



CENTRUM ORIONKA

KULTURNĚ - VZDĚLÁVACÍ CENTRUM  
VOZOVNA VINOHRADY  
ALEXANDRA KREJČÍ



# OBSAH

## 01 ÚVOD

zadání DP  
prohlášení autora

## 02 ANALYTICKÁ ČÁST

historie  
analogie  
analýzy místa  
aktuální stav

## 03 NÁVRH

průvodní zpráva  
situace  
půdorysy  
řezy  
pohledy  
vizualizace, perspektivy, fotky modelu



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

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Alexandra Krejčí  
 datum narození: 30.6.1993  
 akademický rok / semestr: 2017/2018 LS  
 obor: Architektura a urbanismus  
 ústav: 15129 Ústav navrhování III  
 vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák  
 téma diplomové práce: Kulturně – Vzdělávací centrum v areálu vozovny Vinohrady

viz přihláška na DP

**zadání diplomové práce:**

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení  
 Tématem diplomní práce je vdechnutí nového života do nevyužívaných prostorů bývalé vozovny Královské Vinohrady. Záměrem je transformovat tento areál v kulturně – vzdělávací centrum. Myšlenka projektu vychází ze záměru Dopravního podniku hlavního města Prahy vytvořit novou pobočku muzea Městské hromadné dopravy v Praze s doplněním tohoto záměru o vzdělávací centrum a vytvořit tak zázemí pro nové školní programy, rodiče s dětmi i zvědavé dospělé. V rámci transformace areálu je zamýšlena také úprava veřejného prostoru před areálem vozovny se zaměřením na návaznost na tento areál a prověření případného dovybavení doplňkovými funkcemi.

**2/ stavební program**


Jádrem komplexu bude muzeum MHD obsahující výstavními halami, auditorium pro konání přednášek, a potřebné zázemí odpovídajícím tomuto provozu. Další součástí komplexu bude vzdělávací centrum obsahující knihovnu a studovny, učebnami různých velikostí, speciální dílny a další doplňkové prostory a potřebné zázemí. Dále by areál měl obsahovat doplňující provoz jako například provozy pro stravování či komerci a administrativu.


**3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování**


- Analytická část
- Průvodní zpráva
- Situace širších vztahů 1:2000
- Situace řešeného území v měřítku 1:500
- Půdorys v min. měříku 1:250
- Řezy v min. měřítku 1:250
- Pohledy v min. měřítku 1:250
- Detail
- 3D zobrazení exteriéru a interiéru (min.3 zobrazení)


**4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)**

Fyzický model projektu v min. měřítku 1:250  
 Odevzdány budou postery v rozsahu dle požadavků FA ČVUT, 2 portfolia a CD

Datum a podpis studenta 26.2.2018 

Datum a podpis vedoucího DP 26.2.2018 

Datum a podpis děkana FA ČVUT 26.2.2018 

registrováno studijním oddělením dne 26.2.2018 

|  |   |
|--|---|
| <b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE</b>  |   |
| <b>FAKULTA ARCHITEKTURY</b>  |   |
| AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Alexandra Krejčí<br>AR 2017/2018, LS   |   |
| NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:<br>(ČJ) KULTURNĚ VZDĚLÁVACÍ CENTRUM V AREÁLU VOZOVNY VINOHRADY, KORUNNÍ, PRAHA 10 |   |
| (AJ) CULTURAL AND EDUCATIONAL CENTRE IN FORMER TRAM DEPOT VINOHRADY, KORUNNÍ, PRAGUE 10                  |   |
| JAZYK PRÁCE: ČESKÝ   |   |
| Vedoucí práce:   | Ing. arch. Jan Sedlák      Ústav: 15129 Ústav navrhování III  |
| Oponent práce:   |   |
| Klíčová slova (česká):   | Vozovna, Transformace, Muzeum, Vzdělávací centrum, Vinohrady  |
| Anotace (česká):   | Předmětem projektu je transformace industriální památky bývalé vozovny Královské Vinohrady na kulturně – vzdělávací centrum obsahující muzeum MHD a vzdělávací centrum s učebnami, dílnami a knihovnou. Tato instituce má poskytnout nové vzdělávací technicky zaměřené programy pro mládež, školy a rodiče s dětmi. Dalším záměrem projektu je vytvoření nového veřejného prostoru pro místní obyvatele a návštěvníky centra.  |
| Anotace (anglická):  | The aim of this project is to transform an unused former tram depot in a residential part of Prague Vinohrady into a Cultural and Educational centre that contains a Transport Museum and Educational centre with classrooms, workshops and a library. This institution would provide new technically aimed educational programs for schools, youth and families. In addition the project creates a new public space for the local community as well as the visitors of the centre. |

**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 24.5.2018

  
 podpis autora-diplomanta

Prosta doložením je třeba předložit i portfolia, součástí diplomové práce / portfolio a CD



## **02** ANALYTICKÁ ČÁST

# historie - tramvajová doprava v Praze

## Počátky hromadné dopravy

S příchodem průmyslové revoluce se začala po staletí utvářená tvář Prahy postupně měnit. Ze zemědělských usedlostí a obcí kolem Prahy se začala utvářet průmyslová předměstí. Rozmach průmyslu v pražských předměstích, jako například Smíchov či Karlín, znamenal velký nárůst obyvatel, který byl způsobený příchodem venkovského obyvatelstva za prací. Právě tento rozvoj si vyžádal vznik městské hromadné dopravy. První pokus o hromadnou dopravu osob představuje omnibus, což bylo nekolejové potahové vozidlo tažené koňmi. První omnibus začal jezdit v roce 1829 ze Staroměstského náměstí na Malou Stranu.

## Koňská dráha

Pro roztržitost a krátkodobost jednotlivých akcí se omnibus v Praze nestal skutečně masovým dopravním prostředkem. Jako prvním se jím stala až koňka. Koněspřežná tramvaj byla uvedena do provozu v září 1875. Rychle se stala oblíbenou a získala prvenství v městské hromadné dopravě. První trať byla jednokolejová a vedla v délce 3,5 km od Národního divadla na Invalidovnu. Dráha jezdila od 7 do 20 hodin v sedmiminutových intervalech a denně obsloužila přes 4 000 lidí. V roce 1885 bylo v provozu již šest linek koňky.

## Elektrifikace

Na konci 19. století se stav infrastruktury postupně začal zhoršovat a koňka začala být vytlačována další novinkou průmyslové éry - elektrinou. Trať koňky byla nakonec v roce 1889 odkoupena elektrickými podniky, které postupně přebudovaly trať koňské dráhy na elektrickou tramvaj. Poslední pravidelná jízda koňské tramvaje byla ukončena v roce 1905. Posledním úsekem dráhy byl úsek trati na Karlově mostě, který byl v září 1905 elektrifikován.



koňka přes Karlův most, konec 19. století<sup>1</sup>

koňka a tramvaj s čekárnou, Josefské náměstí 1898<sup>1</sup>



## První dráha elektrické dopravy

Poslední čtvrtina 19. století bylo období rychlého rozkvetu průmyslové výroby. Vedle parních strojů se začaly uplatňovat elektromotory k pohonu strojů i dopravních prostředků. Nástup moderní dopravy zahájil inženýr František Křižík 18.7.1891 otevřením krátké linky první elektrické tramvaje na Letné u příležitosti Jubilejní zemské výstavy. Tramvaj vedla od stanice letenské lanovky Ovenceckou ulicí a končila před vchodem Stromovky. V roce 1897 byly zřízeny Elektrické podniky hlavního města Prahy.

## Rozvoj sítě elektrických drah

Na konci 19. stol. významně vzrostl počet obyvatel a továren na územích Karlína, Libně a Vysočan, kam dráhy koňky zatím nevedly. Proto byla v roce 1896 zřízena první trať poskytující pravidelnou dopravu osob elektrickou dráhou právě pro tyto lokality, a to na trati z Florence přes Karlín a Libeň do Vysočan. Elektrárnu a vozovnu měla tato trať v Libni v ulici Na Švábkách. V roce 1897 byl zahájen provoz na trati ze Smíchova na Klamovku. Další vybudovanou tratí byla trať pro Vinohrady, která vedla od Státní opery Korunní třídou do vozovny u Orionky. Později byla rozšířena o úsek na Žižkově. Do roku 1905 byla trať koňské dráhy kompletně elektrifikována.

## Další rozvoj

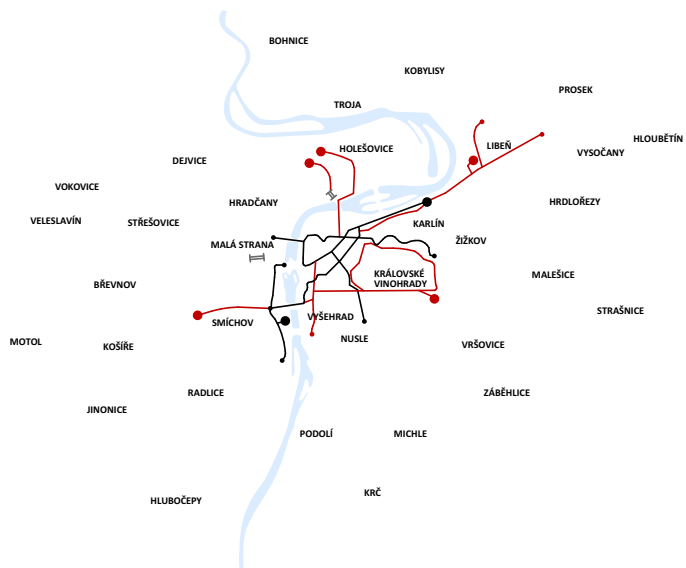
Původní vozovny koňky v Karlíně, Smíchově a Stromovce byly rozšířeny a přebudovány pro potřeby nové infrastruktury. V roce 1900 byla v Holešovicích otevřena Centrála - ústřední vozovna, dílny a elektrárna. V roce 1908 bylo v poroivu již 11 linek. Vozový park se dále rozšiřoval a budovaly se další tratě a vozovny. Roku 1911 byly zřízeny další ústřední dílny u vozovny v Libni v areálu Rustonových strojírén. Další rozvoj pokračoval zejména po roce 1922, kdy připojením přilehlých obcí vznikla Velká Praha, což vyvolalo výstavbu vozoven v Pankráci, Vokovicích, Motole a Kobylisích.

zdroj textu : od koňky k metru, str.

<sup>1</sup>archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

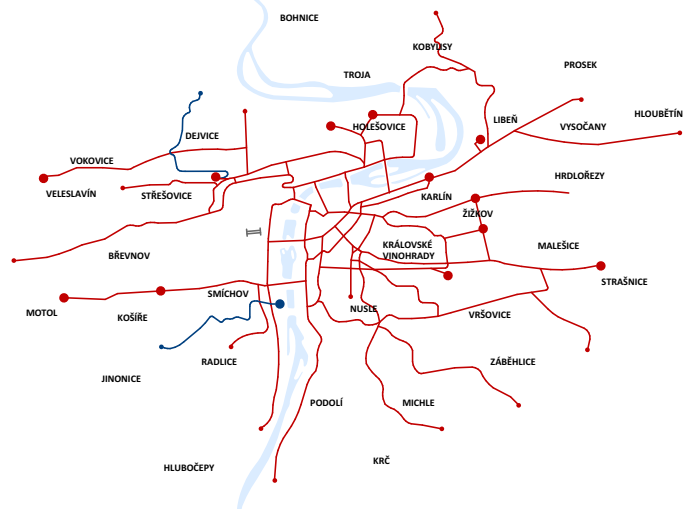


# historie - rozvoj infrastruktury tramvají



sít elektrické dráhy 1898<sup>1</sup>

sít elektrické dráhy 1938<sup>1</sup>



## legenda

- trať tramvajových drah
- konečná stanice
- vozovna tramvajových drah
- lanová dráha
- trať kořky
- konečná stanice
- vozovna kořky
- trať trolejbusů
- konečná stanice
- vozovna trolejbusů



sít elektrické dráhy 1914<sup>1</sup>

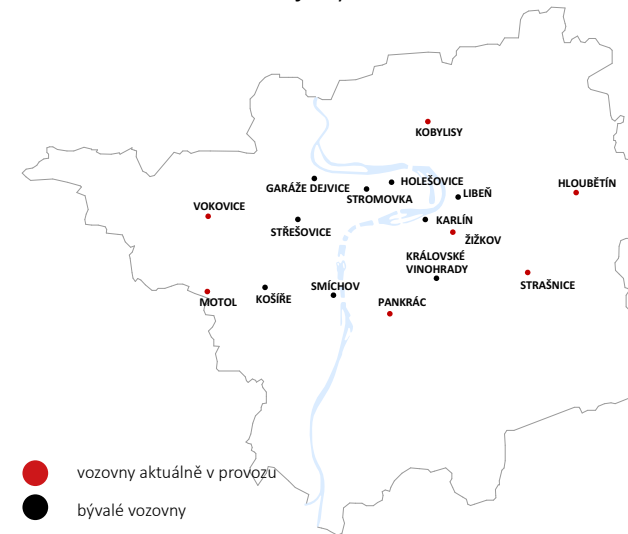
## vozovny aktuálně v provozu

- 1 vozovna Strašnice
- 2 vozovna Žižkov
- 3 vozovna Pankrác
- 4 vozovna Vokovice
- 5 vozovna Motol
- 6 vozovna Kobylisy
- 7 vozovna Hloubětín - plánuje se zbourání a nahrazení

## bývalé tramvajové vozovny

- 1 vozovna Letná - zbourána
- 2 vozovna Klamovka - zbourána
- 3 vozovna Libeň - dílny a garáže
- 4 vozovna Královské Vinohrady
- 5 vozovna Královská obora - restaurace
- 6 vozovna Holešovice
- 7 vozovna Karlín - autosalon
- 8 vozovna Střešovice - muzeum
- 9 vozovna Košíře - dílny SOŠ
- 10 vozovna Smíchov - kancelářská budova

## aktuální situace tramvajových vozoven v Praze



<sup>1</sup>mapové podklady : Od Kořky k metru , str.

# historie - vozovna Královské Vinohrady

## Historie<sup>1</sup>:

- vystavěna roku 1897 jako jednolodní hala s přístavkem pro administrativu s kolejemi vedoucími do dílny pro údržbu v přízemí
- 1989 odkoupení elektrickými podniky, vozovna byla rozšířena o další 2 odstavné lodě, byla přistavěna obytná budova, kotelna, sklady, dílny a kolej do dílny, administrativní budova byla zastřešena
- do roku 1914 zde byla první dílna vrchního vedení, odkud se přesídlila do Rustonky
- v roce 1933 zde byl ukončen tramvajový provoz
- od roku 1935 sloužila pro dílny vrchního vedení
- v roce 1949 byla jižní loď adaptována na vozovnu pro 22 trolejbusů, byl upraven vjezd do haly, zrušeno podsklepení a zřízena nová podlaha se čtyřmi revizními kanály, z celé vozovny byly odstraněny koleje vyjma jedné u první lodě
- v letech 1955 byly trolejbusy odstěhovány do vozovny Vršovice, od té doby slouží vozovna pouze jako garáž a dílny vrchního vedení
- v roce 1988 byla v první lodi zrušena všechna vjezdová vrata a upraveno průčelí
- uvnitř hal během let vzniklo mnoho různých dílčích úprav a vestaveb



ortofoto 1945, využíváno pro tramvaje <sup>2</sup>

ortofoto 1954, využíváno pro trolejbusy <sup>2</sup>



## objekty<sup>1</sup> :- 3 haly pro skladování vozů

- budova pro administrativu
- obytná budova, sklady, dílny, kotelna

### 1 . hala :- remisa na 25 vozů, 5 kolejí

- nosný systém dřevěný- sloupy + vazníky
- obvodový plášť zděný
- celá hala podsklepena
- kolejnice byly připevněny na železných válcových nosnících položených na zděných pilířích
- podlaha fošnová spojená svlaky, položena na průběžných trámech na pilířích

### 2. hala :- remisa pro 9 vozů, 3 koleje

- obvodové nosné zdivo
- ocelvodřevěné vazníky
- celá hala podsklepena
- kolejnice byly připevněny na železných válcových nosnících položených na litinových pilířích

### 3. hala :- remisa pro 36 vozů, 6 kolejí

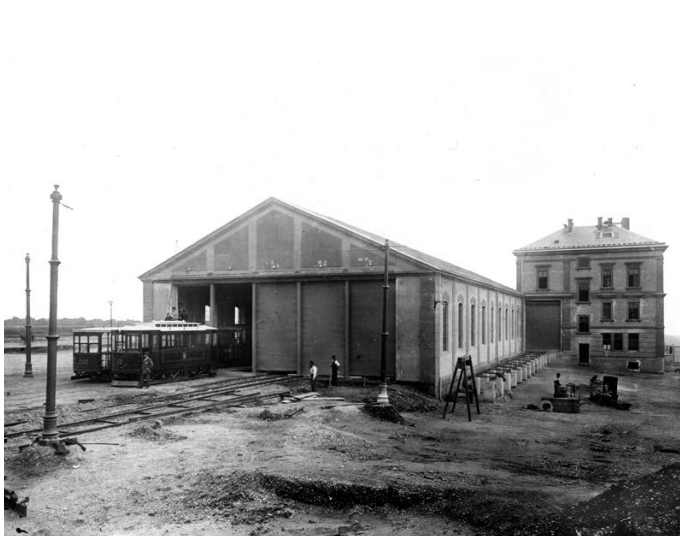
- obvodové nosné zdivo
- ocelvodřevěné vazníky
- celá hala byla podsklepena
- kolejnice byly připevněny na železných válcových nosnících položených na litinových pilířích

## administrativní

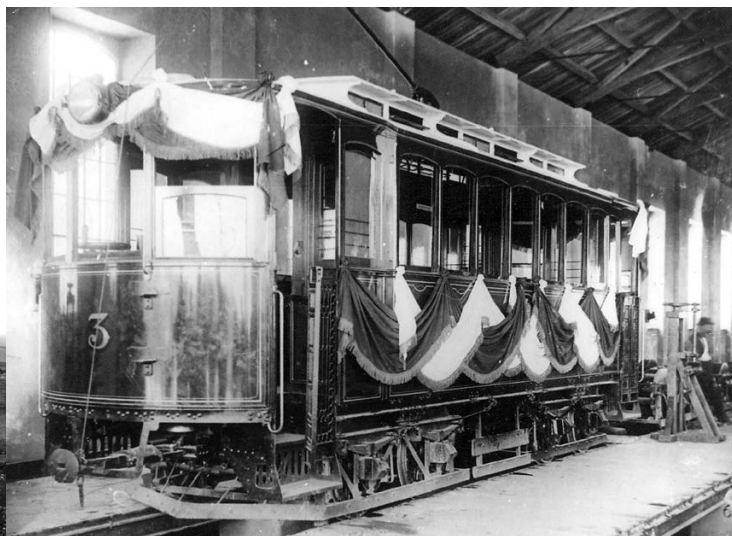
- ### budova :- dílna pro opravy vozů s jednou kolejí
- kanceláře správy dráhy
  - obytné místnosti

<sup>1</sup> technické památky Čech, Moravy a Slezska III.díl

<sup>2</sup> <http://www.dveprahy.cz/>



vozovna po dokončení první lodě, 1897



interiér horní haly, 1987



po přístavbatavbě dalších 2 lodí, 1898

pohled na vozovnu z nároží ulic Korunní a



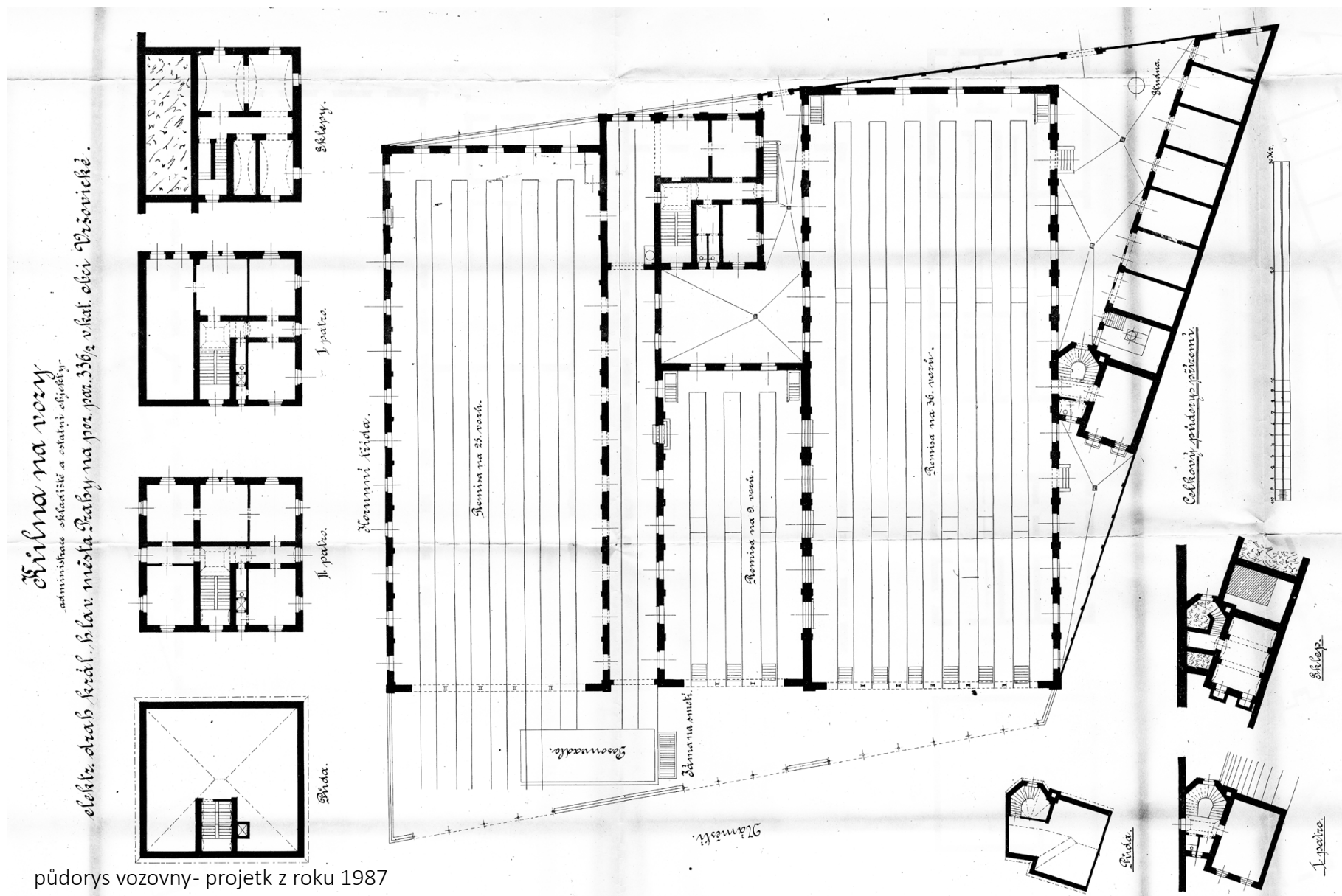
interiér dolní haly asi na začátku 60. let



vozovna již dlouho sloužila jen provozovně, 70.léta

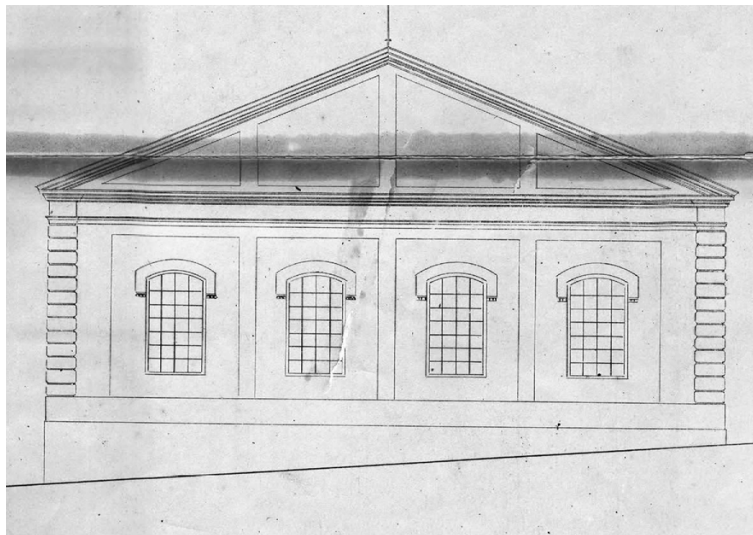


# historie - dokumentace vozovny Královské Vinohrady

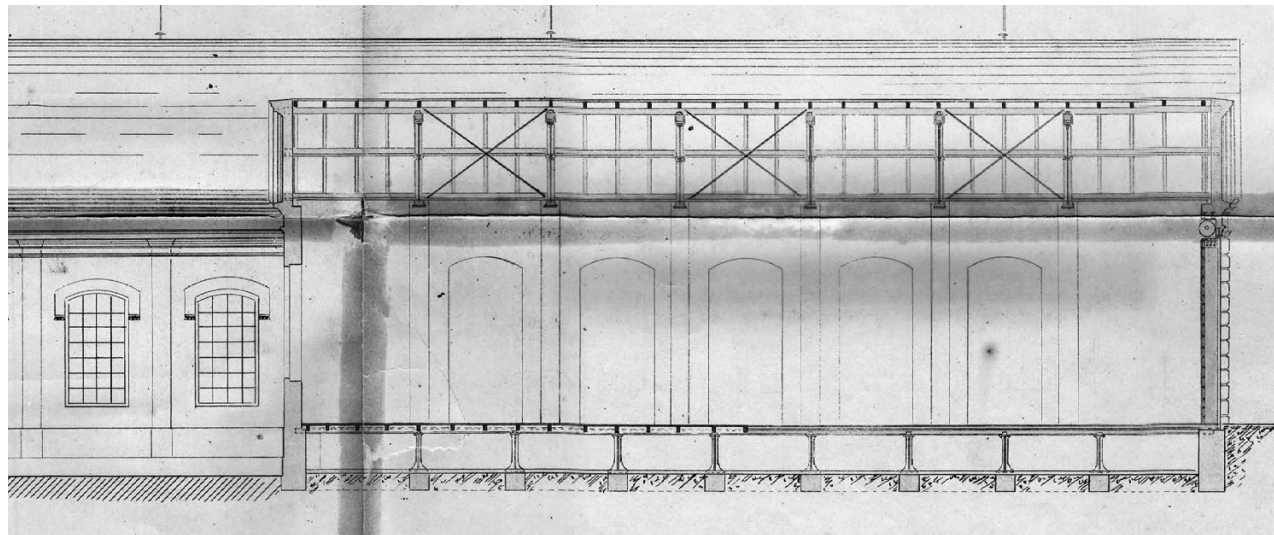




# historie - dokumentace vozovny Královské Vinohrady

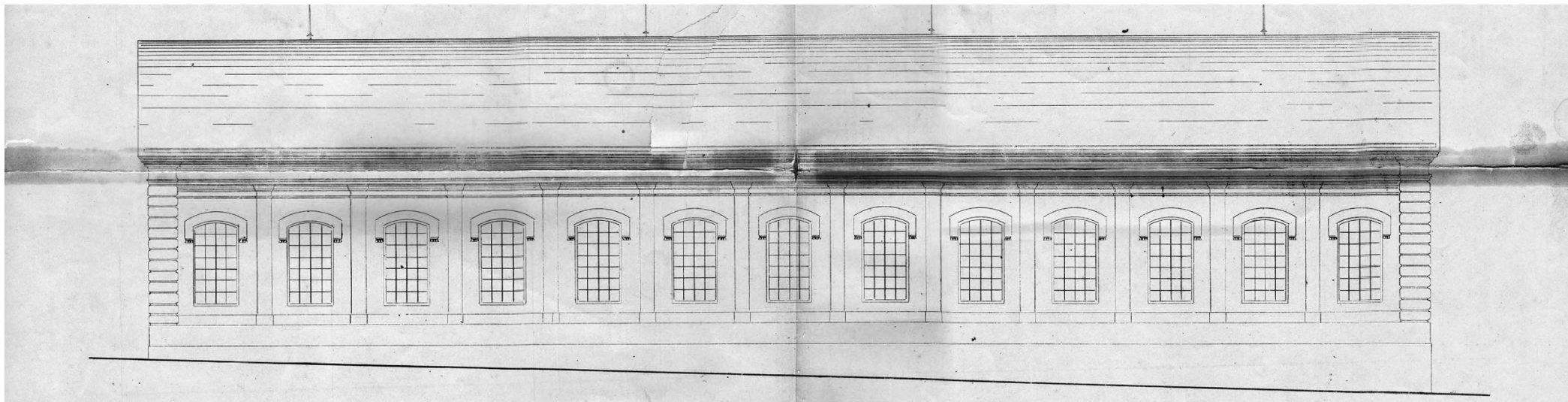


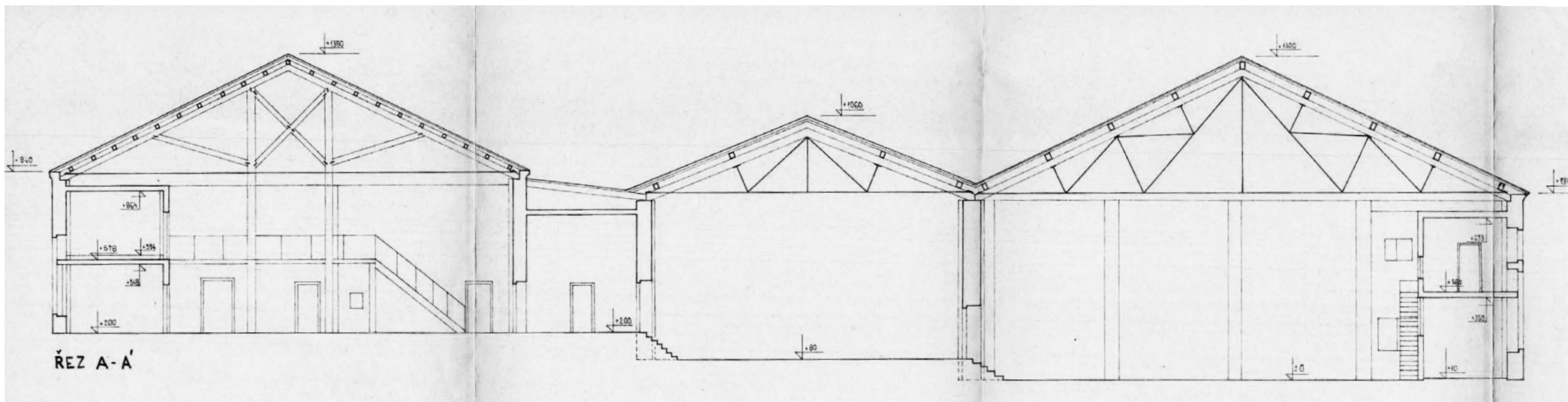
západní pohled horní haly



podélný řez horní halou

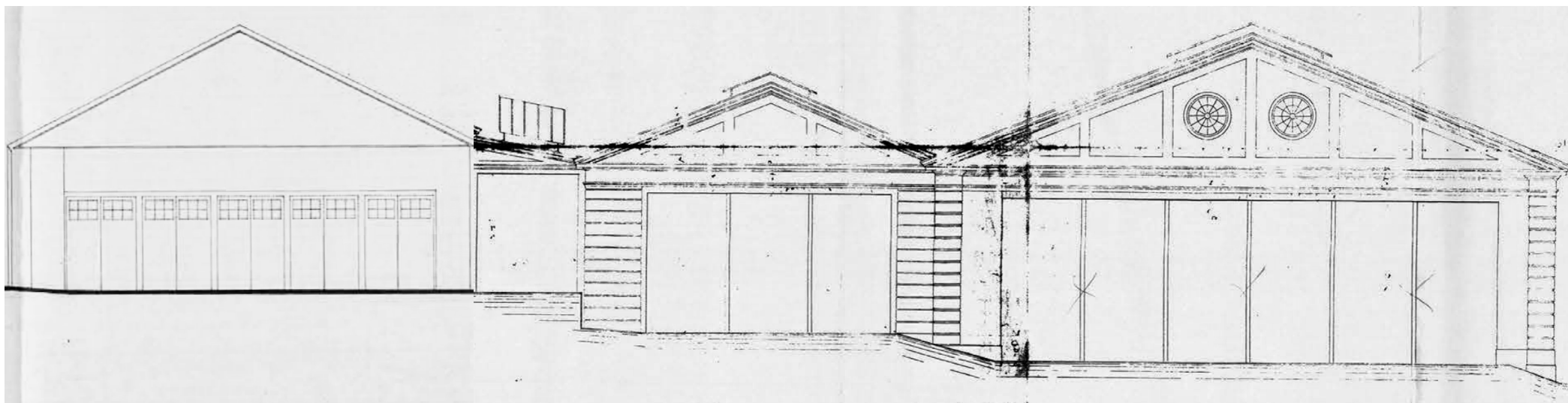
severní pohled horní haly





příční řez halami

východní pohled na haly



# analogie - transformované vozovny v Praze



vozovna a čekárna Královská obora, 1936<sup>1</sup>

**Královská obora** - vystavěna roku 1885  
- stáj a čekárna pro provoz koňské dráhy  
- v roce 1898 proběhla elektrifikace této dráhy, stáj byla adaptována na remisu  
- v roce 1899 byla přistavěna další loď  
- v roce 1910 byla přistavěna budova pro administrativu s výpravnou a bytem  
- v roce 1939 byla vozovna zbourána, zůstala pouze administrativní budova

**objekty** : 2 lodě z hrázděného zdiva, čekárna, administrativní budova s bytem

**aktuální stav** : konverze na restauraci, rekonstrukce pozůstalé budovy a přístavba



restaurace vozovna ve Stromovce, 2016<sup>2</sup>



vozovna Karlín, 1900<sup>3</sup>

**Karlín** - vystavěna roku 1900  
- vznikla na pozemku bývalé vozovny koňské dráhy po sbourání staré remisy a stáji  
- administrativní budova byla rozšířena přístavbou a vedle byla zřízena malá konírna  
- v roce 1951 se všechny vozy zatáhly do nové vozovny v Hloubětíně

**objekty**:

- velká remisa pro 25 vozů, malá pro 4 vozy  
- dílny, skladiště  
- obytná a administrativní budova

**aktuální stav** : v 90. letech konverze na autosalón, objekty zachovány, úprava fasády



vozovna Karlín, 2016<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <http://www.vozovna-stromovka.cz/fotogalerie/galerie-3/>

<sup>2</sup> <http://www.bydleni-iq.cz/architektura-a-design/rekreace-relaxace/restaurace-vozovna-ve-stromovce/>

<sup>3</sup> <http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cislocianku=2006041327>





vozovna na Smíchově<sup>1</sup>

**Smíchov** - vystavěna roku 1915

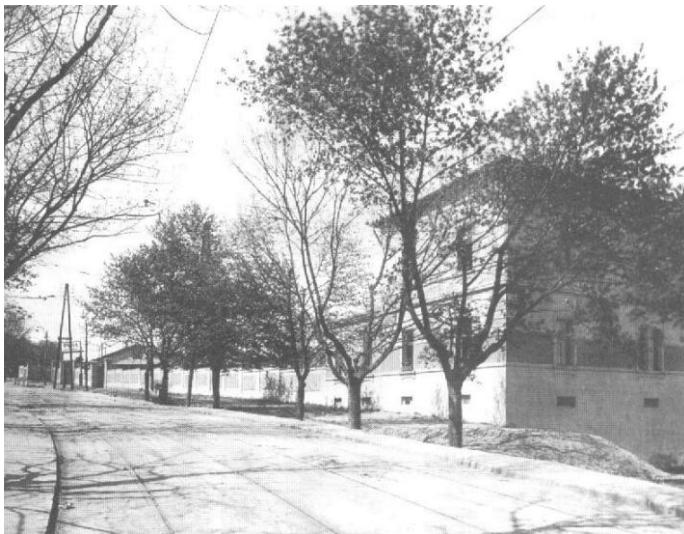
- postavena v roce 1915 na pozemku vozovny koňky sbouráním původní remisy
- tramvajový provoz zde byl ukončen v roce 1937 zahájením provozu ve vozovně Motol
- v letech 1939- 1972 byla využívána jako vozovna trolejbusů

**objekty :** remíza pro vozy, administrativní budova, stáje pro koně, kovárna a žumpy

**aktuální stav :** areál využit pro výstavbu kancelářské budovy, ponecháno jen obvodové zdivo, dokončeno v roce 2017



kancelářské centrum FIVE, 2017<sup>2</sup>



vozovna Střešovice 1922<sup>1</sup>

**Střešovice**- vystavěna roku 1909

- v roce 1922 byla třílodní vozovna rozšířena o čtvrtou loď a při vstupu byla postavena hasičská zbrojnice
- v roce 1929 byla vozovna přetížena a tak byly 1.-3. hala prodlouženy na délku 4. haly
- provoz ukončen 1992, konverze v muzeum

**objekty :** trojlodní hala a 4. hala zámečnická dílna navazující na první loď

**aktuální stav :** všechny objekty zachovány, haly vozovny využity pro muzeum MHD jako výstava historie hromadné dopravy, další objekty - restaurace, administrativa



muzeum MHD, 2017<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041327>

<sup>2</sup> <http://www.info.cz/byznys/miliardovy-obchod-na-smichove-skanska-prodala-vozovnu-predelanou-na-kancelare-11786.html>

<sup>3</sup> <http://www.dpp.cz/muzeum-mhd/>

# analogie - muzeum dopravy



## Muzeum MHD, vozovna Střešovice, Praha

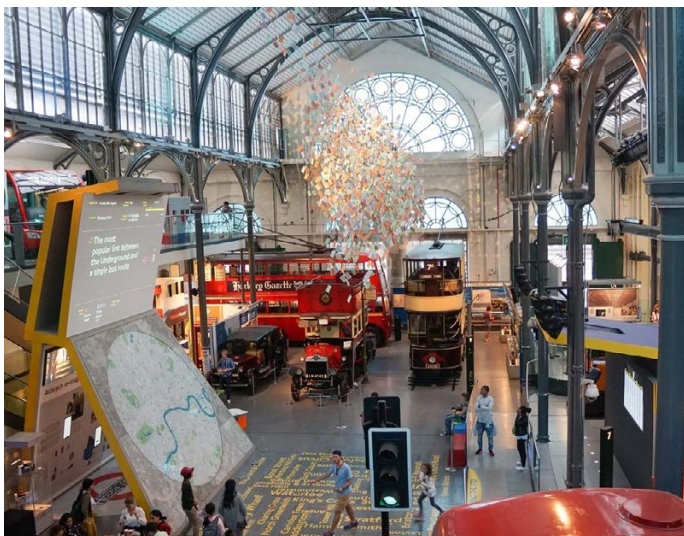
- sbírka památek z historie hromadné dopravy Prahy s názvem „Od Koňky k metru“
- výstava historických vozů obsahuje :
- exponáty vozů koňské dráhy
- historické elektrické tramvaje od počátku po konec 20.století
- historické vozy trolejbusů
- 2 vozy metra
- údržbové vozy a vozy vrchního vedení DPP
- další exponáty- modely, fotografie , historické dokumenty, jízdenky, plány



<sup>1</sup> <http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cislocianku=2006041327>

<sup>2</sup> <http://www.info.cz/byznys/miliardovy-obchod-na-smichove-skanska-prodala-vozovnu-predelanou-na-kancelare-11786.html>

<sup>3</sup> <http://www.dpp.cz/muzeum-mhd/>



výstavní hala dopravního muzea v Londýně

### London Transport Museum

- expozice historie hromadné dopravy
- výstava historických vozů a strojů
- expozice dopravy světových měst
- expozice navrhni si zastávku
- trenažéry dopravních prostředků
- hra pro děti s dopravními prostředky
- dílna
- k interaktivní výstavě jsou i kostýmy
- hromadná doprava světových měst
- budoucí doprava- budoucí město
- přednáškový a kulturní sál
- dílna pro workshopy- „activity studio“
- knihovna
- studovny
- obchod, kavárna, šatna, kanceláře



simulátor řízení metra



výstavní hala dopravního muzea ve Vídni

### Vienna Remise Museum

- expozice historie hromadné dopravy
- výstava historických vozů a strojů
- expozice dopravy světových měst
- trenažéry dopravních prostředků
- expozice koncipována jako otevřený prostor s výstavou strojů a tematicky zaměřených buněk
- workshopy a programy pro děti pořádány v prostorách haly
- část haly funguje pro multifunkční využití
- obchod, kanceláře
- areál částečně stále funguje jako vozovna



interaktivní panel - trakční energetika

<sup>1</sup> <https://www.ltmuseum.co.uk/>

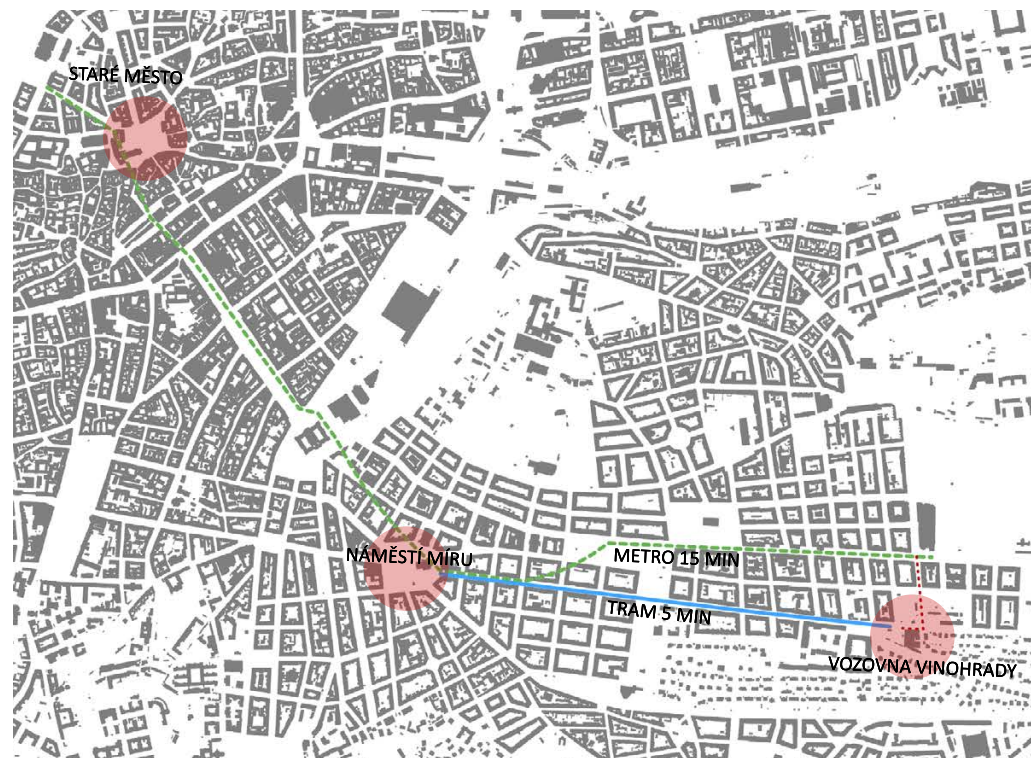
<sup>2</sup> <https://www.wien.info/en/sightseeing/sights/from-s-to-z/remise-transport-museum>

# analýzy místa - širší vztahy

V KONTEXTU PRAHY



DOSTUPNOST



Muzeum městské hromadné dopravy v Praze (dále Muzeum MHD) sídlí od roku 1993 společně se dvěma středisky zajišťujícími smluvní jízdy historických tramvajových vozidel ve vozovně Střešovice. V rámci ČR se jedná o nejvýznamnější muzejní instituci se specializací na historii městské hromadné dopravy, která pečuje o rozsáhlý park muzejních i provozních historických vozidel a dalších sbírkových předmětů.

Současné prostory Muzea MHD ve Střešovicích přestaly již před několika lety kapacitně vyhovovat pro provozované aktivity.

Zásadní úlevu by pro muzeum přinesla nová pobočka. Pro budoucí rozšíření muzea byla jako vhodný areál vybrána bývalá vozovna Královské Vinohrady (tzv. areál Orionka).

Nová pobočka má doplnit expozici o městské hromadné dopravě o témata, která nejsou již možné vystavit ve Střešovickém muzeu.

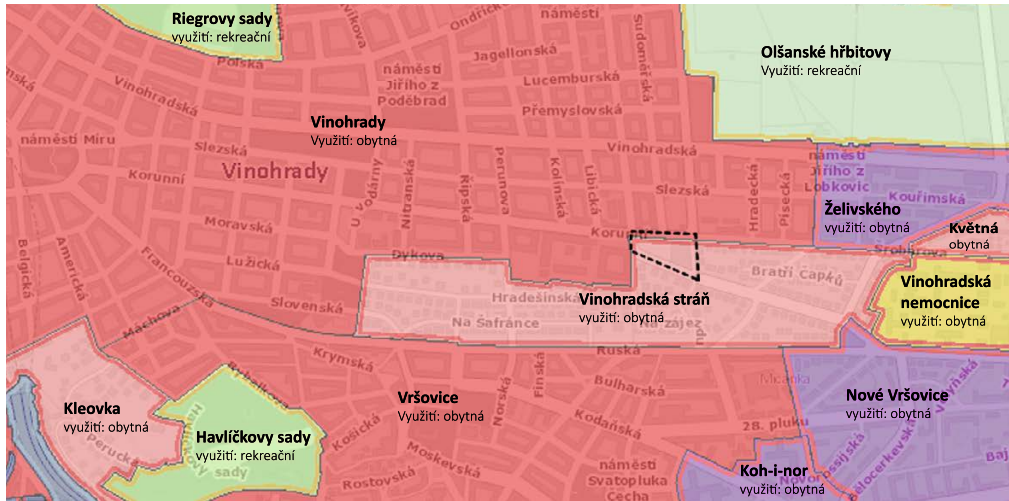
Areál bývalé tramvajové a posléze trolejbusové vozovny je z hlediska historie pražské MHD cenný a zajímavý. Objekt je dodnes dochovaný pozůstatek krátkou dobu existujícího samotného dopravního podniku Královské Vinohrady, vybudovaný v roce 1897 (horní hala a obytný a administrativní objekt). Zároveň se jedná o nejstarší vozovnu pro tramvaje vybudovaný v roce 1898 (střední a dolní Mezhalá), kterou vybudoval dnešní dopravní podnik. Objekt je dodnes dochován v dobrém stavu. Vybudování muzea v areálu Orionky, by pomohlo zpřístupnění více exponátů hromadné dopravy a dále by nabídlo nové tématické okruhy, na které v areálu vozovny Střešovice již není místo.

Nová pobočka muzea MHD má být, na rozdíl od muzea ve Střešovicích, kde je výstava zaměřena především na historii pražské hromadné dopravy, zaměřena na interaktivnější představení zákulisí hromadné dopravy, která se netýká jen samotných vozů. Nová výstava by představila témata o technologii a konstrukci tramvajových tratí a trakčního vedení, o architektuře a designu v dopravě, představení řízení a servis městské hromadné dopravy.

Mezi poučné výstavy by měly být také zařazeny hravé interaktivní prvky, které by návštěvníky vtáhly do děje a přiblížily tak více svět techniky i laické veřejnosti.

Dále je zamýšleno v areálu vytvořit prostory pro pořádání školních programů a workshopů, prostory pro konání přednášek, prostory pro konání veřejných kulturních akcí.

# analýzy místa - struktura a využití území



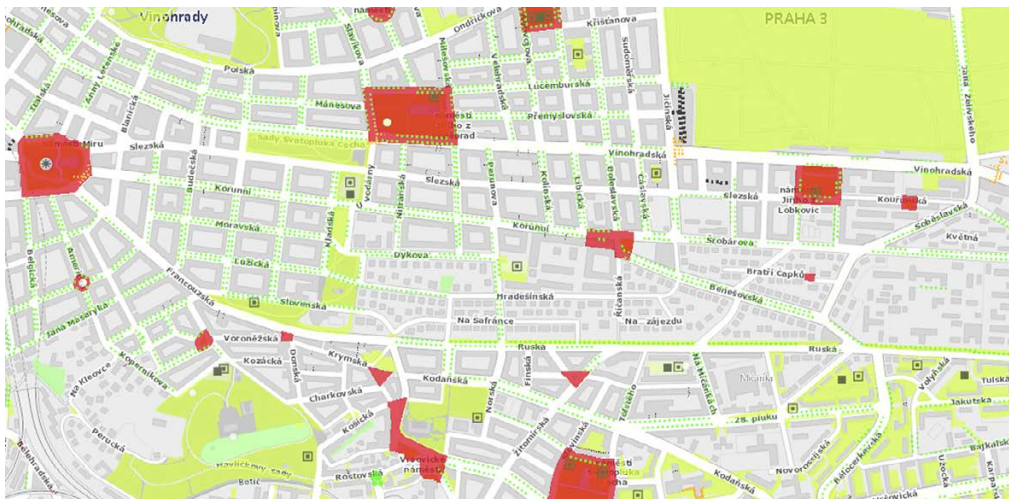
struktura lokalit  
1 : 20 000

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> bloková struktura    | <span style="color: lightcoral;">■</span> zahradní město | <span style="color: purple;">■</span> heterogenní struktura |
| <span style="color: yellow;">■</span> areál vybavenosti | <span style="color: blue;">■</span> drážní plocha        | <span style="color: green;">■</span> parkové prostranství   |



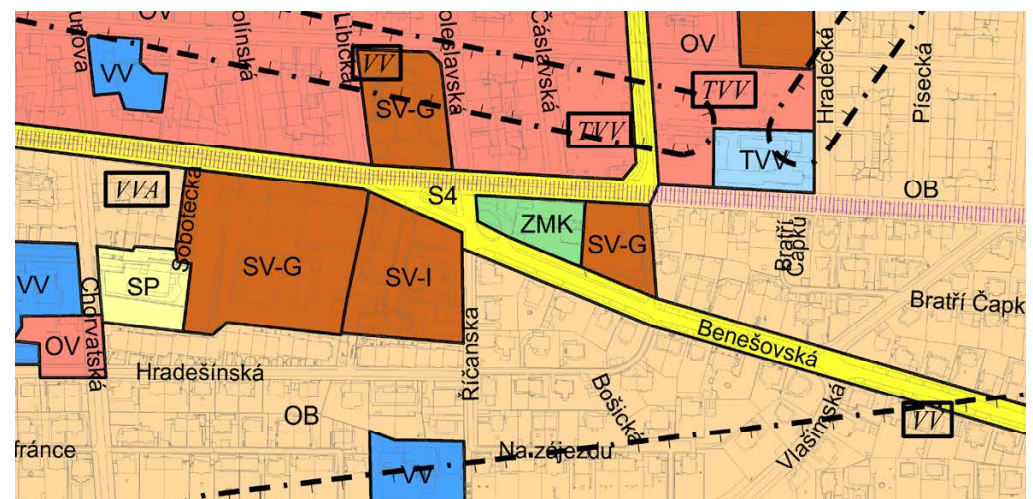
podlažnost  
1 : 20 000

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <span style="color: lightgreen;">■</span> bloková struktura | <span style="color: grey;">■</span> zahradní město      | <span style="color: darkgrey;">■</span> heterogenní struktura |
| <span style="color: brown;">■</span> bloková struktura      | <span style="color: darkbrown;">■</span> zahradní město | <span style="color: darkred;">■</span> heterogenní struktura  |

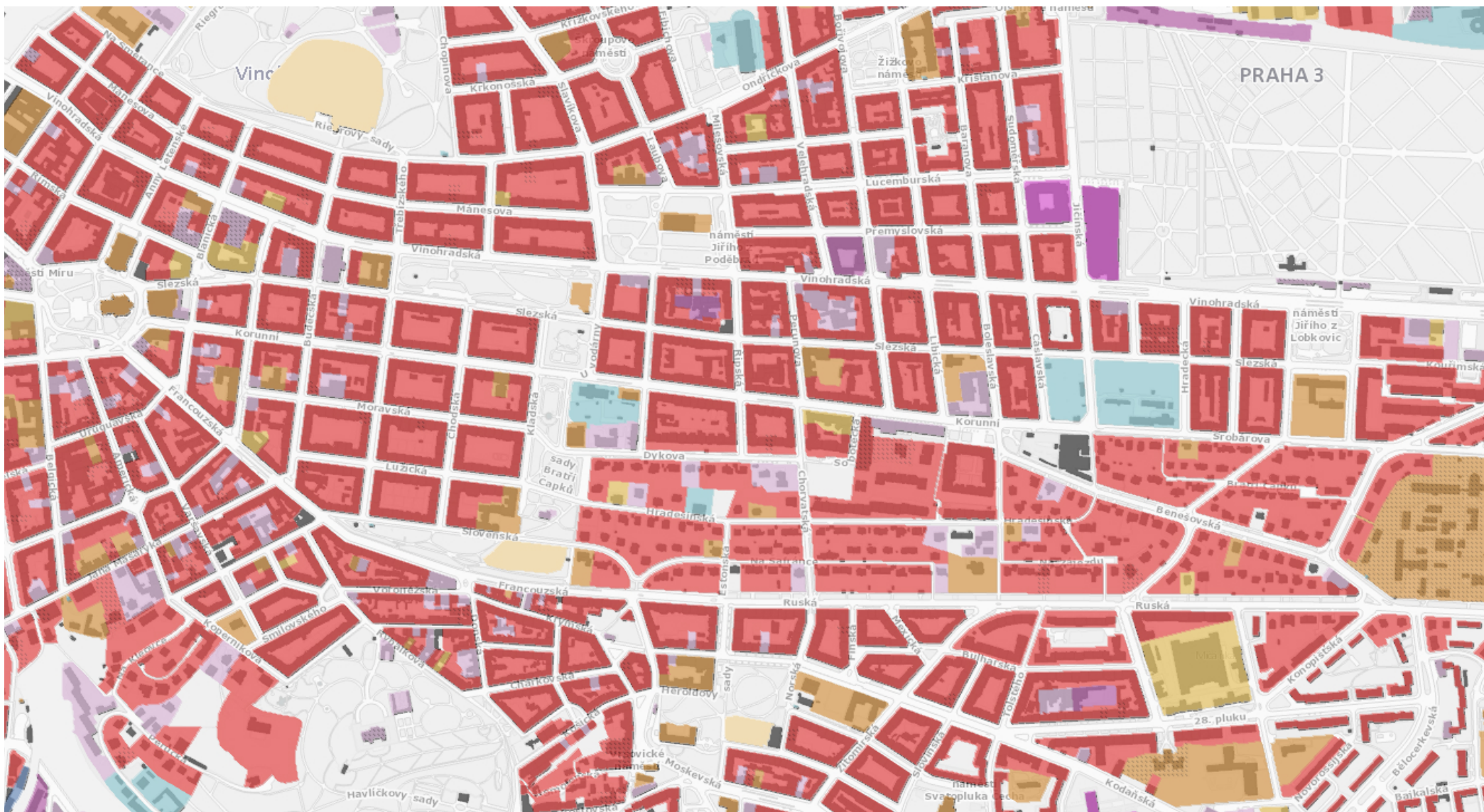


veřejná prostranství  
1 : 20 000

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <span style="color: lightgreen;">■</span> parkové prostranství | <span style="color: red;">■</span> náměstí  | <span style="color: lightgreen;">■</span> městská krajina  |
| <span style="color: green;">■</span> veřejná zeleň             | <span style="color: black;">■</span> hřiště | <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> dětské hřiště |



územní plán  
1 : 10 000



funkční využití  
1 : 10 000

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> bydlení         | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> veřejné služby              | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: purple; border: 1px solid black;"></span> komerční služby |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: pink; border: 1px solid black;"></span> výrobní služby | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> technická infrastruktura |  |

# analýzy místa - vybavenost - školství



mateřská školka



základní škola



střední škola



# analýzy místa - diagram tenze



body tenze      hlavní spojnice

# aktuální stav - současné využití a fotodokumentace



pohled na vjezd do areálu s vrátnicí

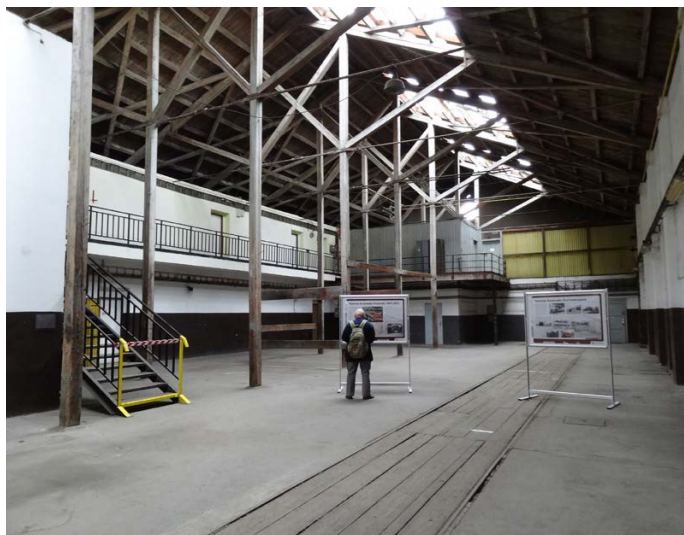
## současné využití areálu :

- areál Dopravní podnik Prahy pronajímá soukromým podnikatelským subjektům
- horní hala využívána pro kanceláře
- střední hala využívána jako dílny
- dolní hala využívána jako garáž
- areál je oplocen a u vjezdu je vrátnice přistavěna roku 2001
- obytná budova nevyužívána
- dílenský přístavek nevyužíván
- plechové přístřešky na dvoře areálu nevyužívány
- objekt před krytou chodbou využíván jako sklad pneumatik
- objekt v levém dolním rohu nevyužíván

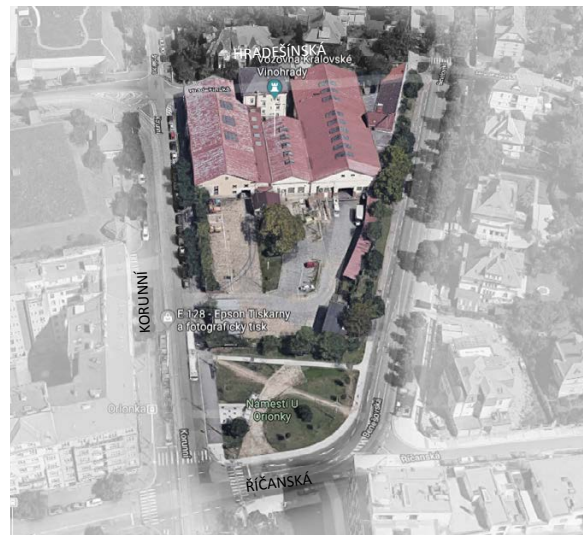


pohled z náměstí u Orionky

interiér horní haly s dílčími vestavbami<sup>1</sup>



3D pohled na areál



interiér střední haly s vnitřními pracovišti



# porovnání současného a historického stavu



vozovna v době tramvajového provozu, 1923

horní hala vozovny stav v roce 2018



pohled na severní a východní část vozovny, 1923

aktuální pohled na severní a východní část vozovny

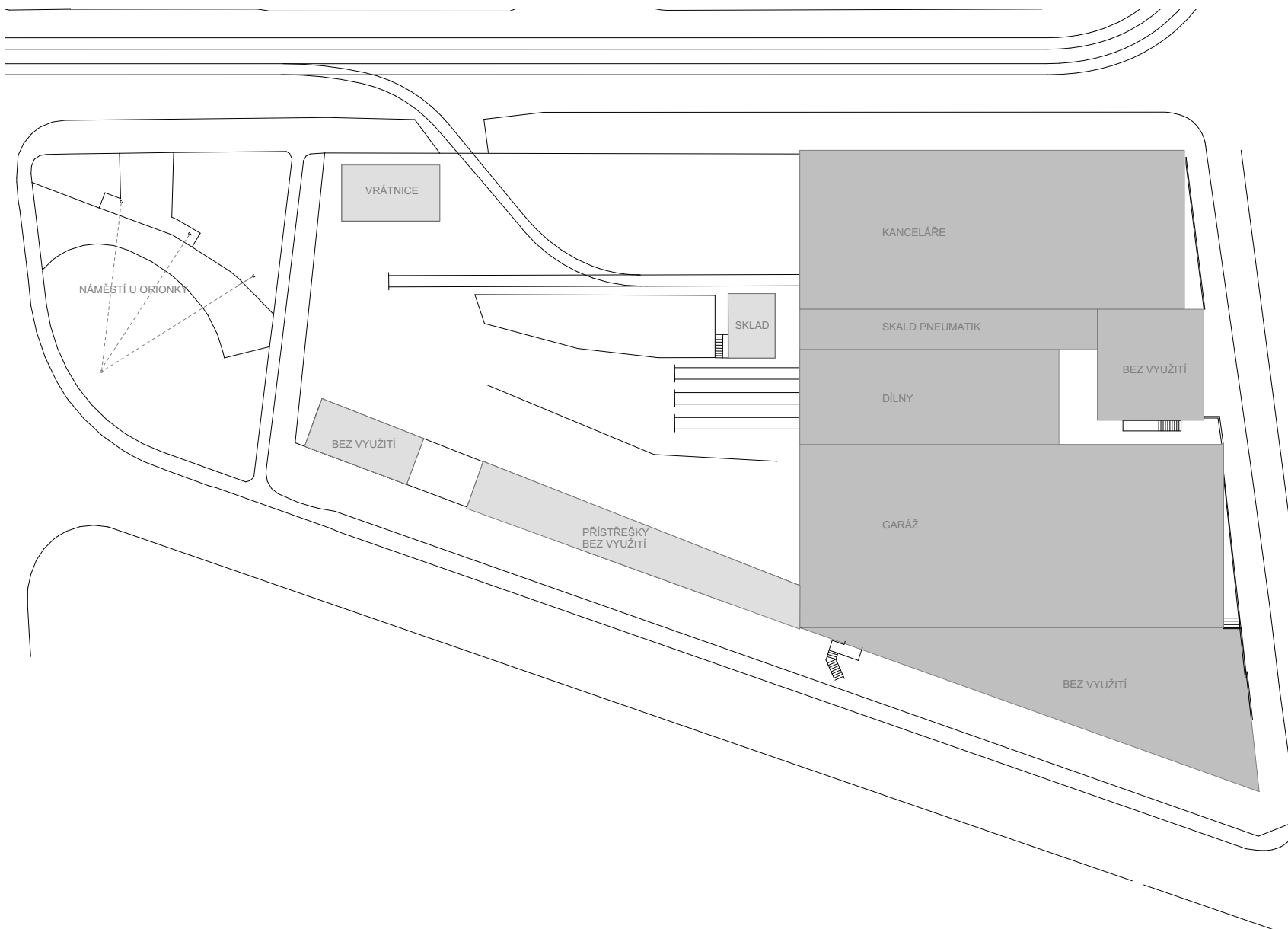


dolní hala ještě bez střední příčky a pohledu

aktuální stav interiéru dolní haly



# aktuální stav - dokumentace



## Aktuální stav objektů horní hala

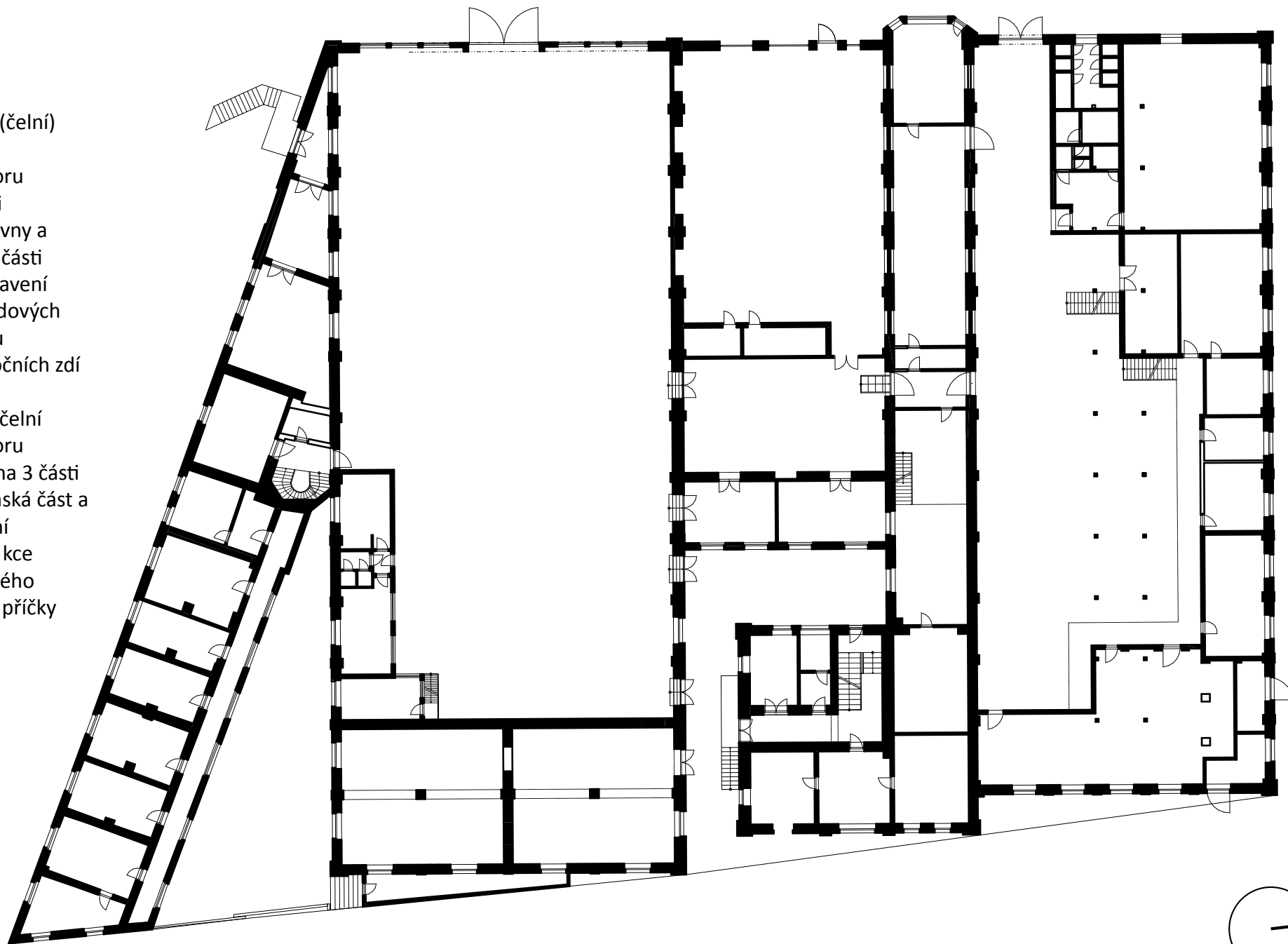
- kompletní úprava západní (čelní) fasády
- přepatrování části interiéru --> přeměna oken na severní fasádě
- východní fasáda zachovalá - v interiéru je vidět přepatrování zasahující do oken
- vnitřní vestavby kanceláří
- nenosné příčky
- ocelové schodiště do patra
- zrušeno podsklepení
- zrušeny koleje a trolejové vedení
- zazděna okna do bývalé spojovací chodby

### **střední hala**

- úprava západní (čelní) fasády
- rozdělení prostoru příčkou na 2 části
- vestavba mistrovny a skladu do přední části
- dodatečné přistavení dílenských a skladových prostorů za halou
- zazdění oken bočních zdí

### **dolní hala**

- úprava západní čelní
- rozdělení prostoru dvěma příčkami na 3 části
- garážová a dílenská část a technické zázemí
- podhled střešní kce
- vestavba dílenského zázemí- nenosné příčky



půdorys aktuálního stavu hal 1 :350





## 03 NÁVRH

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Popis území

Pozemek se nachází v Praze - Vinohradech, v katastrálním území Prahy 10. Řešeným areálem jsou budovy a pozemek bývalé vozovny Královské Vinohrady. Areál je vymezen ulicemi Korunní ze severu, Benešovskou z jihu a západu a ulicí Hradešínskou z východu.

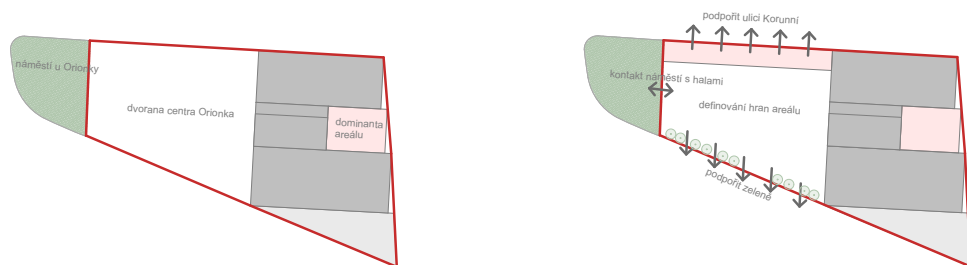
V areálu se nacházejí ve východní části objekty bývalé vozovny, které jsou tvořeny třemi halami bývalých remis. Dále se na pozemku nachází obytná budova, která se nachází za střední halou, a v pravém dolním cípu je bývalý dílenský objekt. Mimo tyto objekty se tu ještě nachází několik malých budov v prostoru dvora. Areál je dnes využíván jen částečně. Dopravními podniky je pronajímán soukromé firmě jako garáž.

Pozemek se nachází na významné městské tepně - ulici Korunní, která je rovnoběžná s Vinohradskou a vede zde tramvajová trať. Ulice Korunní plynule přechází do Jičínské, která ústí k nedaleké Floře.

Pozemek se nachází na hraně křižovatky ulice Benešovské a Korunní, kde je patrné rozhraní dvou různých městských struktur, kde se kompaktní městský blok změní v jemnou strukturu zahradního města.

Pozemek se nachází také na hraně terénního zlomu, kde Vinohradská plošina začíná klesat do údolí směrem k Vršovicím.

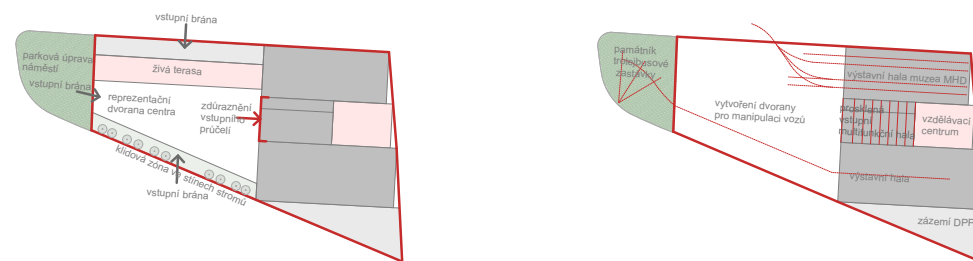
Pozemek se nachází na konci osy ulice Korunní směrem k Náměstí Míru. V tomto místě se uzavřené prostředí otevírá a ústí na náměstí u Orionky, které je bývalou točnou trolejbusů u trolejbusové vozovny.



## Urbanistický a prostorový koncept

Transformace areálu má do území vdechnout nový život a vytvořit významné těžiště na konci Korunní ulice, kde se současné náměstí kónicky otevírá k halám vozovny. Hlavním konceptem je tedy vytvoření nového veřejného prostoru u nově navržené veřejné budovy nadlokálního významu. Prostor bude vytvořen jako dvorana před remisními halami. Na dvůr bývalé vozovny se opět vrátí vozidla městské hromadné dopravy. Prostranství bude definováno hranami a vytvoří tak intimnější uzavřenější prostor odskočený od rušné křižovatky ulice Korunní a Benešovské, kde se prostor změní na parkovou úpravu náměstíčka Orionka, které dvoraně poskytne zelenou fasádu uzavřeného náměstí. Na severní hraně, kde pozemek sousedí s kompaktní zástavbou, bude hrana definována pavilonovou kavárničkou, která podpoří ulici Korunní a vtáhne do náměstí i kolemjdoucí. Na jihozápadní fasádě, kde se prostředí mění v zahradní město, bude náměstí definováno stromořadím, které vytvoří příjemné prostředí v létě. Uzavřenost areálu z této strany je navíc podpořena terénním zlomem.

Transformace objektů bude spočívat ve vyčištění od rušivých objektů v areálu. Bývalé remisní haly budou ponechány a rekonstruovány. Bývalá obytná budova bude zbořena pro vytvoření nové vrstvy a dominanty v prostoru, budovy vzdělávacího centra. V pravé dolním cípu bude budova dílny odstraněna a prostor bude sloužit pro zázemí areálu Orionka a Dopravního podniku, kde bude zřízeno několik vázaných parkovacích míst a třípatrová administrativní budova. Návštěvnícká parkovací místa budou nově zřízena v uličním profilu ulice Benešovská a v části ulice Hradešínská.



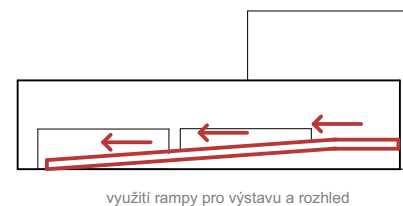
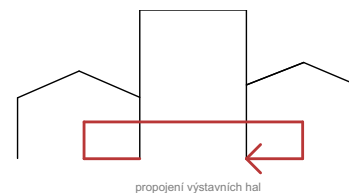
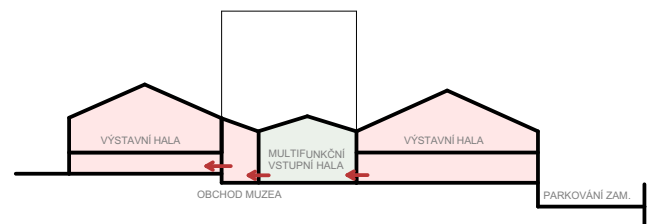
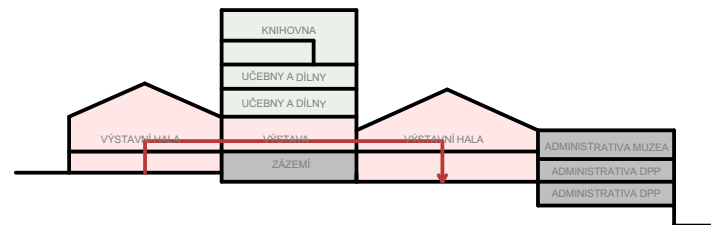


## Architektonické řešení

Transformace objektů bude spočívat ve vyčištění vnitřních prostorů remisních hal od rušivých vestaveb. Horní a dolní hala bude transformována ve výstavní haly nového muzea MHD. Průčelí budou rekonstruována do původní podoby. Budou obnovena vjezdová vrata do hal a zavedeno trakční vedení pro pohyb historických vozů v rámci expozice. Střední hala bude využita jako vstupní foyer s možností multifunkčního využití pro případné kulturní akce. Vstup do výstavních hal bude zřízen přes obchod ze vstupního foyer. Foyer bude dále sloužit pro dočasné výstavy a konání příležitostných kulturních akcí. Vzdělávací centrum, zpřístupněné též přes vstupní foyer, bude zřízeno ve 3-6 NP nové budovy v zadní části za střední halou. Vzdělávací centrum bude obsahovat dílny a učebny umístěné ve 3 a 4 NP a tématickou knihovnu v 5-6 NP, odkud budou výhledy do okolí.

V 1 NP nové budovy bude umístěno auditorium přístupné ze vstupní haly a prostory zázemí centra. Ve druhém patře nové budovy bude vytvořen propojovací krček mezi horní a dolní výstavní halou, tvořený interaktivní dopravní hernou. Výstava bude koncipována do různých tématických okruhů, které postupně osvětlí svět dopravy. Horní hala bude věnována expozici tramvajů. Hlavním prvkem výstavy bude bezbariérová rampa využitá pro výstavu. Rampa bude poskytovat nejen plochu pro expozice ale také pohled na exponáty z různých úhlů. Pro vytvoření tématických expozic budou dále využity obvodové části hal a vytvořeny buňky pro tmavé expozice. V dolní hale bude zadní krytá část využita pro interaktivní expozice, které návštěvníky vtáhnou do světa městské hromadné dopravy. Galerie ve druhém patře poskytne rozhled na celou halu a exponáty, které budou rozděleny do části výstavy trolejbusů a části výstavy autobusů. Pro překonání výškového rozdílu se vstupní halou je opět zřízena bezbariérová rampa, která je opět využita pro výstavu.

Administrativní objekt v dolním rohu bude mít průjezd z ulice Hradešínská pro vjezd do dvora. V prvních dvou patrech budou zřízeny kanceláře pro dopravní podnik a ve 3. patře bude administrativní zázemí areálu.



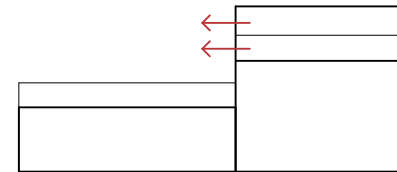
## Konstrukční řešení

Nosný systém nové budovy bude železobetonový kombinovaný systém se stěnami v prvních dvou podlažích a sloupy ve vyšších podlažích. Sloupy budou vyztuženy podélně průvlakem a objekt ztažen po obvodě železobetonovým věncem.

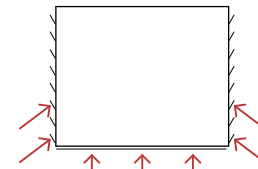
Administrativní budova bude postavena ze zděného stěnového systému.

## Materiálové řešení

Budova vzdělávacího centra se otevírá prosklenou fasádou do okolí a poskytuje tak výhledy a příjemné vnitřní prostředí pro studium. Pro zamezení přímého světla z exponovaných světových stran je navržen fasádní systém z perforovaných panelů pro rozptýlení světla. V prvních dvou patrech bude budova obložena tepelnou izolací s omítkou. Natočení plechových panelů dodává průmyslovému historickému areálu oživení. Ve střední hale bude sejmuta střešní konstrukce a ponechány budou jen střešní vazníky. Hala bude zastřešena skleněnou střechou. Červená plechová krytina horní a dolní střechy bude sejmuta a vyměněna za krytinu z titan-zinku. Dále budou v obou halách sejmuta střešní okna a vyměněna za nová střešní okna, která budou vytvářet pásový efekt. Fasády horní a dolní haly budou rekonstruovány do původního stavu. Obnovená vjezdová vrata budou opatřena ocelovými mřížemi pro oživení fasády. Pro zdůraznění vstupu do areálu bude mít střední hala prosklené průčelí a podpoří tak výhledovou osu celého areálu.



knihovna s výhledy

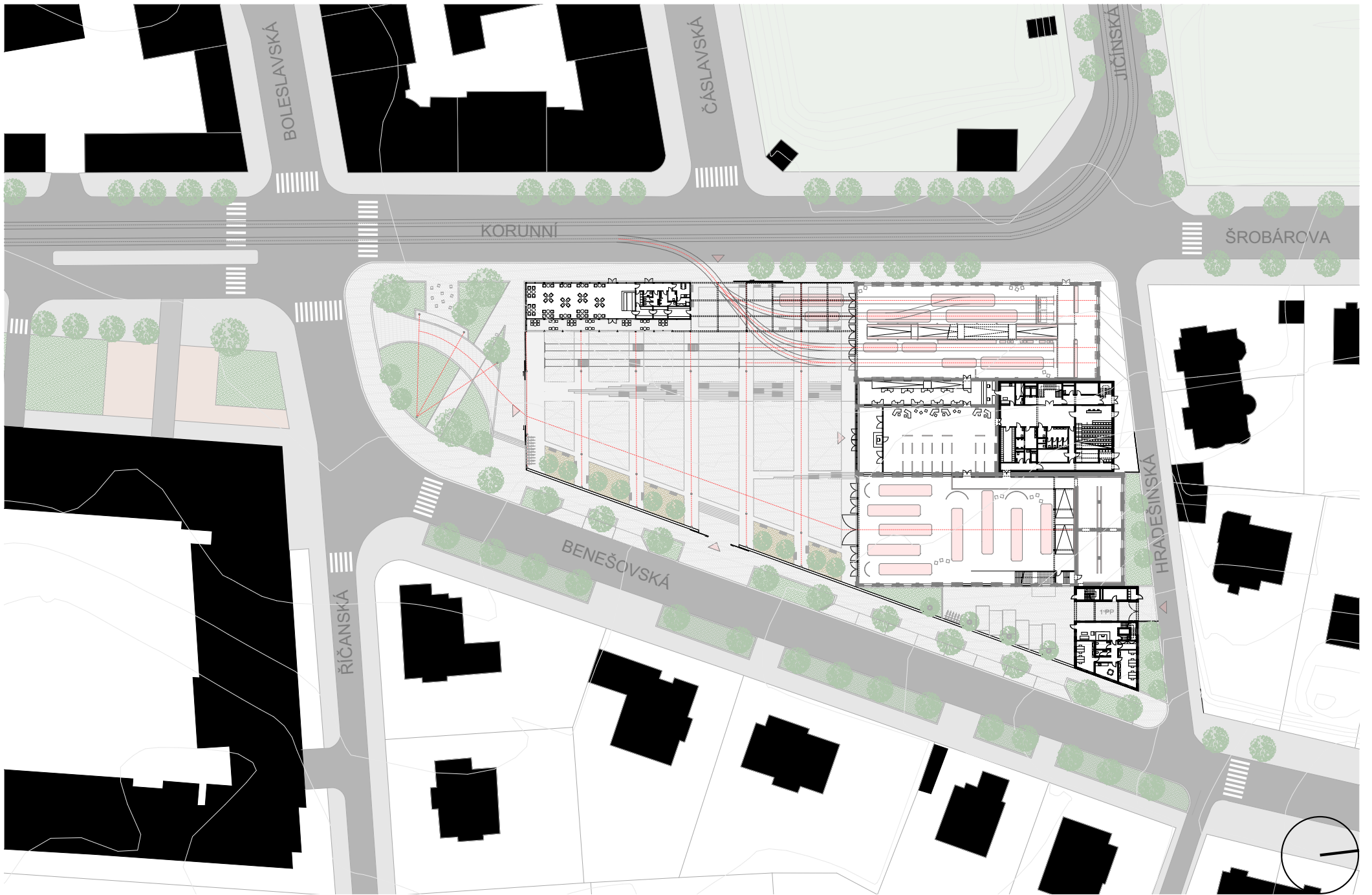


rozptýlit přímé světlo ve vzdělávacím centru





situace širších vztahů 1 : 4 000



situace 1 : 1 000



Budovy vozovny během své historie dostaly několik nových vrstev, které byly charakterem především účelové a operativní. V celém areálu tak můžeme sledovat vestavby, přístavby, přístřešky či malé objekty především skladištvého účelu.

Součástí transformace areálu je nutnost vyčistit tyto vrstvy v prostoru dvora. Pro vytvoření nového vzdělávacího centra bude zbourán bývalý obytný objekt, který je dnes nevyužíván.

Nevyužívaný dílenský objekt v dolním cípu areálu bude zbourán za účelem vytvoření místa pro administrativní zázemí areálu a Dopravního podniku.

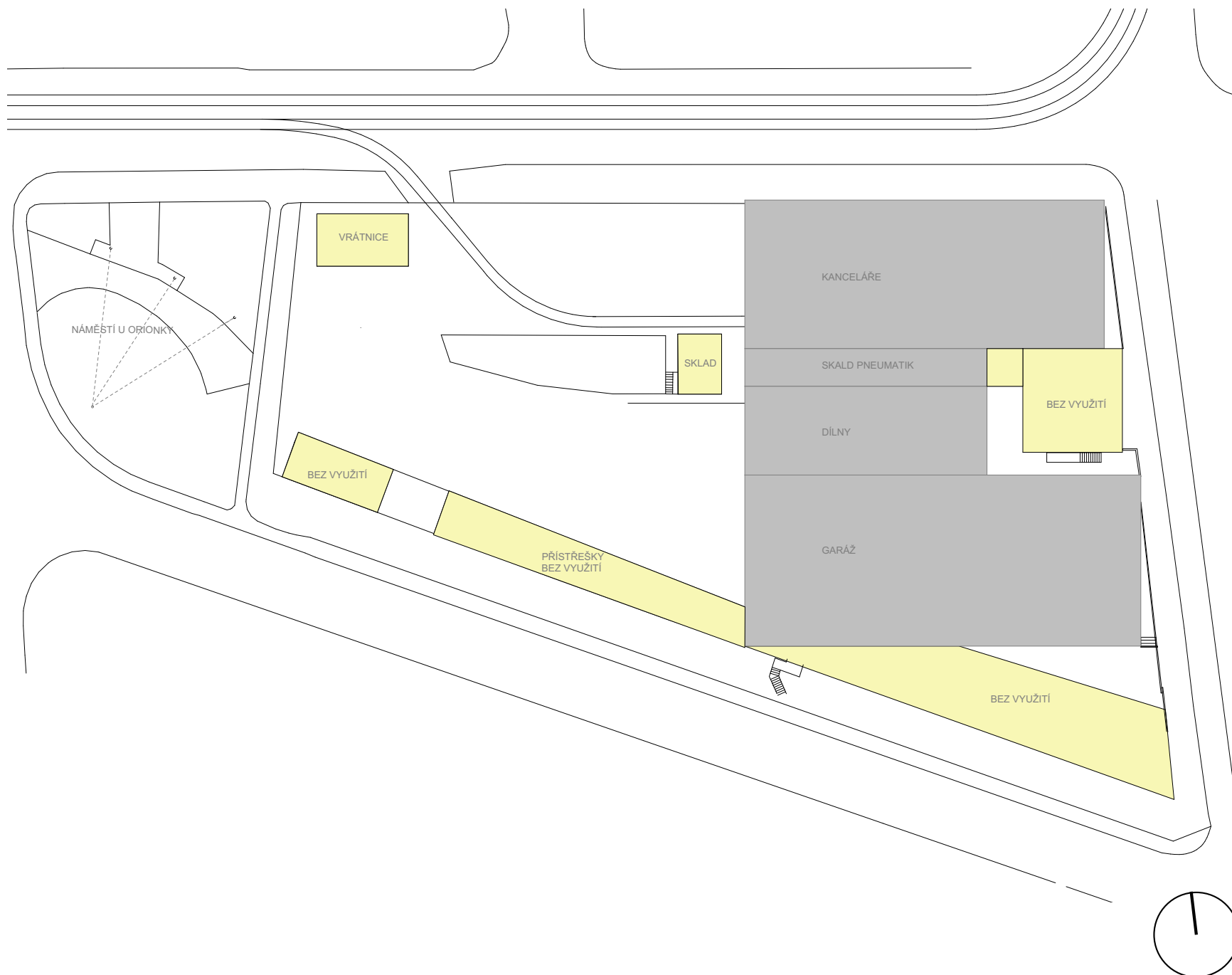
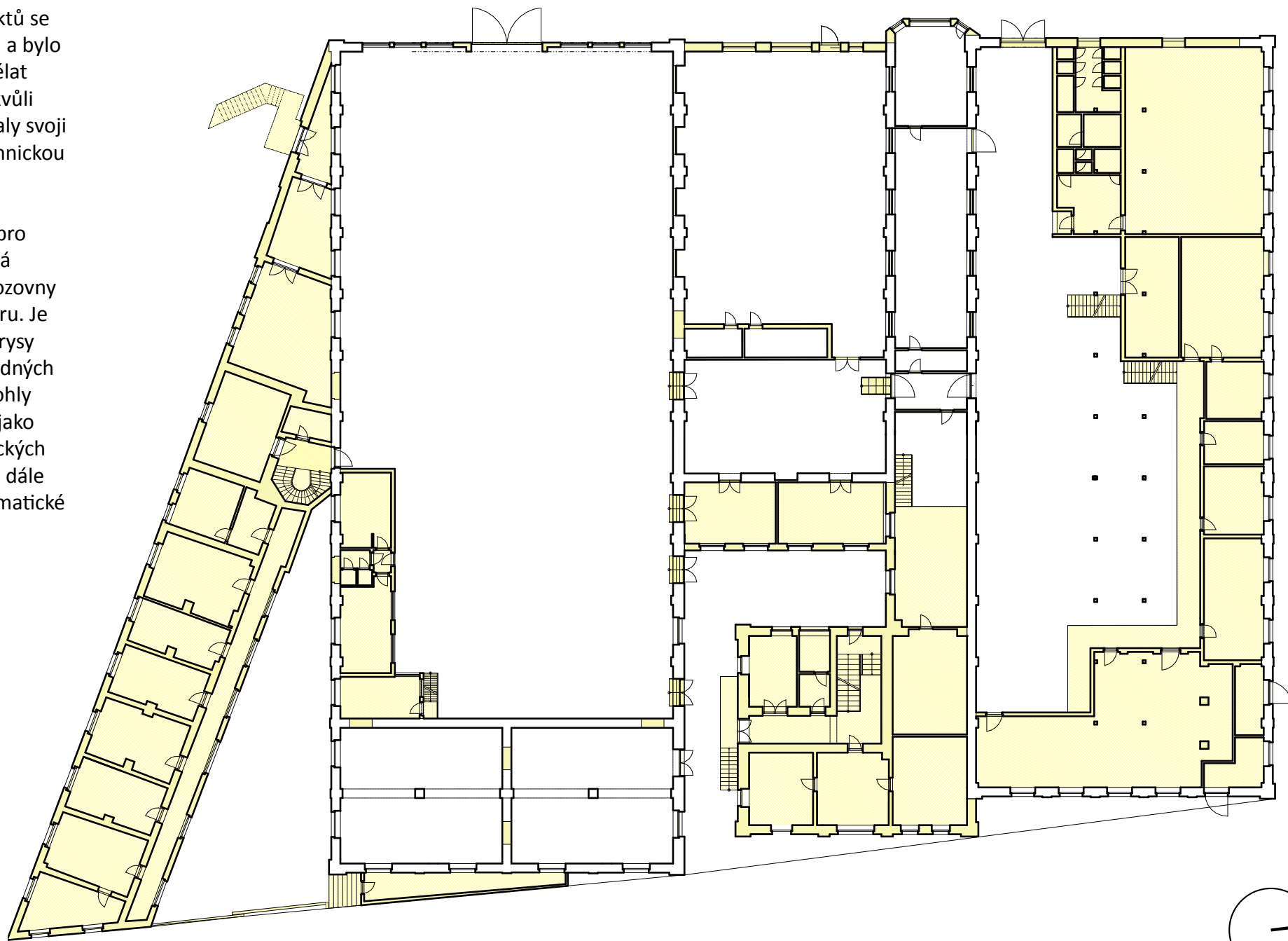


schéma bourání objektů a jejich aktuální využití 1 :750

Účel využití objektů se několikrát změnil a bylo nutné pro ně udělat různé vestavby, kvůli kterým ztratily haly svoji otevřenost a technickou vznešenost.

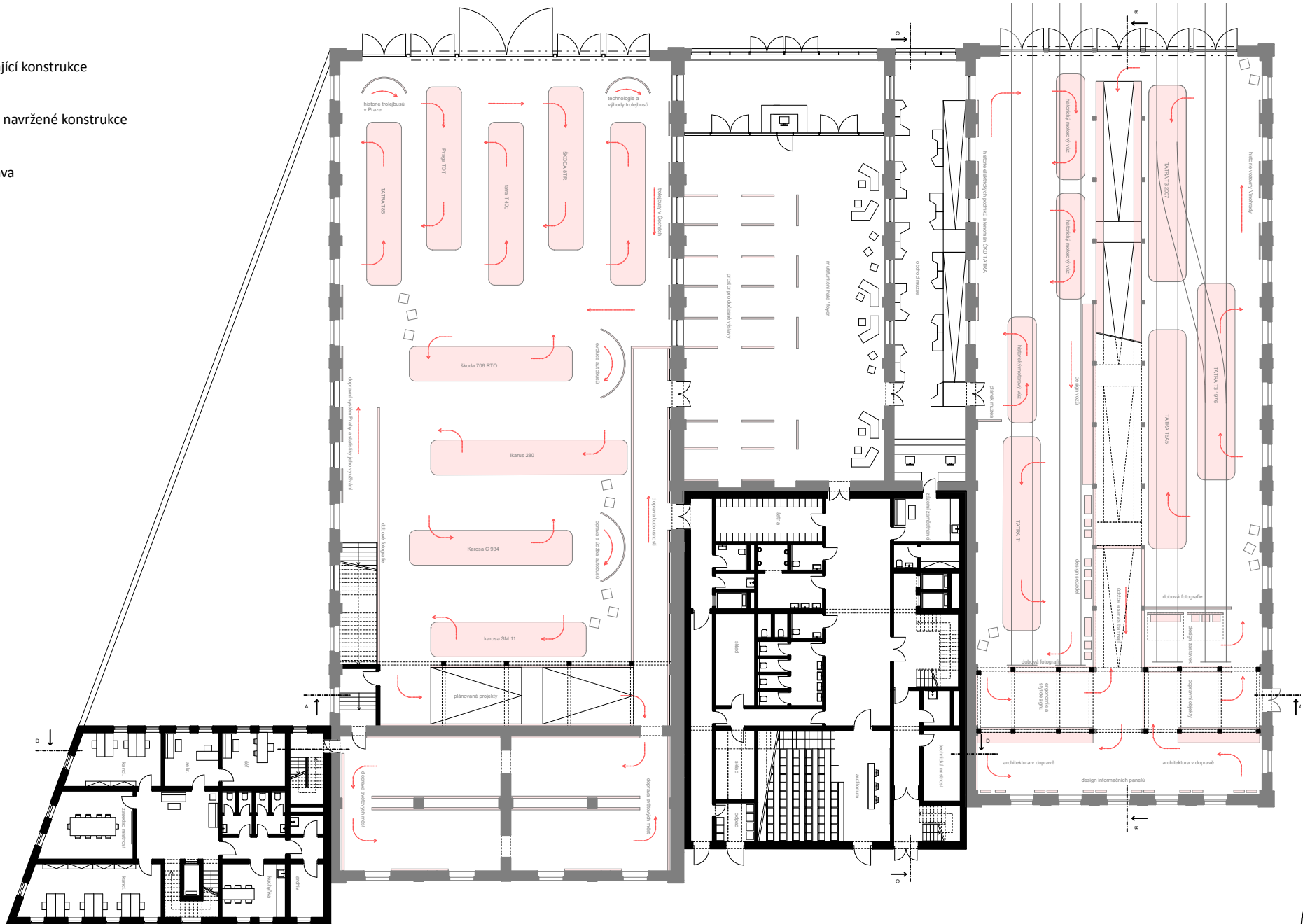
Nové využití hal pro muzeum MHD má navrátit halám vozovny původní atmosféru. Je tedy nutné půdorysy vyčistit od nevhodných vestaveb, aby mohly být opět využity jako depozitář historických vozů a mohly být dále využívány pro tématické výstavy.



půdorys stávajícího stavu a bouracích prací 1 :350



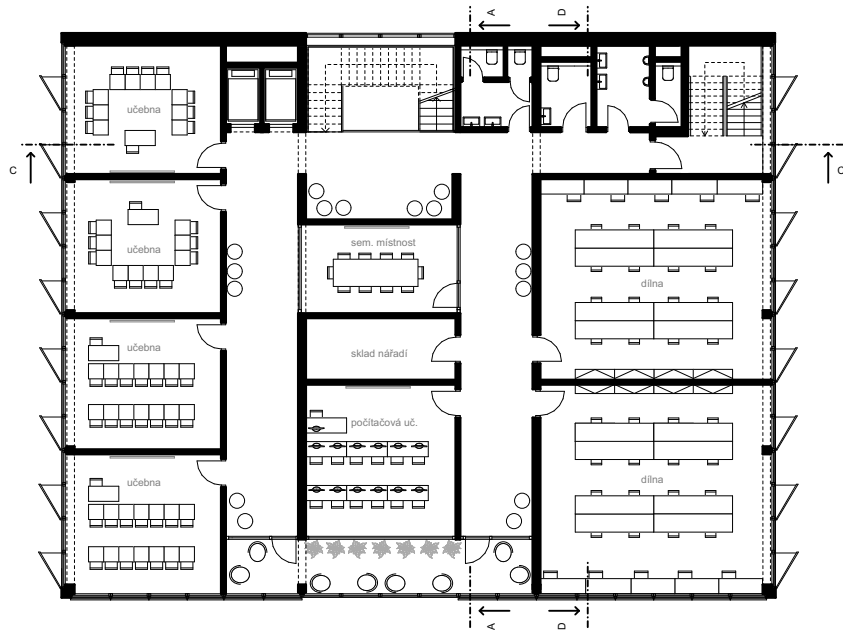
- stávající konstrukce
- nově navržené konstrukce
- výstava



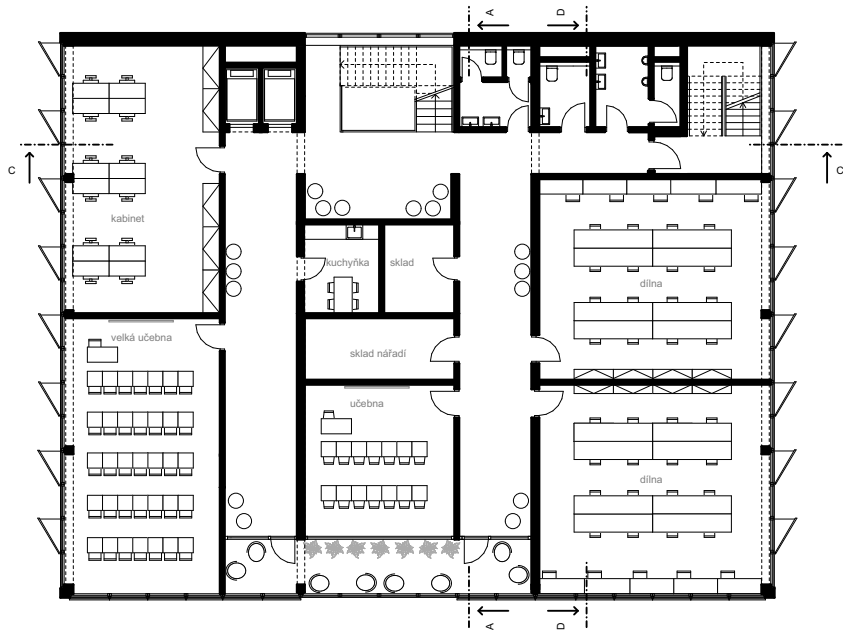
půdorys 1 NP 1:350



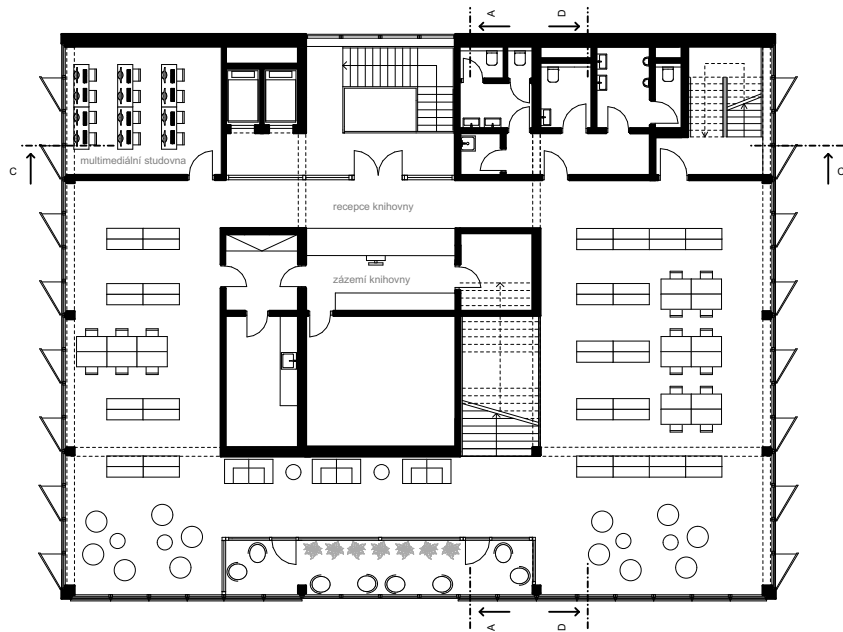




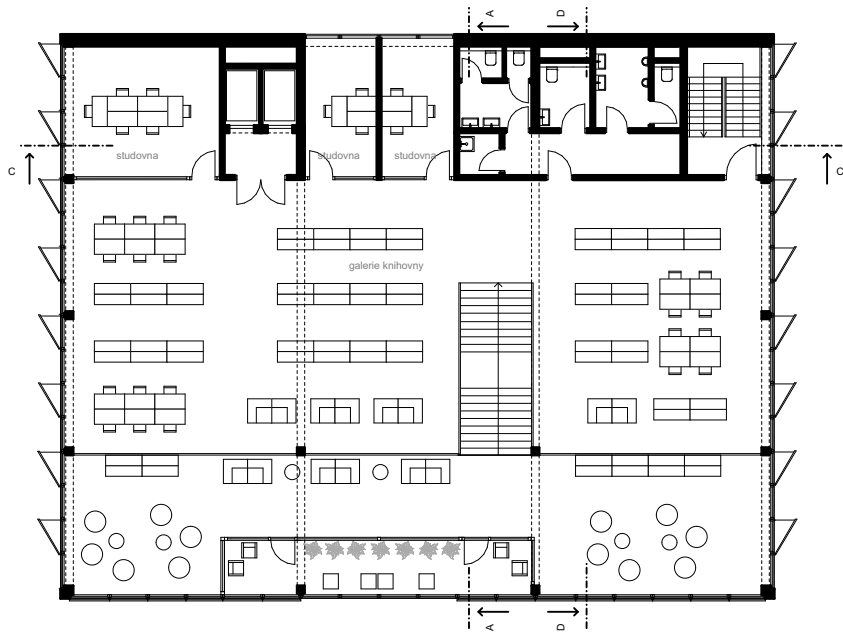
půdorys 3 NP 1:350



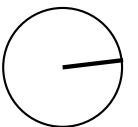
půdorys 4 NP 1:350

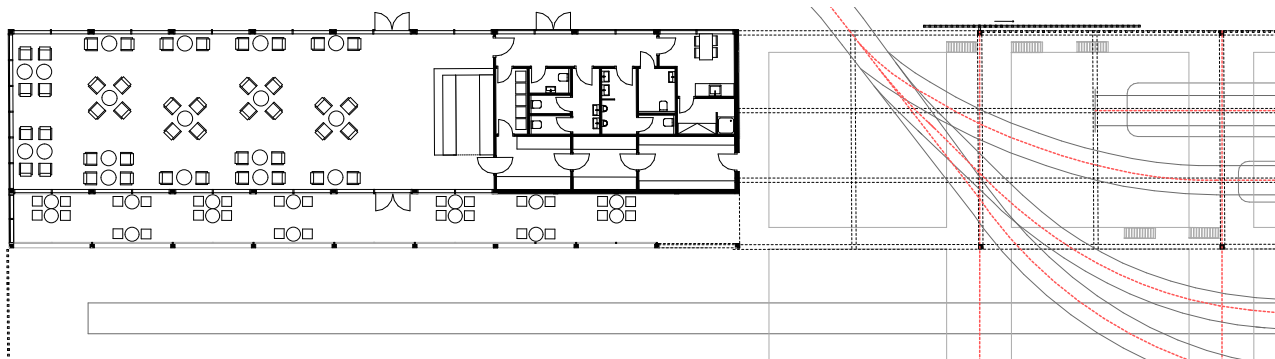


půdorys 5 NP 1:350

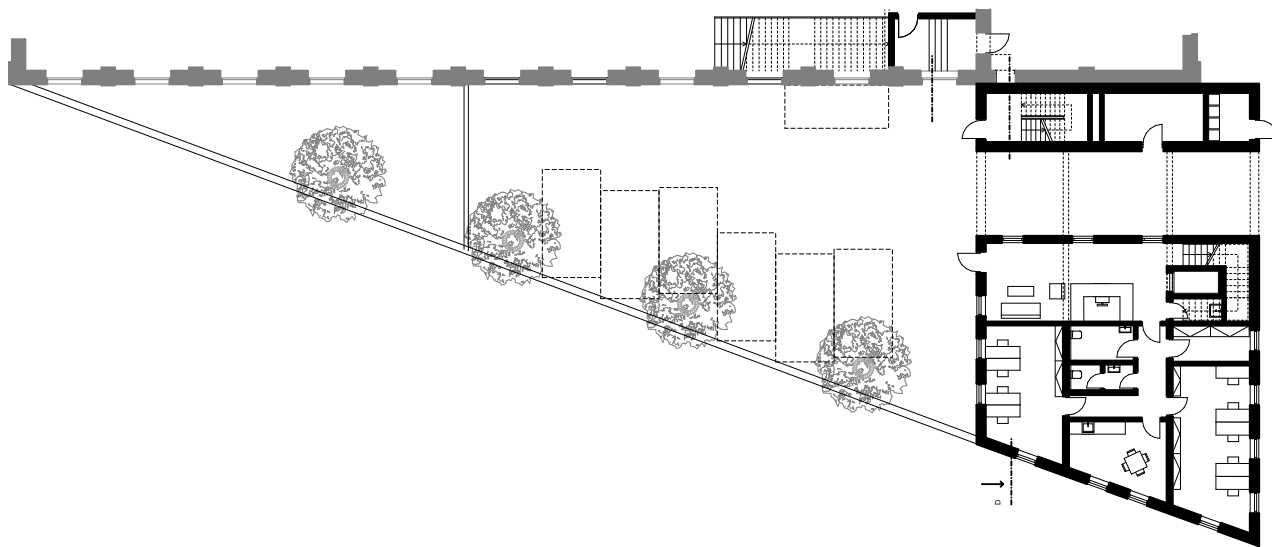


půdorys 6 NP 1:350

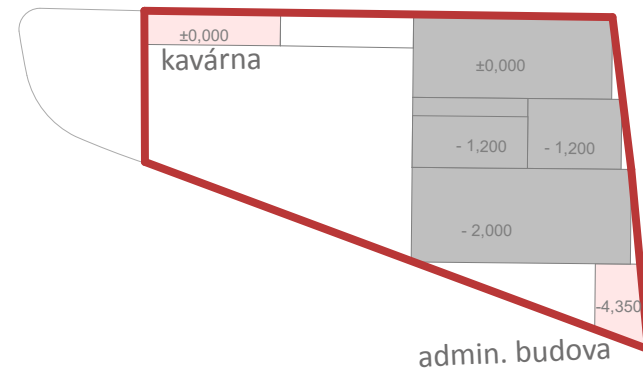




půdorys kavárny 1 NP 1:350

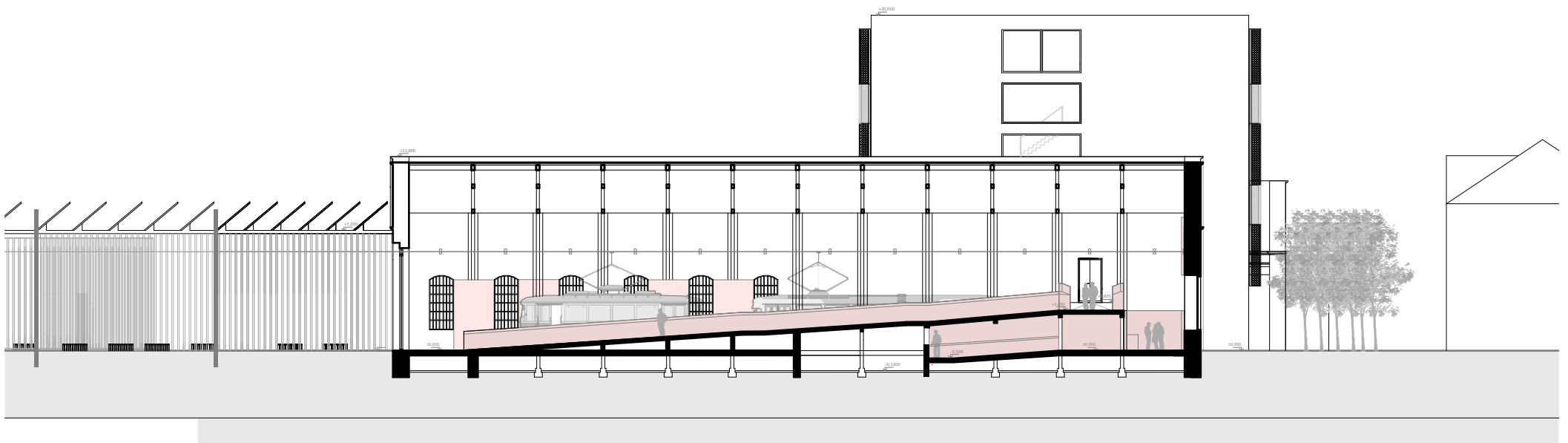


půdorys administrativní budovy 1 PP 1:350



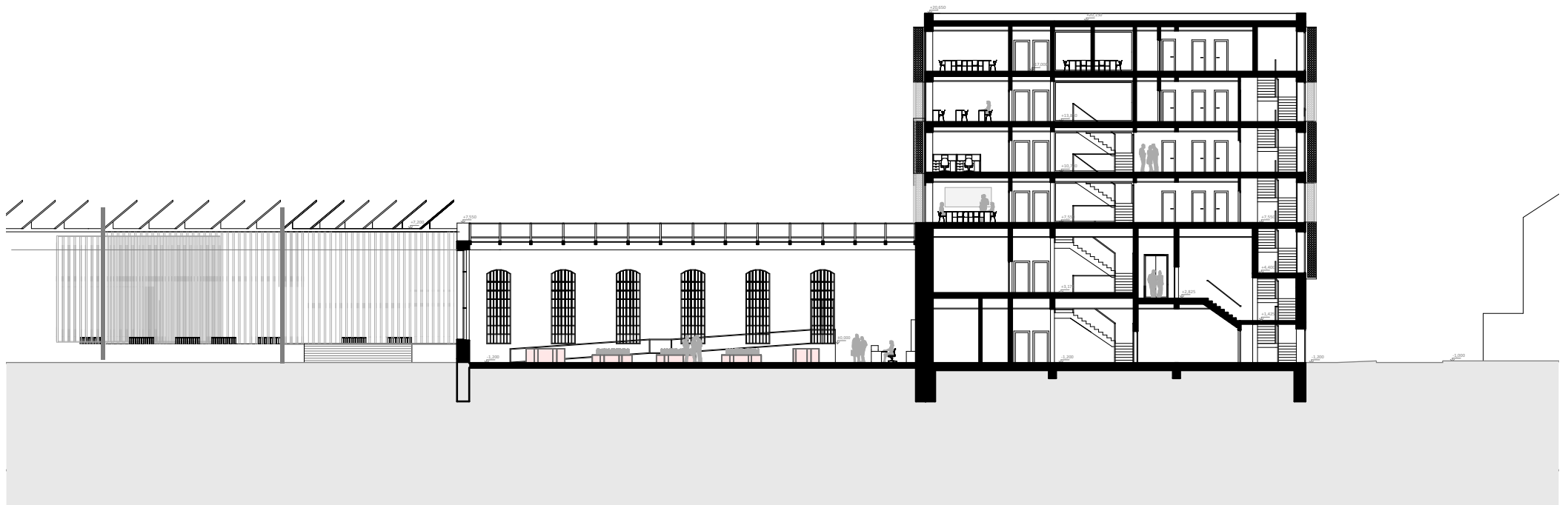


řez a-a' 1:350

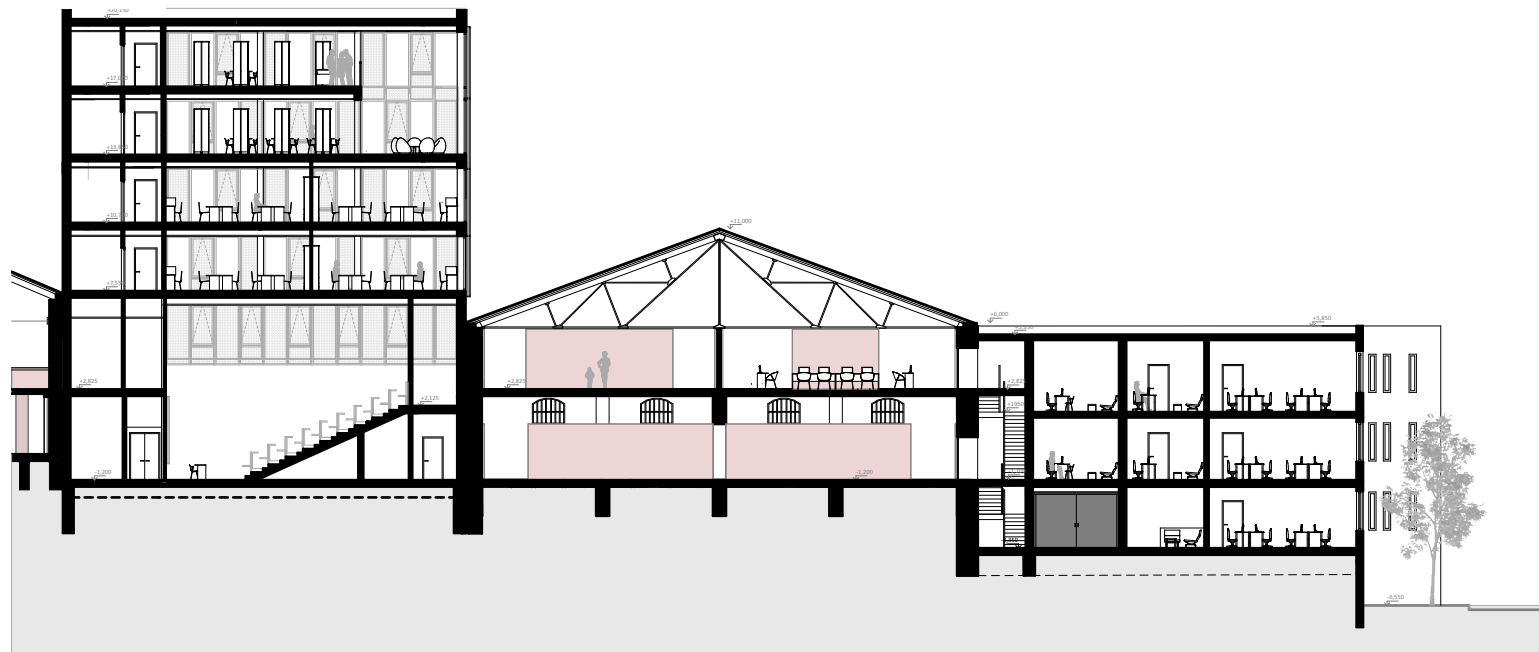


řez b-b' 1:350



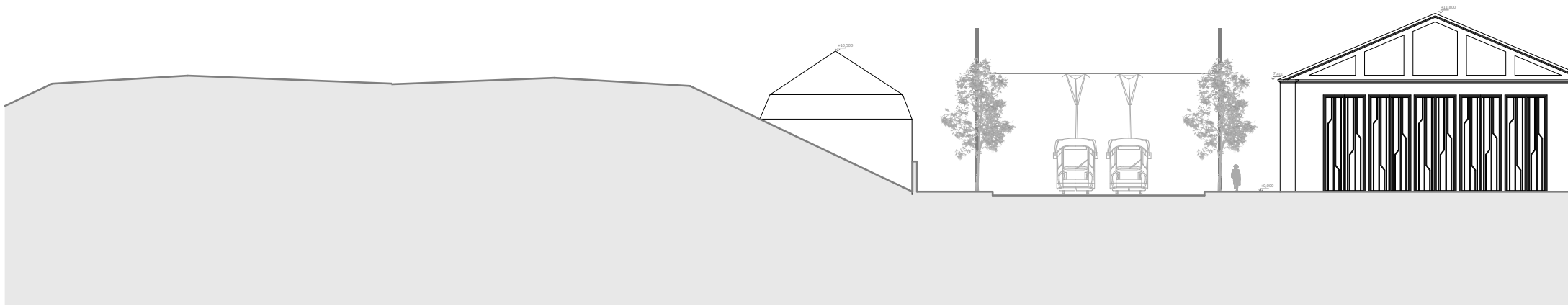


řez c-c' 1:350



řez d-d' 1:350





řez b-b' 1:350

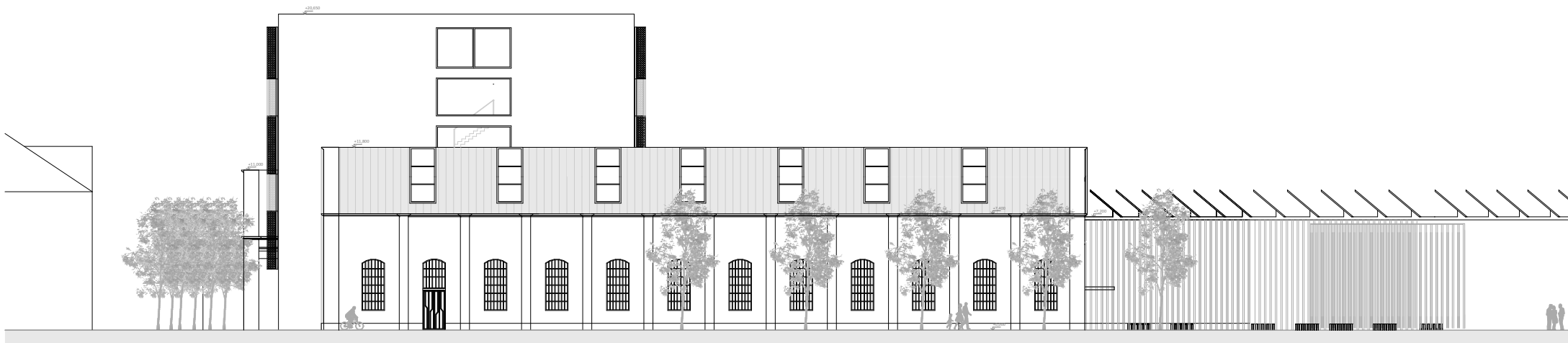


řez b-b' 1:350



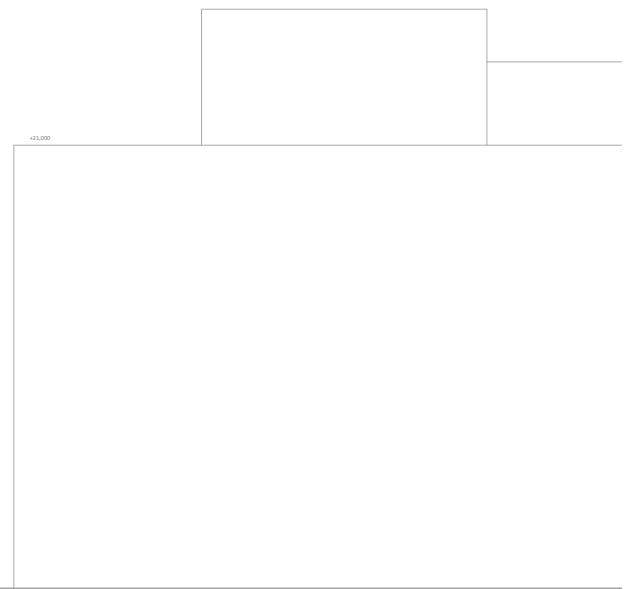
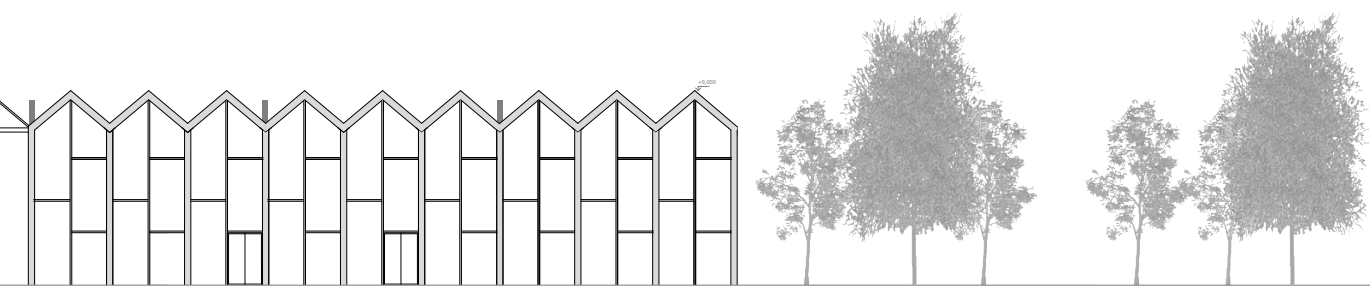


pohled jih 1 :350



řez b-b' 1 :350





**Leawood  
Speculative Office**

Autor projektu :  
Studio El Dorado

Lokace : Leawood ,  
Kansas, USA

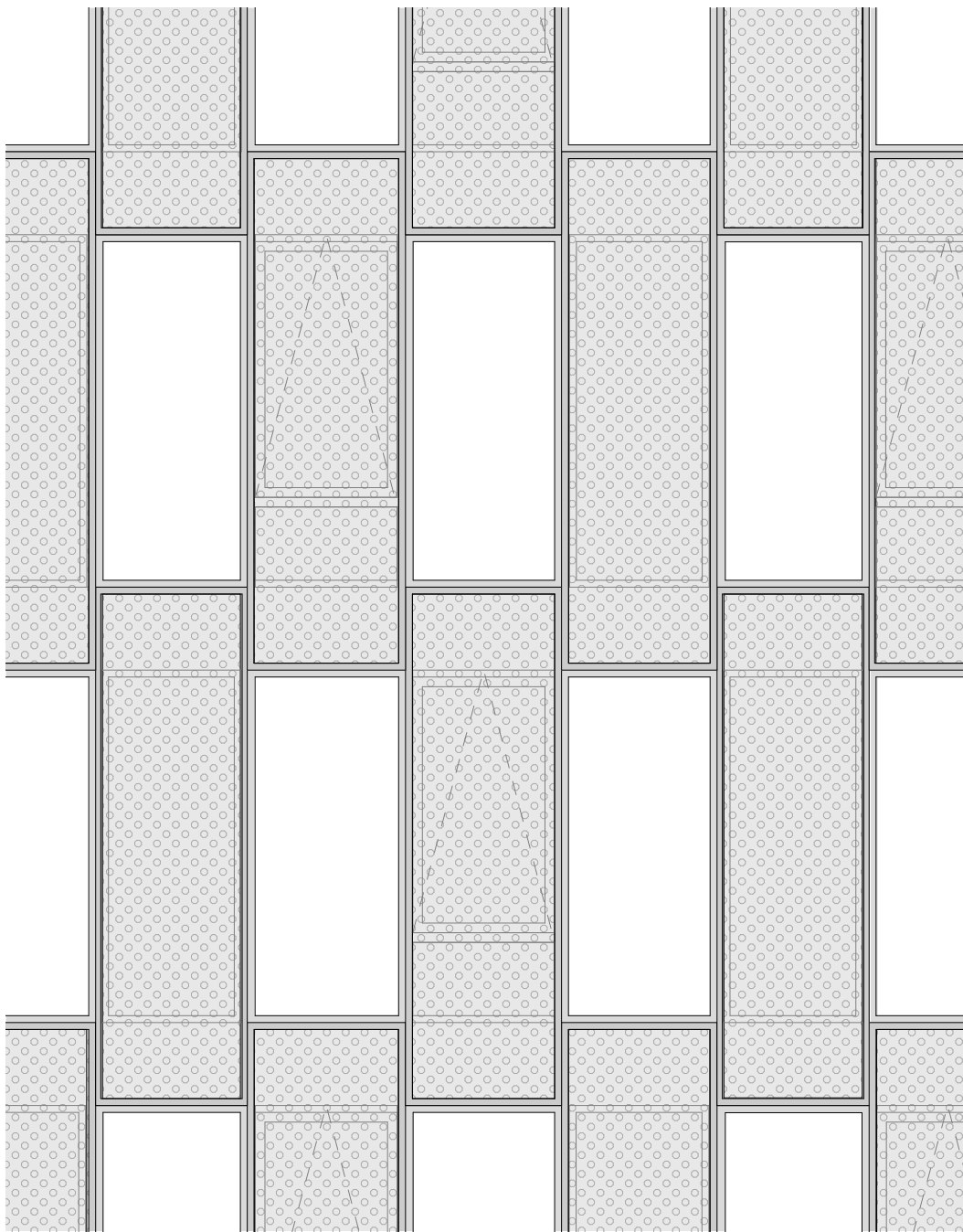
Realizace: 2013



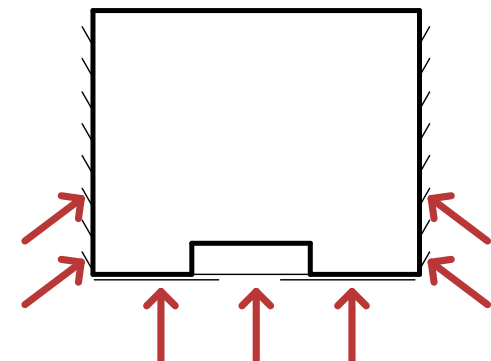
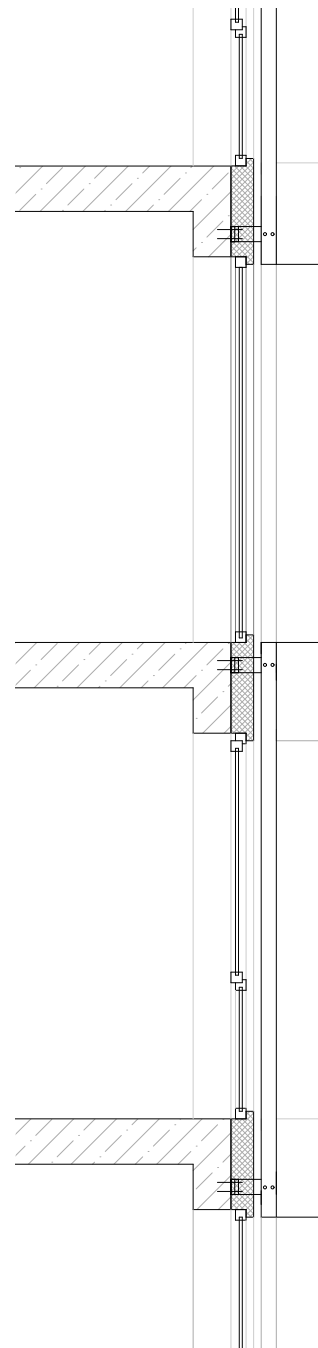
Fasádní systém z perforovaných panelů je navržen tak, aby pomáhal regulovat tepelné a světelné podmínky během celého roku.

Pro tento účel jsou panely orientovány různými směry podle světových stran a vytváří tak přirozeně příjemné pracovní prostředí.

referenece fasádního systému



detail fasády 1 :50



rozptýlit přímé světlo ve vzdělávacím centru

Prosklená fasáda vzdělávacího centra  
 Na východní a západní fasádě jsou panely orientovány v šikmém úhlu pro zachycení bočního západního a východního světla. Na jižní straně jsou panely orientovány podél fasády pro zachycení kolmého jižního světla. Jižní fasáda je otevřena jen v úseku lodžie, ta je také z části po stranách krytá panely pro poskytnutí příjemného prostředí i v letním období, kdy bude stíněna v části za panely.

Panelový systém je kotven rektifikačními kotvami k železobetonové desce (přerušení tepelného mostu - pěnové sklo tl. 50 mm)





















Touto cestou bych chtěla poděkovat všem, kteří mi pomohli a podpořili mě při vytvoření tohoto diplomního projektu. Jmenovitě bych ráda poděkovala Ing.arch. Sedlákovi a Ing. arch. Ivanu Hnízdilovi za postřehy a příjemnou spolupráci na konzultacích. Dále moc děkuji rodině a blízkým za podporu při práci na projektu i za podporu během celého studia. Děkuji také Moně El Hamoui za přínosnou a příjemnou spolupráci během tohoto projektu.