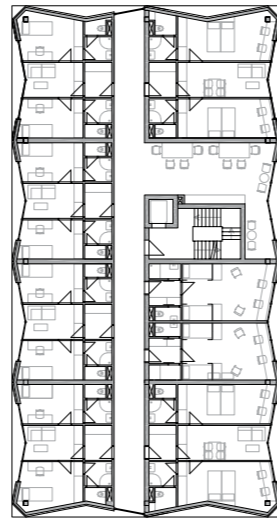
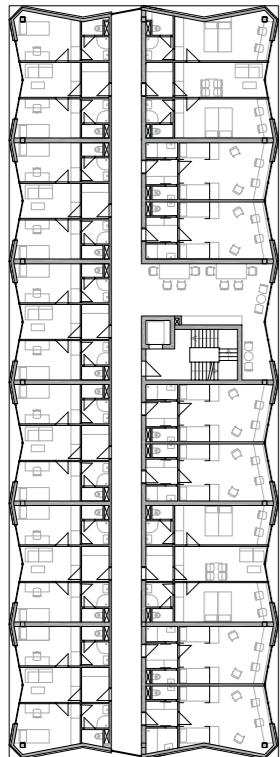
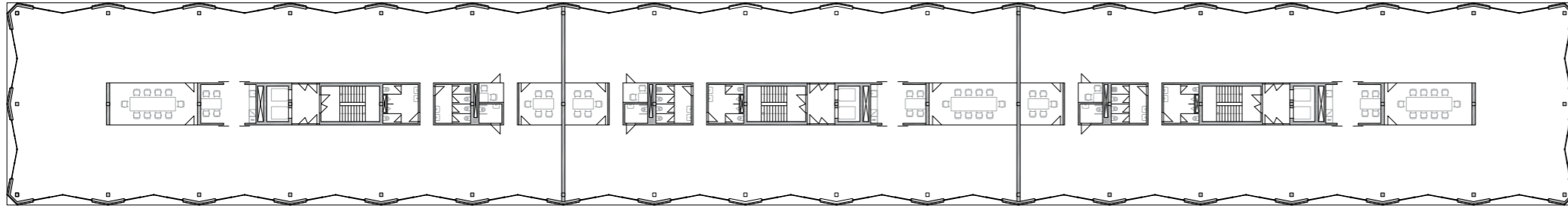
- ADMINISTRATIVNÍ LOBBY
- KOMERČNÍ PROSTORY - OBCHOD A SLUŽBY
- PARTER STUDENTSKÝCH KOLEJÍ
- HALA NAD PODCHODEM
- VJEZD DO GARÁŽÍ



FUNKČNÍ SCHÉMA PODLAŽÍ

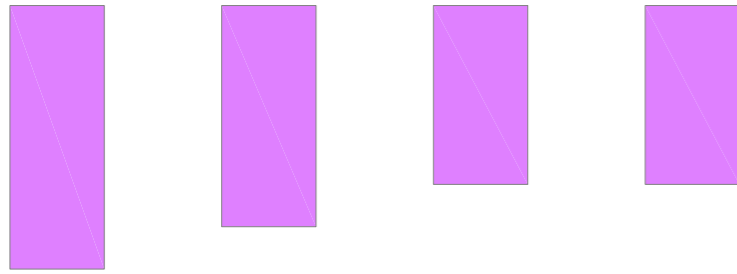


TYPICKÉ PATRO ADMINISTRATIVY
TYPICKÉ PATRO STUDENTSKÝCH KOLEJÍ

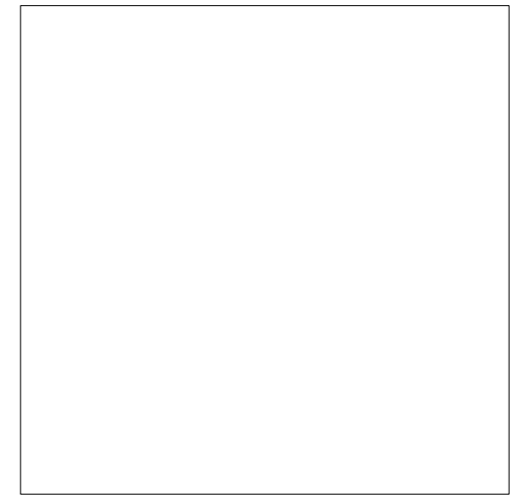
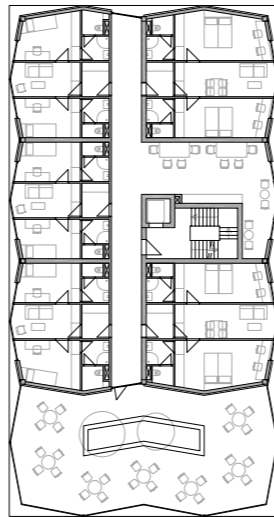
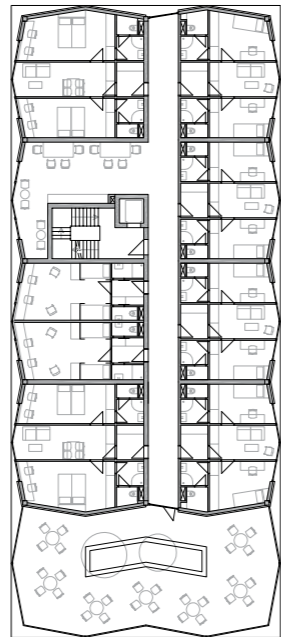
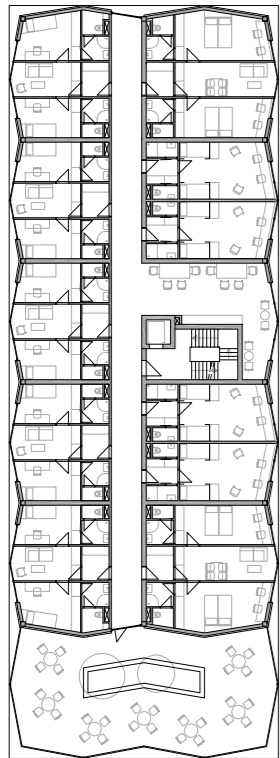
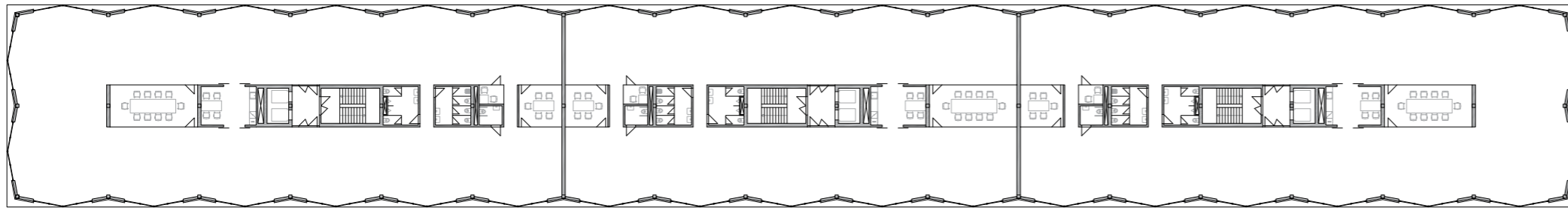


PŮDORYS 5NP
M 1:500

FUNKČNÍ SCHÉMA PODLAŽÍ



TYPICKÉ PATRO ADMINISTRATIVY
POSLEDNÍ PATRO STUDENTSKÝCH KOLEJÍ

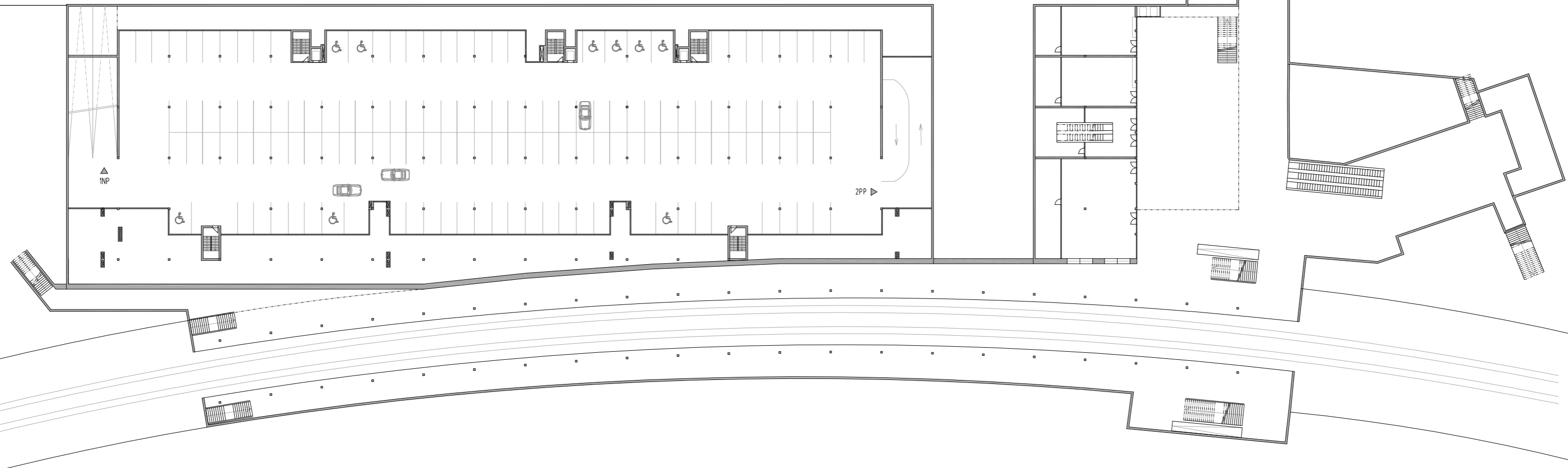
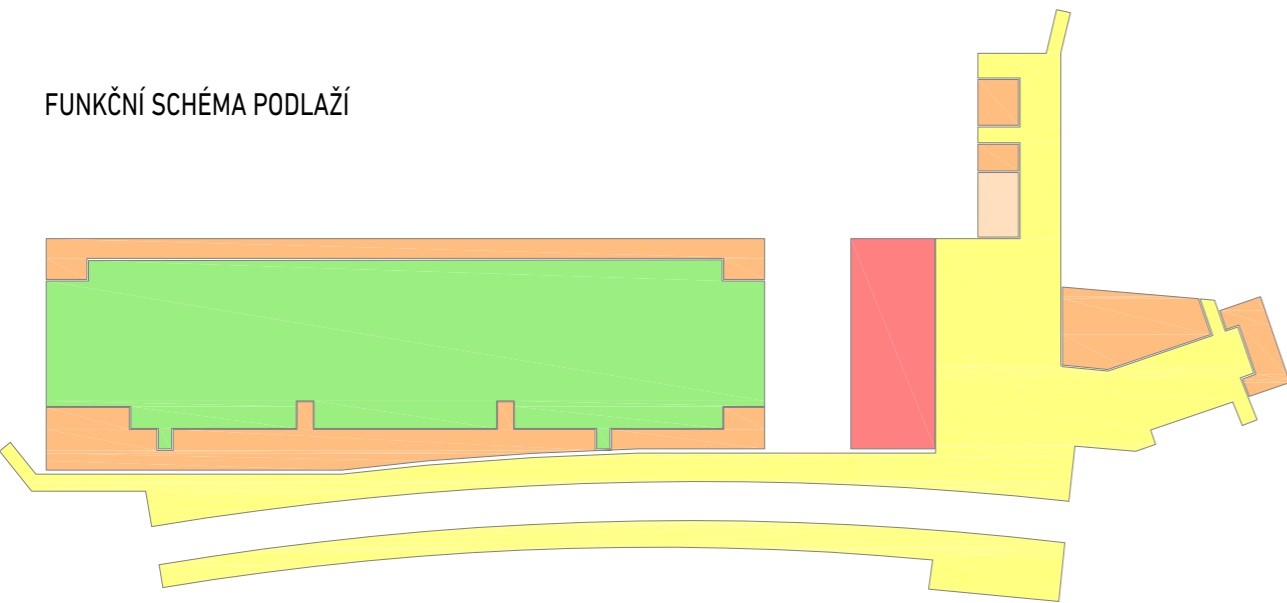


PŮDORYS 1PP

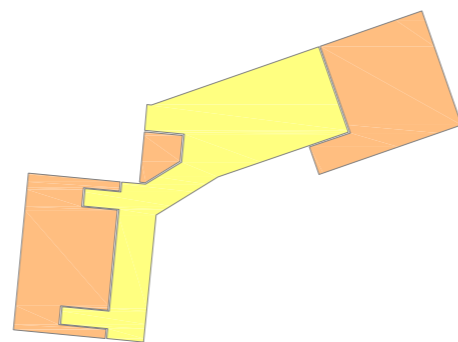
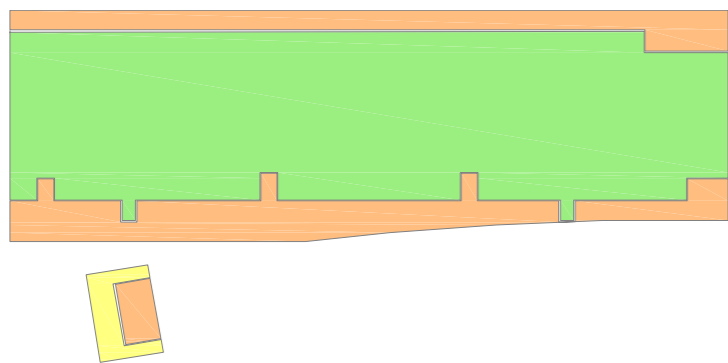
M 1:600

FUNKČNÍ SCHÉMA PODLAŽÍ

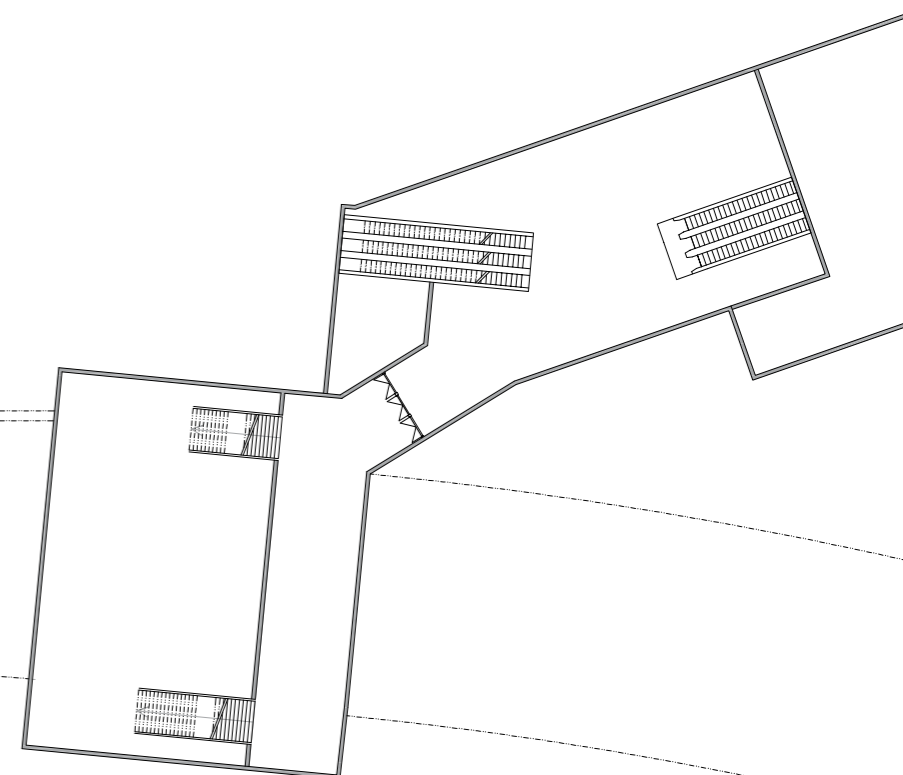
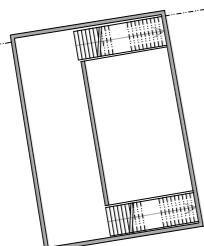
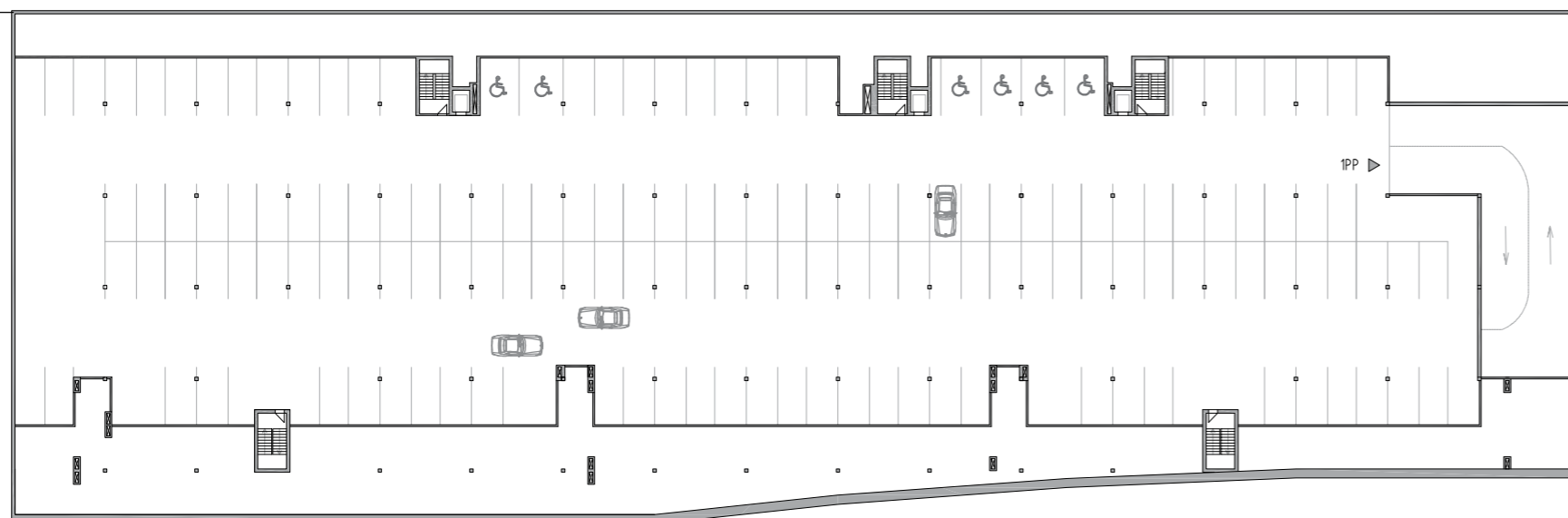
- KOMERČNÍ PROSTORY - OBCHOD A SLUŽBY
- PODCHOD A VLAKOVÉ NÁSTUPIŠTĚ
- GARÁŽE
- PROSTORY TECHNOLOGIÍ A SKLADŮ
- VEŘEJNÁ WC



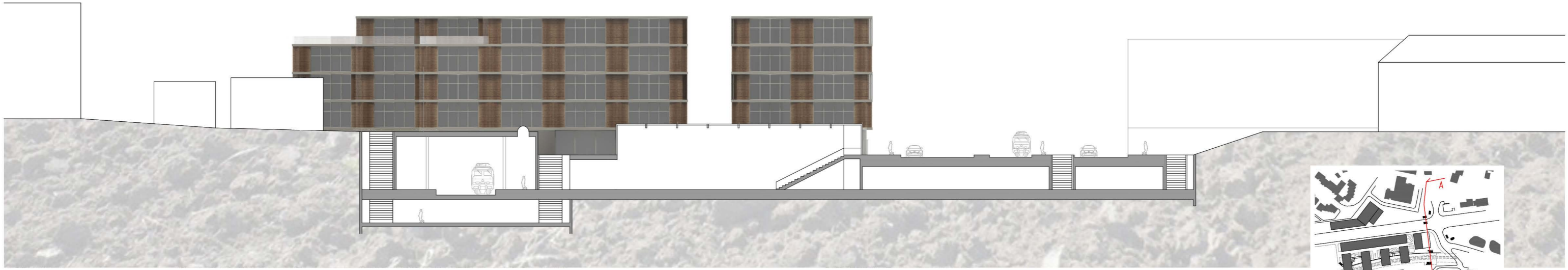
FUNKČNÍ SCHÉMA PODLAŽÍ



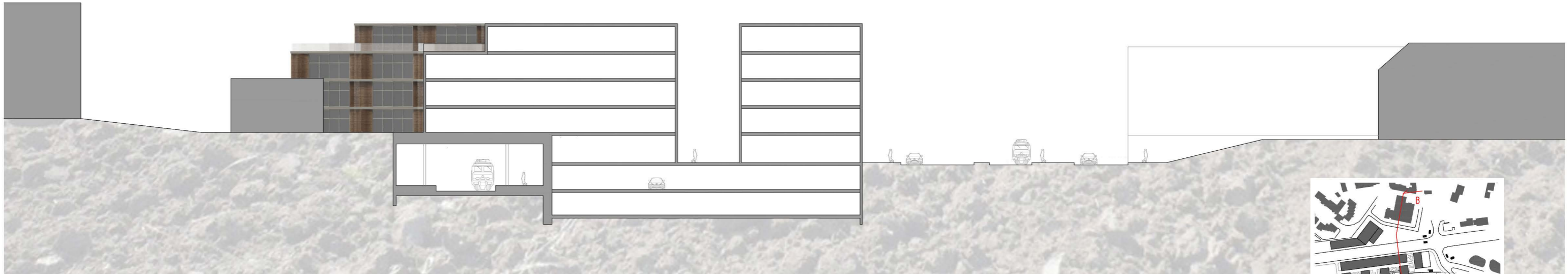
- 1. VESTIBUL METRA A PODCHODY POD NÁSTUPIŠTĚM
- GARÁŽE
- PROSTORY TECHNOLOGIÍ A SKLADŮ



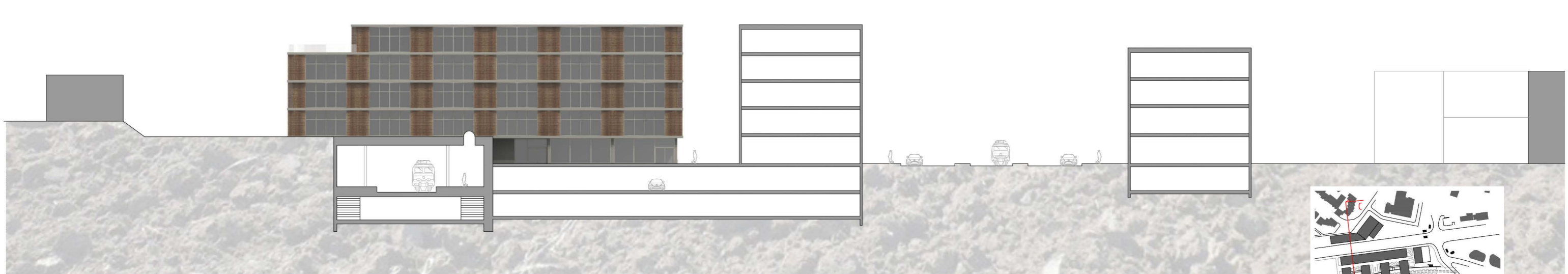
ŘEZ A-A
M 1:500



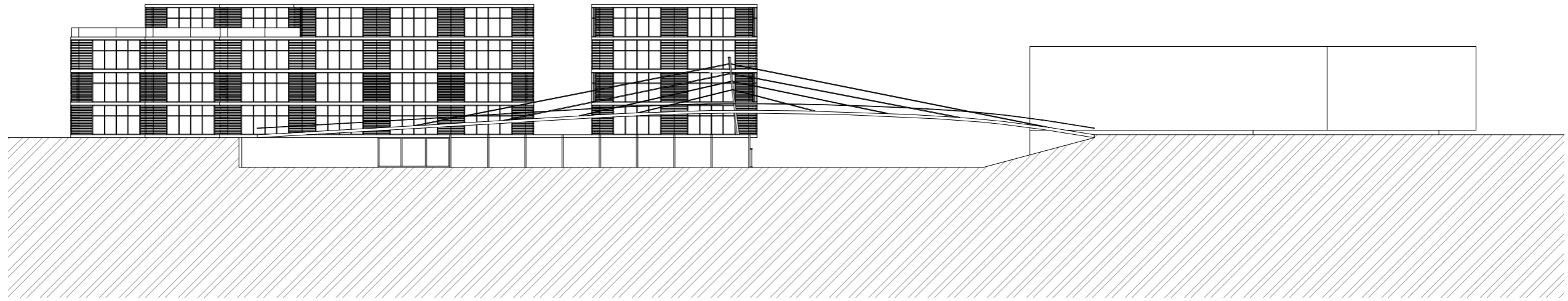
ŘEZ B-B
M 1:500



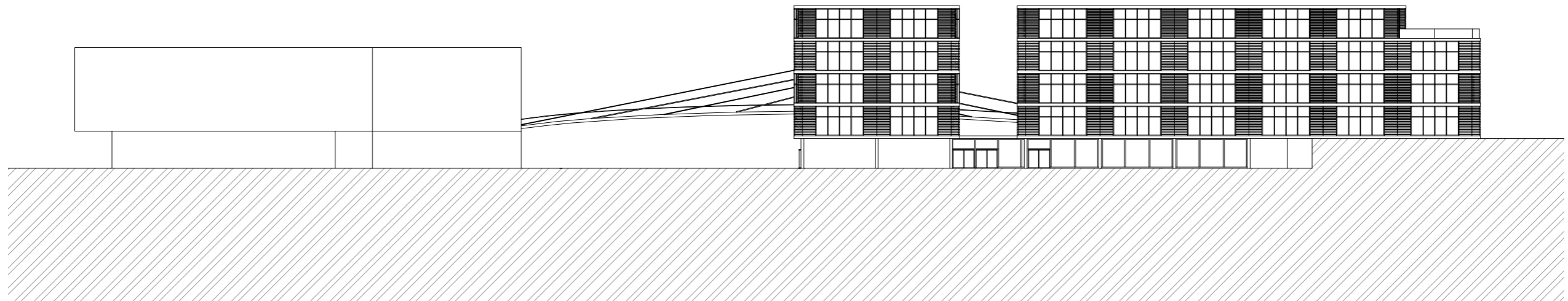
ŘEZ C-C
M 1:500



POHLED VÝCHODNÍ
M 1:500



POHLED ZÁPADNÍ
M 1:500



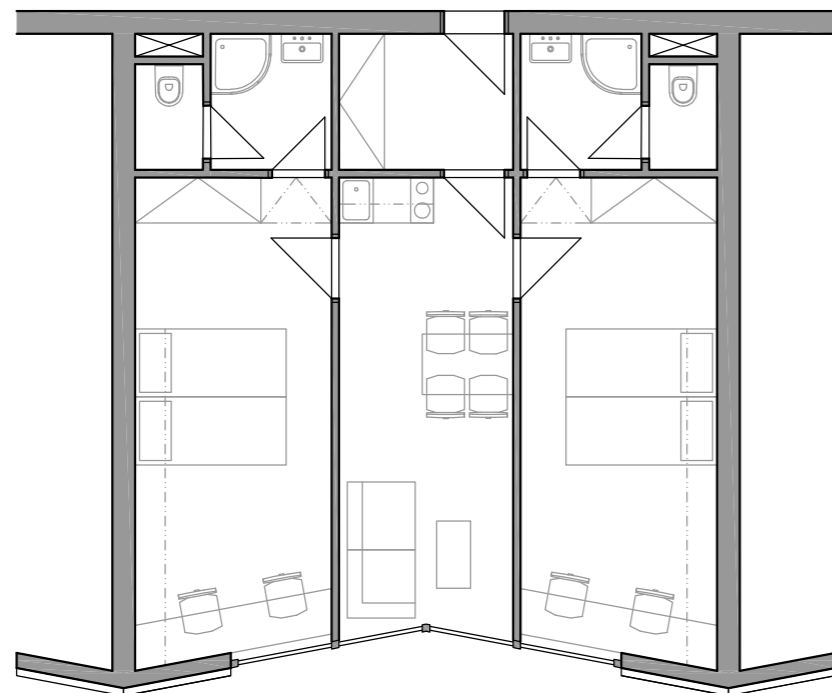
POHLED SEVERNÍ
M 1:500



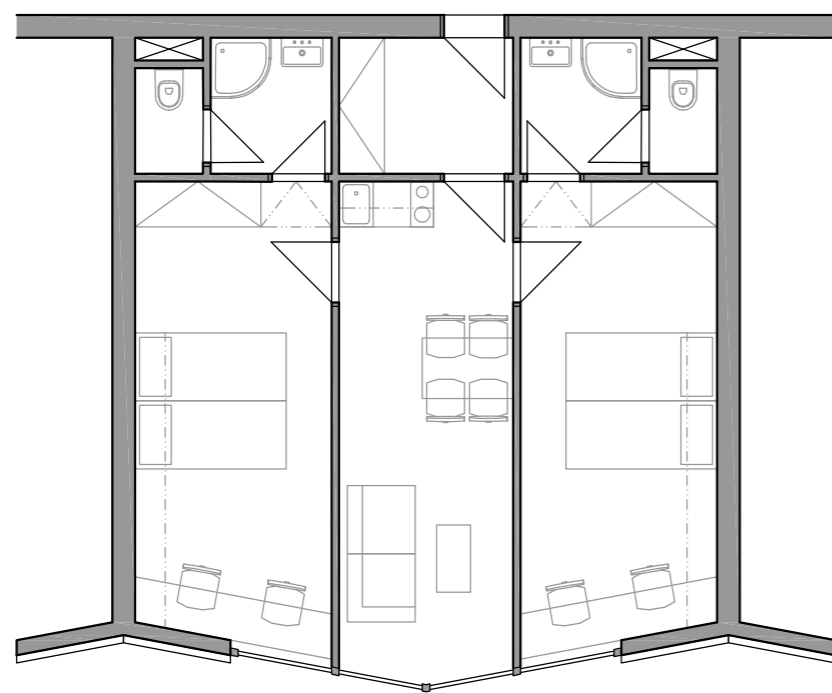
POHLED JIŽNÍ
M 1:500



PŮDORYS POKOJE V SUDÉM PODLAŽÍ



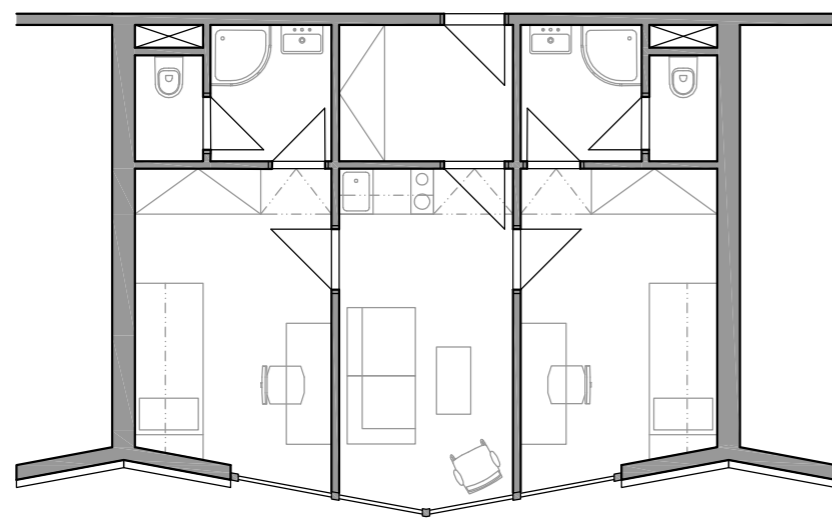
PŮDORYS POKOJE V LICHÉM PODLAŽÍ



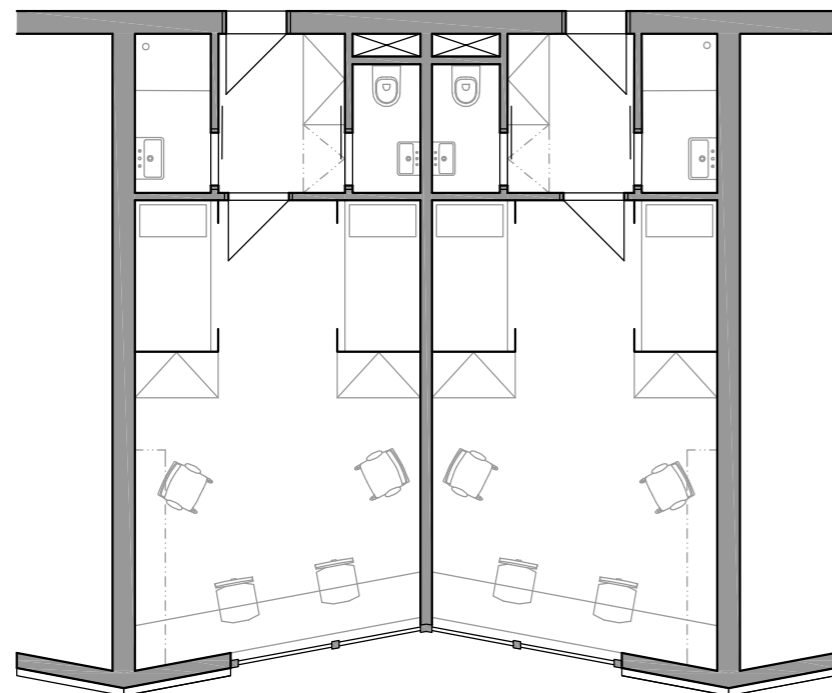
PŮDORYS POKOJE V SUDÉM PODLAŽÍ



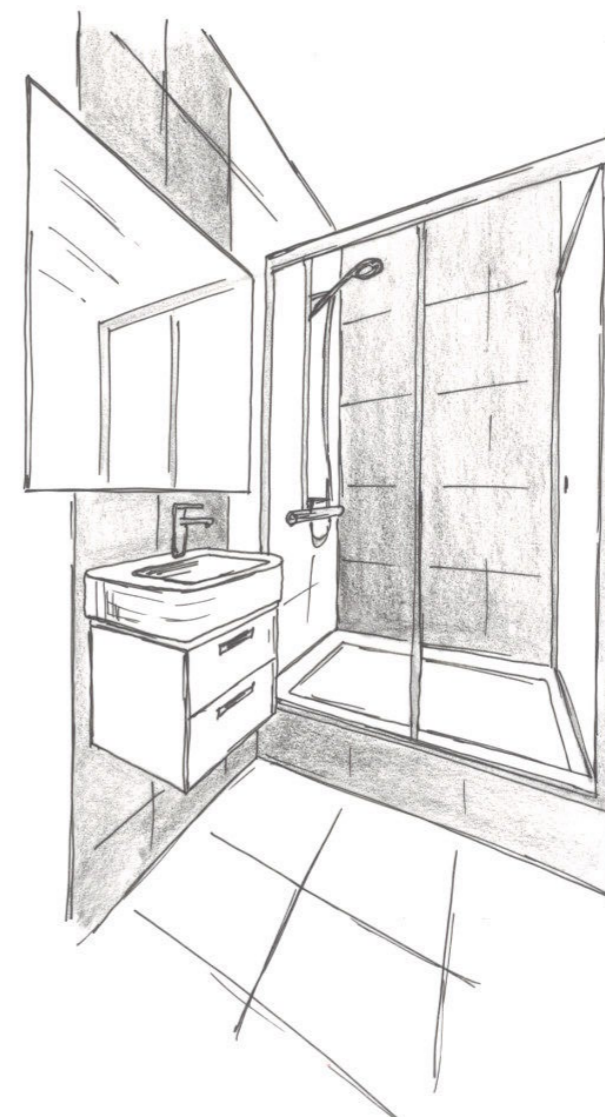
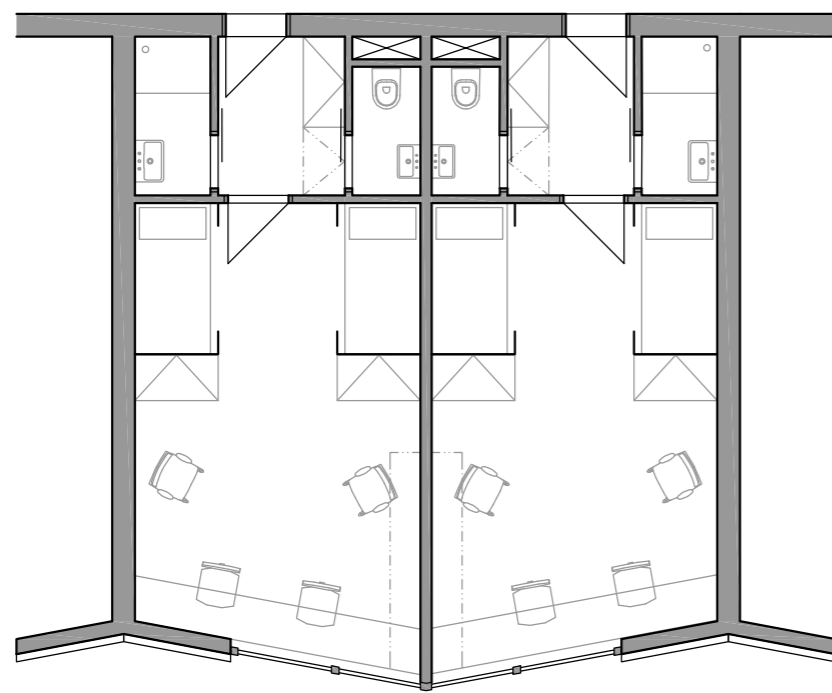
PŮDORYS POKOJE V LICHÉM PODLAŽÍ



PŮDORYS POKOJE V SUDÉM PODLAŽÍ

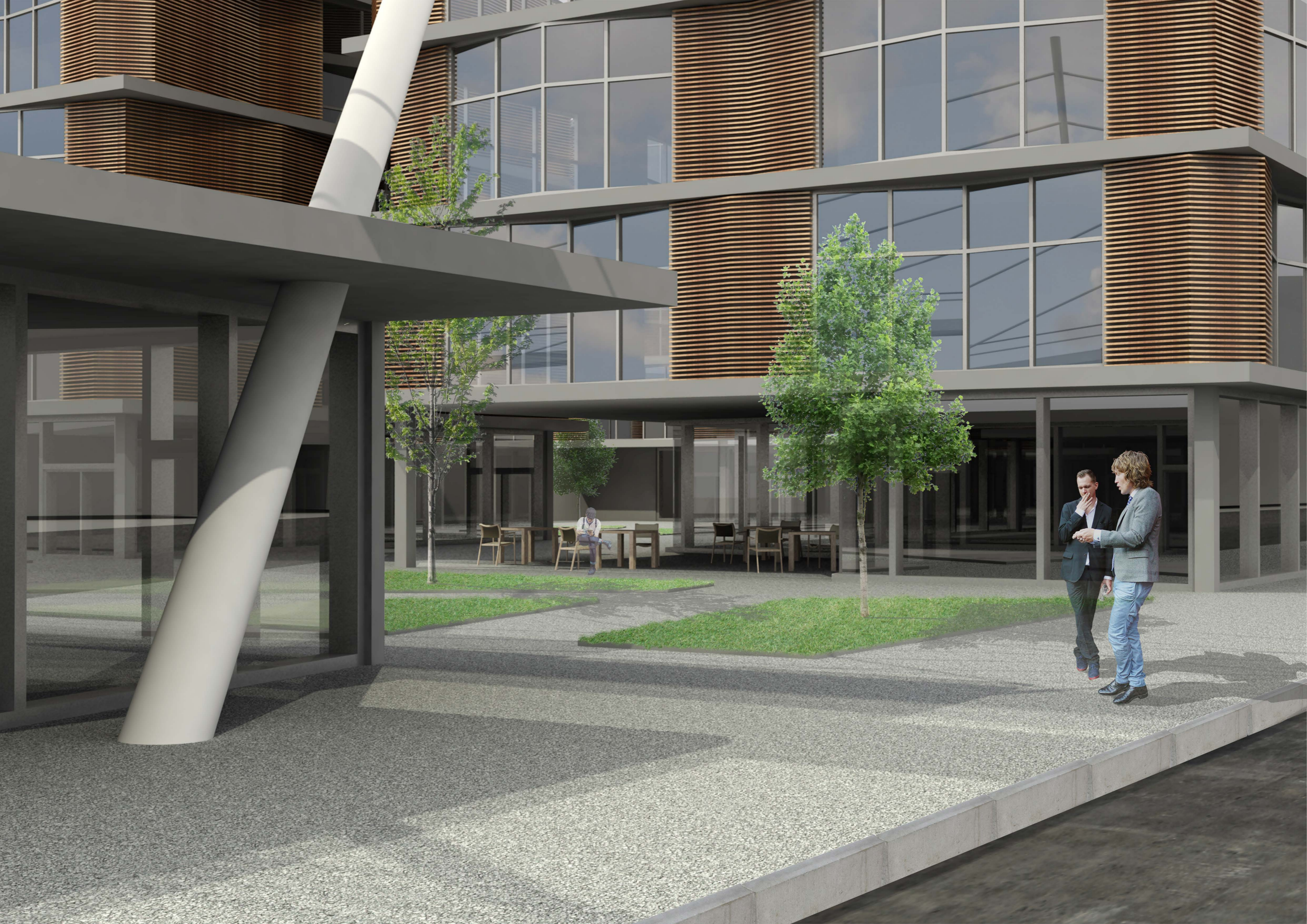


PŮDORYS POKOJE V LICHÉM PODLAŽÍ





PRAHA - VELESLAVÍN





ZDROJE INFORMACÍ

Christopher Blow: Transport Terminals and Modal Interchanges, 2005

ČUZK

Archiv Prahy 6

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Pražské stavební předpisy

www.geoportalpraha.cz

www.maps.google.cz

www.praha-kladno.cz

www.prahazelena.cz

www.sestka.cz

www.leteckefotografie.cz

www.wikipedia.cz

PODĚKOVÁNÍ

Závěrem bych ráda poděkovala všem, kteří mi při studiu architektury a tvorbě diplomního projektu pomáhali a podporovali mě. Především děkuji vedoucímu práce panu architektovi Ivanu Plickovi, dále panu architektovi Matyáši Sedlákovi a dalším konzultantům. Zvláštní poděkování patří paní architektce Miroslavě Tylšové, panu architektovi Miloši Fischerovi, paní architektce Juditě Fischerové a paní inženýrce Janě Kotkové za cenné rady k projektu. Největší dík patří mému příteli a rodině za psychickou podporu.