

Požadované výkony pro odevzdání BP:

- A - Seznam příloh
- B - Rozbor místa a úkolu

*Poznámka:
Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání
a interpretaci daného místa a úkolu.*

- C - Návrh (povinný minimální rozsah, možno doplnit o další části)

část návrhu	měřítko
C.1 - situace širších vztahů	M 1: 2000
C.2 - celková situace řešeného území	M 1: 1000
C.3 - půdorysy všech podlaží	M 1: 500
C.4 - řezy	M 1: 500
C.5 - pohledy	M 1: 500
C.6 - vybraný architektonický detail území	M 1: 200
C.7 - interiérové perspektivy	min. 2x
C.8 - exteriérové perspektivy a zákresy do fotografií	min. 2x
C.9 - model	M 1: 1000

- D - Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch

- E - 2x sada zmenšených výkresů pro oponenta a pro archivaci ve formátu A3
Elektronická podoba všech částí bakalářské práce na CD-ROM

Vedoucí bakalářské práce: Ing.arch. Jiří Buček

Zadání bakalářské práce: 19.2.2007

Termín odevzdání diplomové práce: 25.5.2007 v 10:00 na děkanátě FA



[Signature]
vedoucí katedry

[Signature]
děkan

V Liberci dne 19.2.2007

Prohlášení

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezaskuhuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Datum 12. června 2007

Podpis *Toušs Puff*

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2006/07

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro:

Pavla Šťastného

obor:

architektura

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona o vysokých školách č. 111/1998 Sb. určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu:

Hradčanská - Praha 6 Dejvice

Zásady pro vypracování:

Místo:

Území Dejvického nádraží, Praha 6

Komentář:

Cílem přestavby území Dejvického nádraží je nalezení optimální směsi funkcí a forem, doplnění území ležícího na hraně památkové rezervace – středověkého města a města z přelomu 19. a 20. století, na živém dopravním uzlu a vytvářejícího chybějící centrum městské části. Jedná se tedy o polyfunkční strukturu, která doplní a propojí stávající sídelní struktury v území a vytvoří plnohodnotný městský organismus, který přinese do území novou kvalitu městského života. Zadání je součástí mezinárodní soutěže European 9.

Podklady:

Výkresové, textové a fotografické podklady poskytnuté vypisovatelem soutěže jsou uloženy na serveru FA.

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146088903

+07)

KAR

[4]s,
ob, plány

V 13/04 Ab

STAN 0.02

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

Průběh a výhled - hraniční stěna

euronan 9
prague - bradčanska street, dejvické station <

ROUTE 2

// pavl stastny // FUA - U Liberec // banchelor project // the leader ing. arch. jiri bucek // 23.02.2007 - 25.05.2007 //

Euroman 9 CZ

Praha 6 Dejvice - Hradčanská

Motto: Linking People, History and Spaces

Zpracování návrhu v rámci soutěžních podmínek

A1 – rozbor místa

Praha jako hlavní město České republiky je také největším městem ČR, je sídlem správních orgánů státu a dalších významných kulturních i společenských institucí. Historické jádro Prahy – Pražská památková rezervace je od roku 1992 zapsáno na listině UNESCO. Praha je turistickým magnetem ČR a v rámci Evropy je sedmou nejoblíbenější destinací. Je jádrem Středočeské aglomerace, což přináší Pražanům možnost rekreace a prostor pro příměstské bydlení, naopak aglomeraci město nabízí pracovní příležitosti, vzdělávání, nákupní a kulturní infrastrukturu. V hlavním městě se nacházejí atraktivní území, brownfields, kde je možné a nutné přistoupit k přestavbě a transformaci pro nové požadavky a na nové účely. Jedním z takových významných transformačních území je i řešené území Dejvického nádraží.

Praha 6 je jednou z největších městských částí hlavního města. Rozkládá se v severozápadní části města, mezi hranicemi historického středověkého jádra Prahy a hranicemi města. Je jednou z nejzdravějších pražských čtvrtí, vyhledávanou pro kvalitní životní prostředí, dostatek zeleně, vysoký standard výstavby a rozmanité terénní podmínky. Je sídlem mnoha veřejných institucí, včetně vysokoškolských areálů.

Je vyhledávaným a atraktivním územím pro investory a developery vzhledem k poloze mezi historickým jádrem a mezinárodním letištěm Praha – Ruzyně, dobrou dostupností městského centra a zároveň kvalitními podmínkami pro bydlení, především z hlediska množství parků a zeleně obecně.

Centrum čtvrti tvoří historické osídlení původních samostatných obcí, doplněné sevěnou blokovou strukturou města 19. a 20. století. V období rozmachu socialistické panelové výstavby došlo k výstavbě několika menších sídlišť, která výrazněji nepoškodila celkový obraz čtvrti. V Praze 6 sídlí většina ambasad a rezidencí, je zde pět vysokých škol univerzitního typu, minimálně je zastoupen průmysl, drobná výroba a skladové hospodářství. Součástí této městské části je i Strahovský sportovní areál, je zde umístěna Ústřední čistírna odpadních vod a na hranici města leží rychle se rozvíjející mezinárodní letiště Praha – Ruzyně s 11 miliony odbavených cestujících v roce 2006.

Praha 6 již neobsahuje prakticky žádné větší rozvojové území je při snaze o maximální zachování zelených přírodních a parkových ploch nezbytné přistoupit k transformační části starší zástavby.

Řešené území se nachází centru Prahy 6 a v kontaktu s hranicí Pražské památkové rezervace. Lokalita je uvažována jako součást centra čtvrti a je přitom významným dopravním uzlem - metra, tramvají, autobusu a příměstské železnice. Je i

významným nástupním místem pro turisty ve vztahu k Pražskému hradu. Navazuje na obchodní ulici Dejvická, která jej propojuje s Vltézným náměstím

Celé širší území bude do velké míry dotčeno výstavbou dopravních systémů, jejichž význam přesahuje hranice předmětného území. K nejvýznamnějším dopravním stavbám, které budou v území realizovány patří podzemní část Městského okruhu, vedoucí podél jižní hrany řešeného území Městský okruh je součástí systému celoměstský významných komunikací, který by měl v budoucnu vytvořit podmínky k účinné ochraně centrální oblasti Prahy (zejména Pražské památkové rezervace) před nadměrnou automobilovou dopravou (regulace dopravy uvnitř okruhu pomocí mytého). V oblasti Hradčanská – Špejchar je navržen tunel mělce pod povrchem, což bude znamenat realizaci hloubením z povrchu. Oblast Hradčanské a Dejvic bude na Městský okruh napojena prostřednictvím dvou mimoúrovňových křižovatek - u Pražského mostu a na západním okraji Letenské pláně.

Další významnou stavbou v území je navrhovaná přestavba železniční trati mezi Prahou a Kladnem s odbočením na letiště Praha-Ruzyně. Přestavba předpokládá v prostoru železniční stanice Praha-Dejvice zapuštění dvou průběžných kolejí pod terén a jejich překrytí tak, aby prostor nad kolejištěm bylo možné využít pro nové funkční využití.

Dnes je městská hromadná doprava v území zastoupena trasou A metra se stanicí Hradčanská, tramvajovými linkami v ulici Milady Horákové, Svatovítské a Badeniho. Ulicemi Milady Horákové, Svatovítskou a Bubenečskou projíždějí autobusové linky MHD a integrované příměstské dopravy. Dálková autobusová doprava využívá ulici Milady Horákové a prostupuje tak územím Prahy 6 až k terminálu Hradčanská.

V ploše řešeného území se nacházejí dva památkově chráněné objekty, které je nutno zachovat. Jedná se o historickou původní nádražní budovu, situovanou v kolejišti, která může být vzhledem ke své velikosti přemístěna, a současnou nádražní budovu, která musí být zachována ve své poloze.

Ze sociologického hlediska jde o území, kde se mísí tradiční populace s významnou studentskou komunitou a turisty. Jedná se tedy o polyfunkční strukturu, která doplní a propojí stávající sídelní struktury v území a vytvoří přínosný městský organismus, který přinese do území novou kvalitu městského života.

A2 - motto:

Město v zeleni, park, úrovňová čtvrt, spojování lidí

Koncepce:

Navrhují takové řešení, které umožní maximální využití plochy území ale zároveň dokáže být příjemné a zajímavé pro návštěvníky. Ve svém návrhu se snaží maximálně využít charakter místa, čist v něm a zasadit do něj novou strukturu tak aby splynula s okolím. Tak aby nová struktura nebyla parazitou ale organismem který proroste s okolím. Nová struktura je tvořena především zelení, zelení je prakticky prorostlé celé území i dnes a proč měnit něco na co jsou lidé po dlouhou dobu zvyklí, jen je třeba změnit podobu a charakter.

Faktory ovlivňující kvalitu místa:

Samotná oblast je ovlivněna mnoha faktory, oblast ovlivňuje negativně přilehající silniční komunikace, dalším faktorem je fakt, že se zde nachází stanice metra, vlakové nádraží a stání dálkových autobusů vyjíždějících z Prahy směrem na severozápad ČR. Řešenou oblast lze rozdělit do čtyř částí. Části nejméně vhodnou pro bydlení je území při ulici Milady Horákové. Toto území je nejvíce zatížena hlukem a prachem z přilehlé silniční komunikace. Je to oblast s největší intenzitou automobilové dopravy, naopak nejmenší intenzita je na straně západní při ulici Václavkově. Třetí částí je část v blízkosti nynějšího terminálu metra. Je to část s největší hustotou lidí. Čtvrtou oblast mi vytváří prostor mezi a oblastí 1 a 2, lze ji nazvat jako klidovou zónu. Toto rozdělení mi vytváří čtyři funkční oblasti:

1. oblast - oblast zatížena hlukem – nevhodná pro bydlení
2. oblast - oblast vhodná pro bydlení
3. oblast - s největší intenzitou lidí
4. oblast klidová – vzniká mezi oblastí 1 a 2

Rozmístění jednotlivých budov v území:

Do oblasti nejvíce zatížené hlukem navrhuji vybudovat administrativní budovu, která nemá tak přísné požadavky na intenzitu hluku, a navíc bude sloužit jako bariéra a bránit pronikání hluku a vizuálnímu kontaktu se silnicí. Avšak nechci vytvářet bariéru hmotovou, proto je hmotový tvar administrativy navržen tak aby výška pater směřujících do ulice Milady Horákové byla proměnlivá a zároveň i předprostor před jednotlivými vstupy do budovy byl proměnlivý. To vytváří prostranství před jednotlivými vstupy. Střešní budovy je prořezána světlíky tak aby bylo možné oslnit i západní stranu budovy. Jednotlivá patra budovy jsou terasovitě uskokována, vytváří tak vizuálně příjemný pohled z vnitřku parku, střecha bude porostlá zelení a tak na ni bude vizuálně pokračovat park, který vznikne na střechě nákupního centra v prostoru mezi bytovým domem a administrativou. Bytový dům bude navazovat na komunikaci při ulici Václavkově a uzavírat tak optický prostor parku na severní straně. Hmotově bude tvořen prolomovanou strukturou, která nebude převyšovat sousední zástavbu a bude tak umožňovat proslunění všech bytů. Park bude vyplňovat celé toto území. Bude sloužit pracovníkům, který v něm budou moci strávit čas při polední přestávce a

nabrat tak nové síly, bude sloužit obyvatelům bytových domů, návštěvníkům nákupního centra zpřijemní nakupování třeba jen krátký odpočinek na lavičce v parku, ale může sloužit jen člověku který si bude chtít na chvíli odpočinout od každodenního stresu. Park vznikne na střechě nákupního centra v prostoru mezi bytovými domy a administrativou, bude tak odkloněn od jakéhokoli dopravního ruchu. Struktura parku bude formována tvarem střechy nákupního centra, ta by měla být tvořena různě prolomovanými polygonálními plochami. V některých místech bude střecha zapuštěna úplně a bude tak vytvářet venkovní pasáže. Do parku bude možné dostat se po rampách a eskalátorech vedoucích ze střechy do venkovních pasáží. Šířka nákupního centra je z pravé strany limitována zapuštěnou vlakovou dráhou, která tak rozděluje celé území na dvě části. Tvar pasáže nákupního centra bude proměnlivý, stejně jako střecha se bude různě zalamovat a kličkat. Vstup do nákupního centra bude jak z vrchu tak z podzemí. Nákupní centrum bude plynule navazovat na podzemní terminál metra a bude tak umožňovat plynulý přechod mezi vestibulem a nákupním centrem. Nákupní centrum bude také napojeno na nadzemní prostranství vznikající v prostoru mezi terminálem a nákupním centrem. Bude také propojeno s podzemními parky. Nejrozsáhlejší část území bude zakončena dopravním terminálem, v důsledku návaznosti na podzemní vestibul metra. V blízkosti vestibulu vznikne hotel který bude umožňovat ubytování návštěvníků Prahy přijíždějících z letiště Ruzyně. Pozice hotelu je volena tak aby byl v přímém kontaktu s dopravním terminálem.

Výškové řešení komplexně

Jednotlivé objekty jsou navrženy tak aby nepřevyšovaly okolní budovy a tím nenarušovali panoráma Prahy. Výšková harmonie je narušena jen ve třech bodech kde by měli vyrůst vertikální věže s maximální výškou cca 35 metrů.

Dopravní řešení:

Dané území je v dnešní době velmi nevhodné protnuto železniční dráhou, dále bude v budoucnu územím procházet podzemní tunel „pražský okruh“ dále se zde nachází vlakové nádraží, stání dálkových autobusů, zastávky MHD a tramvaje. Nešťastně se mi zdá zejména umístění stání dálkových autobusů a vlakového nádraží, vzhledem k pozici podzemního vestibulu metra, které vytváří důležitý strategický bod. Navrhují přemístění autobusového stání do blízkosti podzemního vestibulu metra. Dále navrhuji vybudovat vlakovou zastávku také v blízkosti metra. Vzniknou tak dva podzemní vestibuly, které bude možné propojit. Cíle toto řešení ulehčí přestupy mezi jednotlivými dopravními prostředky, sníží časové prodávky mezi přestupy a umožní jednoduchou orientaci člověku který dané místo nezná. Vyzvednutí nadzemního terminálu do pozice 2.NP umožní volný pohyb po výstupu z podzemního vestibulu(1NP), kde je navrženo stání dálkových autobusů. Stání bude kryté. V pozici 2.NP je samotný terminál, nachází se zde hala(čekárna), prodejna lístků, informační tabule, obchody, restaurace, bary, zázemí zaměstnanců a podobně. Dále navrhuji změnu výjezdu z podzemního okruhu do oblasti v blízkosti nynějšího mostu. Provoz na hlavní komunikaci při ulici Milady Horákové tak nebude zatížen (pozn. Most bude v budoucnu rekonstruován či přestavěn) a umožní plynulou návaznost na komunikaci směřující směrem k Vítěznému náměstí. Podzemní tunel nebude veden skrz dané území tak jak je navrženo v současných podmínkách ale bude veden při hlavní komunikaci tak aby bylo možné využít území v maximální míře.

Dále vede při hlavní komunikaci (ul. Milady Horákové) tramvajová a městská hromadná doprava. Zastávky MHD budou obslouženy pomocí podzemního terminálu.

Zelení

sířcha nákupního centra a administrativní budovy bude porostlá zelení -> park - plochy parku budou složeny z polygonů - jednotlivé polygony budou porostlé travou, v některých místech bude tráva nahrazena kačirkem, dřevěným molem, či vodní plochou.

A3 - Řešení jednotlivých budov:

Administrativa:

konstrukční výška pater 3,5m, poslední patro má k.v. proměnnou nosný systém skelet 8,1m x 8,1m - sloupky betonové s výztuží 7 až 8 nadzemních podlaží

administrativní budova má 6 hlavních vchodů - využít různými nájemci volný dispoziční prostor umožňuje variabilitu jednotlivých kancelářských prostorů
zatrávněná sířcha vytváří pocit kontinuity parku
obvodové stěny - prosklená fasáda

Podzemní parking

- konstrukční výška 1. PP 5m
- konstrukční výška 2. PP 2,7m
- propojení pozemních pater pomocí poloramp
- počet míst ke stání cca 1000, což odpovídá odhadovanému počtu stání dle m2 čisté kancelářské plochy
- vjezd do parkingu z hlavní silniční komunikace při ulici Milady Horákové, vjezd a výjezd z ulice Václavkovi
- součástí podzemních parkingu je zásobovací pruh pro nákupní centrum

hotel:

- tvář hotelu: rozdělení na dvě vertikální věže se společnou hospodářskou zónou, každá věž má svůj hlavní vstup s recepcí
rozdělení hotelu do vertikál umožňuje otevření prostoru a průhledy do parku
- je strategicky umístěn v blízkosti dopravního terminálu
 - k.v pater 3,3m
 - nosný systém skelet
 - pokoje 4 x 8m s vlastním hygienickým zázemím orientovaný na jižní stranu
 - luxusnější z pokojů lze řešit jako jako mezonety
- vlastní podzemní parking - vjezd z ulice Milady Horákové

bytový dům 01 a 02:

terasový dům - vytváří svým tvarem protiváhu administrativní budově

- jedná se o komfortní bydlení
- byty jsou orientovány na jižní stranu směrem do klidové části parku
- použité materiály: pohledový beton, sklo, popínavé rostliny
- k.v 3,3m
- nosný systém kombinovaný - stěna sloup
- 4 podlaží/výška byla zvolena tak aby neovlivňovala oslunění činných domů v ulici Václavkovi

systém uskakování: hloubka bytu v 1.NP - 10m

- hloubka bytu v 1.NP - 9m
- hloubka bytu v 1.NP - 8m
- hloubka bytu v 1.NP - 7m

typy bytů: typ A - 140m2 + terasa /4+KK+terasa//
typ B - 115m2 + terasa /3+KK+terasa//
typ C - 85m2 + terasa /2+KK+terasa//

prostor pod uskočenými patry je vyplněn obchody, restauracemi, atd. a službami jako jsou například wellness, fitness, sauny, masáže, atd. tak aby byla zajištěna maximální míra pohodlí obyvatele.

bytový dům je vybaven vlastním podzemním parkovištěm// podzemní parkoviště bytového domu „02“ je propojeno s druhým terminálem metra, lze ho tedy využít jako park & ride.

Dopravní terminál: viz. dopravní řešení

Terminál:

Dopravní terminál je řešen tak aby byla zajištěna co největší plynulost přepravy. Tak aby bylo možné plynule kombinovat různé druhy dopravy. Je rozdělen do tří výškových úrovní - podzemní; přízemí volná a nadzemní. (samotný terminál). Vyzvednutí nadzemního terminálu do pozice 2.NP umožní volný pohyb po výstupu z podzemního vestibulu(1NP), kde je navrženo stání dálkových autobusů. Stání bude kryté. V pozici 2.NP je samotný terminál, nachází se zde hala(čekárna), prodejna lístků, informační tabule, obchody, restaurace, bary, zázemí zaměstnanců a podobně.
Nosný systém je tvořen příhradovou kci, vloženou do obvodového pláště. Výška patra v suterénu je zvolena tak aby plynule navazovala na stávající vestibul. Výška 1np je zvolena tak aby pod stropní kci mohl vjet autobus, což odpovídá 5 metrum. Výška 2. np je 5m. Střešní polygony jsou opět porostlé zelení. Z budovy terminálu vychází v severozápadním směru věž, která slouží jako administrativní budova. Vstup do věže z úrovně 1. np.

Nákupní centrum:

Je řešeno jako ulice, zákazník se v ní může procházet aniž by ztrácel kontakt s vnějším světem. uzavřené části nákupního centra se prolínají s otevřenými pasážemi a vytvářejí tak hru venkovního s vnitřním prostorem. Zákazník může volně procházet mezi vnitřní a venkovním prostorem není ničím omezoivan. Nákupní centrum plynule navazuje na vestibul metra. Tvar pasáže není je dán rozdělením střešní struktury : dělení střechy na polygony je dodrženo i v interiéru centra.

-k v. 5m

balance ploch:

administrativa : 39478 m2	obchody&služby : 22091 m2
bydlení : 19680m2	ostatní : cca 7000 m2
park : 24578 m2	parking : 28888 m2

CELKOVA ZASTAVENA PLOCHA : cca 117 683 m²
+ park : cca 24578 m²

europan 9

PRAHA - ČESKÁ REPUBLIKA

- > místo < hradčanská
- > populace < 45 507
- > sírslí území < 31,86 ha
- > resene území < 14,15 ha

místo

Praha jako hlavní město České republiky je také největším městem ČR, je sídlem správních orgánů státu a dalších významných kulturních i společenských institucí. Historické jádro Prahy – Pražská památková rezervace je od roku 1992 zapsáno na listině UNESCO. Praha je turistickým magnetem ČR a v rámci Evropy je sedmou nejoblíbenější destinací. Je jádrem Středočeské aglomerace, což přináší Pražanům možnost rekreace a prostor pro příměstské bydlení, naopak aglomeraci město nabízí pracovní příležitosti, vzdělávání, nákupní a kulturní infrastrukturu. V hlavním městě se nacházejí atraktivní území, brownfields, kde je možné a nutné přistoupit k přestavbě a transformaci pro nové požadavky a na nové účely. Jedním z takových významných transformačních území je i řešené území Dejvického nádraží.

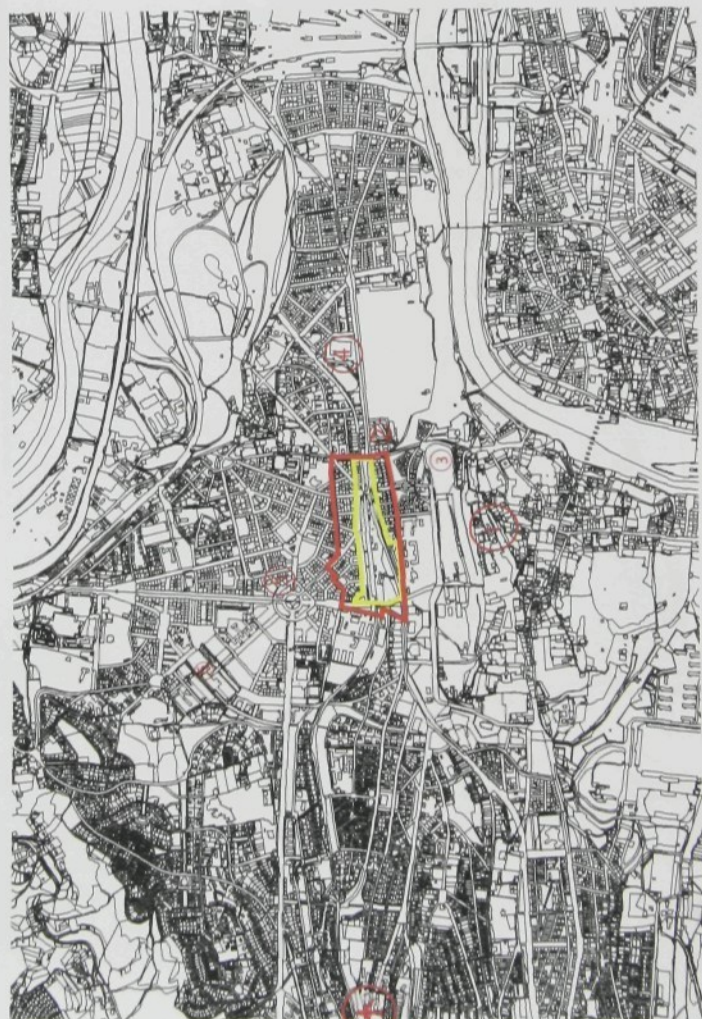
Praha 6 je jednou z největších městských částí hlavního města. Rozkládá se v severozápadní části města, mezi hranicemi historického středověkého jádra Prahy a hranicemi města. Je jednou z nejzdravějších pražských čtvrtí, vyhledávanou pro kvalitní životní prostředí, dostatek zeleně, vysoký standard výstavby a rozmanité terénní podmínky. Je sídlem mnoha veřejných institucí, včetně vysokoškolských areálů.

Je vyhledávaným a atraktivním územím pro investory a developery vzhledem k poloze mezi historickým jádrem a mezinárodním letištem Praha – Ruzyně, dobrou dostupností městského centra a zároveň kvalitními podmínkami pro bydlení, především z hlediska množství parků a zeleně obecně.

Centrum čtvrti tvoří historické osídlení původních samostatných obcí, doplněné sevěnou blokovou strukturou města 19. a 20. století. V období rozmachu socialistické panelové výstavby došlo k výstavbě několika menších sídlišť, která výrazněji nepoškodila celkový obraz čtvrti. V Praze 6 sídlí většina ambasád a rezidencí, je zde pět vysokých škol univerzitního typu, minimálně je zastoupen průmysl, drobná výroba a skladové hospodářství. Součástí této městské části je i Strahovský sportovní areál, je zde umístěna Ústřední čistírna odpadních vod a na hranici města leží rychle se rozvíjející mezinárodní letiště Praha – Ruzyně s 11 miliony odbavených cestujících v roce 2006.



ANALÝZA ÚZEMÍ - DŮLEŽITÉ STAVBY V OKOLÍ



- 1 2 3 4 5 6

PRAŽSKÝ HRAD

NOVÁ KNIHOVNA

ZAHRADY PRAŽSKÉHO HRADU

STADION FOTBALOVÉHO KLUBU SPARTA PRAHA

VÍTEZNÉ NÁMESTÍ

BUDOVY ČVUT

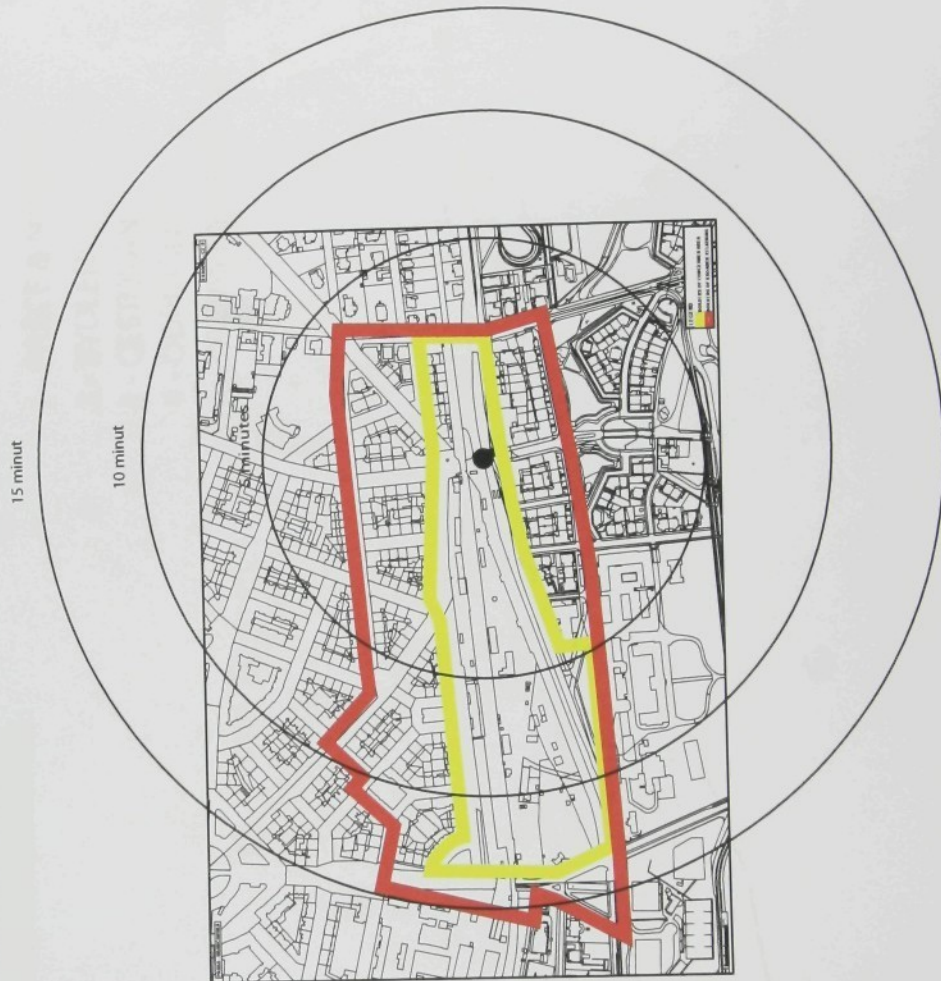
REŠENÉ ÚZEMÍ

ŠIRŠÍ VZTAHY

ANALÝZA KVALITY MÍSTA



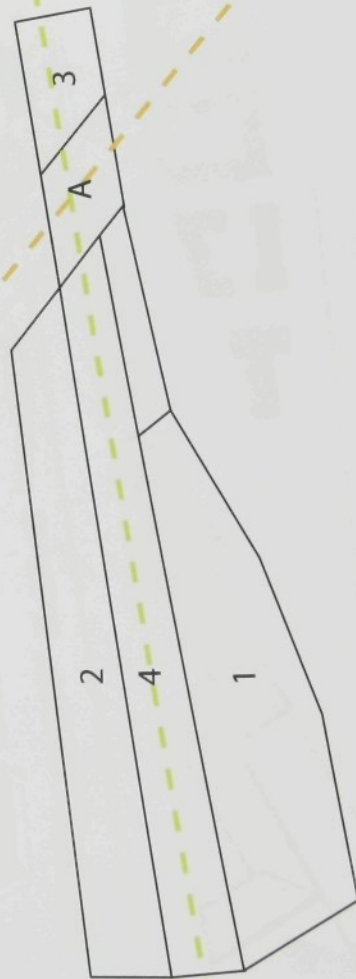
ČASOVÁ ANALÝZA



PRIMÁRNÍ ROZDĚLENÍ ÚZEMÍ

- 1 - PRÁCE & NÁKUPY
- 2 - BYDLENÍ
- 3 - CESTOVÁNÍ
- 4 - ODPOČINEK
- A - OTEVŘENÝ PROSTOR - NÁMĚSTÍ

PĚŠÍ ZONA



PROMĚNÁDA/PARK/
osa vlakové trati

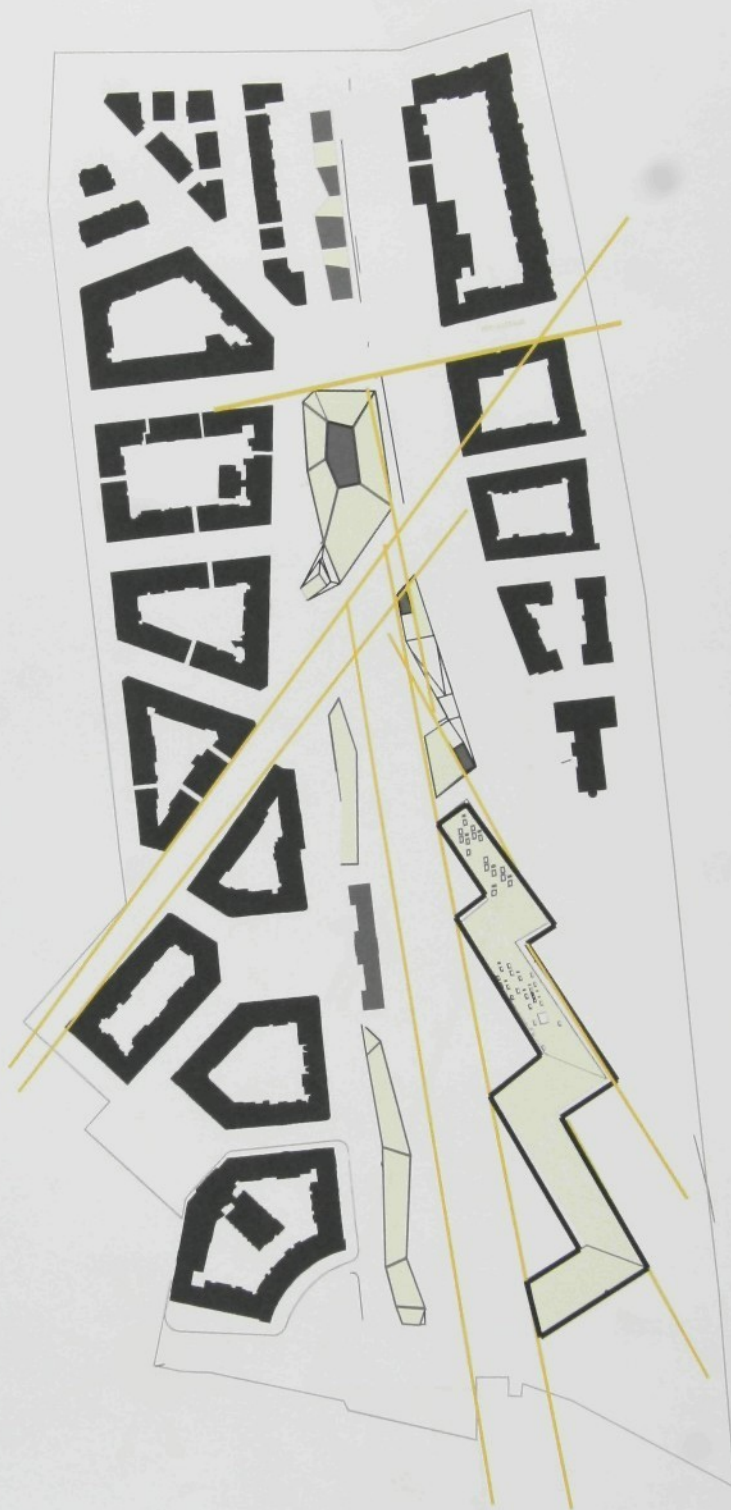
euronan 9

// design - architects on the move //

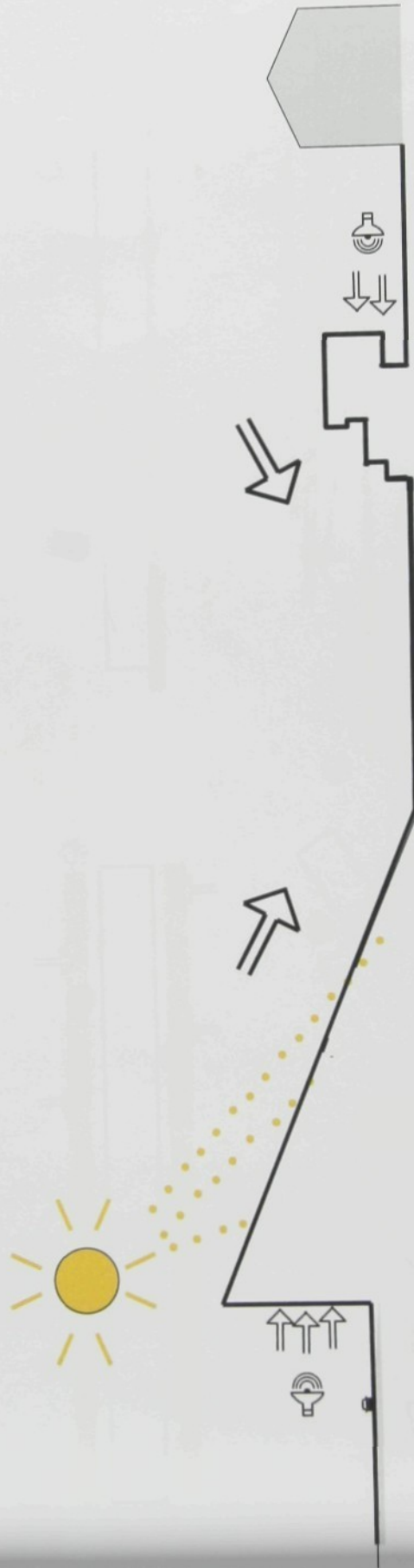
> prague - bradčanska street, dejvická station <

SCHEMATA

KONCEPCE PRIMÁRNÍHO DĚLENÍ ÚZEMÍ - VODÍCÍ KŘIVKY



ANALÝZA OSLUNĚNÍ A ODSTRANĚNÍ HLUKU

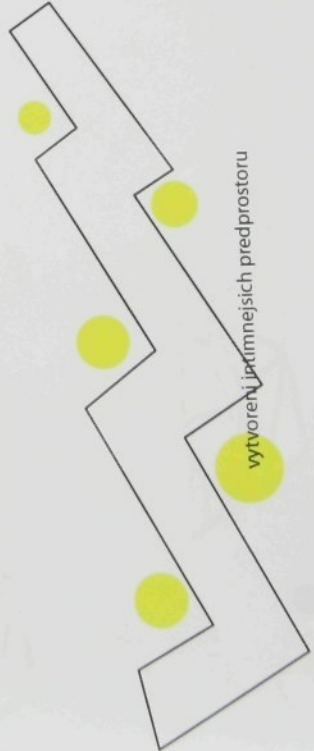
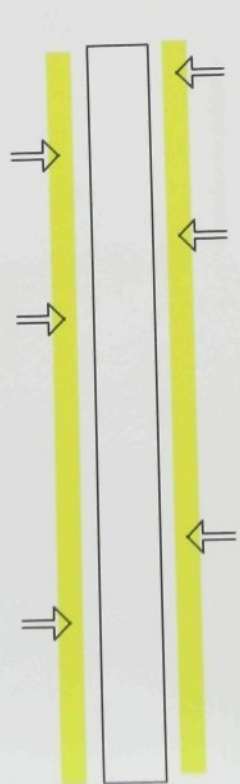


euroman 9

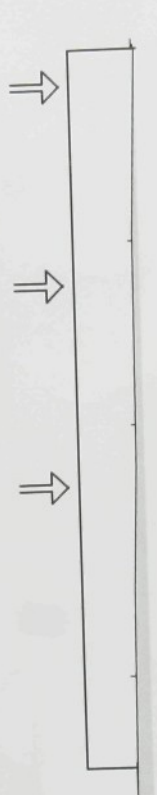
> prague - hradska street, dejvicka station <

BILANCE PLOCH
& BILANCE ČASOVÉHO
VYUŽITÍ ÚZEMÍ

destrukce hmoty



vytvoreni podmínek pro předprostoru



vyskove usakovani nevytváři hmotovou barieru



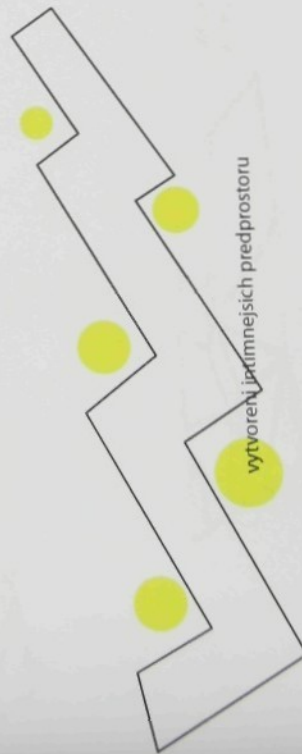
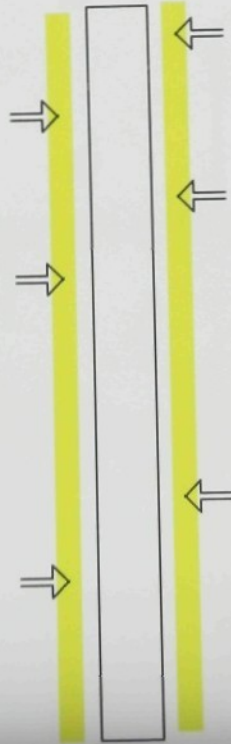
euroman 9

// praha, ulovce na hru praha //

> prague - hradcanska street, dejvické station <

BILANCE PLOCH
& BILANCE ČASOVÉHO
VYUŽITÍ ÚZEMÍ

destrukce hmoty



vytvoření jedinejších předprostorů



vysoké usakování nevytváří hmotovou barieru



BILANCE PLOCH
 & BILANCE ČASOVÉHO
 VYUŽITÍ ÚZEMÍ

BILANCE PLOCH



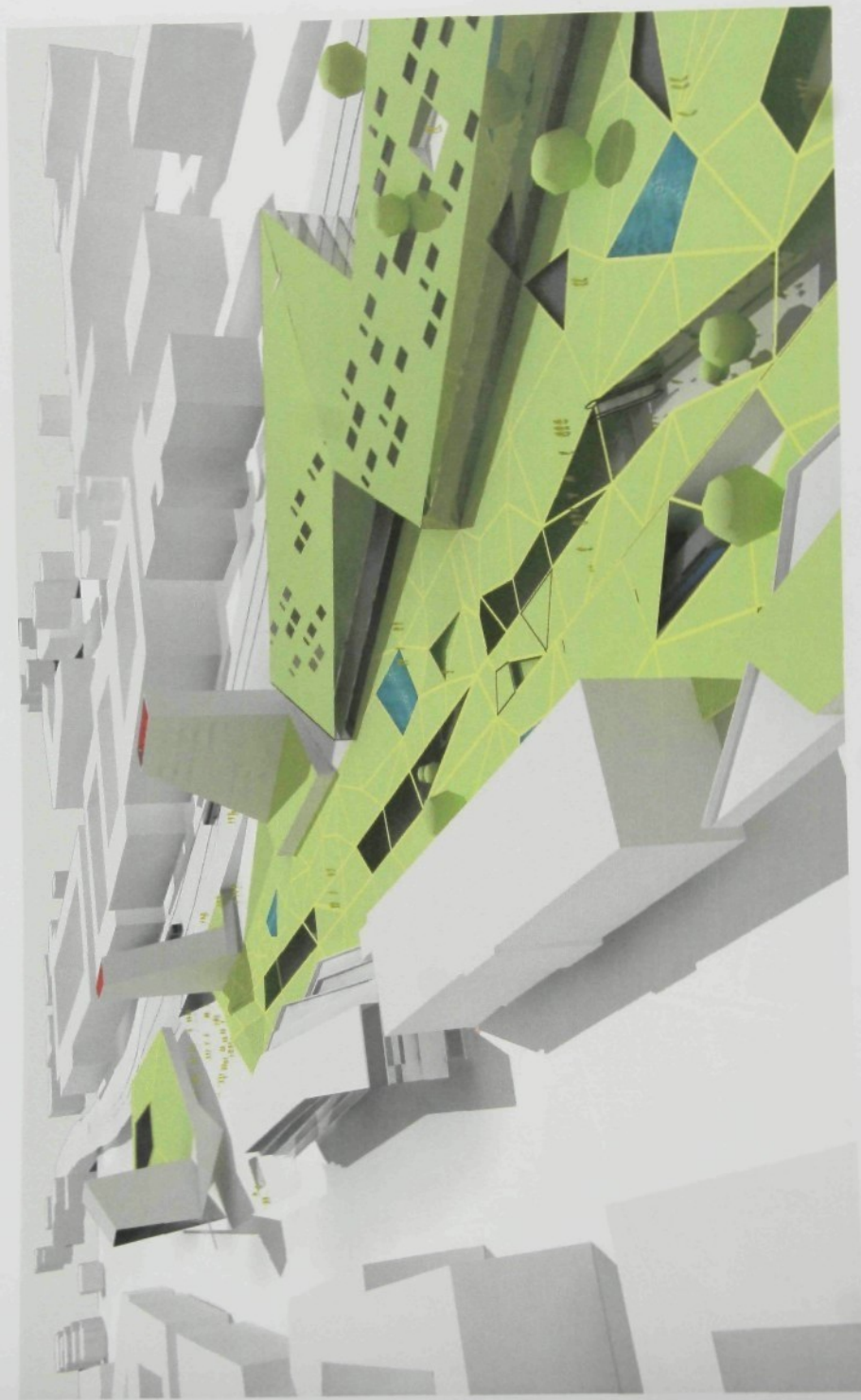
CELKOVA ZASTAVENA PLOCHA : cca 117 683 m²
 + park : cca 24578 m²

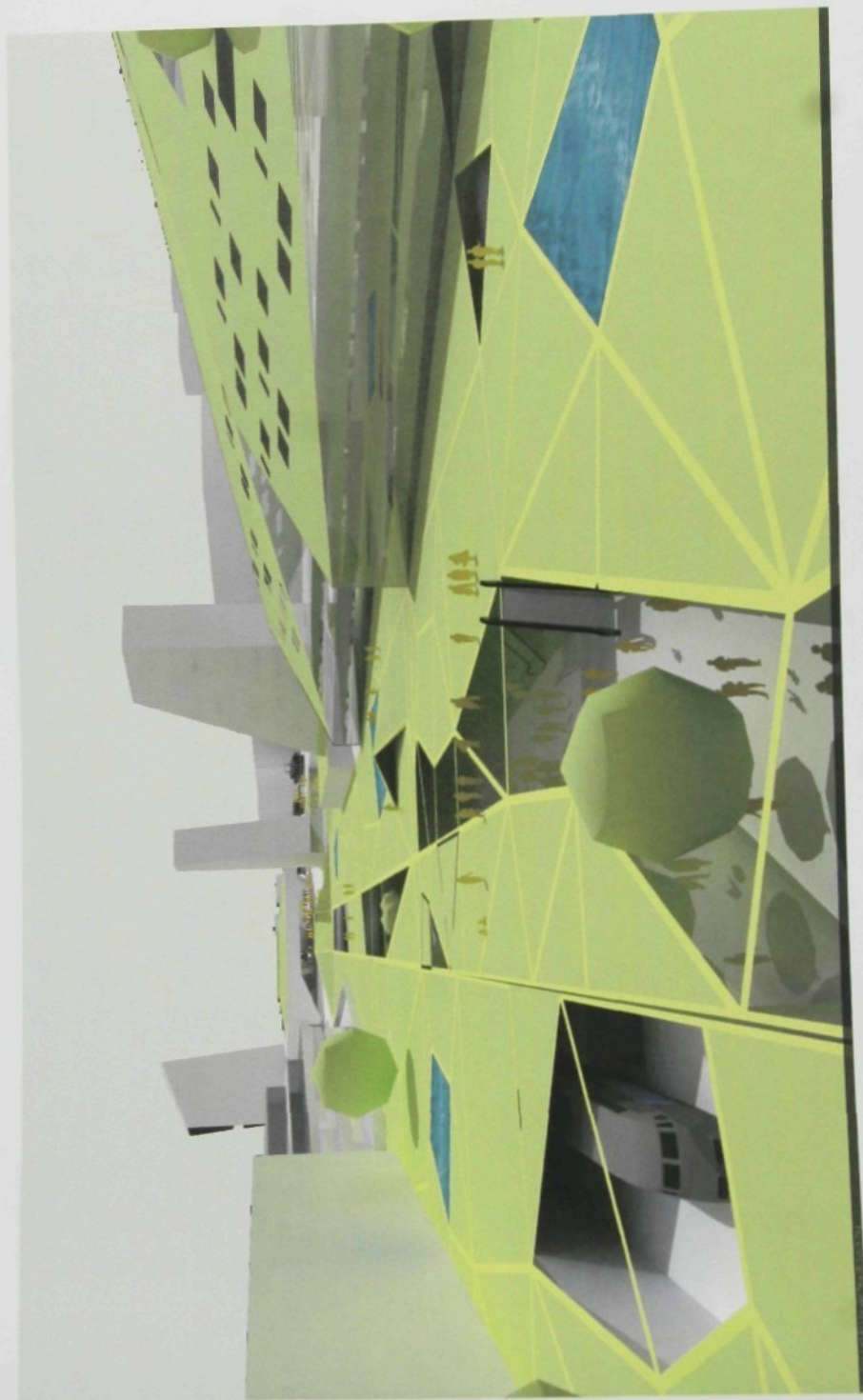
ČASOVÉ VYUŽITÍ OBJEKTŮ



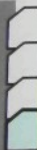
- > dopravní terminal = zastávky metra, vlaku, autobusu, tramvaje <
- > vestibul metra <
- > linka metra A <
- > tramvajová linka <
- > vlaková dráha <
- > podzemní pražský okružník <

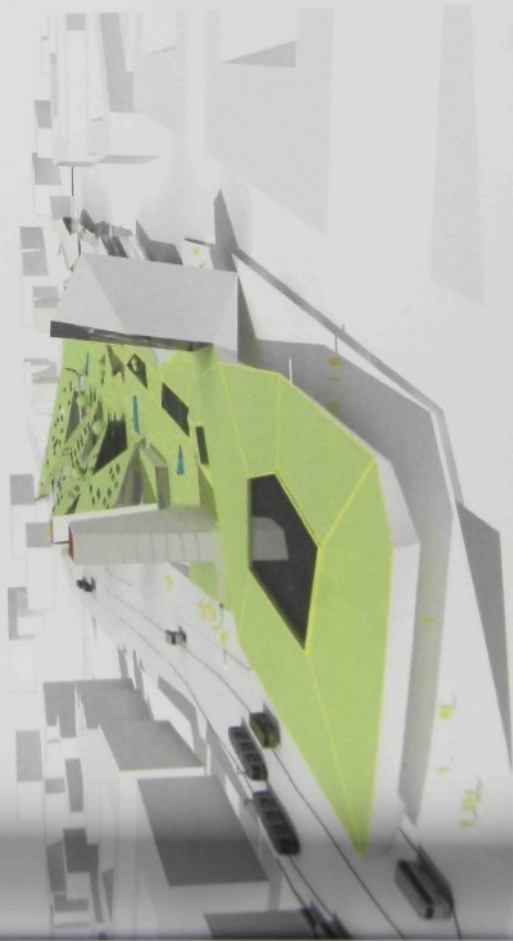
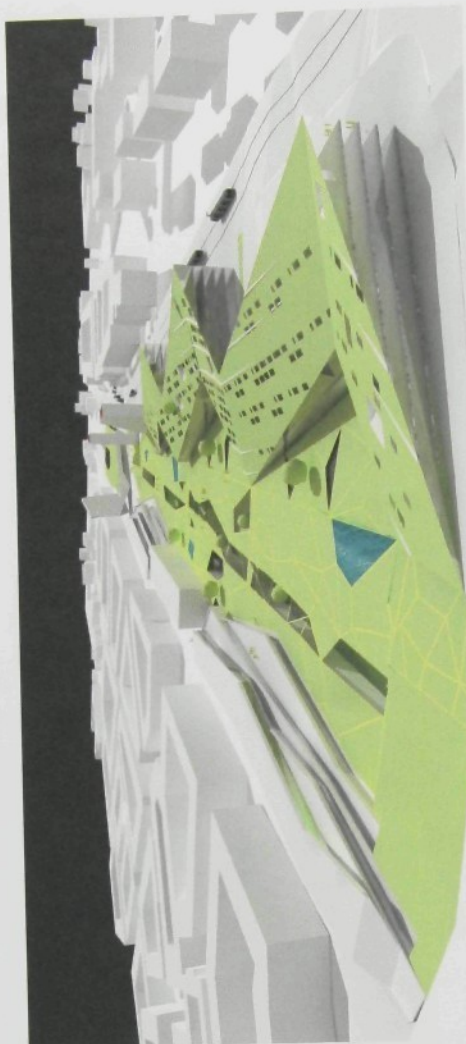
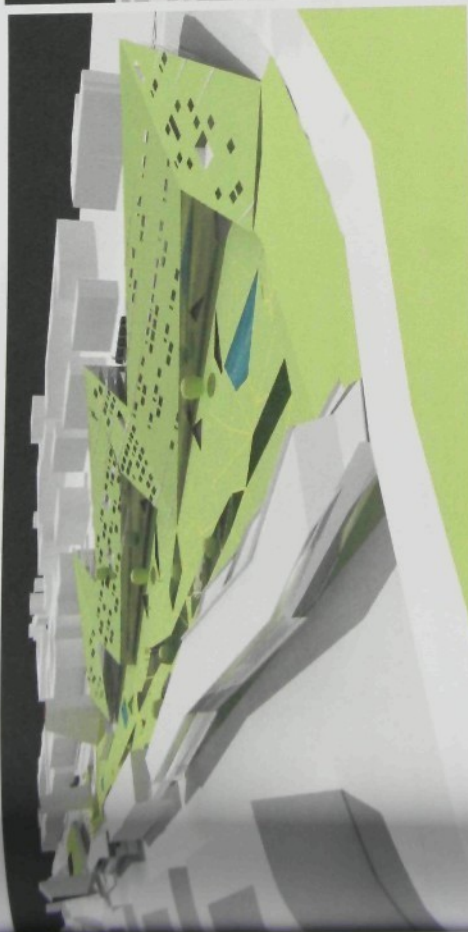


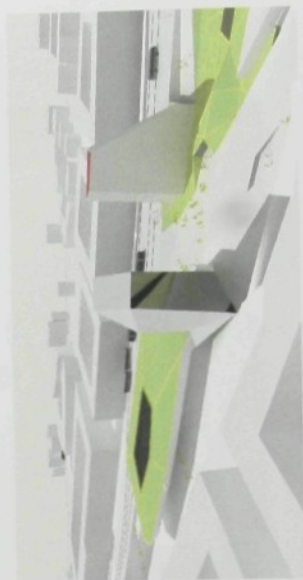
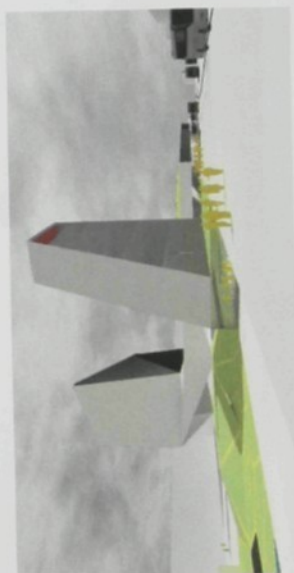
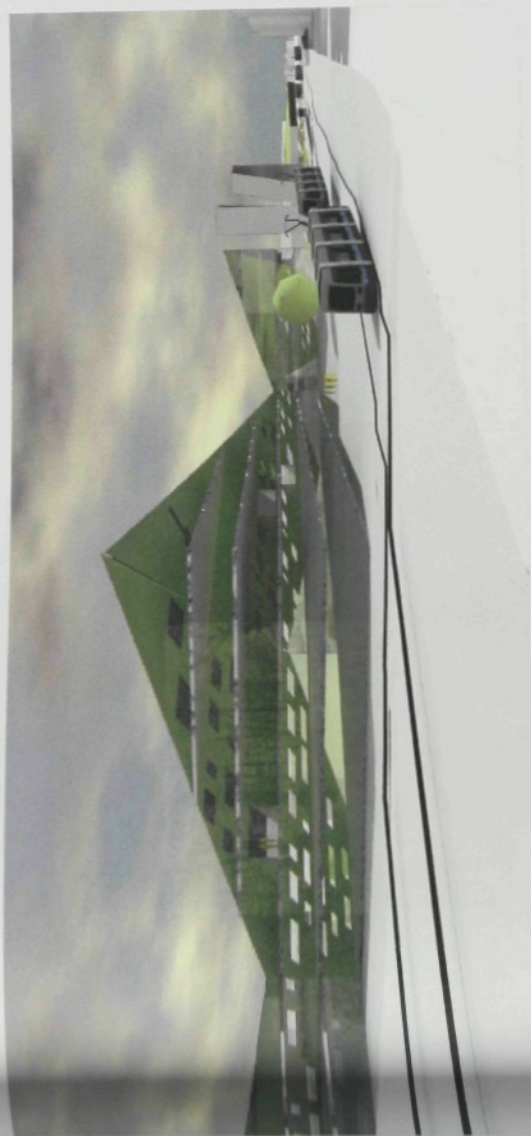












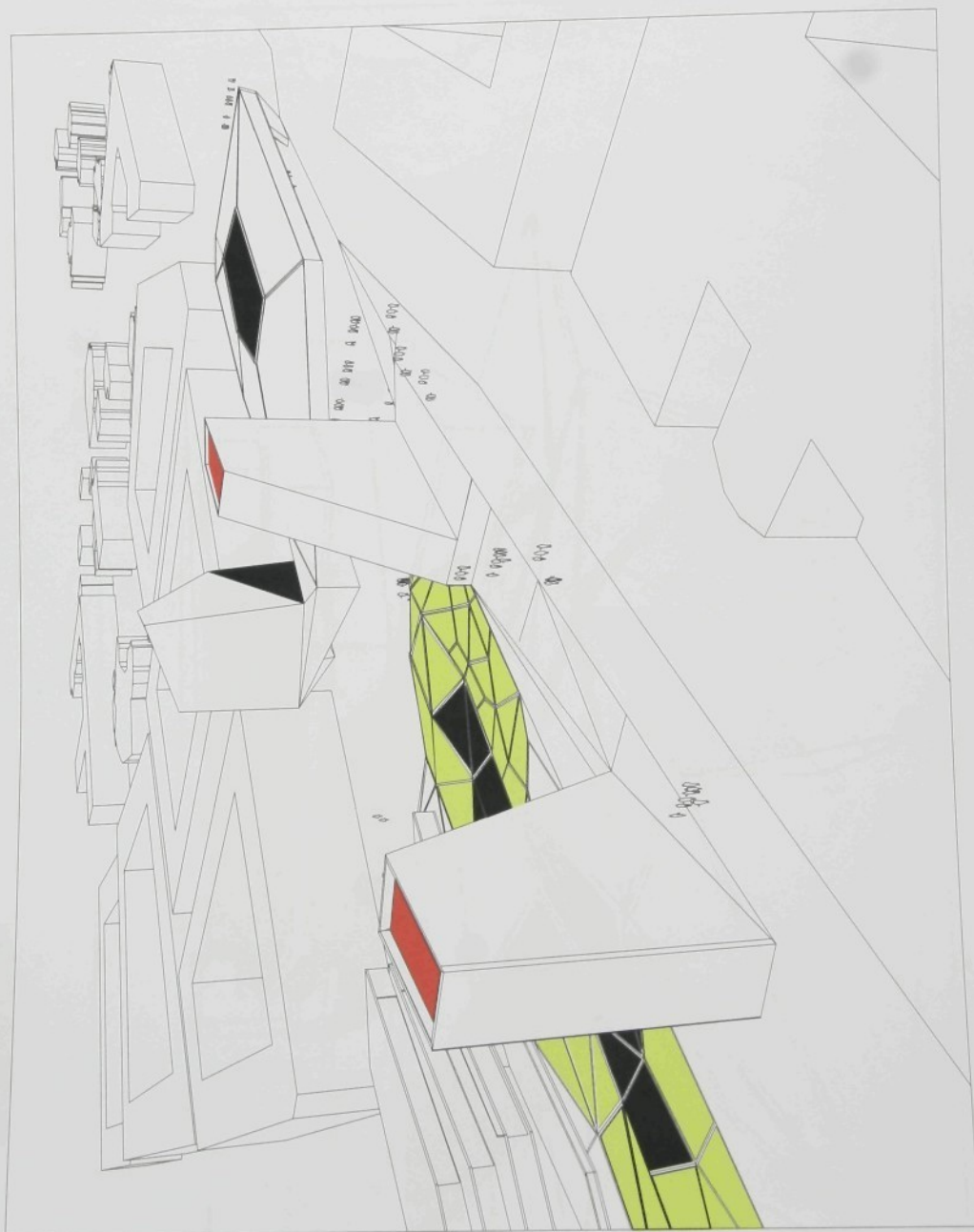


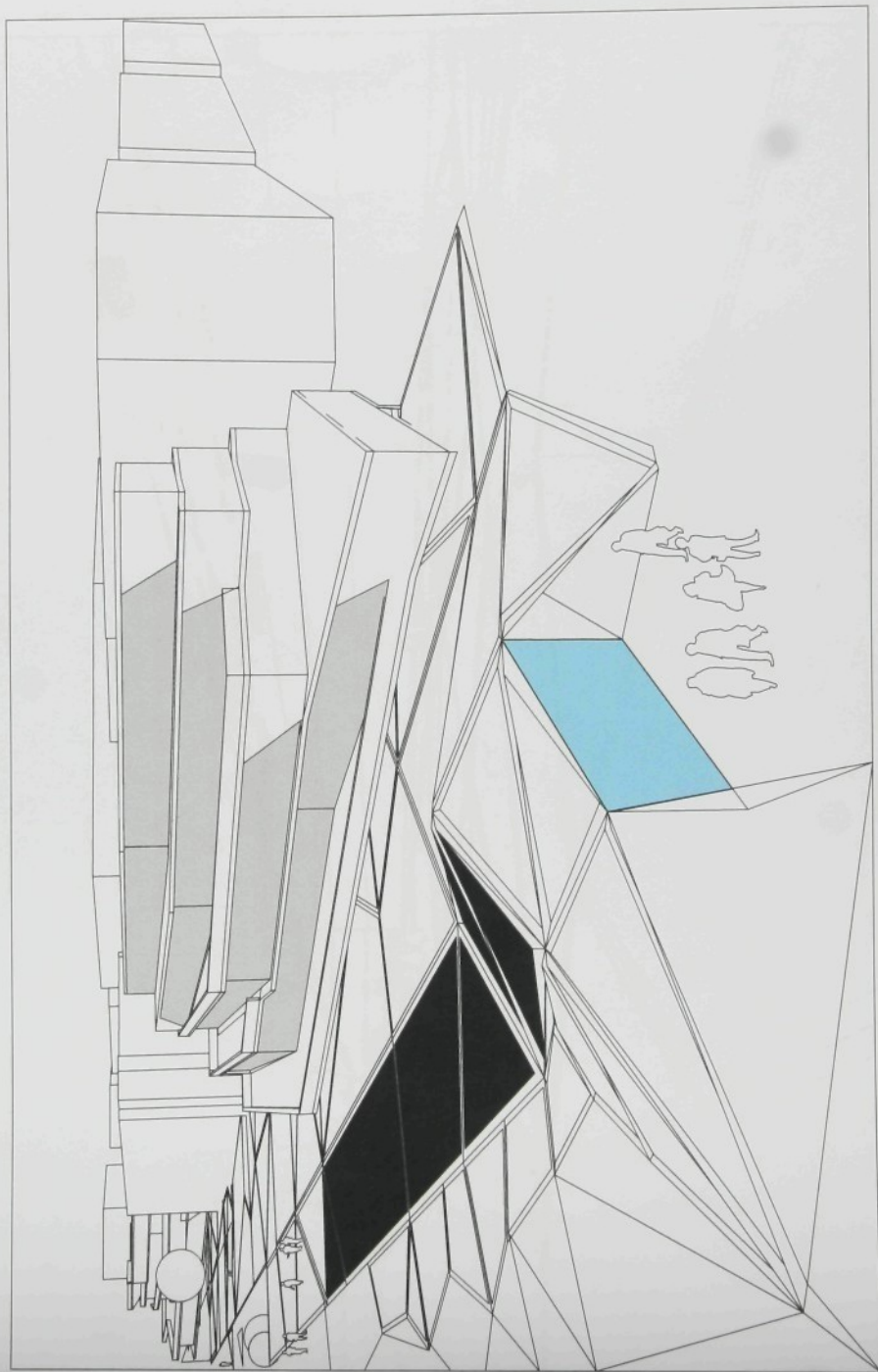
ZAKRES

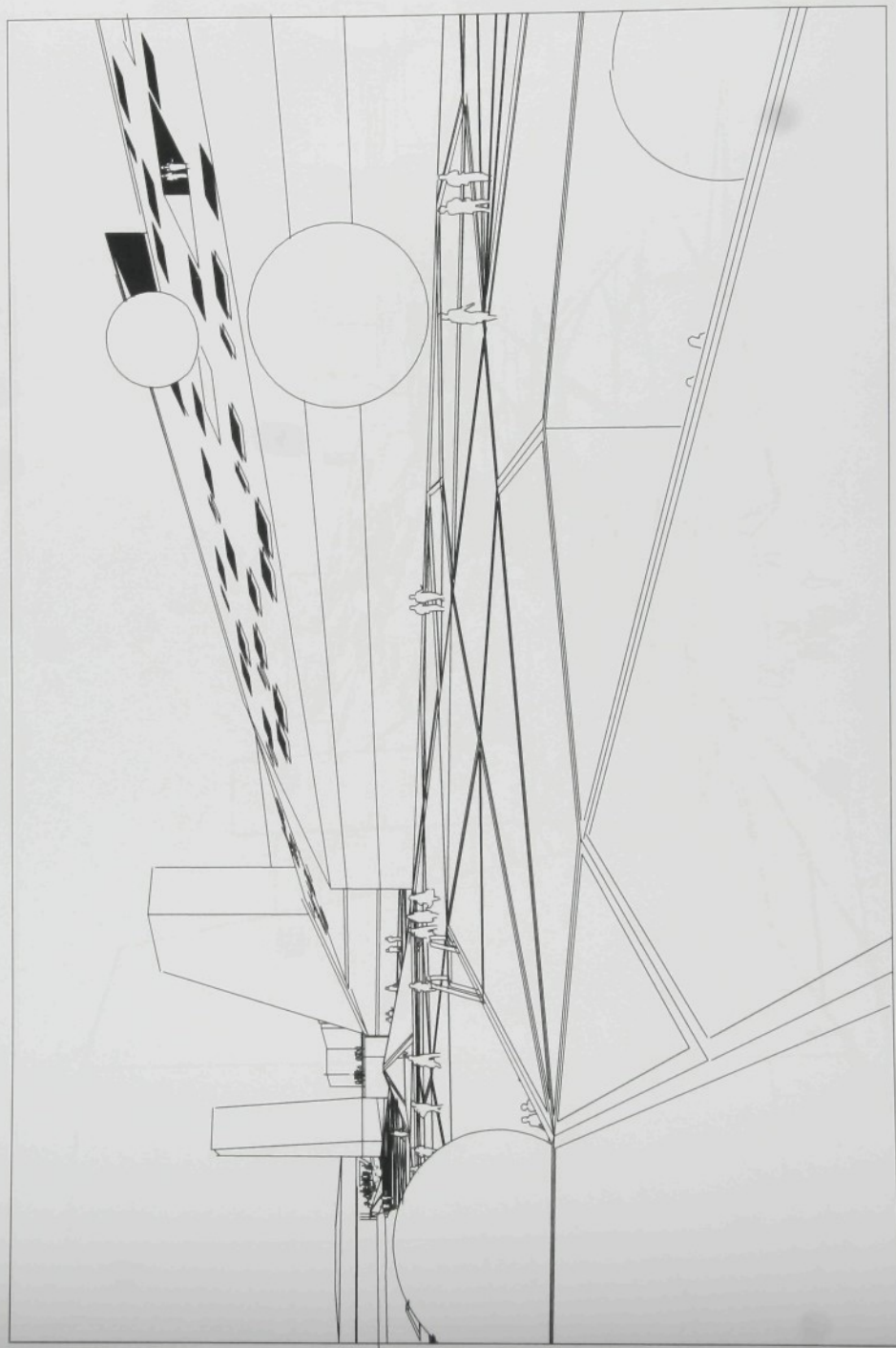


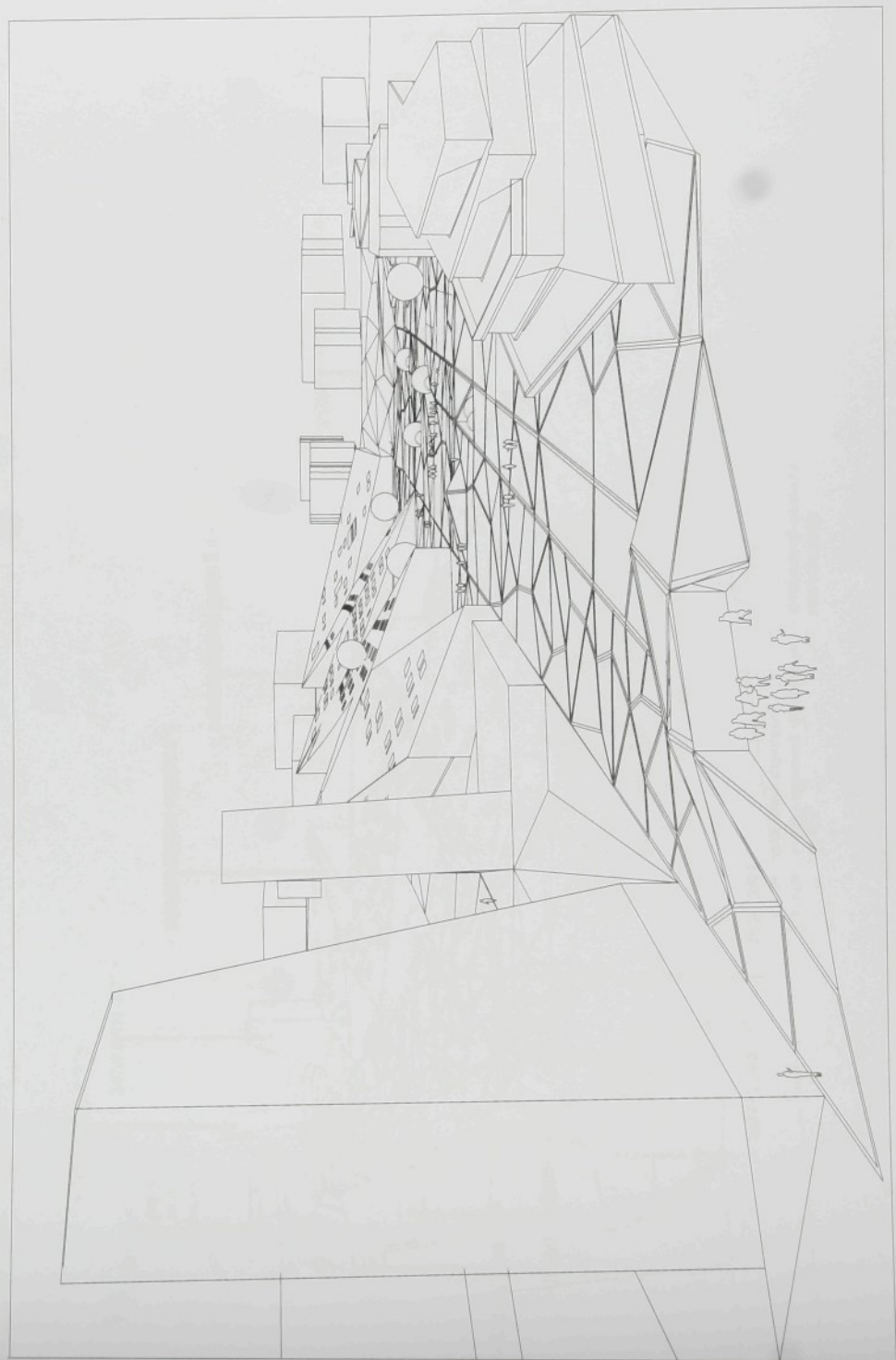
zakres do ortofotmapy

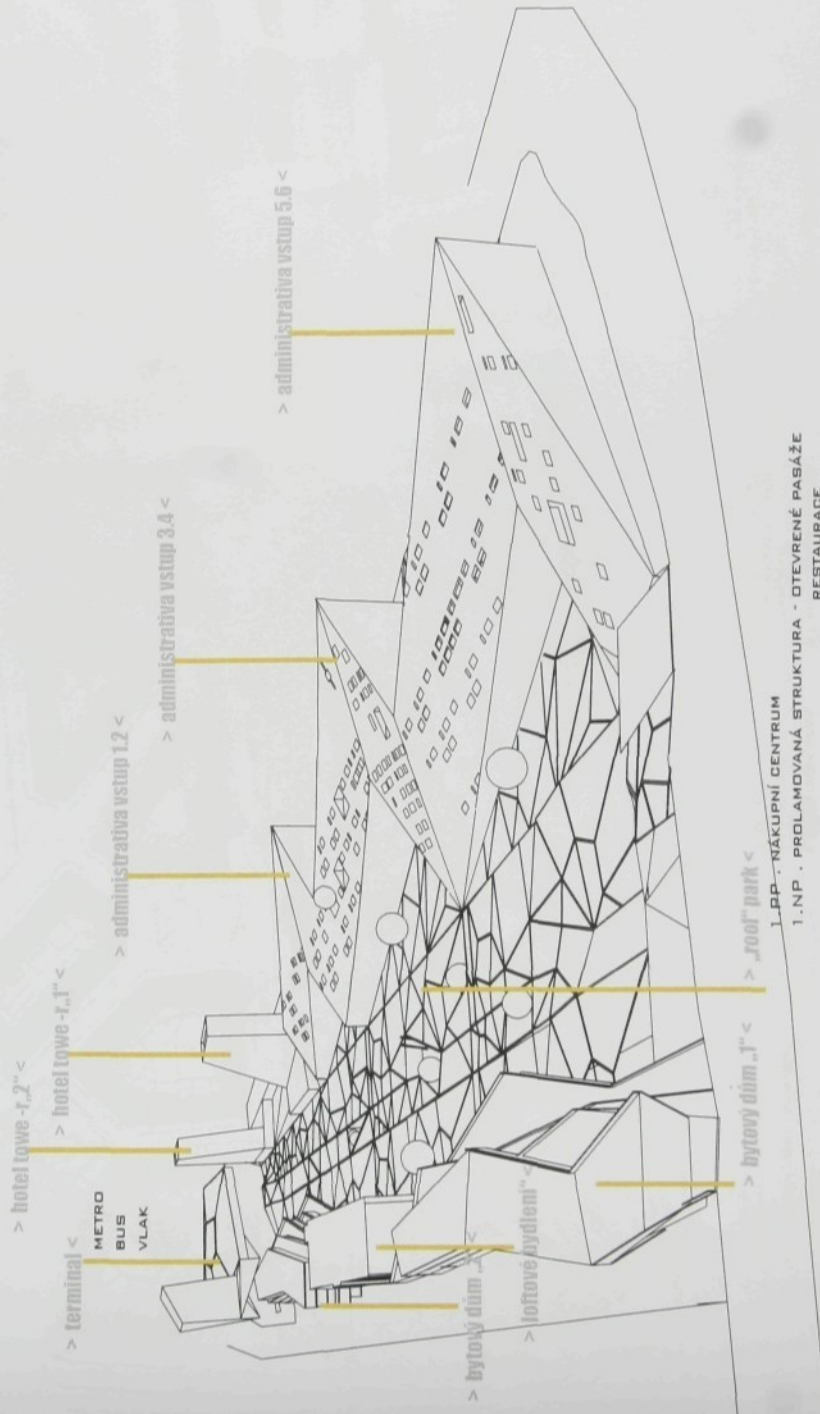




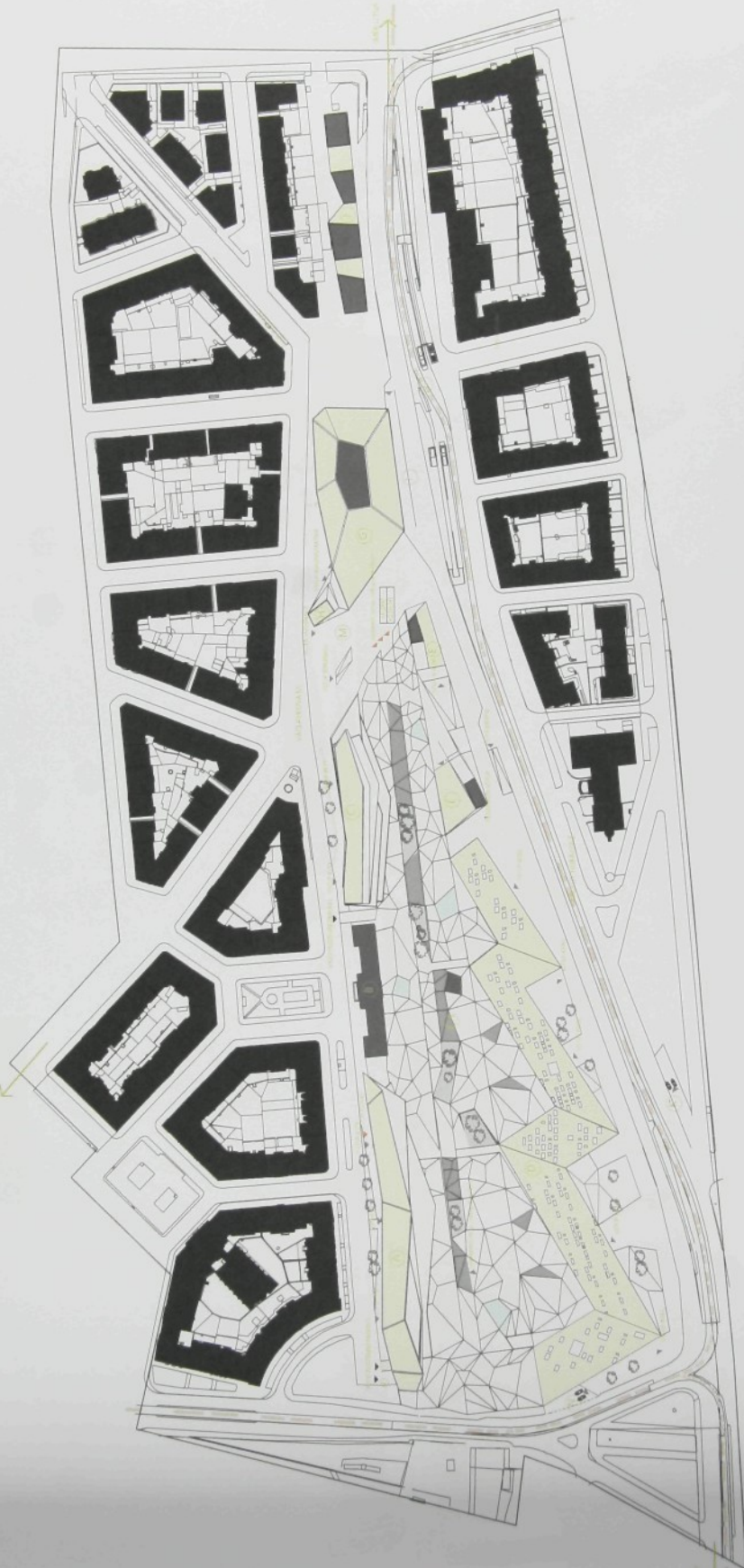






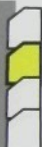


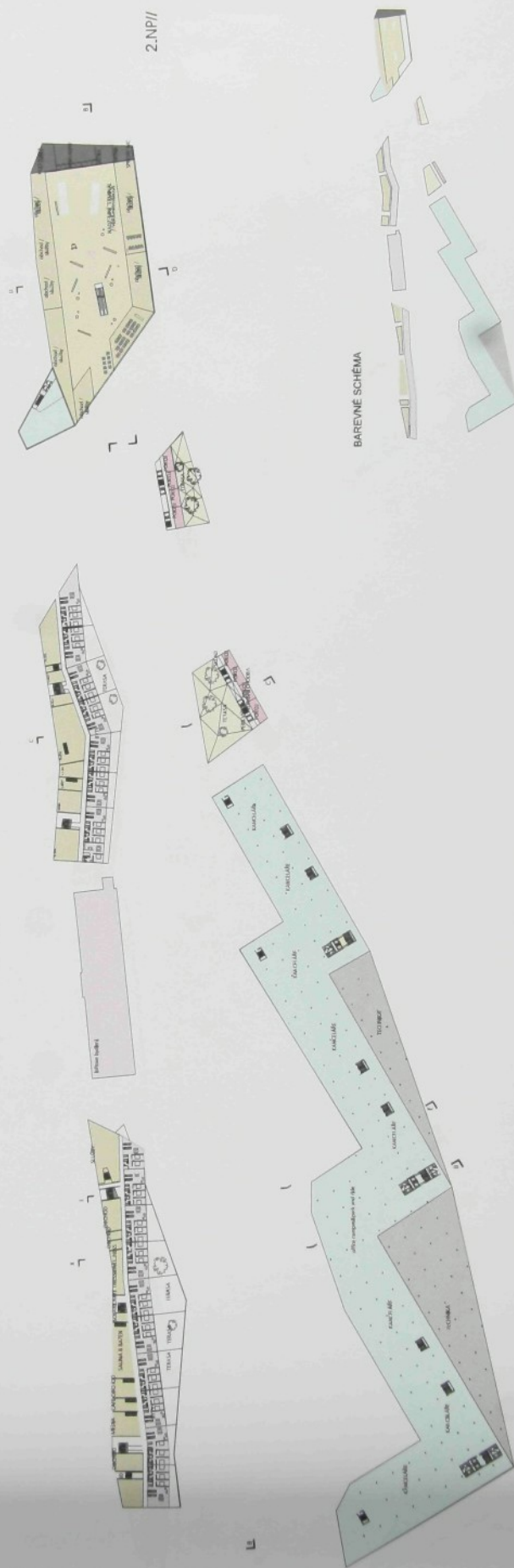
SITUACE
 SCALE XXX



- | | | | | |
|--|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 bytový dom 01 2 kancelářský objekt 3 bytový dom 02 | <ul style="list-style-type: none"> 4 administrativní 5 hotel tower 01 6 hotel tower 02 | <ul style="list-style-type: none"> 7 administrativní 8 hotel tower 01 9 hotel tower 02 | <ul style="list-style-type: none"> 10 nová zastávka autobusového stan 11 zastávka autobusů - dálniční busy & MHD 12 bytový dom 03 13 sportovní podzemní stadion | <ul style="list-style-type: none"> 14 tramvajová síť 15 parkovací 16 výhled z podzemního stadionu |
|--|---|---|---|--|
-
- | | | | |
|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 17 zelená plocha 18 zelená plocha 19 zelená plocha 20 zelená plocha | <ul style="list-style-type: none"> 21 zelená plocha 22 zelená plocha 23 zelená plocha 24 zelená plocha | <ul style="list-style-type: none"> 25 zelená plocha 26 zelená plocha 27 zelená plocha 28 zelená plocha | <ul style="list-style-type: none"> 29 zelená plocha 30 zelená plocha 31 zelená plocha 32 zelená plocha |
|--|--|--|--|

PUDORYS 1.PP
SCALE XXX

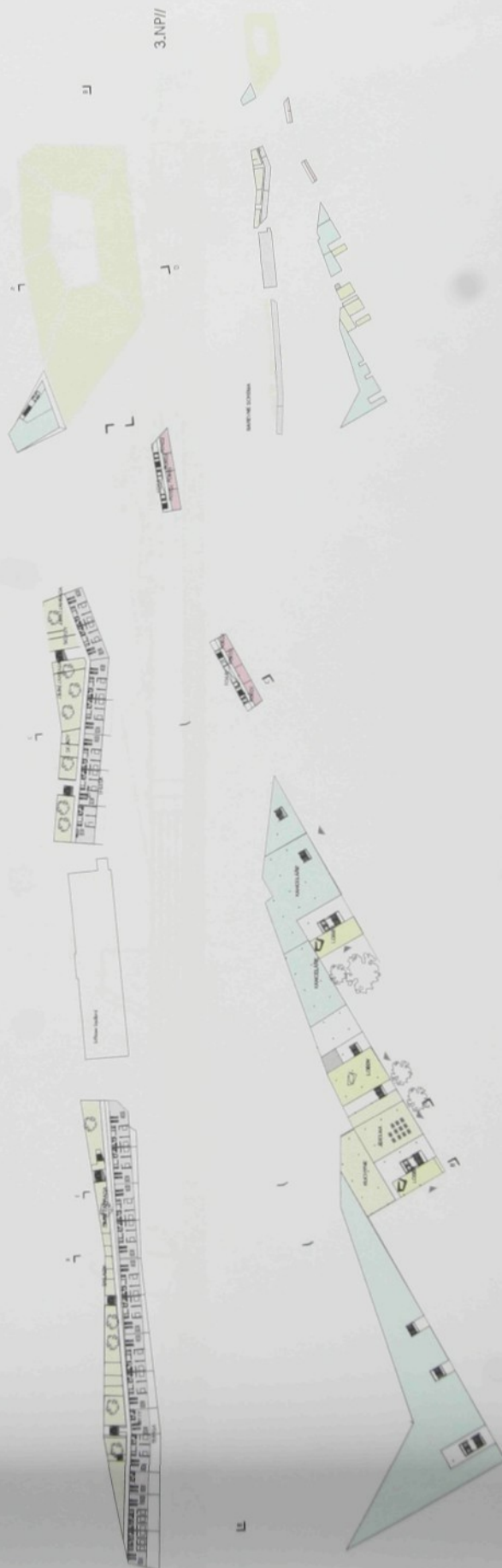


[illegible]

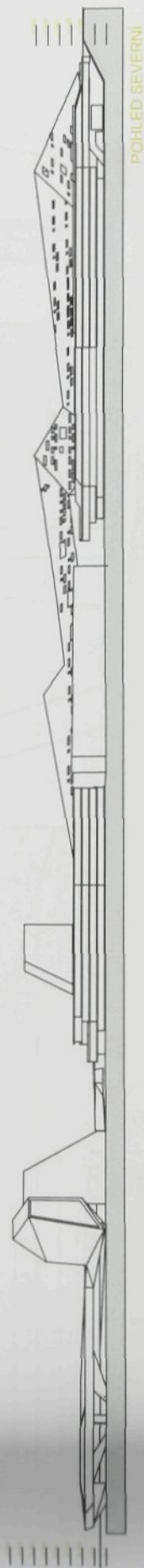
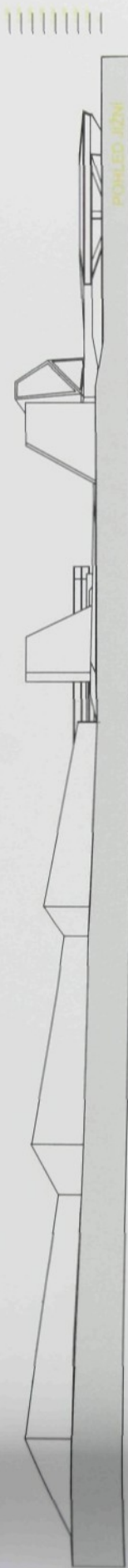

```
// theme, networks on the move //
```

PUDDY'S 2.NP
SCALE XXX

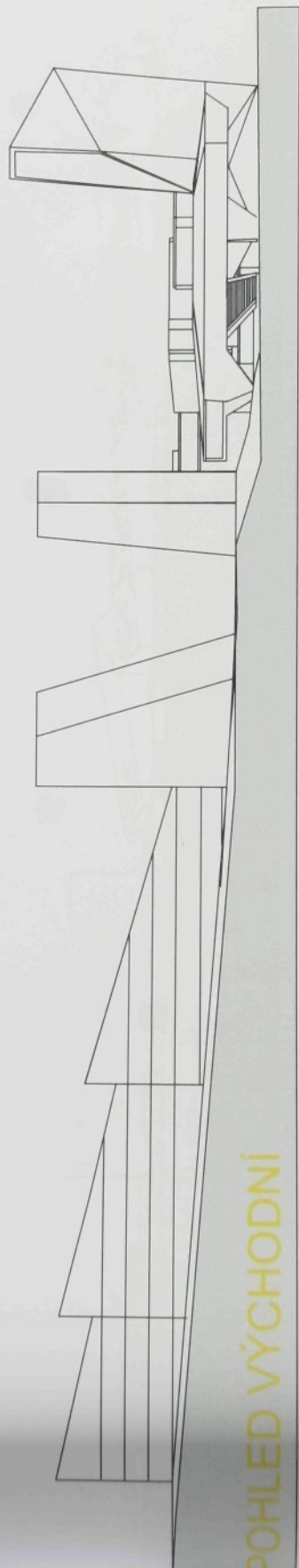
Year	Number of cases	Rate per 100,000
1990	1,000	1.0
1991	1,100	1.1
1992	1,200	1.2
1993	1,300	1.3
1994	1,400	1.4
1995	1,500	1.5
1996	1,600	1.6
1997	1,700	1.7
1998	1,800	1.8
1999	1,900	1.9
2000	2,000	2.0
2001	2,100	2.1
2002	2,200	2.2
2003	2,300	2.3
2004	2,400	2.4
2005	2,500	2.5
2006	2,600	2.6
2007	2,700	2.7
2008	2,800	2.8
2009	2,900	2.9
2010	3,000	3.0
2011	3,100	3.1
2012	3,200	3.2
2013	3,300	3.3
2014	3,400	3.4
2015	3,500	3.5
2016	3,600	3.6
2017	3,700	3.7
2018	3,800	3.8
2019	3,900	3.9
2020	4,000	4.0



POHLEDY JIŽNÍ
 A SEVERNÍ
 SCALE XXX

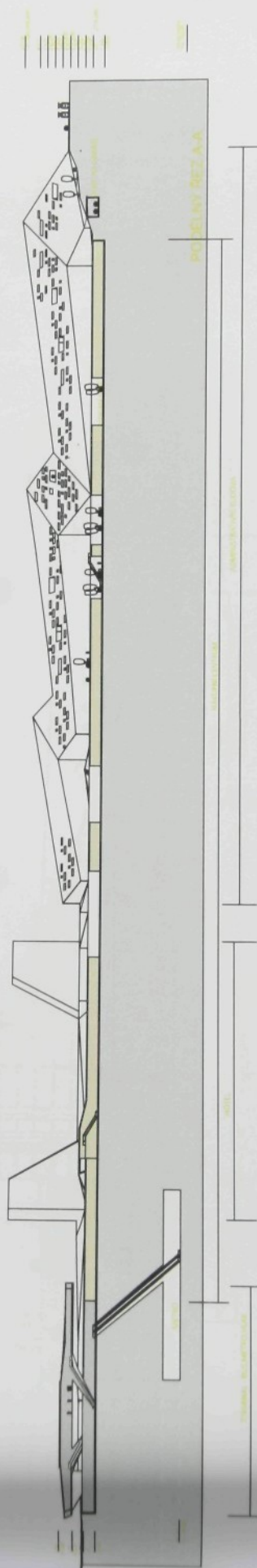


POHLED VÝCHODNÍ
SCALE xxx

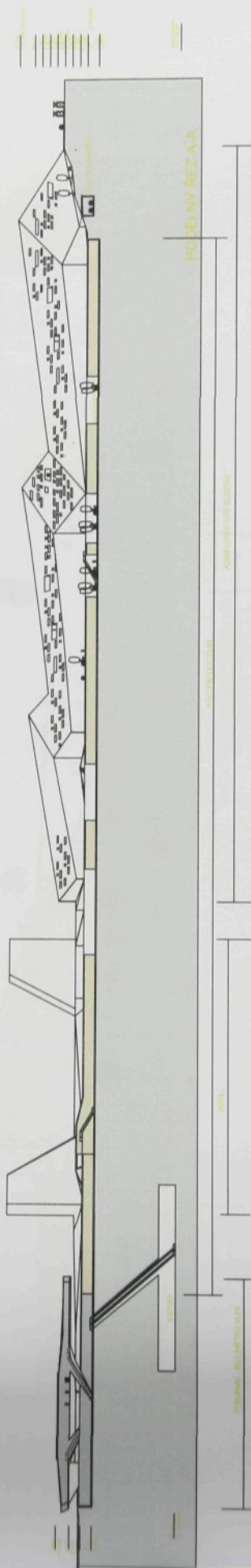


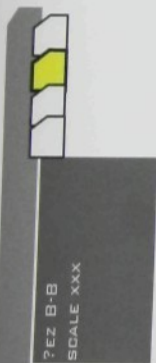
POHLED VÝCHODNÍ

REZ A-A
SCALE XXX

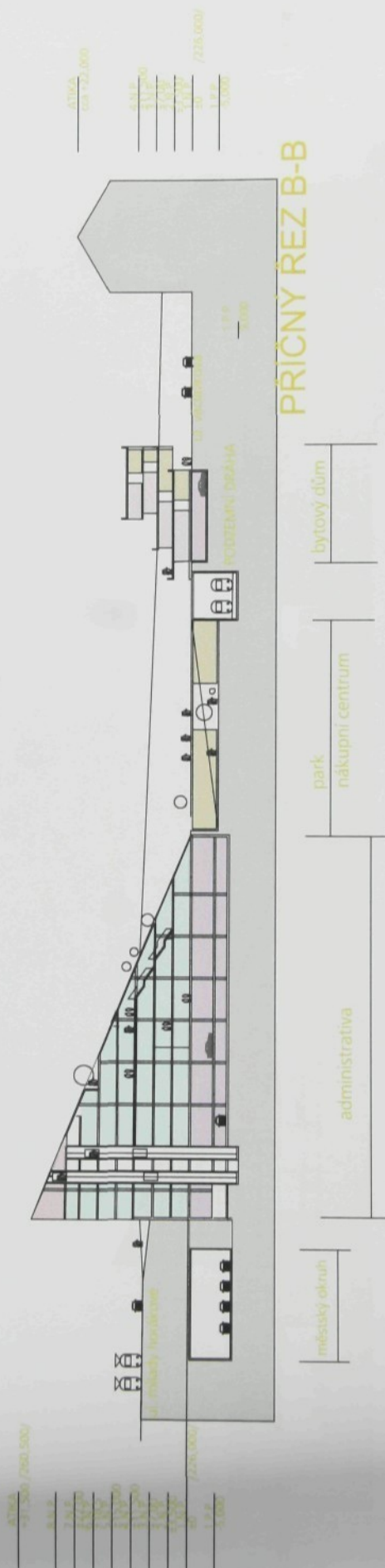


REZ A-A
SCALE XXX

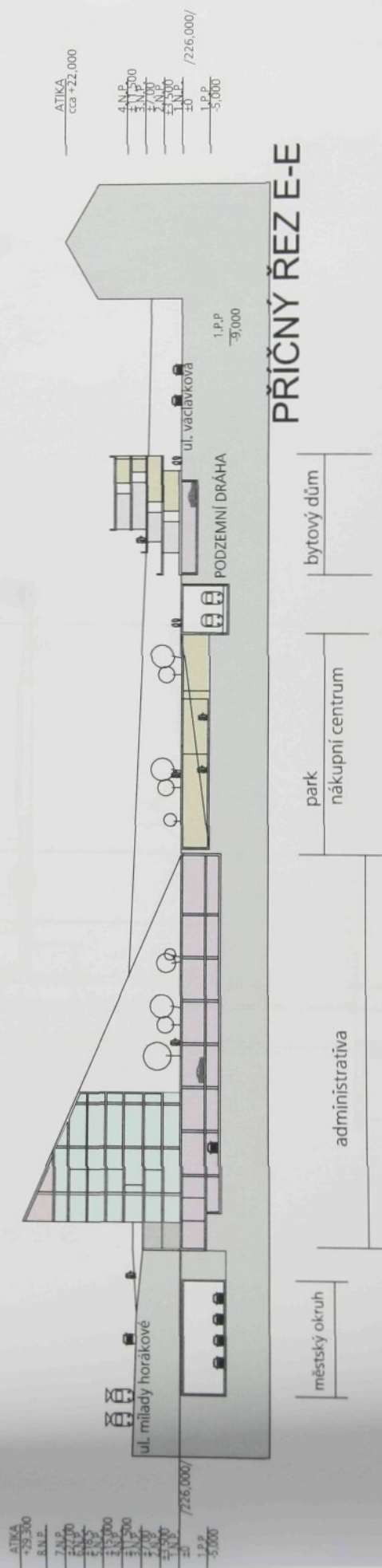


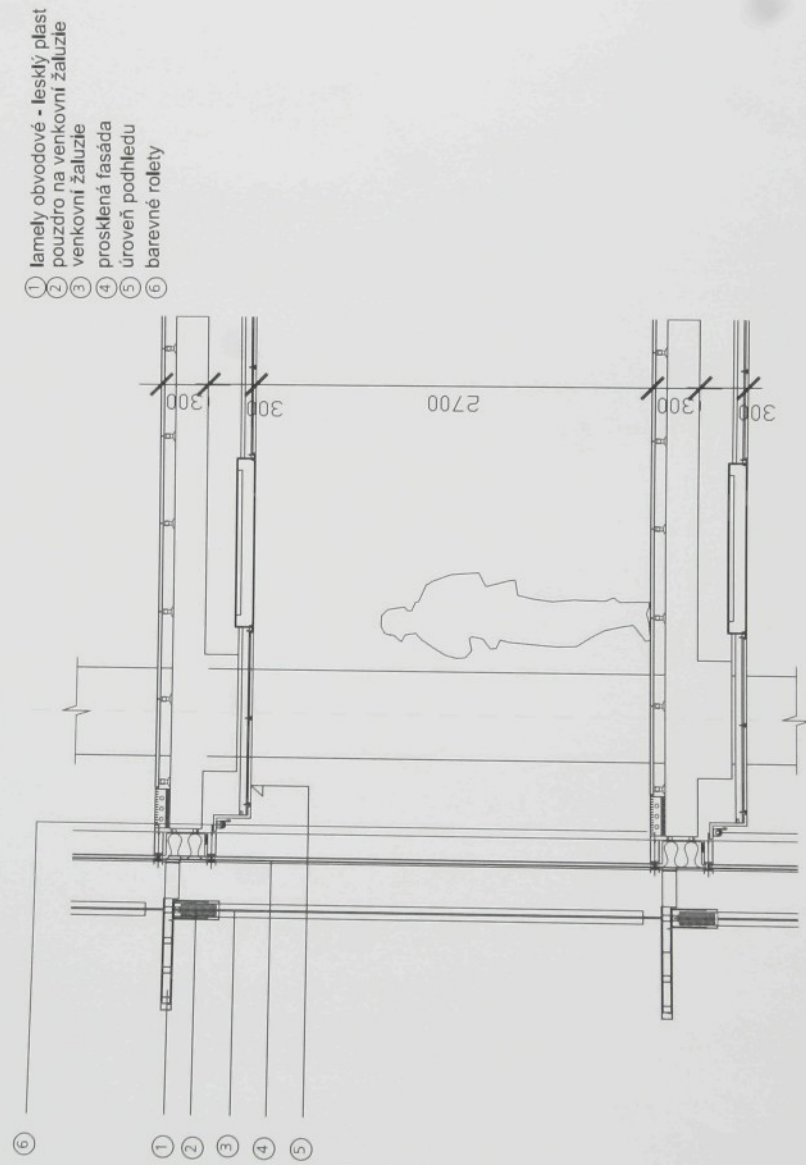


PEZ B-B
SCALE XXX



REZ E-E
SCALE XXX





> scale 1:25 <

> detail fasády <

euroman 9

// theme: architecture on the water //

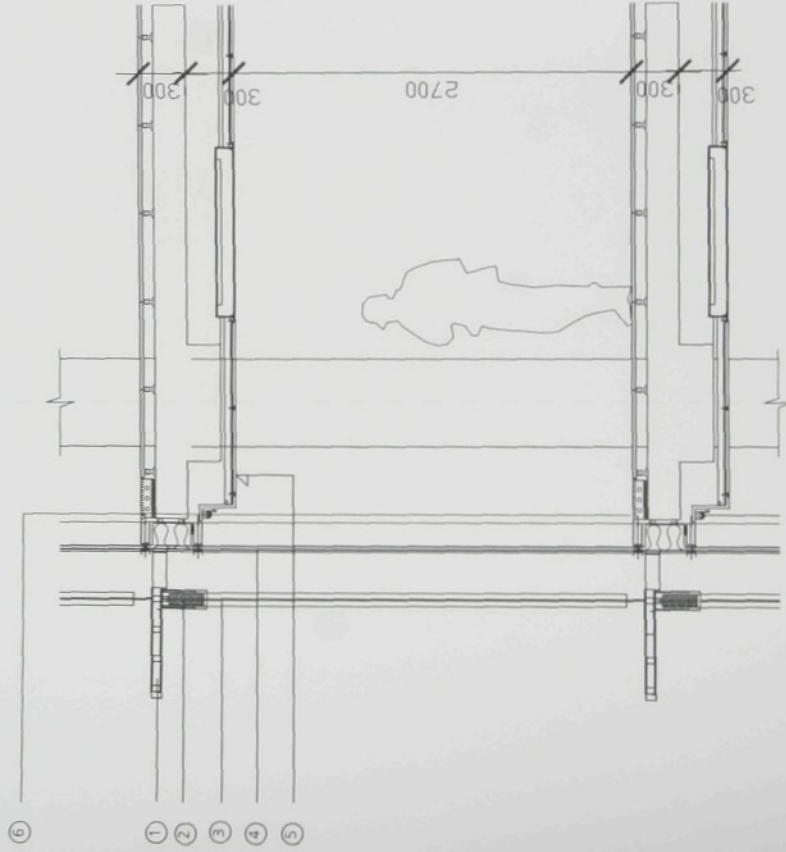
> prague - hradecká street, dejvická station <

KONSTR. DETAIL

FASÁDY

HOTELU

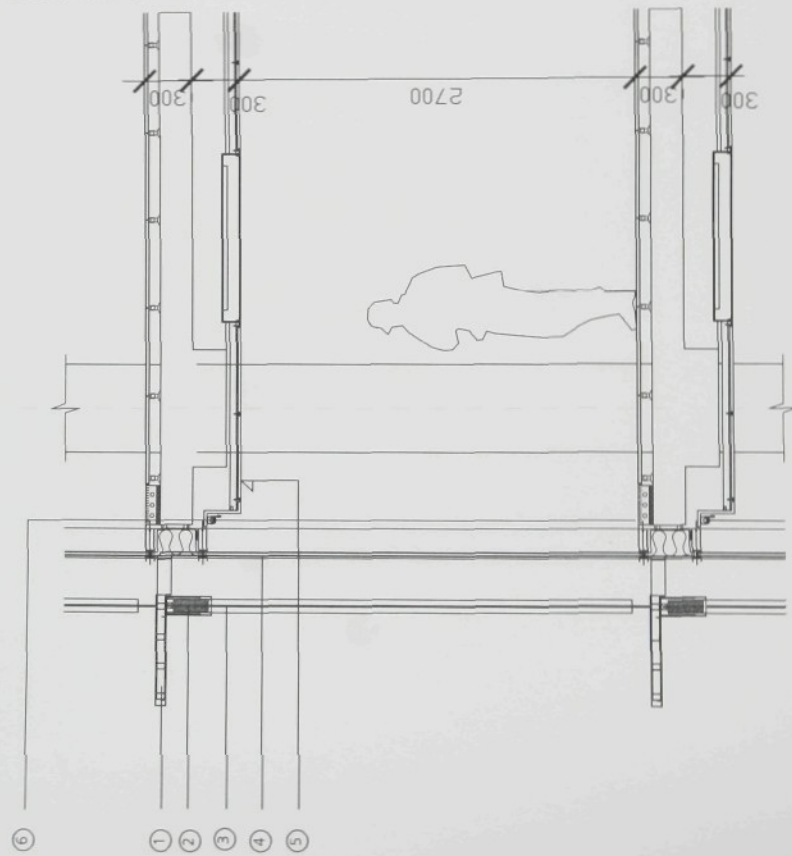
- ① lamely obvodové - lesklý plast
- ② pouzdro na venkovní žaluzie
- ③ venkovní žaluzie
- ④ prosklená fasáda
- ⑤ úroveň podhledu
- ⑥ barevné rolety



> detail fasády <

> scale 1/25 <

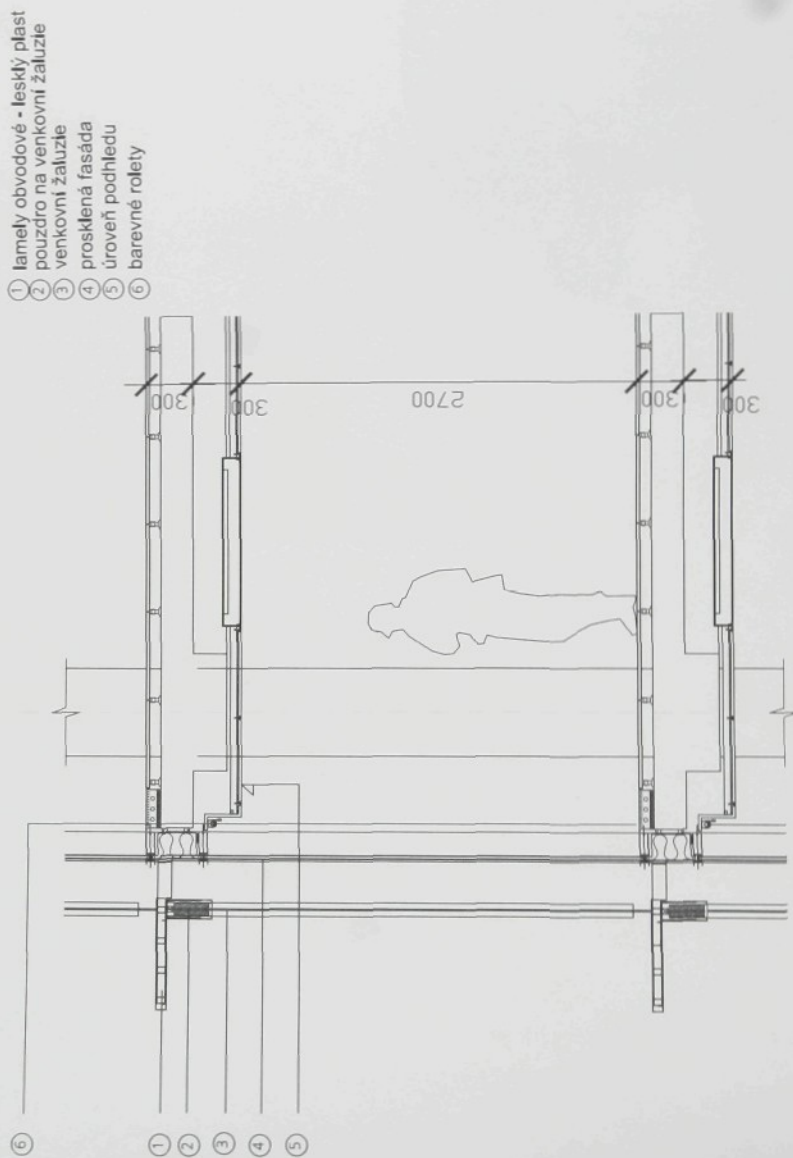
- ① lamely obvodové - lesklý plast
- ② pouzdro na venkovní žaluzie
- ③ venkovní žaluzie
- ④ prosklená fasáda
- ⑤ úroveň podhledu
- ⑥ barevné rolety



> scale 1:25 <

> detail fasády <

KONSTR. DETAIL
FASÁDY
HOTELU



```
> scale 1:25 <
```

> detail fasády <

euroman 9

// theme . networks on the move //

> prague - hradcanska street, dejvicke station <

SOUTEŽ

// pavel stastny // FUA - TU Liberec // bachelor project // the leader ing. arch. jiri bucek // 23.02.2007 - 25.05.2007 //



europan 9

PRAHA - ČESKÁ REPUBLIKA

> místo < hradčanská

> populace < 45 507

> sirsí uzemi < 31,86 ha

> resene uzemi < 14,15 ha

místo

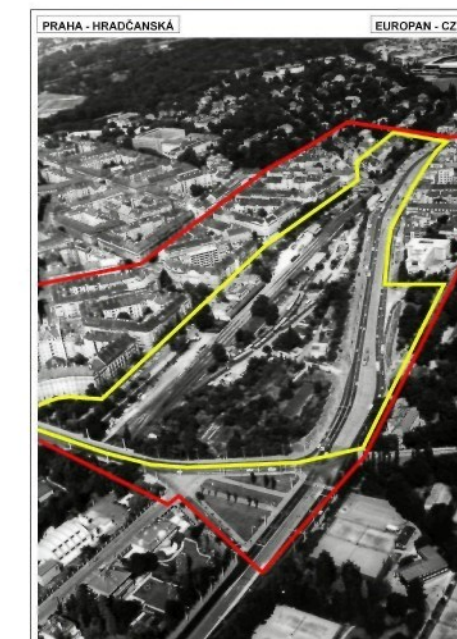
Praha jako hlavní město České republiky je také největším městem ČR, je sídlem správních orgánů státu a dalších významných kulturních i společenských institucí. Historické jádro Prahy – Pražská památková rezervace je od roku 1992 zapsáno na listině UNESCO. Praha je turistickým magnetem ČR a v rámci Evropy je sedmou nejoblíbenější destinací. Je jádrem Středočeské aglomerace, což přináší Pražanům možnost rekreace a prostor pro příměstské bydlení, naopak aglomeraci město nabízí pracovní příležitosti, vzdělávací, nákupní a kulturní infrastrukturu. V hlavním městě se nacházejí atraktivní území, brownfields, kde je možné a nutné přistoupit k přestavbě a transformaci pro nové požadavky a na nové účely. Jedním z takových významných transformačních území je i řešené území Dejvického nádraží.

Praha 6 je jednou z největších městských částí hlavního města. Rozkládá se v severozápadní části města, mezi hranicemi historického středověkého jádra Prahy a hranicemi města. Je jednou z nejzdravějších pražských čtvrtí, vyhledávanou pro kvalitní životní prostředí, dostatek zeleně, vysoký standard výstavby a rozmanité terénní podmínky. Je sídlem mnoha veřejných institucí, včetně vysokoškolských areálů.

Je vyhledávaným a atraktivním územím pro investory a developery vzhledem k poloze mezi historickým jádrem a mezinárodním letištěm Praha – Ruzyně, dobrou dostupností městského centra a zároveň kvalitními podmínkami pro bydlení, především z hlediska množství parků a zeleně obecně.

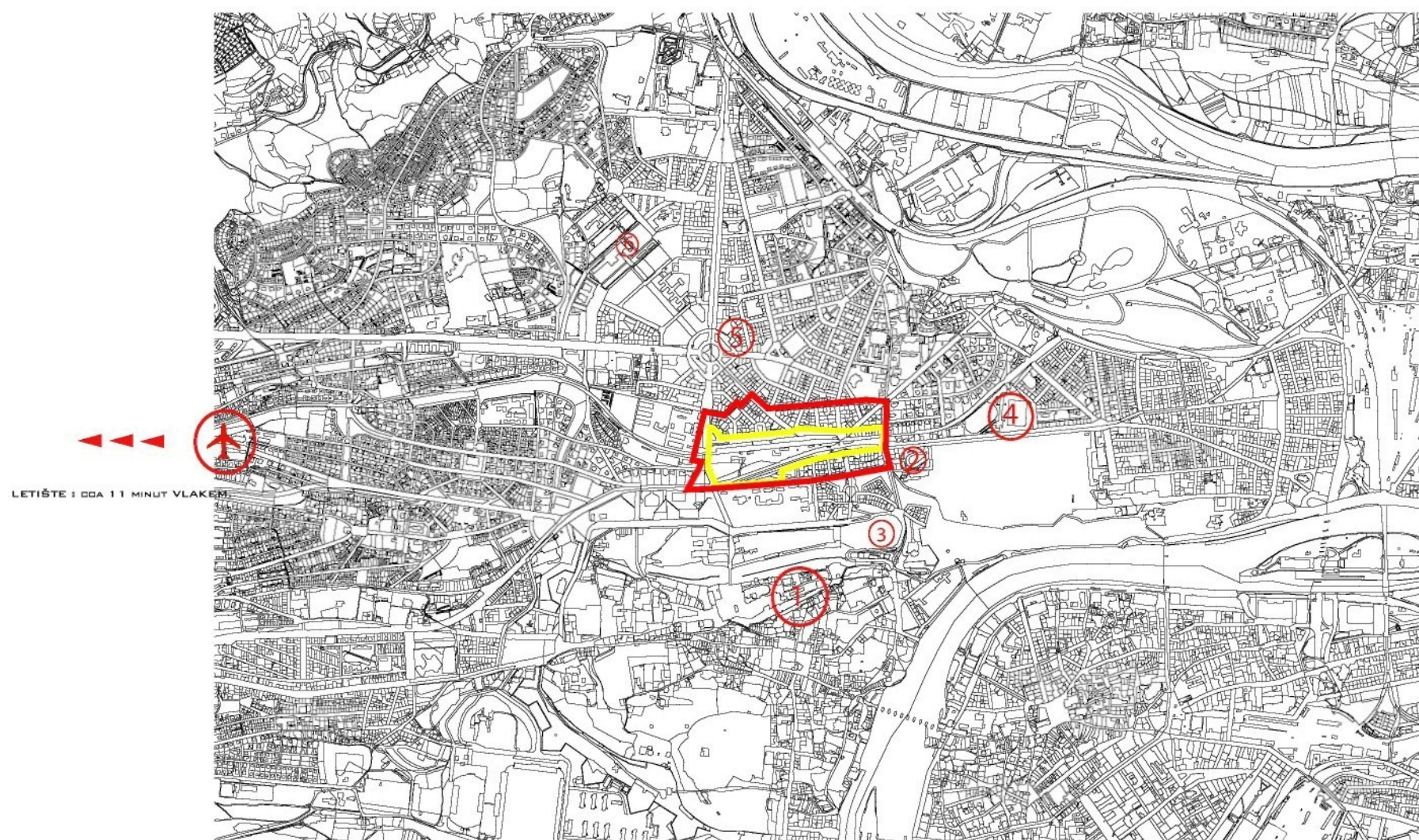
Centrum čtvrti tvoří historické osídlení původních samostatných obcí, doplněné sevřenou blokovou strukturou města 19. a 20. století. V období rozmachu socialistické panelové výstavby došlo k výstavbě několika menších sídlišť, která výrazněji nepoškodila celkový obraz čtvrti. V Praze 6 sídlí většina ambasád a rezidencí, je zde pět vysokých škol univerzitního typu, minimálně je zastoupen průmysl, drobná výroba a skladové hospodářství. Součástí této městské části je i Strahovský sportovní areál, je zde umístěna Ústřední čistírna odpadních vod a na hranici města leží rychle se rozvíjející mezinárodní letiště Praha – Ruzyně s 11 miliony odbavených cestujících v roce 2006.

000.1 fotky místa





ANALÝZA ÚZEMÍ - DŮLEŽITÉ STAVBY V OKOLÍ



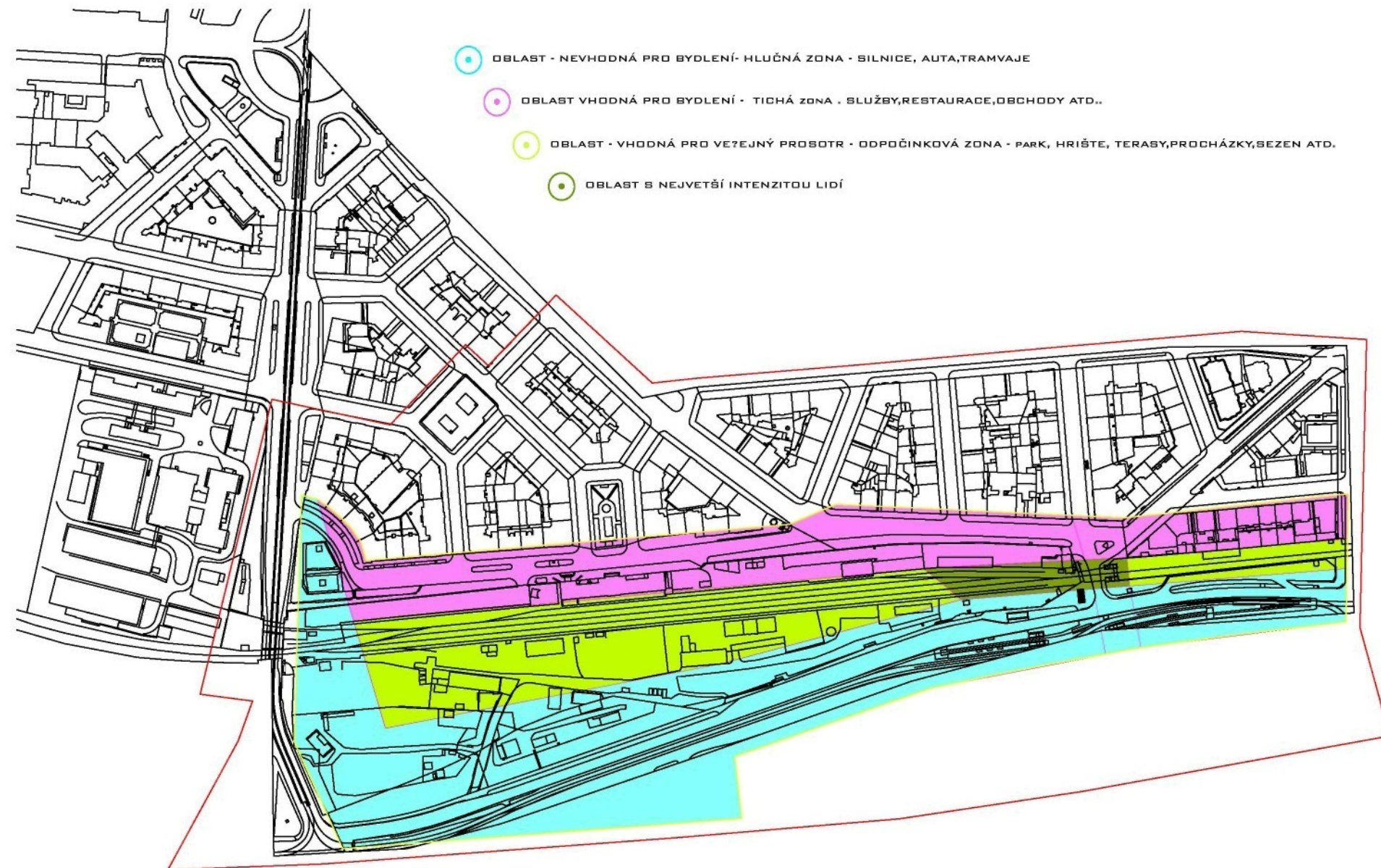
- 1 PRAŽSKÝ HRAD
- 2 NOVÁ KNIHOVNA
- 3 ZAHRADY PRAŽSKÉHO HRADU
- 4 STADION FOTBALOVÉHO KLUBU SPARTA PRAHA
- 5 VÍTEZNÉ NÁMESTÍ
- 6 BUDOVY ČVUT

 REŠENÉ ÚZEMÍ

 ŠIRŠÍ VZTAHY

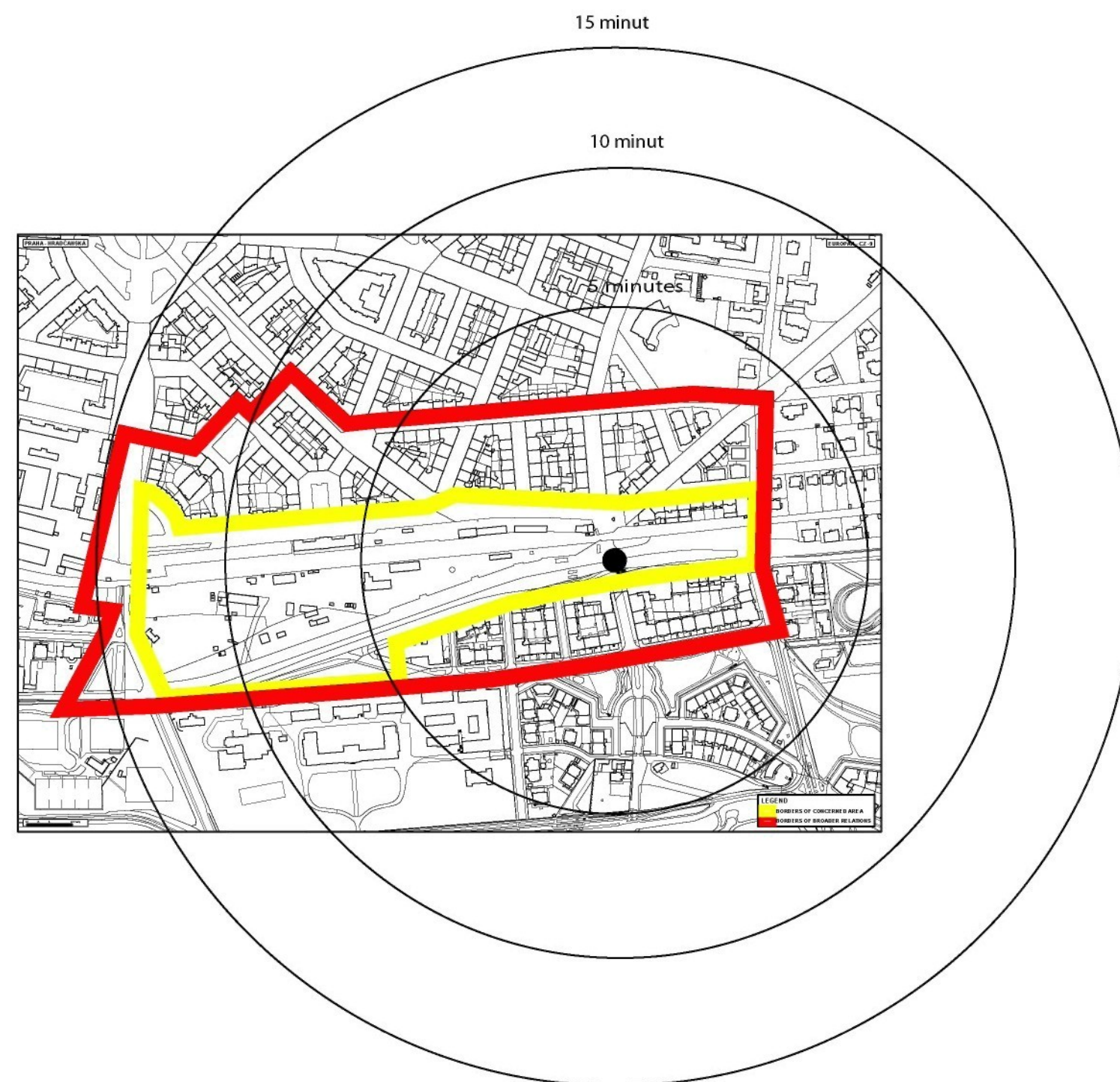


ANALYZA KVALITY MÍSTA





ČASOVÁ ANALÝZA



PRIMÁRNÍ ROZDĚLENÍ ÚZEMÍ

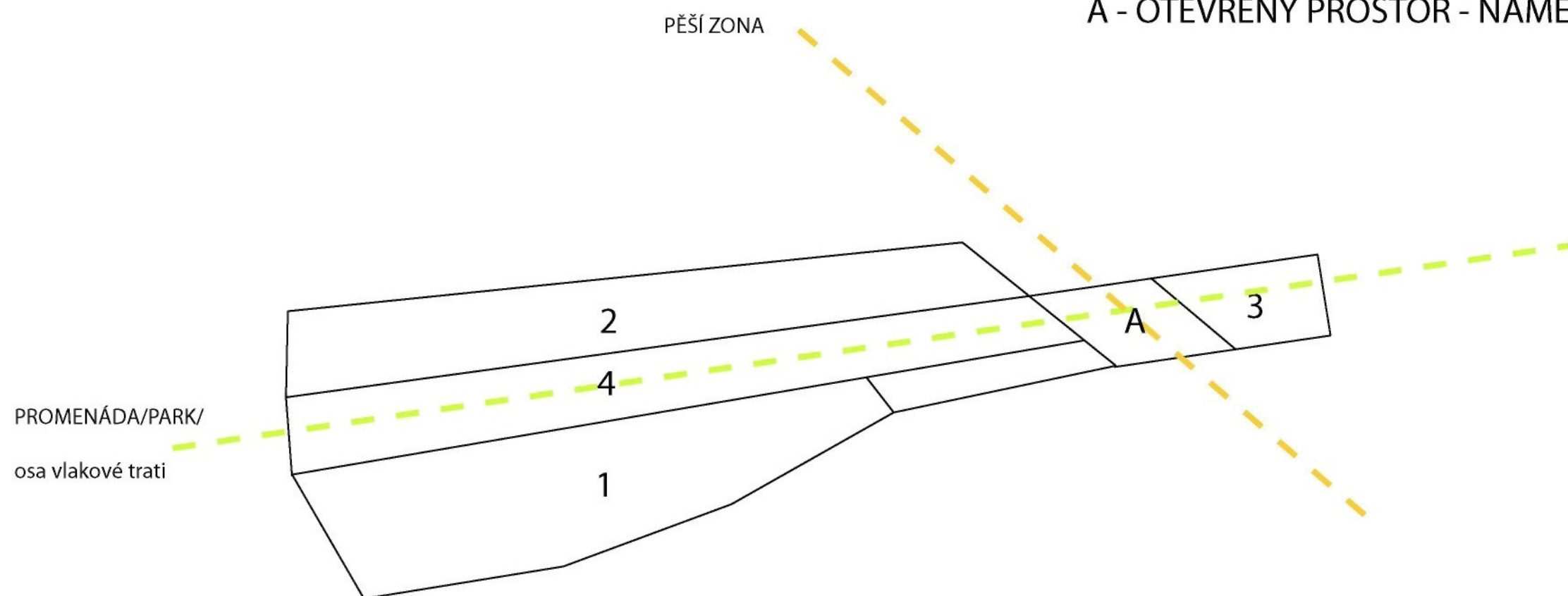
1 - PRÁCE & NÁKUPY

2 - BYDLENÍ

3 - CESTOVÁNÍ

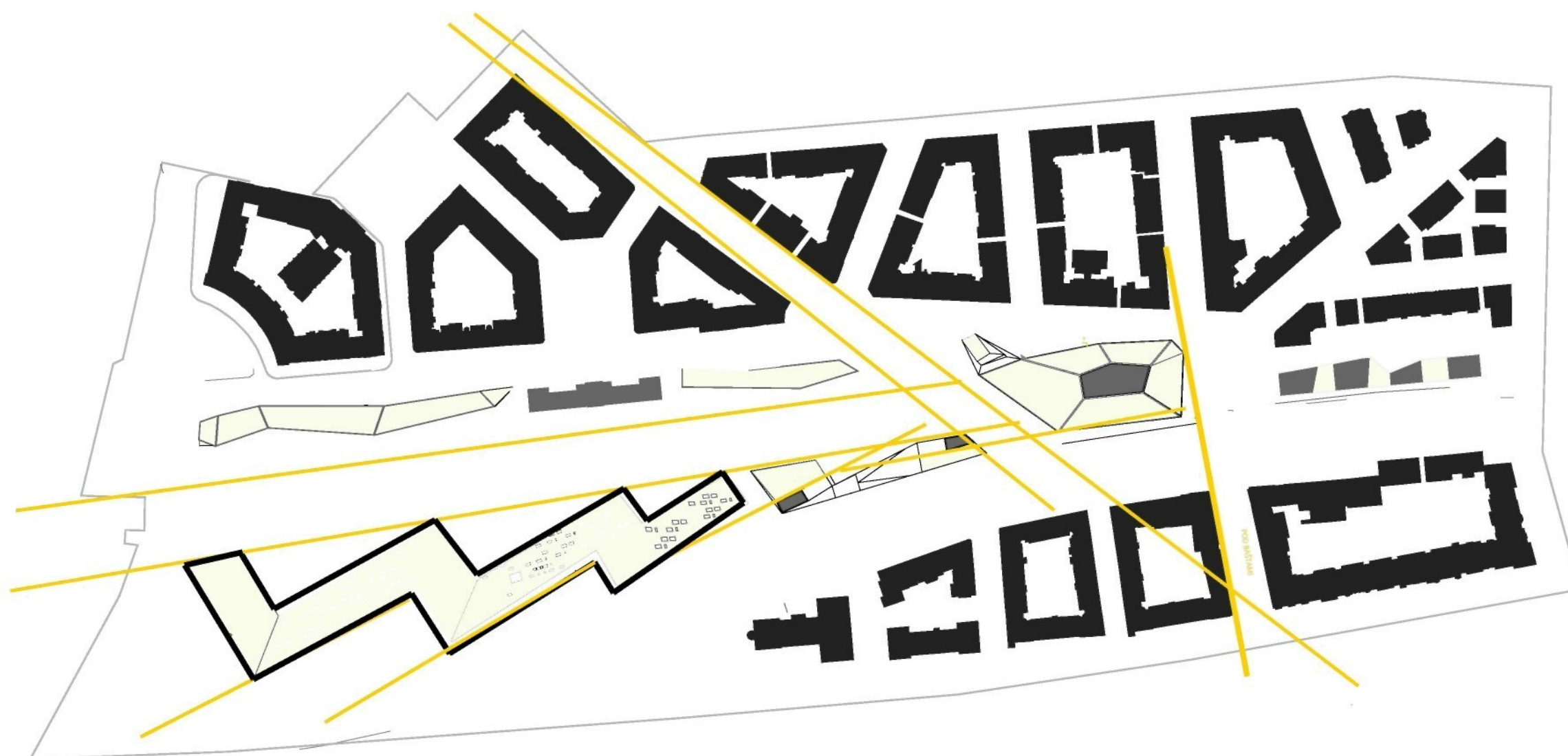
4 - ODPOČINEK

A - OTEVŘENÝ PROSTOR - NÁMĚSTÍ

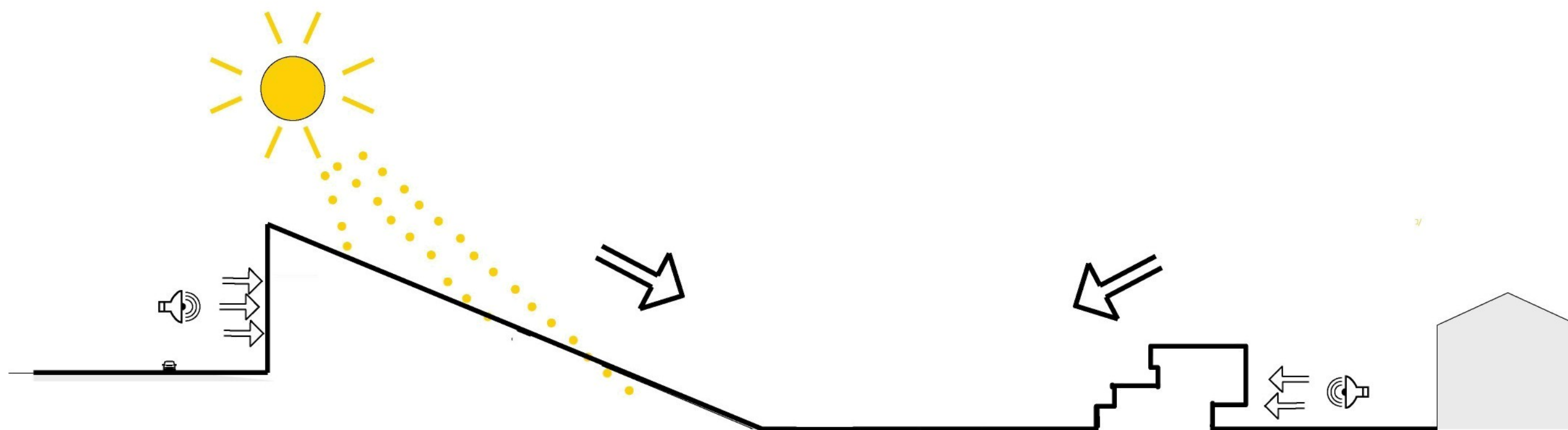




KONCEPCE PRIMÁRNÍHO DĚLENÍ ÚZEMÍ - VODÍCÍ KŘIVKY



ANALÝZA OSLUNĚNÍ A ODSTRANĚNÍ HLUKU



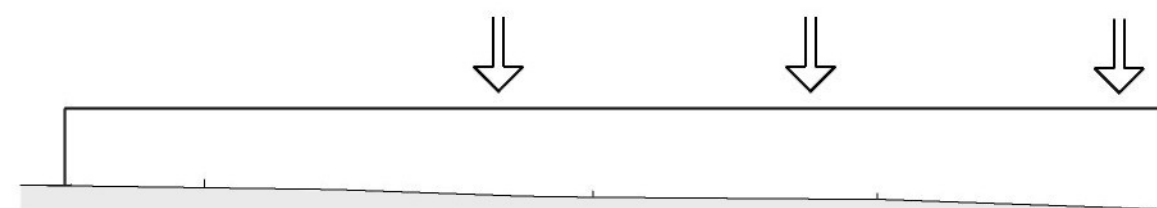
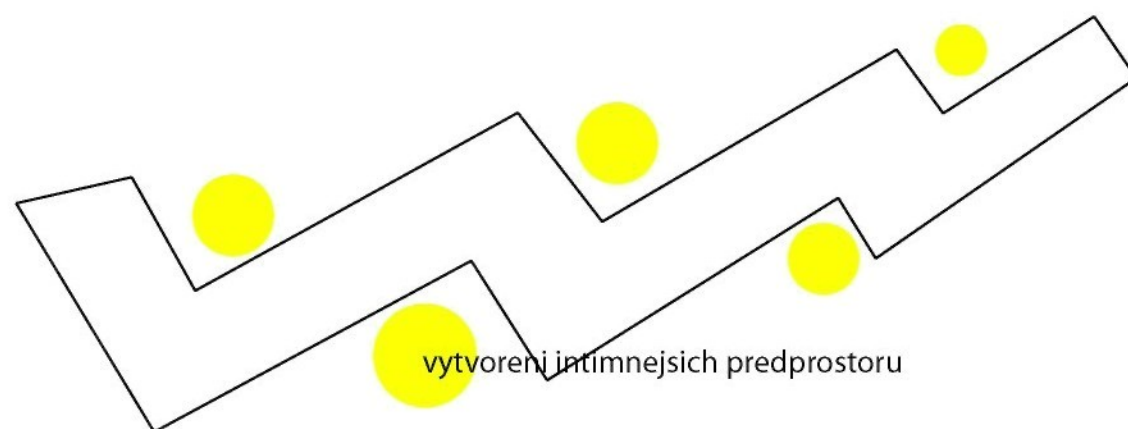
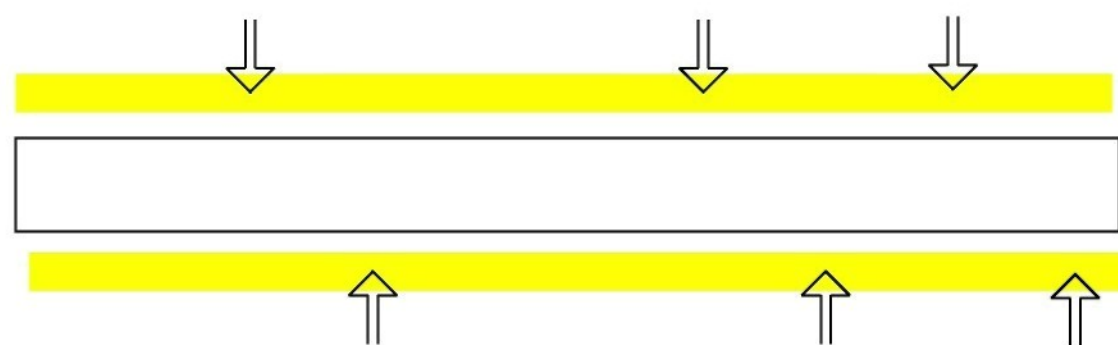
euroman 9

// theme „networks on the move“ //

> prague - hradcanska street, dejvicke station <

BILANCE PLOCH
& BILANCE ČASOVÉHO
VYUŽITÍ ÚZEMÍ

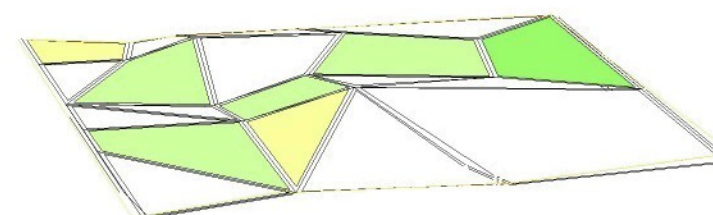
destrukce hmoty



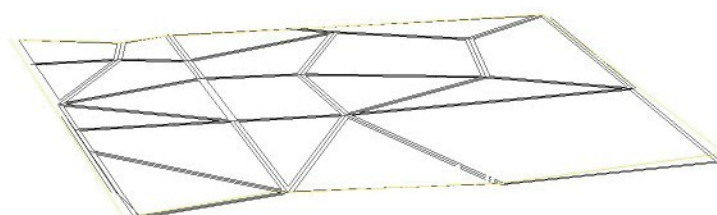
PLOCHA PARKU - SYSTÉM MODELOVÁNÍ



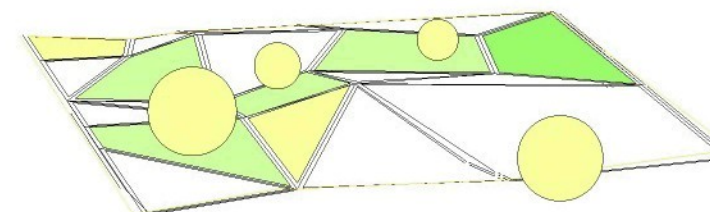
rovná plocha



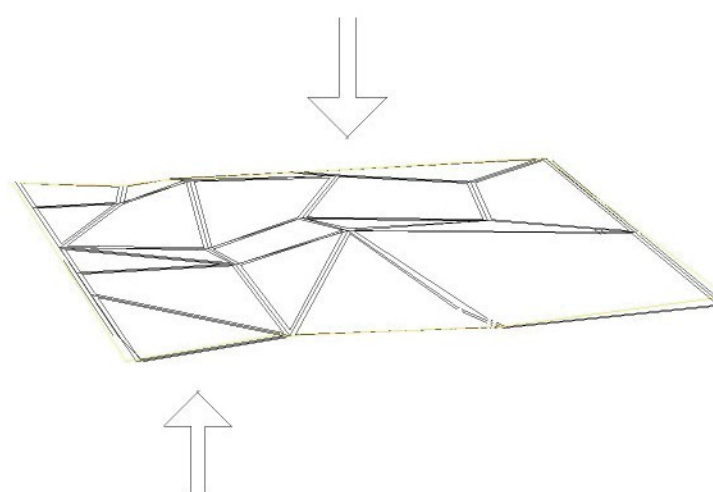
jednotlivé polygony budou zasipány
zeminou a zatravněny
- polorošty, lavičky, kačírky, vodní prvky atd



destrukce na polygony

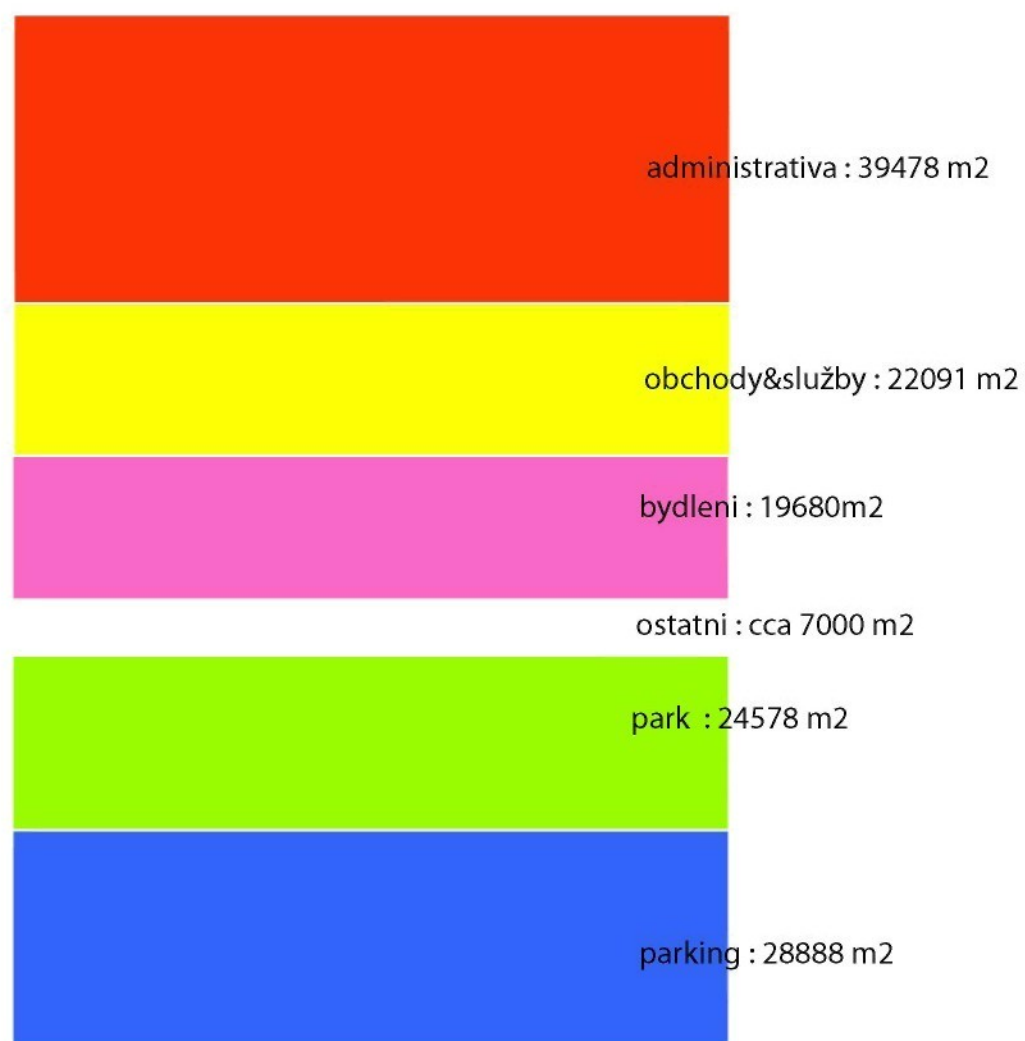


stromy - drobné umístěny na konstrukci
- větší umístěny v otevřených
pasážích



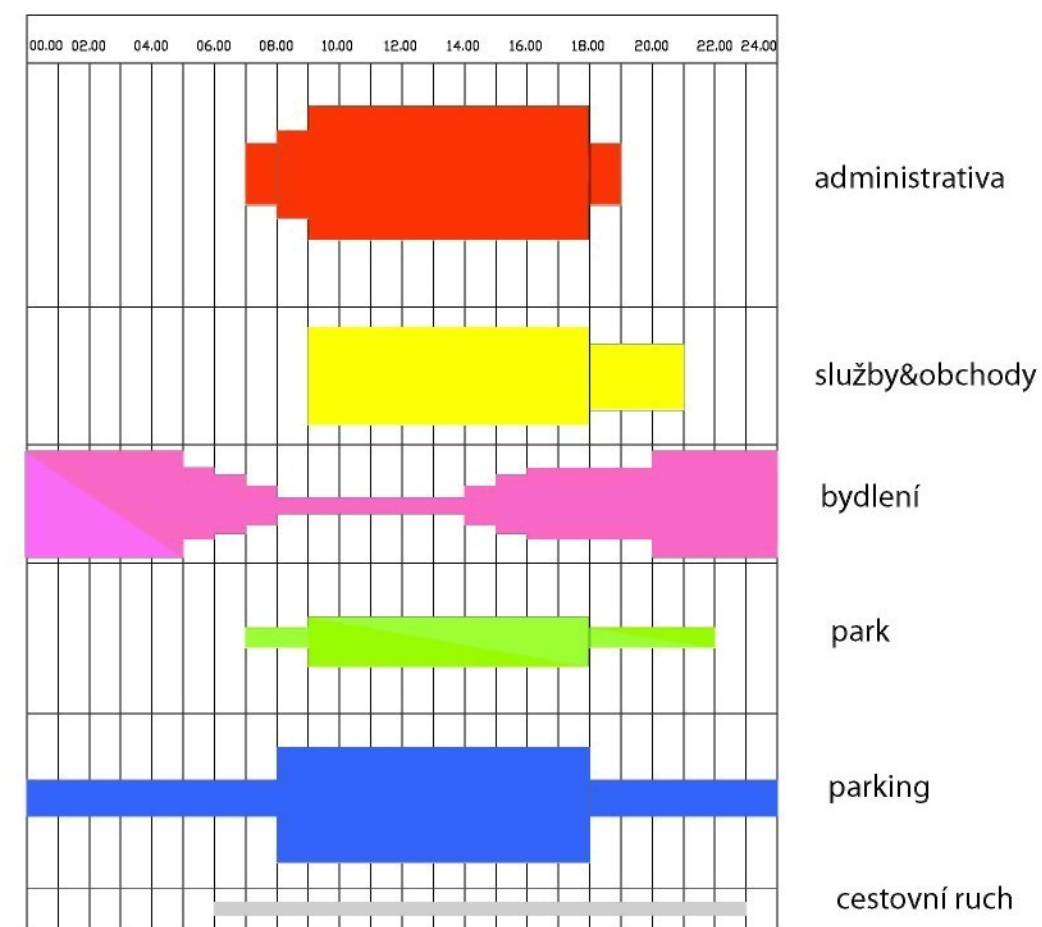
přiřazení výšek jednotlivým uzlům
v ose z

BILANCE PLOCH



CELKOVÁ ZASTAVENÁ PLOCHA : cca 117 683 m²
+ park : cca 24578 m²

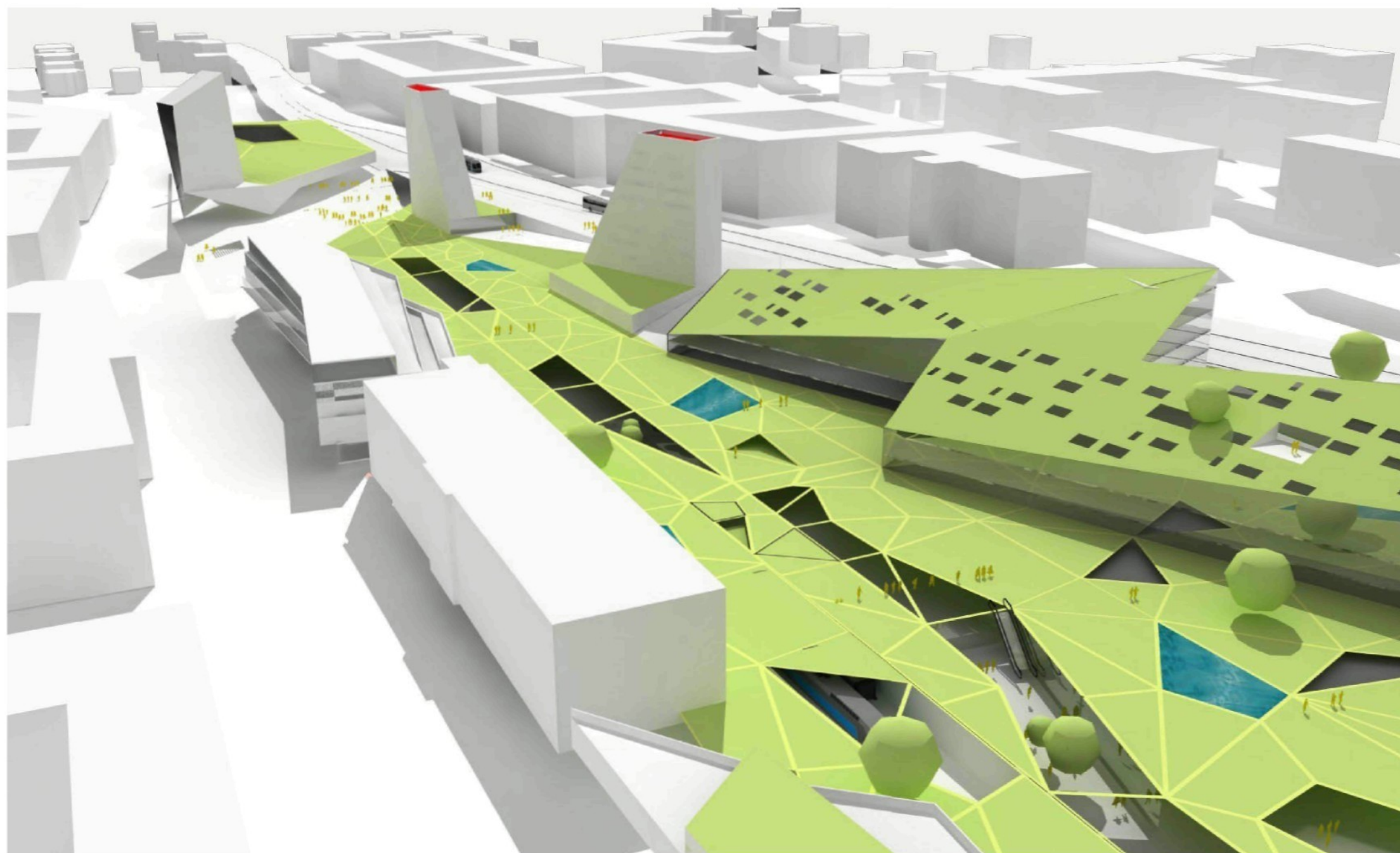
ČASOVÉ VYUŽITÍ OBJEKTŮ

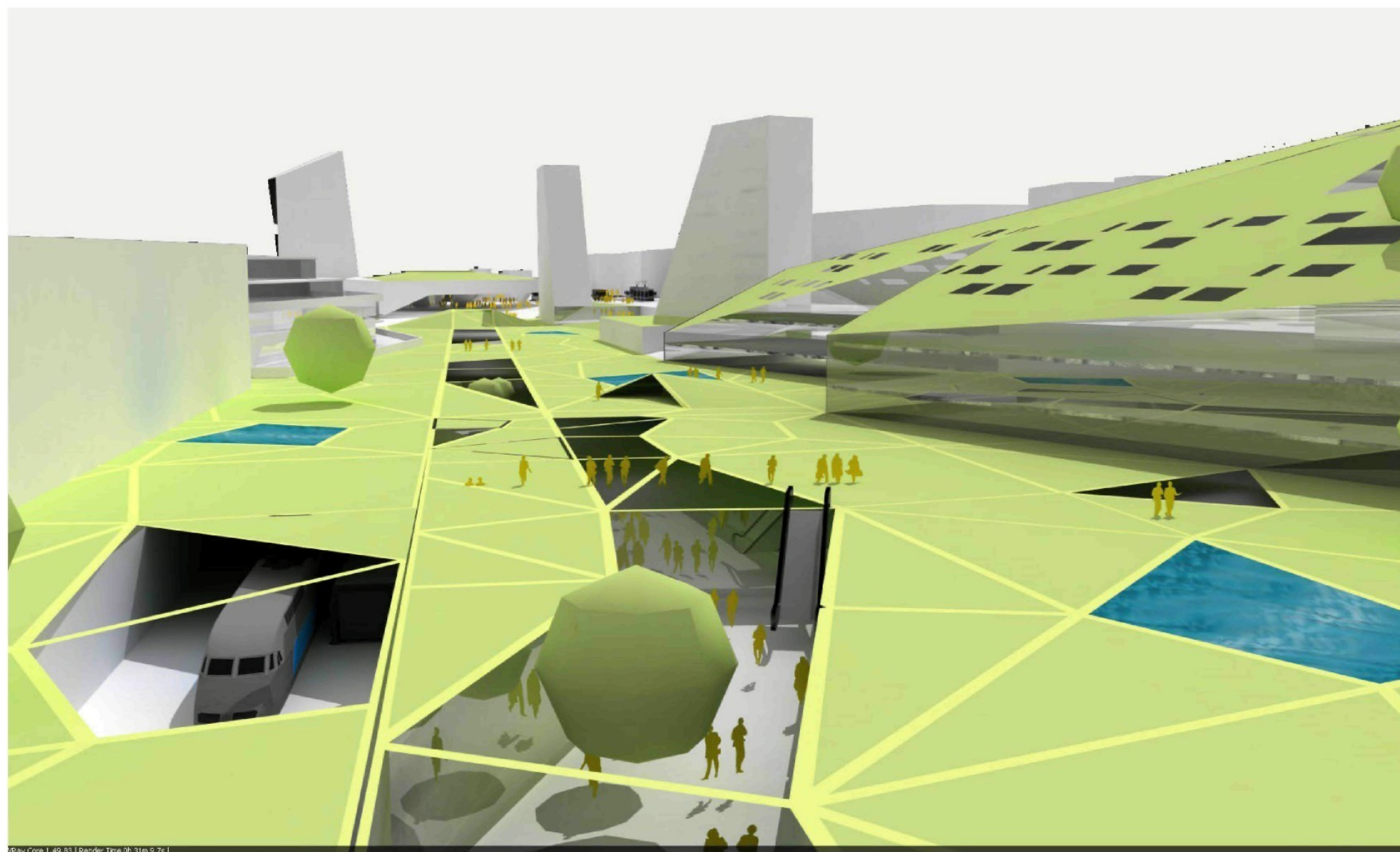


schema dopravy

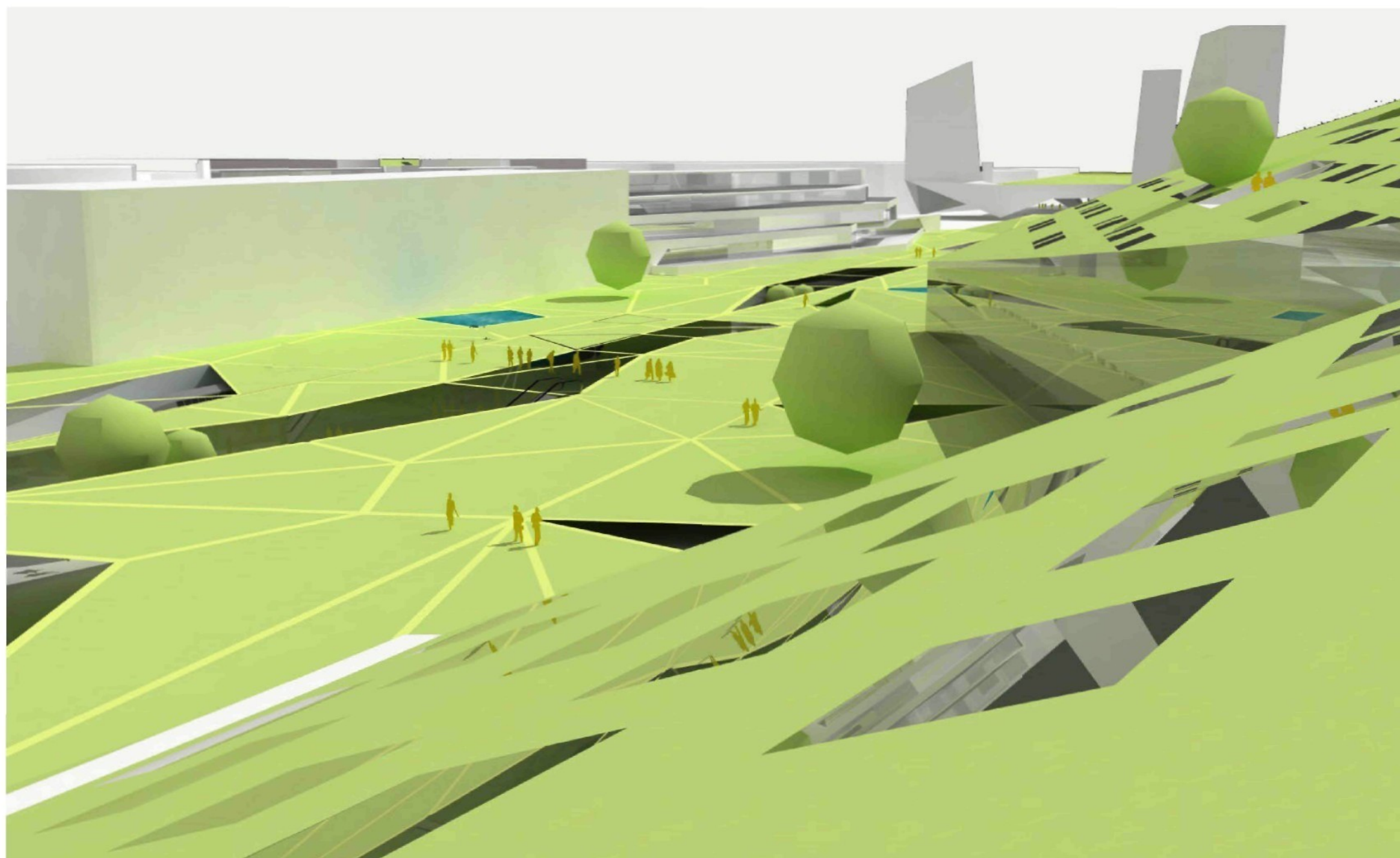
-  > dopravní terminal = zastávky metra, vlaku, autobusu, tramvaje <
-  > vestibul metra <
-  > linka metra A <
-  > tramvajová linka <
-  > vlaková dráha <
-  > podzemní pražský okruh <

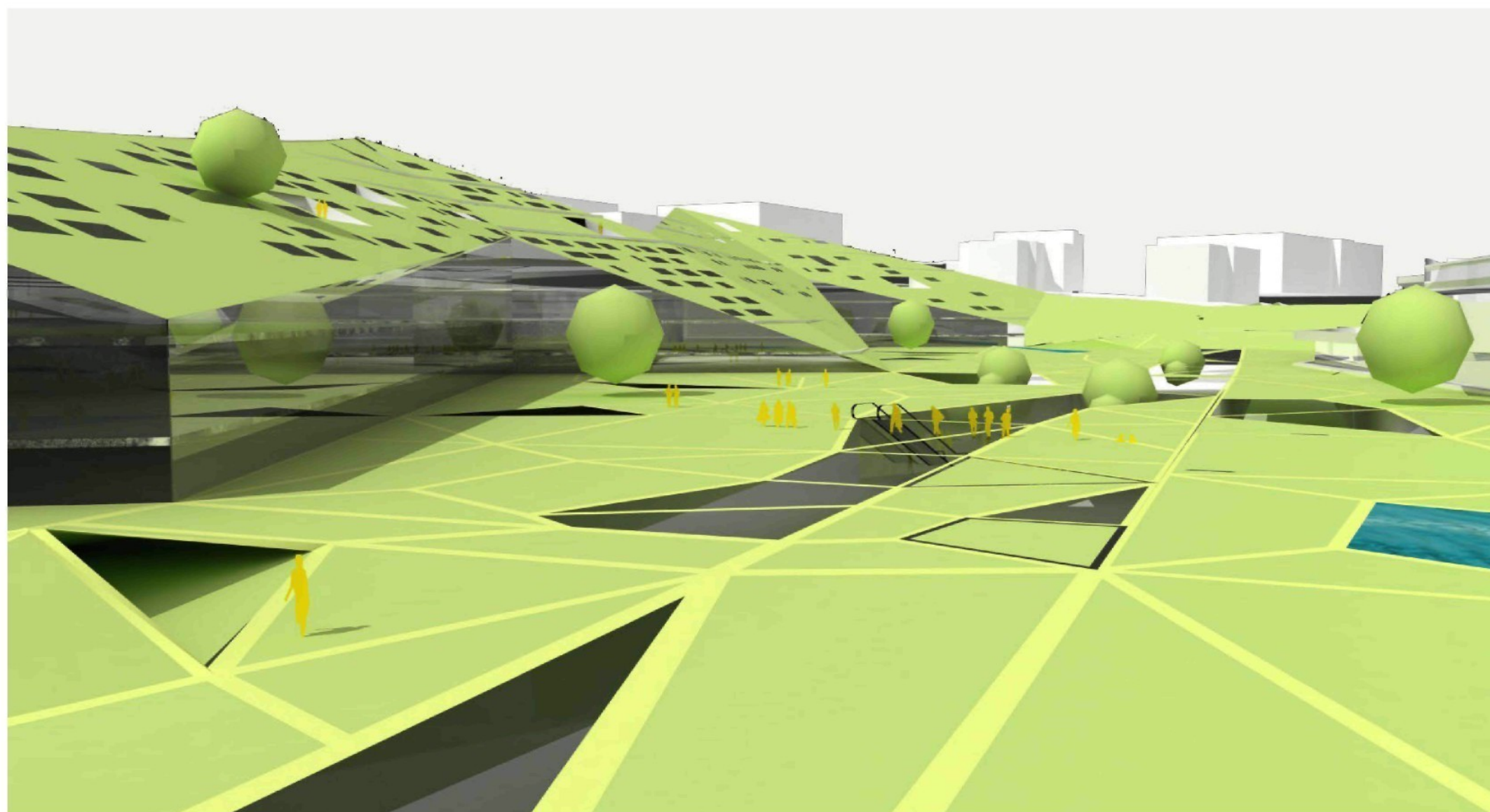


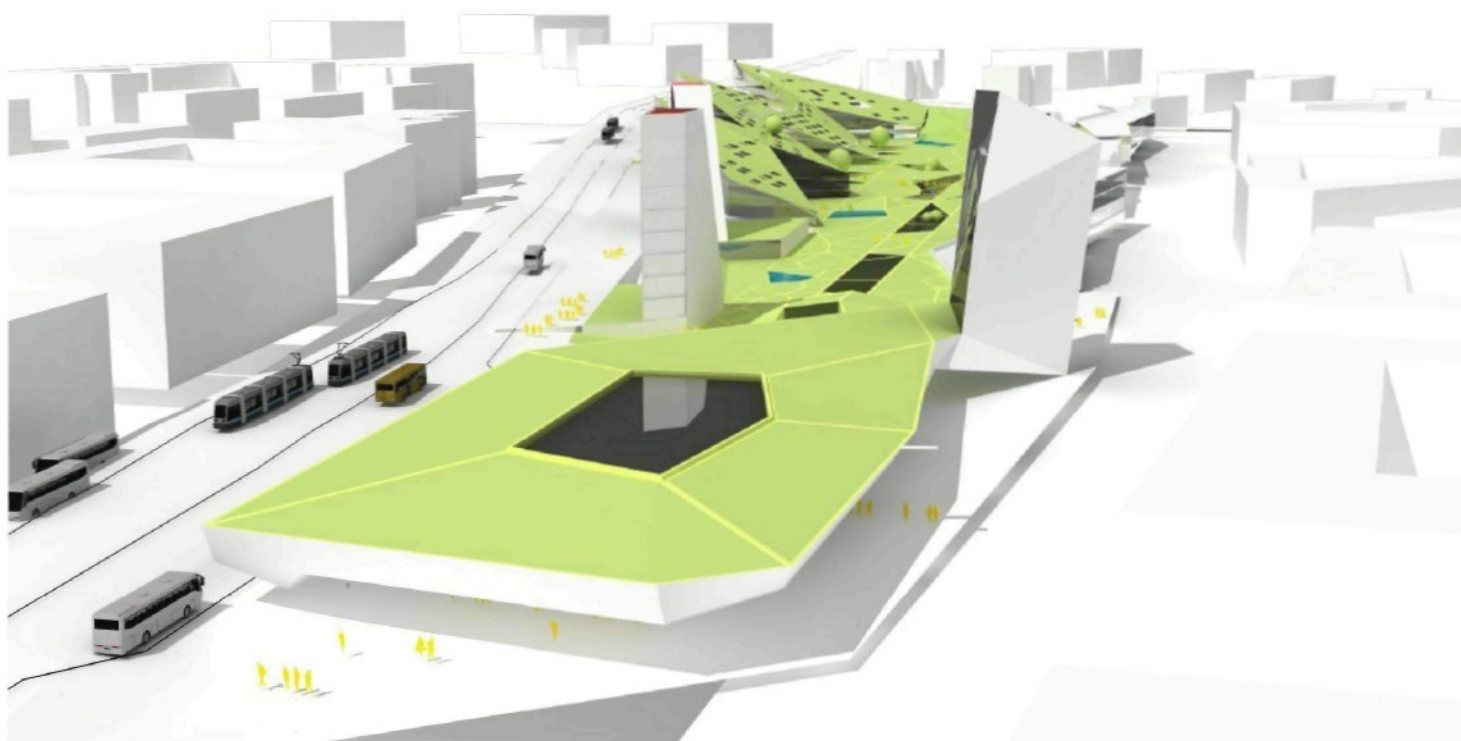
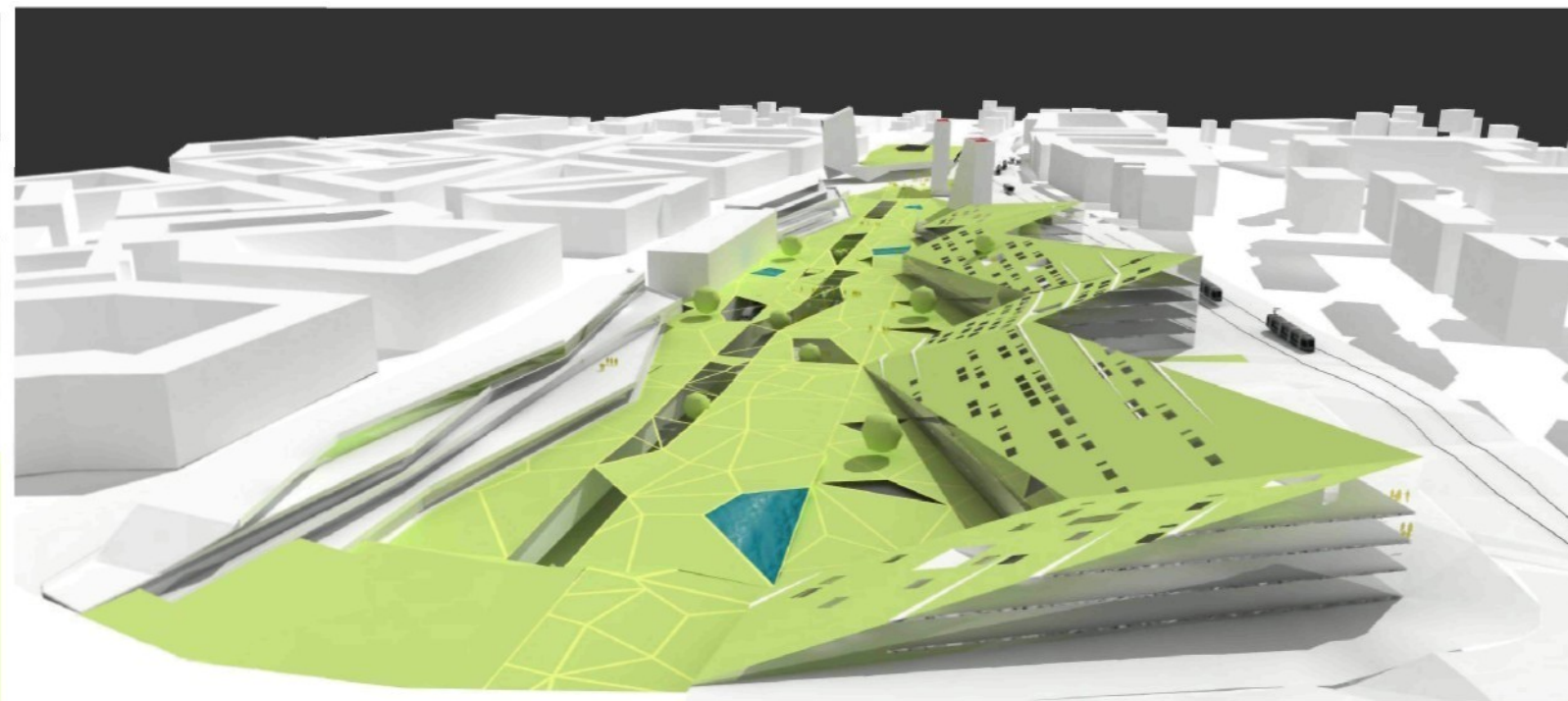
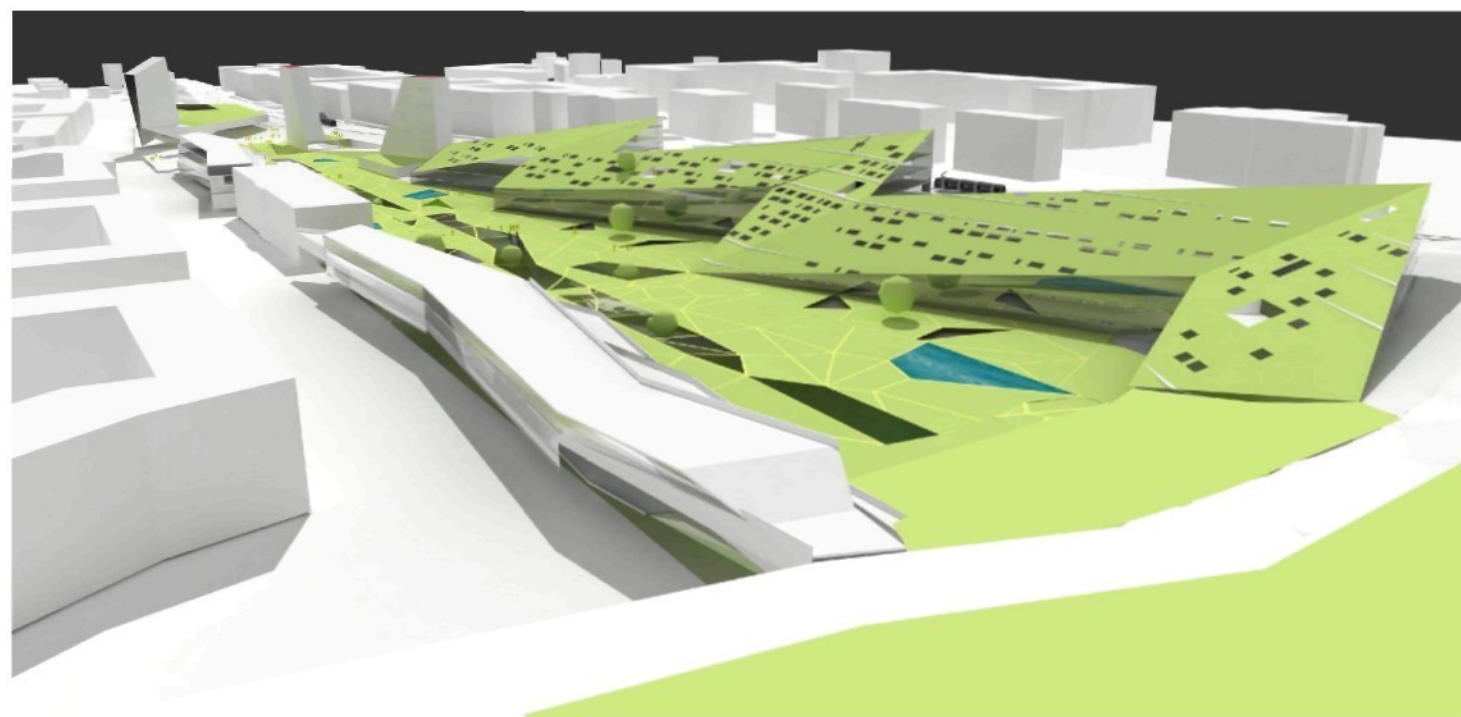




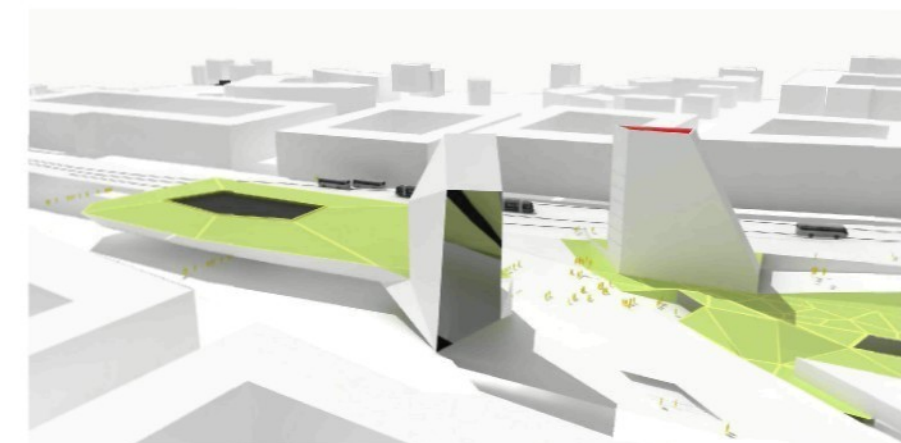
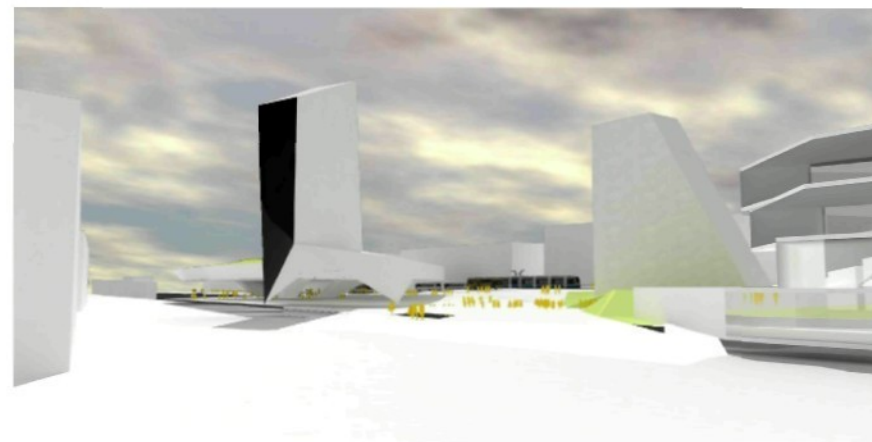
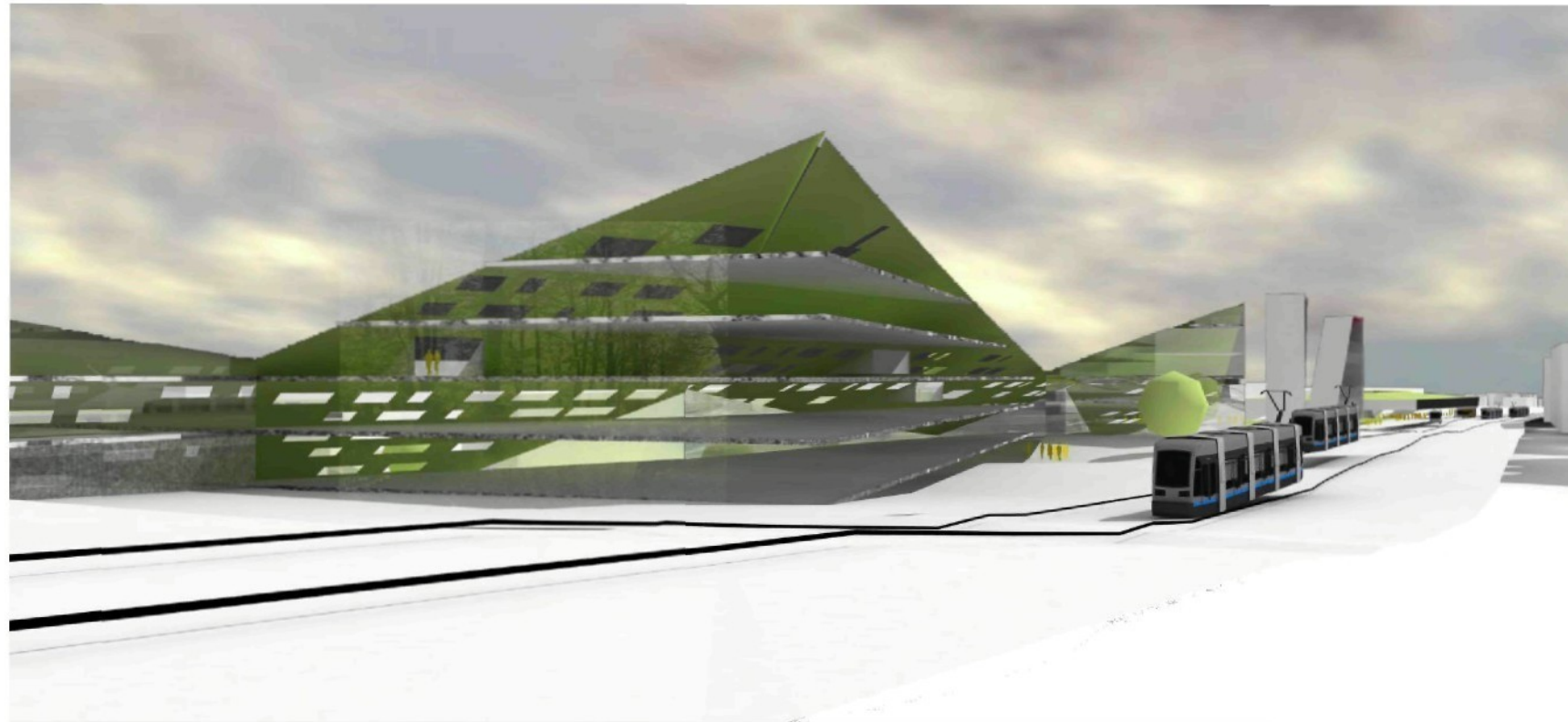
Play Core 1.49.83 | Render Time 0h 31m 9.7s |

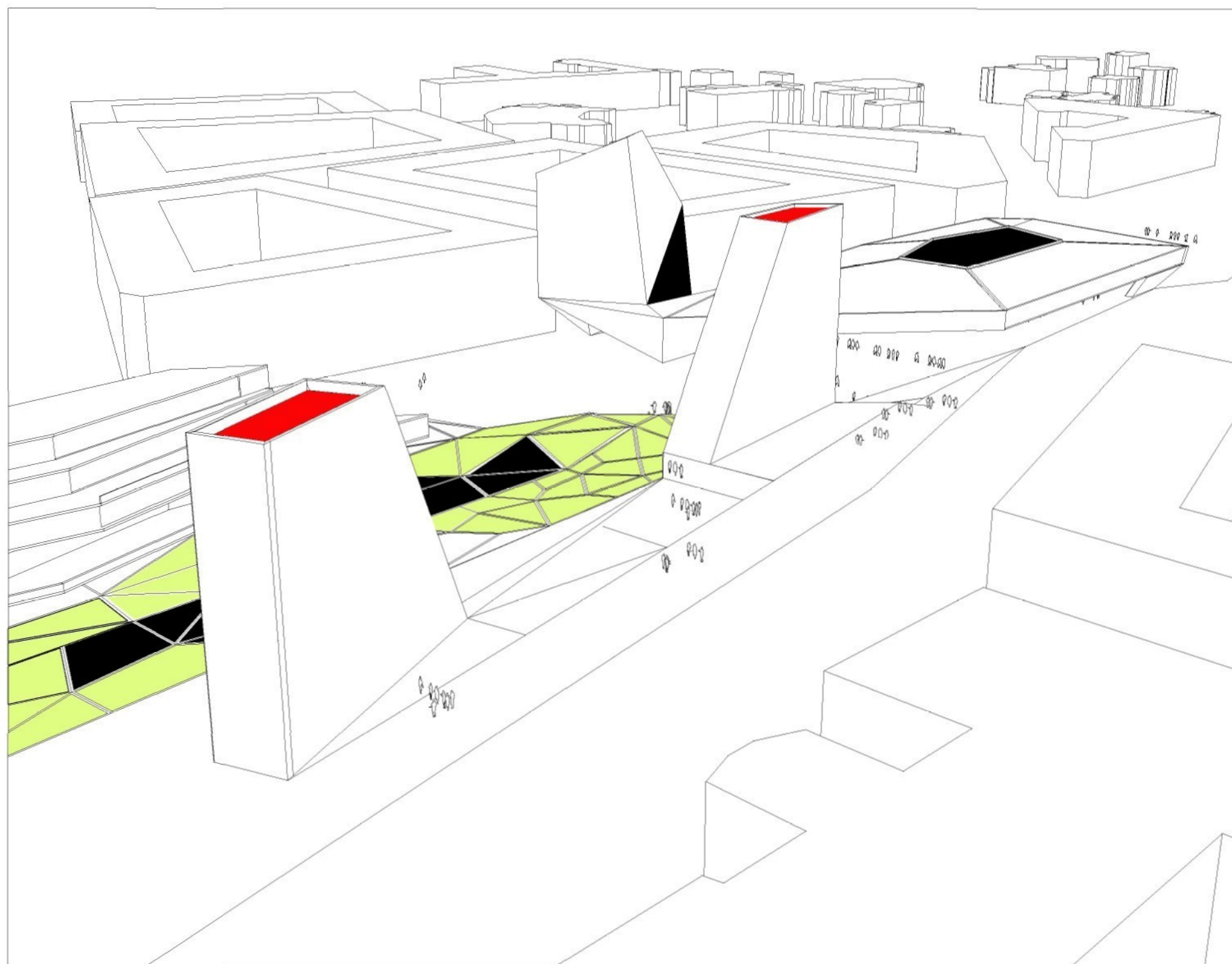


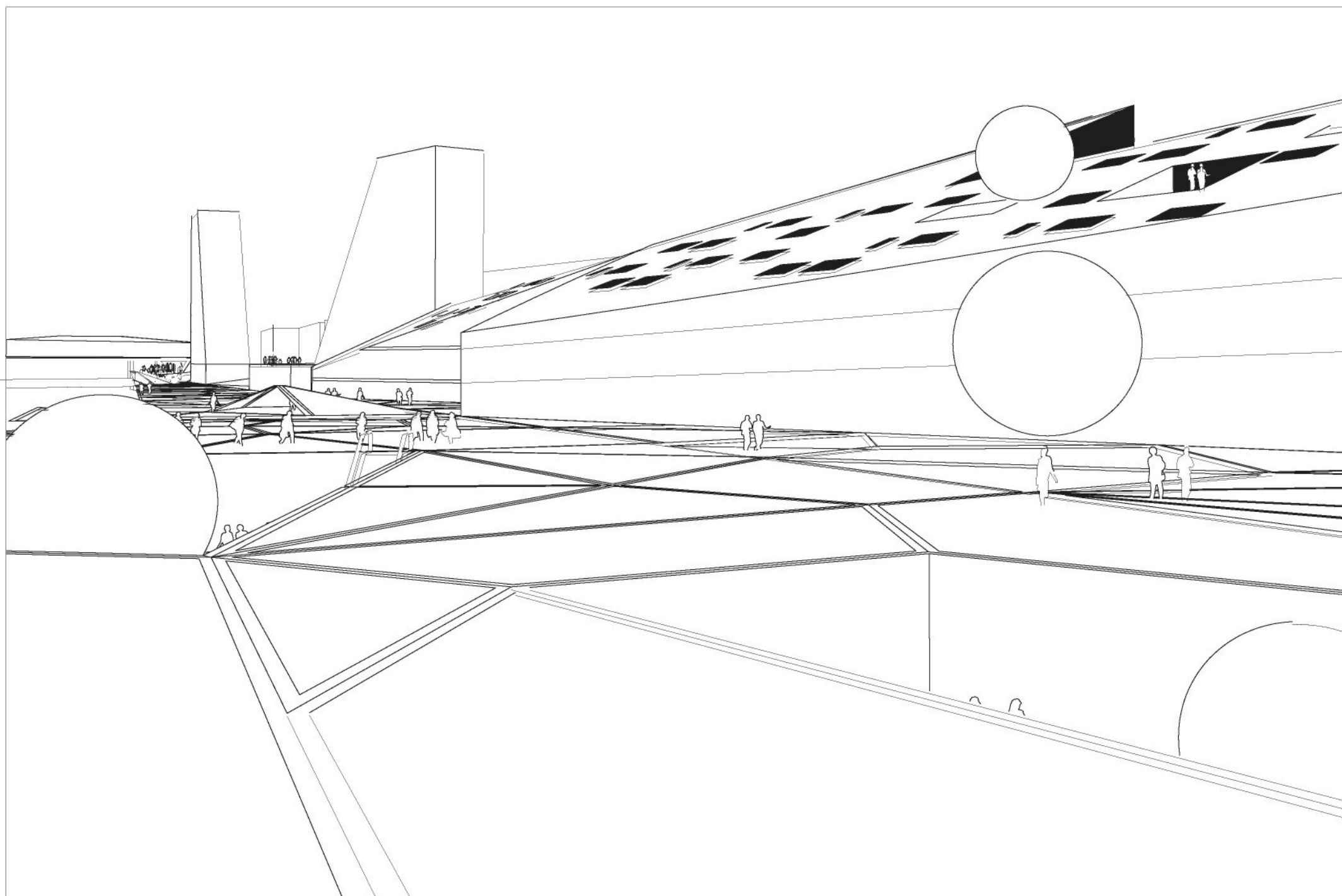


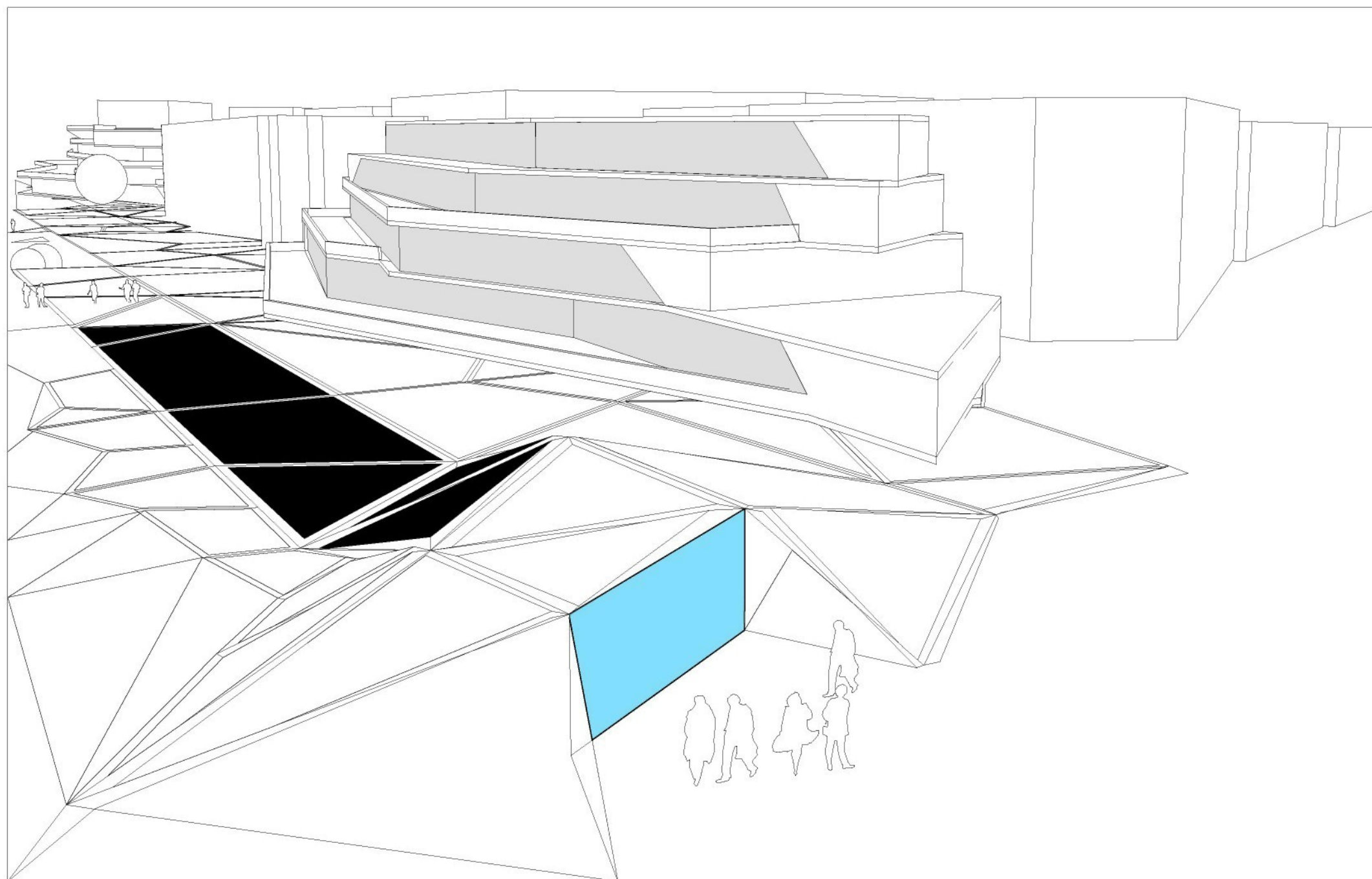


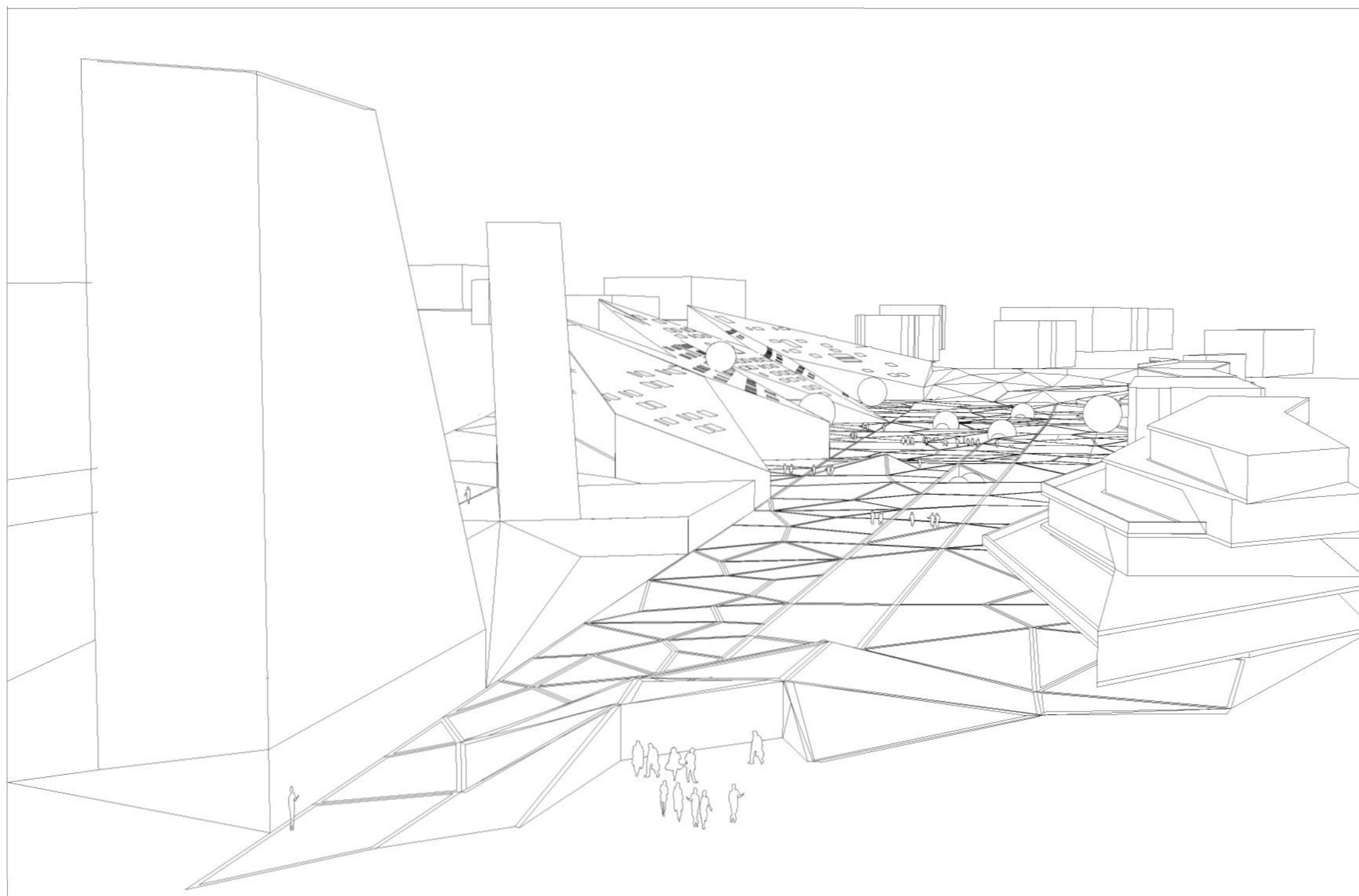


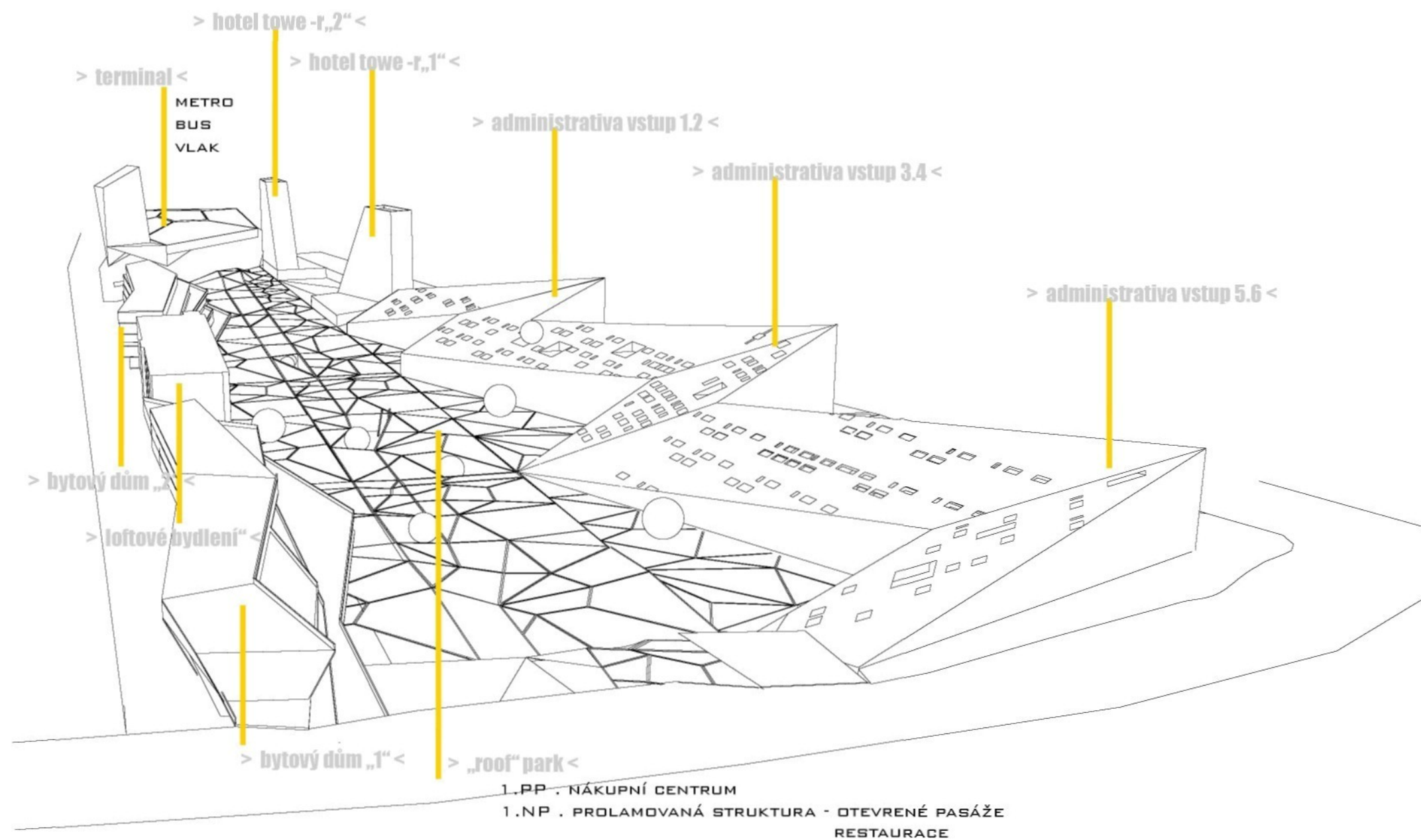


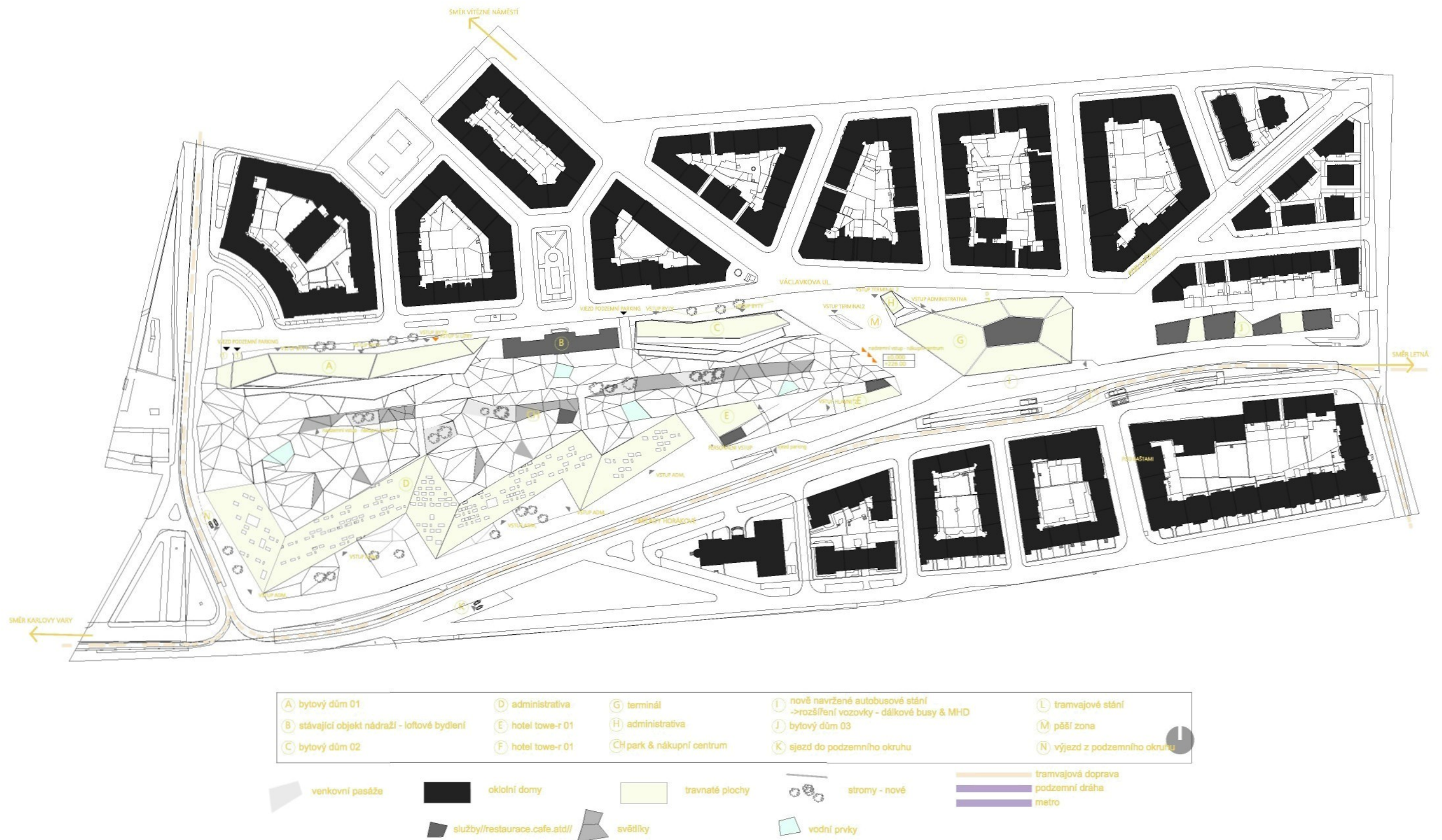






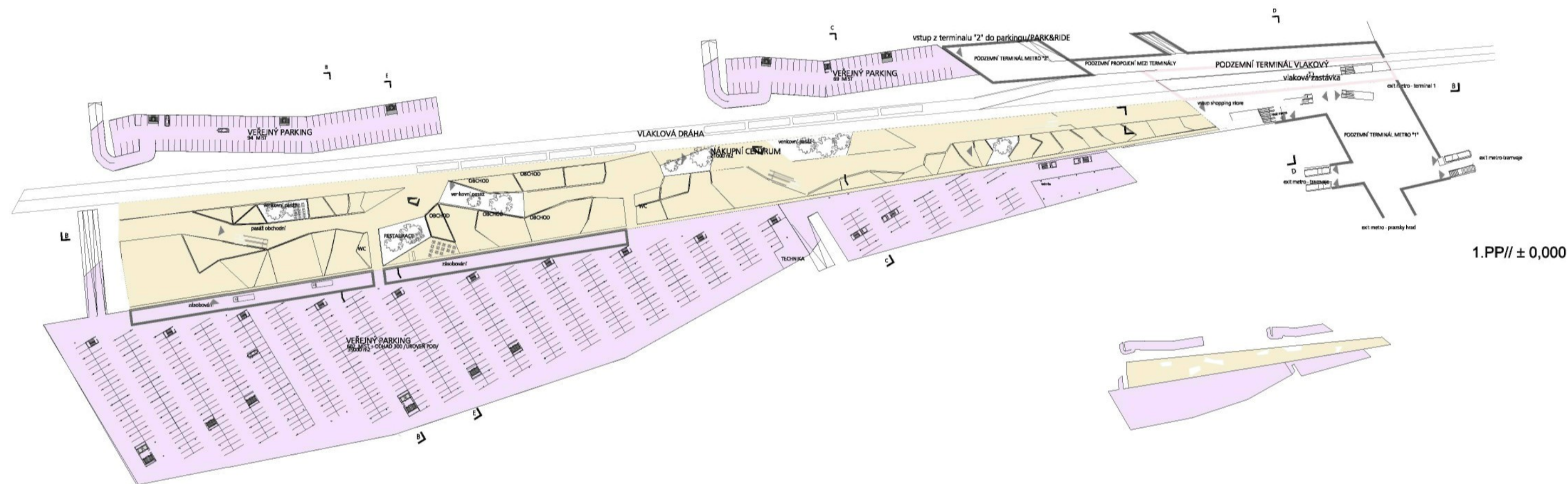






LEGENDA

Terminál vlaku metro vlaků	Terminál vlaku, autobusů
	Procházka chodníkem
Nákupní centrum	Shopping store
Podzemní parking	Parking

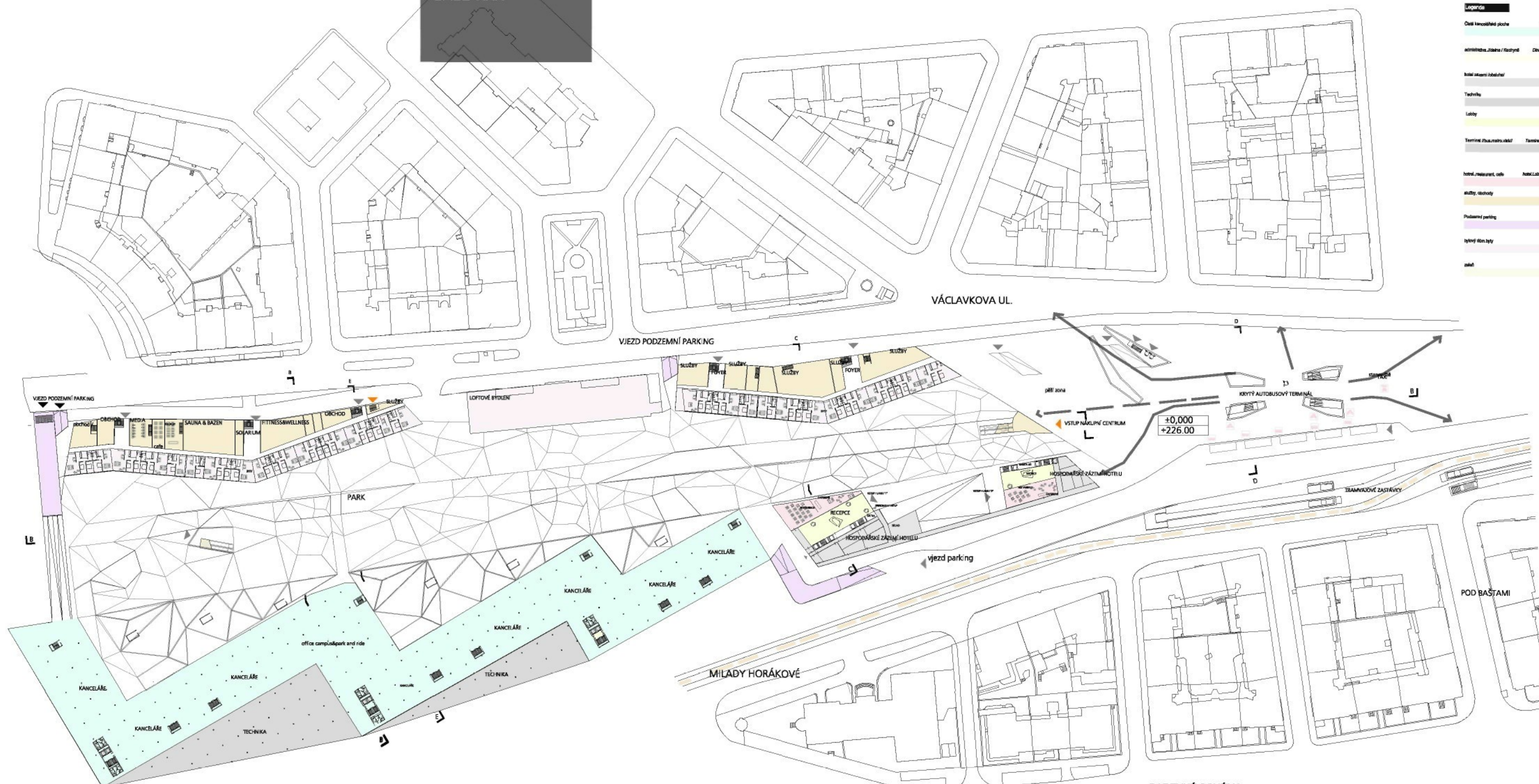


europan 9

// theme . networks on the move //

> prague - hradcanska street, dejvice station <

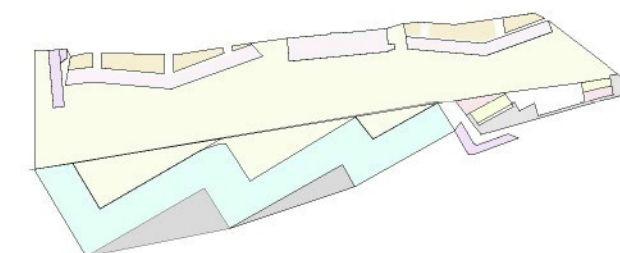
PUDORYS 1.NP
SCALE XXX



Legenda	
Čistá kancelářská plocha	Hot office space
Administrativní / Kuchyně	Dining room / Kitchen
Hotelový / Občerstvení	Storage
Technika	HLAČ
Lobby	Lobby
Terminál (bus, metro, vlak)	Terminal (bus, metro, train)
Hotel, restaurace, kafe	Hotel, Lobby restaurant, cafe
Služby, obchody	Services, shops
Podzemní parking	Parking
Bytové domy	Flats
park	Open space

1.NP// ± 0,000

BAREVNÉ SCHÉMA



euroman 9

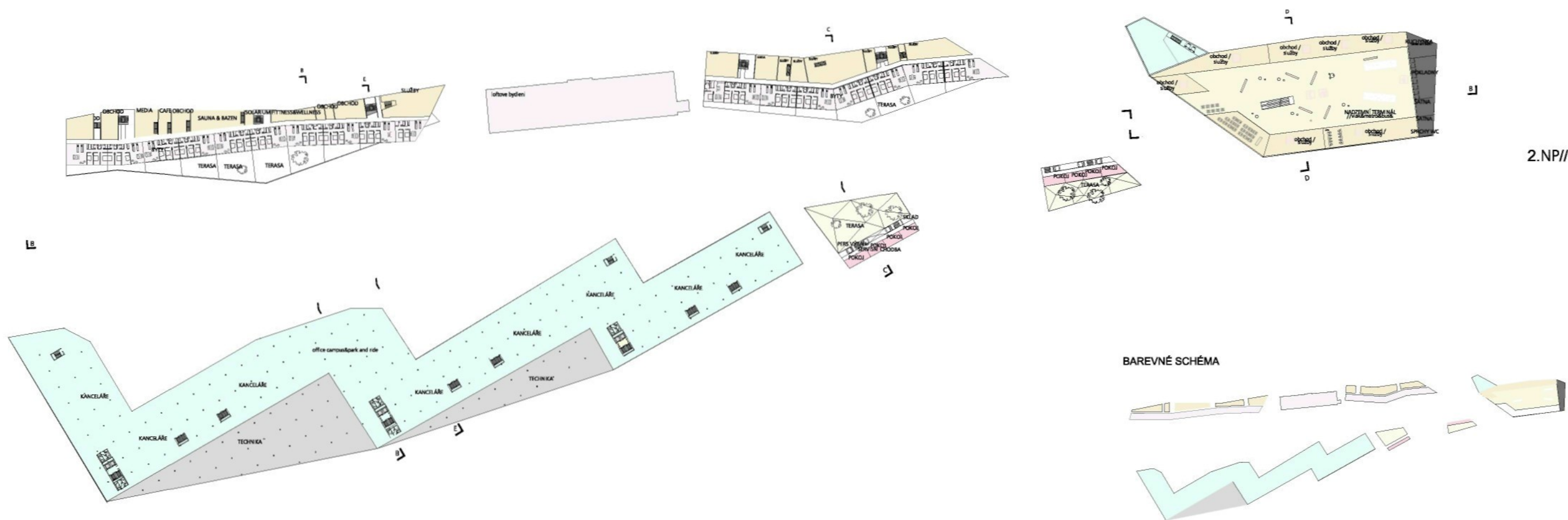
// theme: networks on the move //

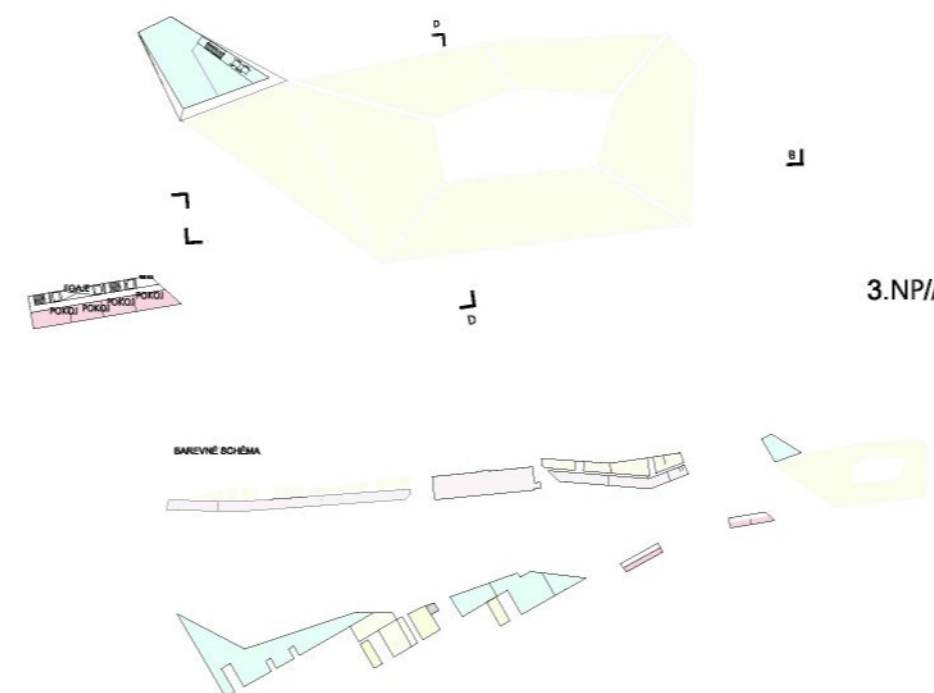
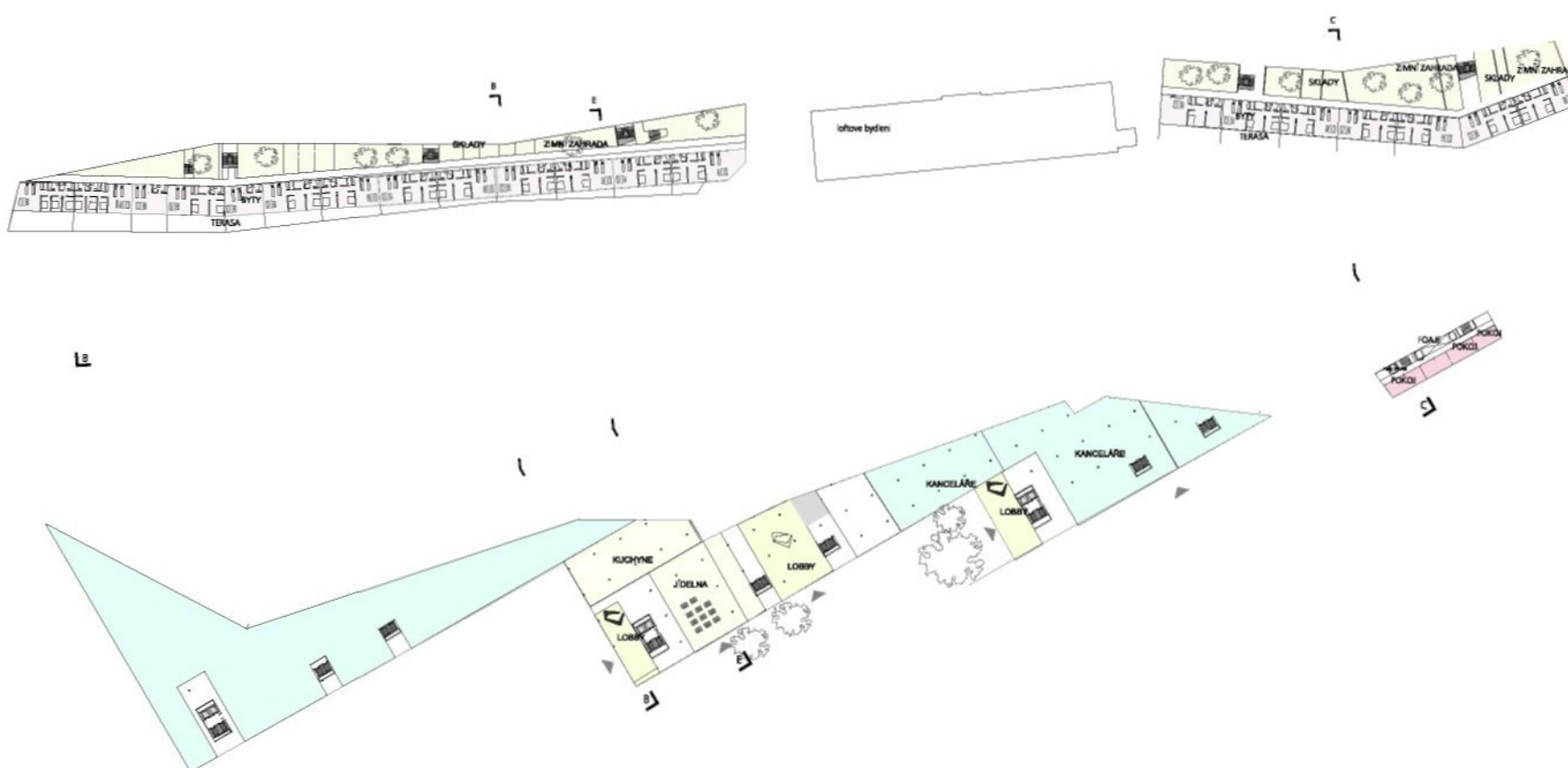
> prague - hradcanska street, dejvicke station <

PUDORYS 2.NP
SCALE XXX



Legenda		hotel, restaurant, cafe	hotel Lobby restaurant, cafe
Čistá kancelářská plocha	Net office space	skladby, obchody	services, shops
administrativní / Kuchyně	Dining room / kitchen	Podzemní parking	Parking
hotel casem / hotelu	Storages	bytový dům byty	Flats
Technika	HVAC	terminal hall	Terminal hall
Lobby	Lobbies	terminal, parking, access	Terminal cash desks
Terminal office, rest, stair	Terminal bus, train, metro	zastávka	train, grass
		hotelová podoba	hotel rooms



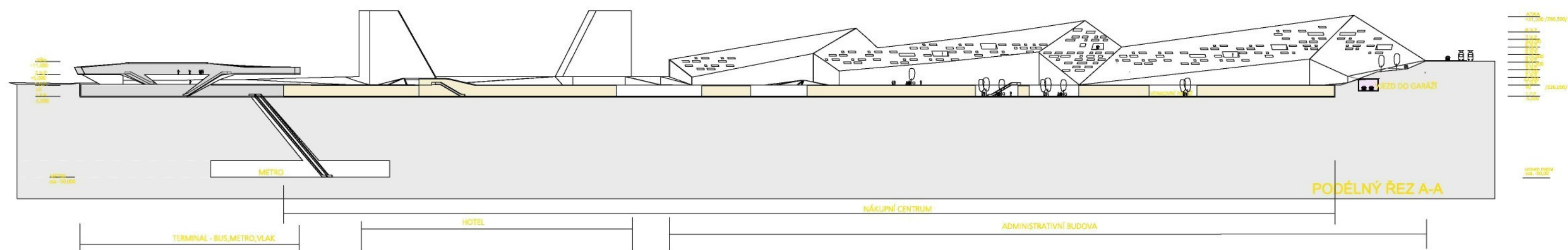


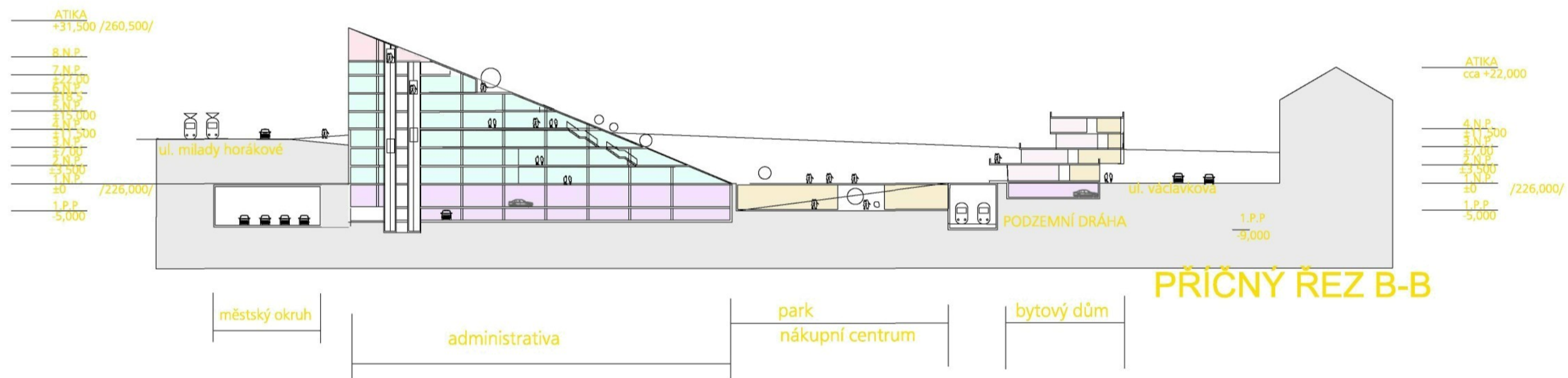
Legenda

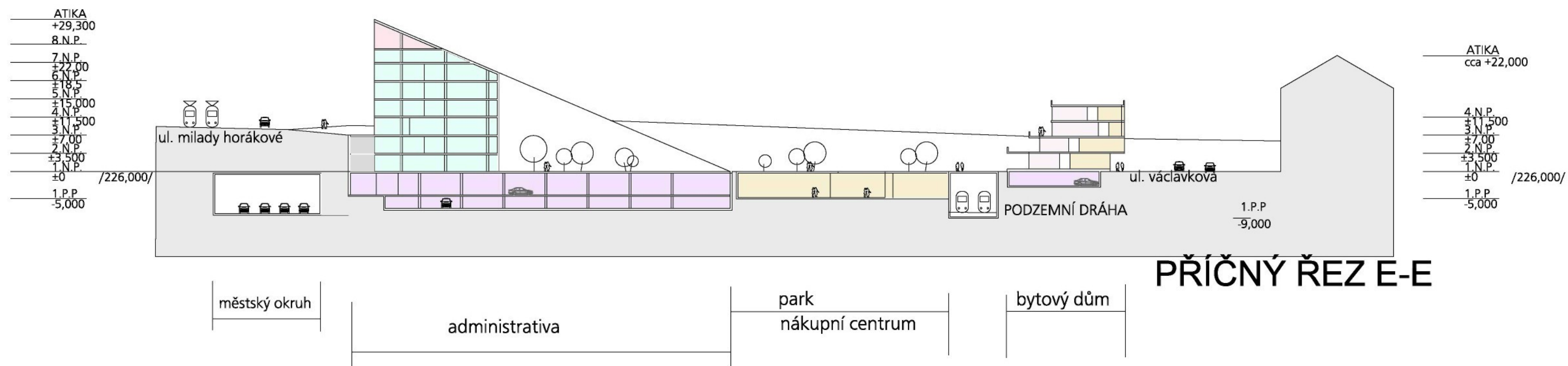
Čistá kancelářská plocha	Net office space
administrativní / Kuchyně	Dining room / Kitchen
hotel zasedací / obalovací	Storage
Taxi / kofe	AUXAC
Lobby	Lobby
Terminal (bus, metro, vlak)	Terminal (bus, train, metro)

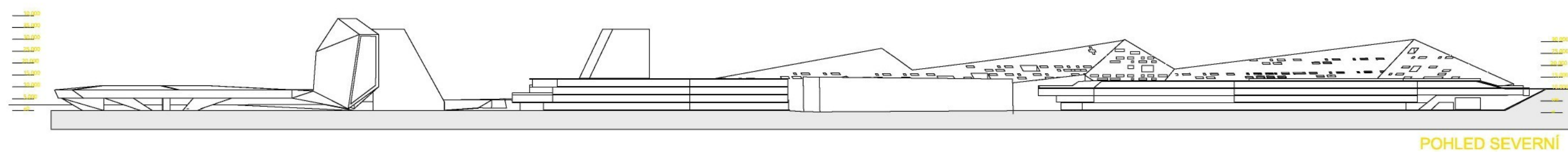
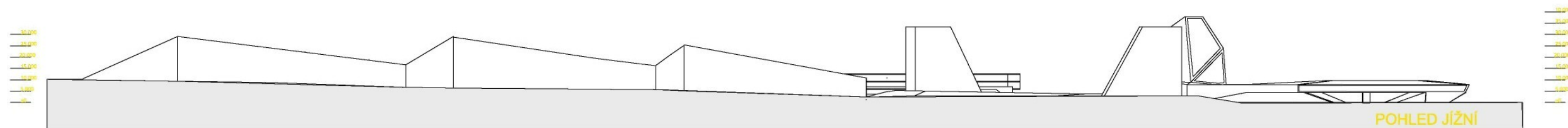
hotel, restaurace, kafe	hotel, lobby, restaurant, cafe
skladby, obchody	services, shops
Přistaviště / parking	Parking
bytový dům byty	Flats
terminal / kafe	Terminal / cafe
terminal, příjezdový zasedací	Terminal, coach, double
zahrada	grass, green
hotelové pokoje	hotel rooms

REZ A-A
SCALE XXX





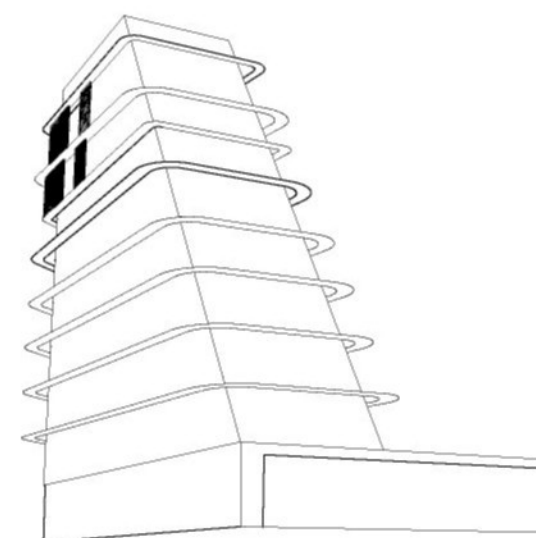
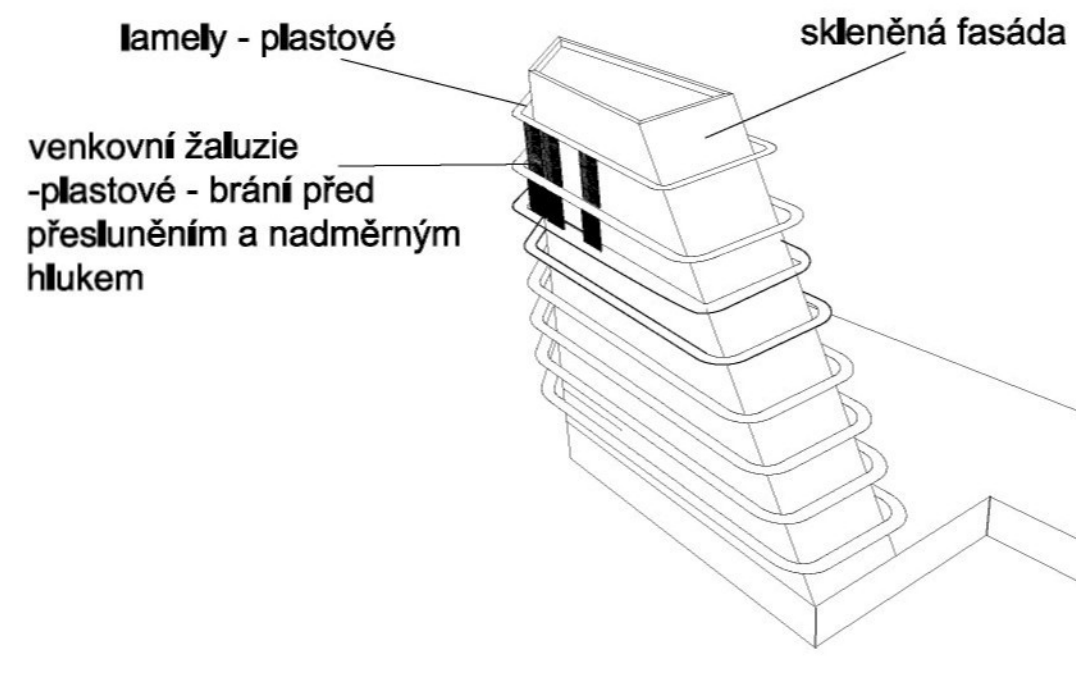






POHLED VÝCHODNÍ

10,000
15,000
20,000
25,000
30,000
35,000
40,000
45,000
50,000
55,000
60,000



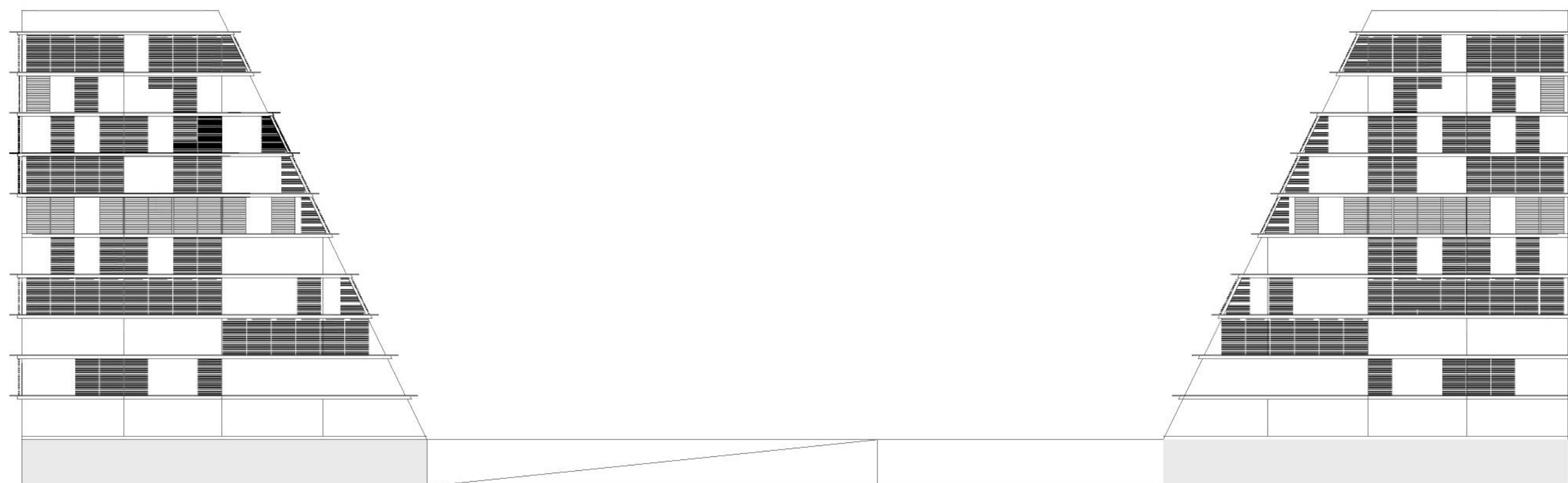
> schémata navržené fasády <

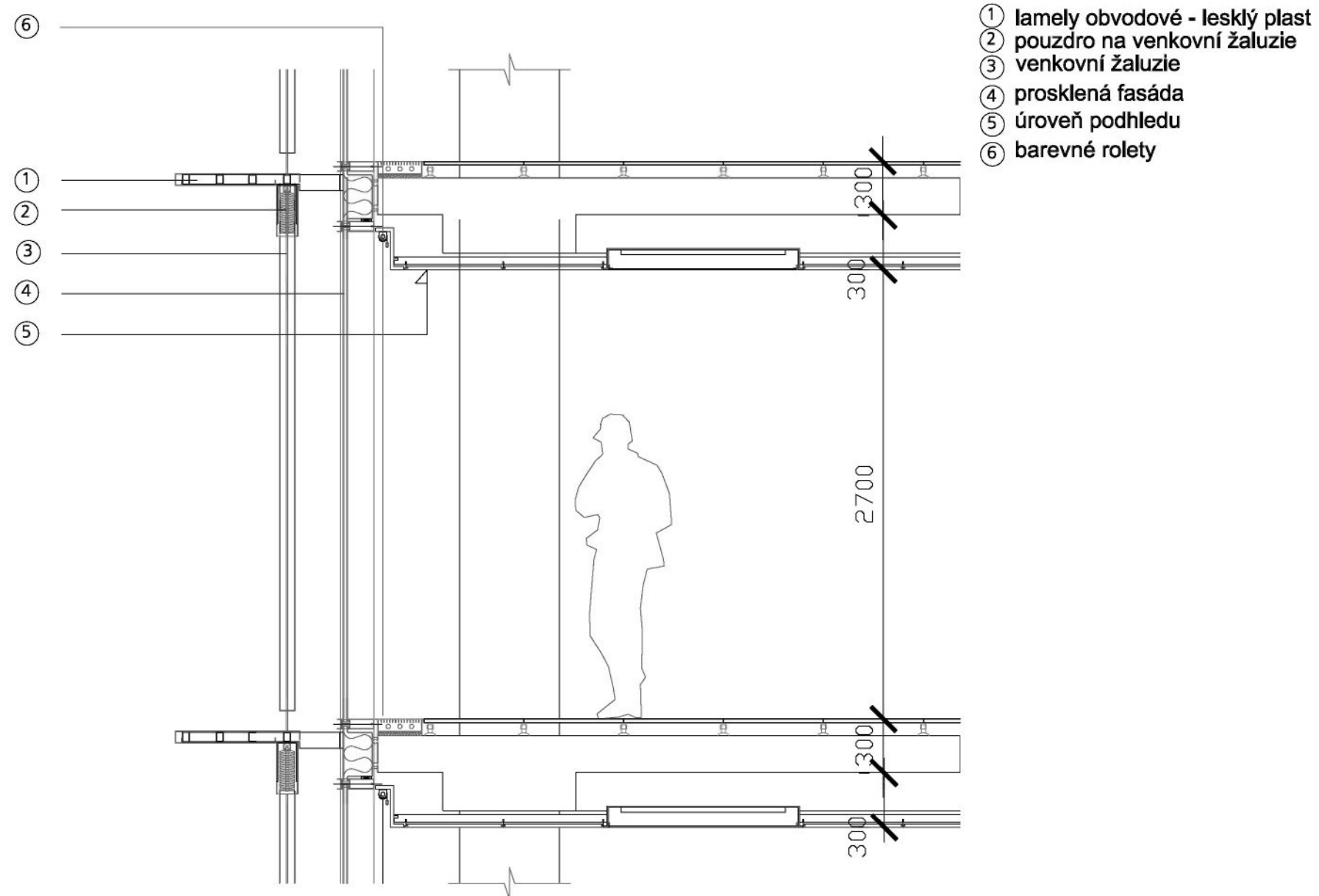
europas 9

// theme . networks on the move //

> prague - hradcanska street, dejvicke station <

ARCHIT. DETAIL
NAVRH FASADY
HOTELU





Euroman 9 CZ

Praha 6 Dejvice - Hradčanská

Motto: Linking People, History and Spaces

Zpracování návrhu v rámci soutěžních podmínek

A1 – rozbor místa

Praha jako hlavní město České republiky je také největším městem ČR, je sídlem správních orgánů státu a dalších významných kulturních i společenských institucí. Historické jádro Prahy – Pražská památková rezervace je od roku 1992 zapsáno na listině UNESCO. Praha je turistickým magnetem ČR a v rámci Evropy je sedmou nejoblíbenější destinací. Je jádrem Středočeské aglomerace, což přináší Pražanům možnost rekreace a prostor pro příměstské bydlení, naopak aglomeraci město nabízí pracovní příležitosti, vzdělávací, nákupní a kulturní infrastrukturu. V hlavním městě se nacházejí atraktivní území, brownfields, kde je možné a nutné přistoupit k přestavbě a transformaci pro nové požadavky a na nové účely. Jedním z takových významných transformačních území je i řešené území Dejvického nádraží.

Praha 6 je jednou z největších městských částí hlavního města. Rozkládá se v severozápadní části města, mezi hranicemi historického středověkého jádra Prahy a hranicemi města. Je jednou z nejzdravějších pražských čtvrtí, vyhledávanou pro kvalitní životní prostředí, dostatek zeleně, vysoký standard výstavby a rozmanité terénní podmínky. Je sídlem mnoha veřejných institucí, včetně vysokoškolských areálů.

Je vyhledávaným a atraktivním územím pro investory a developery vzhledem k poloze mezi historickým jádrem a mezinárodním letištěm Praha – Ruzyně, dobrou dostupností městského centra a zároveň kvalitními podmínkami pro bydlení, především z hlediska množství parků a zeleně obecně.

Centrum čtvrti tvoří historické osídlení původních samostatných obcí, doplněné sevršenou blokovou strukturou města 19. a 20. století. V období rozmachu socialistické panelové výstavby došlo k výstavbě několika menších sídlišť, která výrazněji nepoškodila celkový obraz čtvrti. V Praze 6 sídlí většina ambasad a rezidencí, je zde pět vysokých škol univerzitního typu, minimálně je zastoupen průmysl, drobná výroba a skladové hospodářství. Součástí této městské části je i Strahovský sportovní areál, je zde umístěna Ústřední čistírna odpadních vod a na hranici města leží rychle se rozvíjející mezinárodní letiště Praha – Ruzyně s 11 miliony odbavených cestujících v roce 2006.

Praha 6 již neobsahuje prakticky žádné větší rozvojová území je při snaze o maximální zachování zelených přírodních a parkových ploch nezbytné přistoupit k transformaci částí starší zástavby.

Řešené území se nachází centru Prahy 6 a v kontaktu s hranicí Pražské památkové rezervace. Lokalita je uvažována jako součást centra čtvrti a je přitom významným dopravním uzlem - metra, tramvaj, autobusů a příměstské železnice. Je i

významným nástupním místem pro turisty ve vztahu k Pražskému hradu. Navazuje na obchodní ulici Dejvická, která jej propojuje s Vítězným náměstím

Celé širší území bude do velké míry dotčeno výstavbou dopravních systémů, jejichž význam přesahuje hranice předmětného území. K nejvýznamnějším dopravním stavbám, které budou v území realizovány patří podzemní část Městského okruhu, vedoucí podél jižní hrany řešeného území Městský okruh je součástí systému celoměstsky významných komunikací, který by měl v budoucnu vytvořit podmínky k účinné ochraně centrální oblasti Prahy (zejména Pražské památkové rezervace) před nadměrnou automobilovou dopravou (regulace dopravy uvnitř okruhu pomocí mytného). V oblasti Hradčanská – Špejchar je navržen tunel mělce pod povrchem, což bude znamenat realizaci hloubením z povrchu. Oblast Hradčanské a Dejvic bude na Městský okruh napojena prostřednictvím dvou mimoúrovňových křižovatek - u Pražského mostu a na západním okraji Letenské pláně.

Další významnou stavbou v území je navrhovaná přestavba železniční trati mezi Prahou a Kladnem s odbočením na letiště Praha-Ruzyně. Přestavba předpokládá v prostoru železniční stanice Praha-Dejvice zapuštění dvou průběžných kolejí pod terén a jejich překrytí tak, aby prostor nad kolejištěm bylo možné využít pro nové funkční využití.

Dnes je městská hromadná doprava v území zastoupena trasou A metra se stanicí Hradčanská, tramvajovými linkami v ulici Milady Horákové, Svatovítské a Badeniho. Ulicemi Milady Horákové, Svatovítskou a Bubenečskou projíždějí autobusové linky MHD a integrované příměstské dopravy. Dálková autobusová doprava využívá ulici Milady Horákové a prostupuje tak územím Prahy 6 až k terminálu Hradčanská.

V ploše řešeného území se nacházejí dva památkově chráněné objekty, které je nutno zachovat. Jedná se o historickou původní nádražní budovu, situovanou v kolejišti, která může být vzhledem ke své velikosti přemístěna, a současnou nádražní budovu, která musí být zachována ve své poloze.

Ze sociologického hlediska jde o území, kde se mísí tradiční populace s významnou studentskou komunitou a turisty. Jedná se tedy o polyfunkční strukturu, která doplní a propojí stávající sídelní struktury v území a vytvoří plnohodnotný městský organismus, který přinese do území novou kvalitu městského života.

A2 - motto:

Město v zeleni, park, úrovněová čtvrť, spojování lidí

Koncepce:

Navrhují takové řešení, které umožní maximální využití plochy území ale zároveň dokáže být příjemné a zajímavé pro návštěvníky. Ve svém návrhu se snaží maximálně využít charakter místa, číst v něm a zasadit do něj novou strukturu tak aby splynula s okolím. Tak aby nová struktura nebyla parazitem ale organismem který proroste s okolím. Nová struktura je tvořena především zelení, zelení je prakticky prorostlé celé území i dnes a proč měnit něco na co jsou lidé po dlouhou dobu zvyklí, jen je třeba změnit podobu a charakter.

Faktory ovlivňující kvalitu místa:

Samotná oblast je ovlivněna mnoha faktory, oblast ovlivňuje negativně přiléhající silniční komunikace, dalším faktorem je fakt, že se zde nachází stanice metra, vlakové nádraží a stání dálkových autobusů vyjíždějících z Prahy směrem na severozápad ČR. Řešenou oblast lze rozdělit do čtyř částí. Části nejméně vhodnou pro bydlení je území při ulici Milady Horákové. Toto území je nejvíce zatíženo hlukem a prachem z přilehlé silniční komunikace. Je to oblast s největší intenzitou automobilové dopravy, naopak nejmenší intenzita je na straně západní při ulici Václavkovi. Třetí částí je část v blízkosti nynějšího terminálu metra. Je to část s největší hustotou lidí. Čtvrtou oblast mi vytváří prostor mezi a oblastí 1 a 2, lze ji nazvat jako klidovou zónu. Toto rozdělení mi vytváří čtyři funkční oblasti :

1. oblast - oblast zatížena hlukem – nevhodná pro bydlení
2. oblast - oblast vhodná pro bydlení
3. oblast - s největším intenzitou lidí
4. oblast klidová – vzniká mezi oblastí 1 a 2

Rozmístění jednotlivých budov v území:

Do oblasti nejvíce zatížené hlukem navrhují vybudovat administrativní budovu, která nemá tak přísné požadavky na intenzitu hluku, a navíc bude sloužit jako bariéra a bránit pronikání hluku a vizuálnímu kontaktu se silnicí. Avšak nechci vytvářet bariéru hmotovou, proto je hmotový tvar administrativy navržen tak aby výška pater směřujících do ulice Milady Horákové byla proměnlivá a zároveň i předprostor před jednotlivými vstupy do budovy byl proměnlivý. To vytváří prostranství před jednotlivými vstupy. Střecha budovy je prořezána světlíky tak aby bylo možné oslunit i západní stranu budovy. Jednotlivá patra budovy jsou terasovitě uskakována, vytváří tak vizuálně příjemný pohled z vnitřku parku, střecha bude porostlá zelení a tak na ní bude vizuálně pokračovat park, který vznikne na střeše nákupního centra v prostoru mezi bytovým domem a administrativou. Bytový dům bude navazovat na komunikaci při ulici Václavkovi a uzavírat tak opticky prostor parku na severní straně. Hmotově bude tvořen prolamovanou strukturou, která nebude převyšovat sousední zástavbu a bude tak umožňovat proslunění všech bytů. Park bude vyplňovat celé toto území. Bude sloužit pracovníkům, který v něm budou moci strávit čas při polední přestávce a

nabrat tak nové síly, bude sloužit obyvatelům bytových domů, návštěvníkům nákupního centra zpříjemní nakupování třeba jen krátký odpočinek na lavičce v parku, ale může sloužit jen člověku který si bude chtít na chvíli odpočinout od každodenního stresu. Park vznikne na střeše nákupního centra v prostoru mezi bytovými domy a administrativou, bude tak odkloněn od jakéhokoli dopravního ruchu. Struktura parku bude formována tvarem střechy nákupního centra, ta by měla být tvořena různě prolamovanými polygonálními plochami. V některých místech bude střecha zapuštěna úplně a bude tak vytvářet venkovní pasáže. Do parku bude možné dostat se po rampách a eskalátorech vedoucích ze střechy do venkovních pasáží. Šířka nákupního centra je z pravé strany limitována zapuštěnou vlakovou dráhou, která tak rozděluje celé území na dvě části. Tvar pasáže nákupního centra bude proměnlivý, stejně jako střecha se bude různě zalamovat a klikatit. Vstup do nákupního centra bude jak z vrchu tak z podzemí. Nákupní centrum bude plynule navazovat na podzemní terminál metra a bude tak umožňovat plynulý přechod mezi vestibulem a nákupním centrem. Nákupní centrum bude také napojeno na nadzemní prostranství vznikající v prostoru mezi terminálem a nákupním centrem. Bude také propojeno s podzemními parky. Nejrušnější část území bude zakončena dopravním terminálem, v důsledku návaznosti na podzemní vestibul metra. V blízkosti vestibulu vznikne hotel který bude umožňovat ubytování návštěvníkům Prahy přijíždějících z letiště Ruzyně. Pozice hotelu je volena tak aby byl v přímém kontaktu s dopravním terminálem.

Výškové řešení komplexně

Jednotlivé objekty jsou navrženy tak aby nepřevyšovaly okolní budovy a tím nenarušovali panorama Prahy. Výšková harmonie je narušena jen ve třech bodech kde by měli vyrůst vertikální věže s maximální výškou cca 35 metrů.

Dopravní řešení :

Dané území je v dnešní době velmi nevhodně protnuto železniční dráhou, dále bude v budoucnu územím procházet podzemní tunel „pražský okruh“, dále se zde nachází vlakové nádraží, stání dálkových autobusů, zastávky MHD a tramvaje. Nešťastné se mi zdá zejména umístění stání dálkových autobusů a vlakového nádraží, vzhledem k pozici podzemního vestibulu metra, které vytváří důležitý strategický bod. Navrhují přemístění autobusového stání do blízkosti podzemního vestibulu metra. Dále navrhují vybudovat vlakovou zastávku také v blízkosti metra. Vzniknou tak dva podzemní vestibuly, které bude možné propojit. Celé toto řešení ulehčí přestupy mezi jednotlivými dopravními prostředky, sníží časové prodlevy mezi přestupy a umožní jednoduchou orientaci člověku který dané místo nezná. Vyzvednutí nadzemního terminálu do pozice 2.NP umožní volný pohyb po výstupu z podzemního vestibulu(1NP), kde je navrženo stání dálkových autobusů. Stání bude kryté. V pozici 2.NP je samotný terminál, nachází se zde hala(čekárna), prodejna lístků, informační tabule, obchody, restaurace, bary, zázemí zaměstnanců a podobně. Dále navrhují změnu výjezdu z podzemního okruhu do oblasti v blízkosti nynějšího mostu. Provoz na hlavní komunikaci při ulici Milady Horákové tak nebude zatížen (pozn. Most bude v budoucnu rekonstruován či přestavěn) a umožní plynulou návaznost na komunikaci směřující směrem k Vítěznému náměstí. Podzemní tunel nebude veden skrz dané území tak jak je navrženo v soutěžních podmínkách ale bude veden při hlavní komunikaci tak aby bylo možné využít území v maximální míře.

Dále vede při hlavní komunikaci (ul. Milady Horákové) tramvajová a městská hromadná doprava. Zastávky MHD budou obslouženy pomocí podzemního terminálu.

Zeleň

střeška nákupního centra a administrativní budovy bude porostlá zelení
- > park – plochy parku budou složeny z polygonů – jednotlivé polygony budou porostlé trávou, v některých místech bude tráva nahrazena kačírky, dřevěným molem, či vodní plochou.

A3 - Řešení jednotlivých budov:

Administrativa:

konstrukční výška pater 3,5m, poslední patro má k.v. proměnnou
nosný systém skelet 8,1m x 8,1m – sloupy betonové s výztuží
7 až 8 nadzemních podlaží
administrativní budova má 6 hlavních vchodů – využití různými nájemci
volný dispoziční prostor umožňuje variability jednotlivých kancelářských prostorů
zatravněná střeška vytváří pocit kontinuity parku
obvodové stěny – prosklená fasáda

Podzemní parking

- konstrukční výška 1.PP 5m
- konstrukční výška 2.PP 2.7m
- propojení pozemních pater pomocí poloramp
- počet míst ke stání cca 1000, což odpovídá odhadovanému počtu stání dle m2 čisté kancelářské plochy
- vjezd do parkingu z hlavní silniční komunikace při ulici Milady Horákové, vjezd a výjezd z ulice Václavkovi
- součástí podzemních parkingu je zásobovací pruh pro nákupní centrum

hotel:

- tvár hotelu: rozdělení na dvě vertikální věže se společnou hospodářskou zónou, každá věž má svůj hlavní vstup s recepcí
rozdělení hotelu do vertikál umožňuje otevření prostoru a průhledy do parku
- je strategicky umístěn v blízkosti dopravního terminálu
 - k.v pater 3,3m
 - nosný systém skelet
 - pokoje 4 x 8m s vlastním hygienickým zázemím orientovány na jižní stranu
 - luxusnější z pokojů lze řešit jako mezonety

vlastní podzemní parking – vjezd z ulice Milady Horákové

bytový dům 01 a 02:

- terasový dům - vytváří svým tvarem protiváhu administrativní budově
- jedná se o komfortní bydlení
 - byty jsou orientovány na jižní stranu směrem do klidové části parku
 - použité materiály : pohledový beton, sklo, popínavé rostliny
 - k.v 3,3m
 - nosný systém kombinovaný - stěna, sloup
 - 4 podlaží/výška byla zvolena tak aby neovlivňovala oslunění činžovních domů v ulici Václavkově

systém uskakování: hloubka bytu v 1.NP – 10m

hloubka bytu v 1.NP – 9m

hloubka bytu v 1.NP – 8m

hloubka bytu v 1.NP – 7m

- typy bytů:
- typ A – 140m² + terasa /4+KK+terasa//
 - typ B - 115m² + terasa /3+KK+terasa//
 - typ C – 85m² + terasa /2+KK+terasa//

prostor pod uskočenými patry je vyplněn obchody, restauracemi, atd. a službami jako jsou například wellness, fitness, sauny, masáže, atd. tak aby byla zajištěna maximální míra pohodlí obyvatele.

bytový dům je vybaven vlastním podzemním parkovištěm// podzemní parkoviště bytového domu „02“ je propojeno s druhým terminálem metra, lze ho tedy využít jako park & ride.

Dopravní terminál: viz. dopravní řešení

Terminál:

Dopravní terminál je řešen tak aby byla zajištěna co největší plynulost přepravy. Tak aby bylo možné plynule kombinovat různé druhy dopravy. je rozdělen do tří výškových úrovní – podzemní; přízemí volná a nadzemí. (samotný terminál.) Vyzvednutí nadzemního terminálu do pozice 2.NP umožní volný pohyb po výstupu z podzemního vestibulu(1NP), kde je navrženo stání dálkových autobusů. Stání bude kryté. V pozici 2.NP je samotný terminál, nachází se zde hala(čekárna), prodejna lístků, informační tabule, obchody, restaurace, bary, zázemí zaměstnanců a podobně. Nosný systém je tvořen příhradovou kci, vloženou do obvodového pláště. Výška patra v suterénu je zvolena tak aby plynule navazovala na stávající vestibul. Výška 1np je zvolena tak aby pod stropní kci mohl vjet autobus, což odpovídá 5 metrům. Výška 2 .np je 5m. Střešní polygony jsou opět porostlé zelení. Z budovy terminálu vychází v severozápadním směru věž, která slouží jako administrativní budova. Vstup do věže z úrovně 1.np.



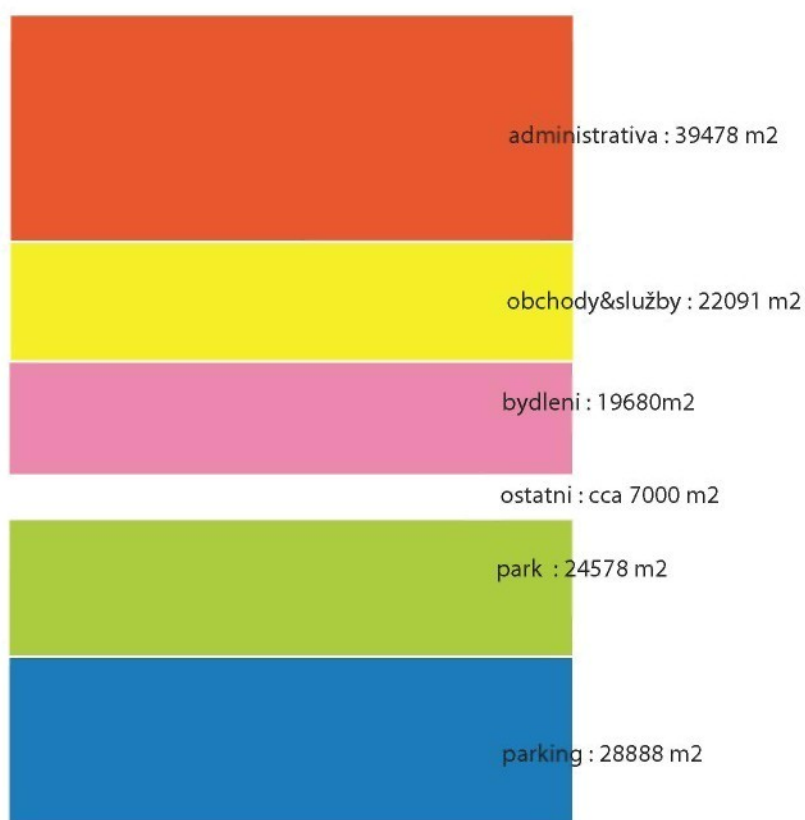
Nákupní centrum:

Je řešeno jako ulice, zákazník se v ní může procházet aniž by ztrácel kontakt s vnějším světem. uzavřené části nákupního centra se prolínají s otevřenými pasážemi a vytvářejí tak hru venkovního s vnitřním prostorem. Zákazník může volně procházet mezi vnitřním a venkovním prostorem není ničím omezován.

Nákupní centrum plynule navazuje na vestibul metra. Tvar pasáže není je dán rozdělením střešní struktury : dělení střechy na polygony je dodrženo i v interiéru centra.

-k.v. 5m

balance ploch:



CELKOVA ZASTAVENA PLOCHA : cca 117 683 m2
+ park : cca 24578 m2