

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2006/2007

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Vratislava Ansoerge

Obor:

architektura

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

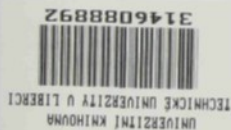
Název tématu:

EUROPAN-CZ 9

Komentář k zadání:

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. Ze sociologického hlediska jde o území, kde se místní tradice populace s významnou studentskou komunitou a turistami. Jedná se tedy o polyfunkční strukturu, která doplní a propojí stávající sídelní strukturu v území a vytvoří plnohodnotný městský organismus, který přinese do území novou kvalitu městského života. Témuž musí odpovídat i funkční naplnění území s adekvátně dimenzovanými veřejnými prostory, jejich diferenciace a nabídka atraktivních aktivit od obchodních po kulturní a volnočasové aktivity. Součástí programu je však i podíl bydlení, který zaručí život v území v průběhu celého dne.

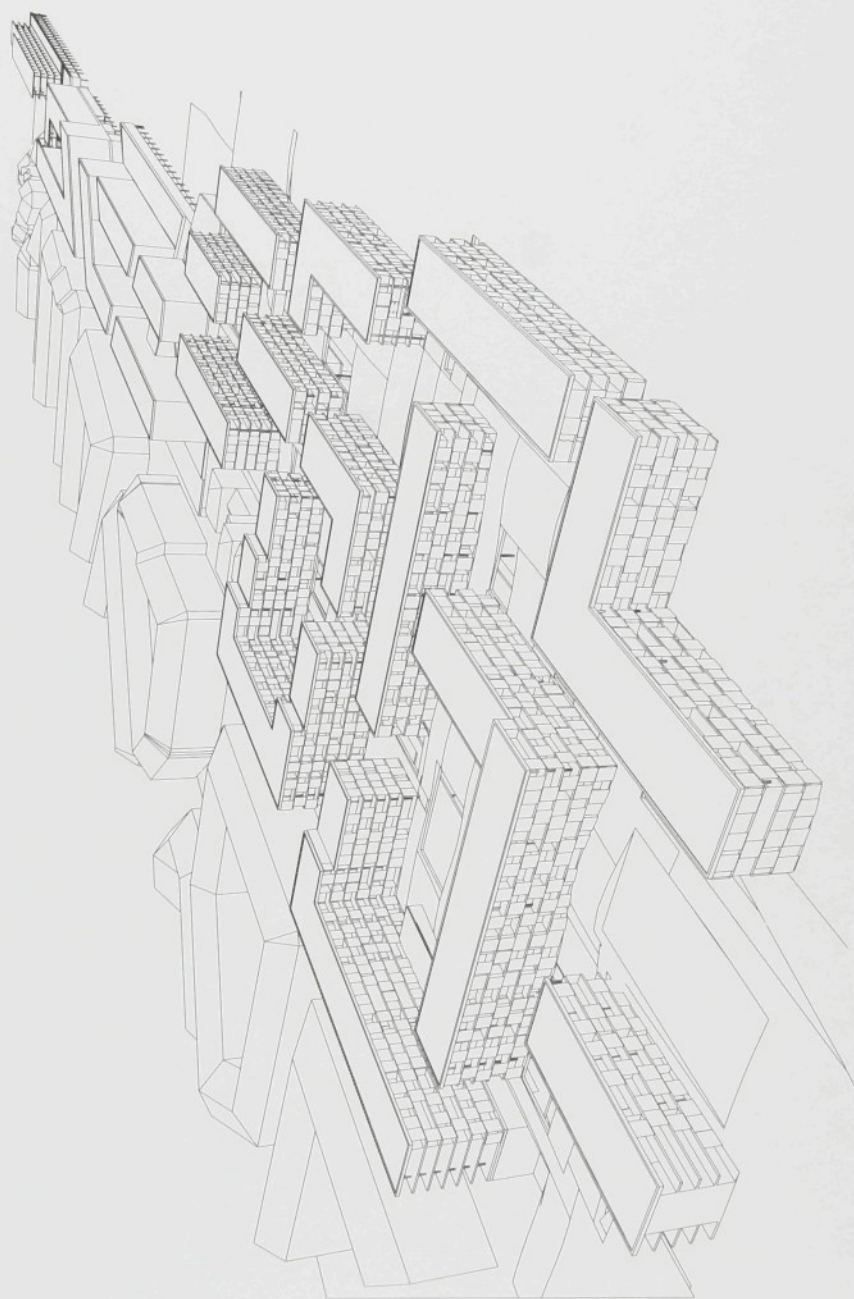
Prázké soutěžní území Dejvice - Hradčanská je společně s daným Herningem, rakouským Linzem, portugalským Loures, švýcarským Sionem a francouzskou Remeši v kategorii charakterizované tématem "Dopravní síť/Spojování" (Networks on the Move / Linking).



KAP
[247.147.147]
sh, mladky

V3/0746

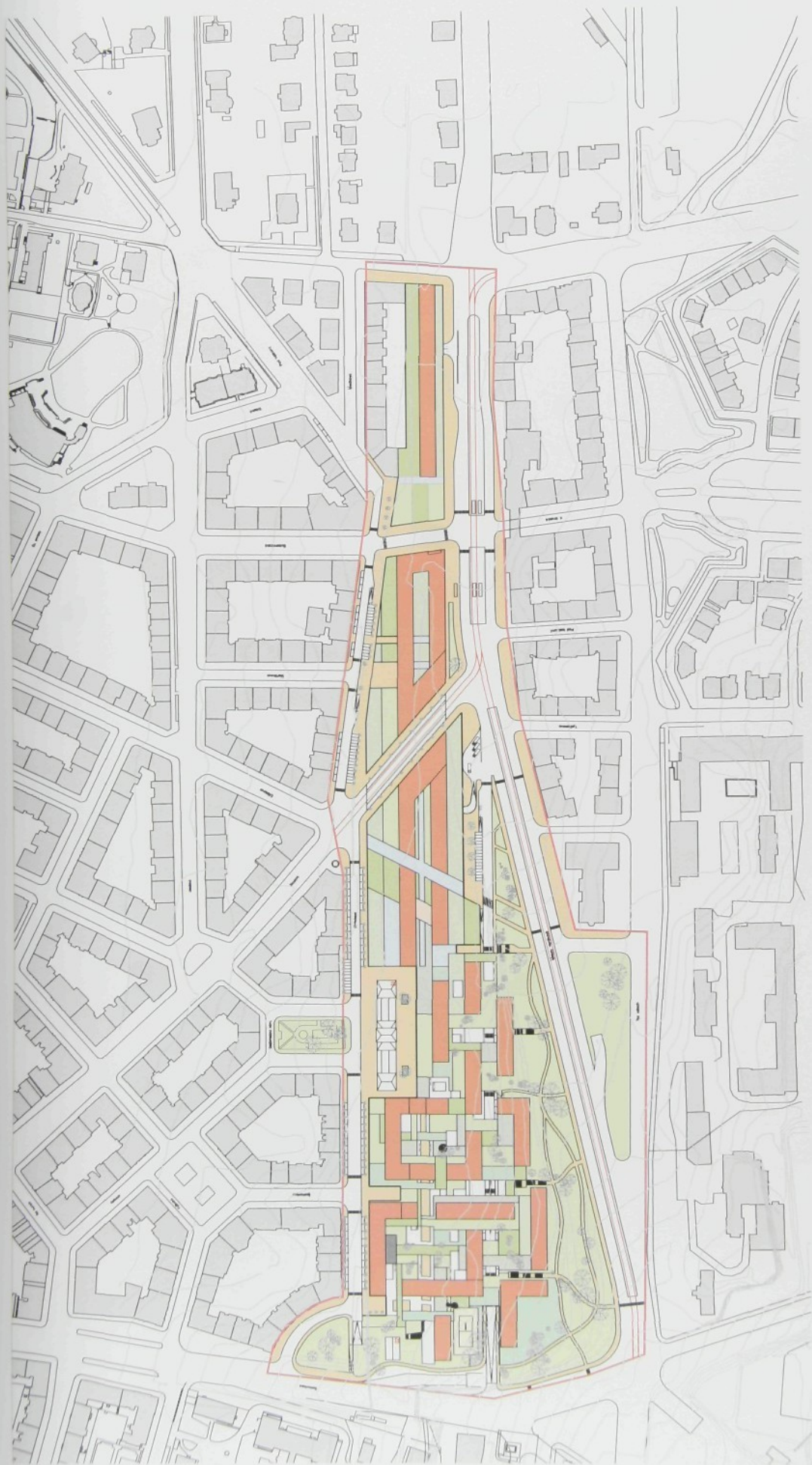
107



Seznam příloh

A	Seznam příloh	
B	Rozbor místa a úkolu Analýza Esej	
C	Návrh: Situace širších vztahů Zákreš do ortofotomapy Situace řešeného území Schéma funkčního využití (IPP, UT, INP, typické podlaží) Půdorys (IPP, UT, INP, typické podlaží) Dopravní řešení (nadzemní, podzemní) Řešení zeleně Detail: půdorys přízemí Detail: půdorys INP Detail: pohledy (S, J, V, Z) Rezy územím (4x) Pohledy na řešené území (S, J) Exteriérové perspektivy Fyzický model území	M 1:2000 M 1:1000 M 1:1000 M 1:500 M 1:1000 M 1:1000 M 1:250 M 1:250 M 1:250 M 1:500 M 1:500 M 1:1000
D	Průvodní zpráva a technická zpráva Bilance ploch	
E	Sada zmenšených výkresů pro archivaci ve formátu A3 Elektronická podoba všech částí práce na CD ROM	





— hranice řešeného území

01 stávající budova nádraží Dejvice

02 bývalá budova nádraží Dejvice

navrhované budovy (od +8,000)

stávající budovy



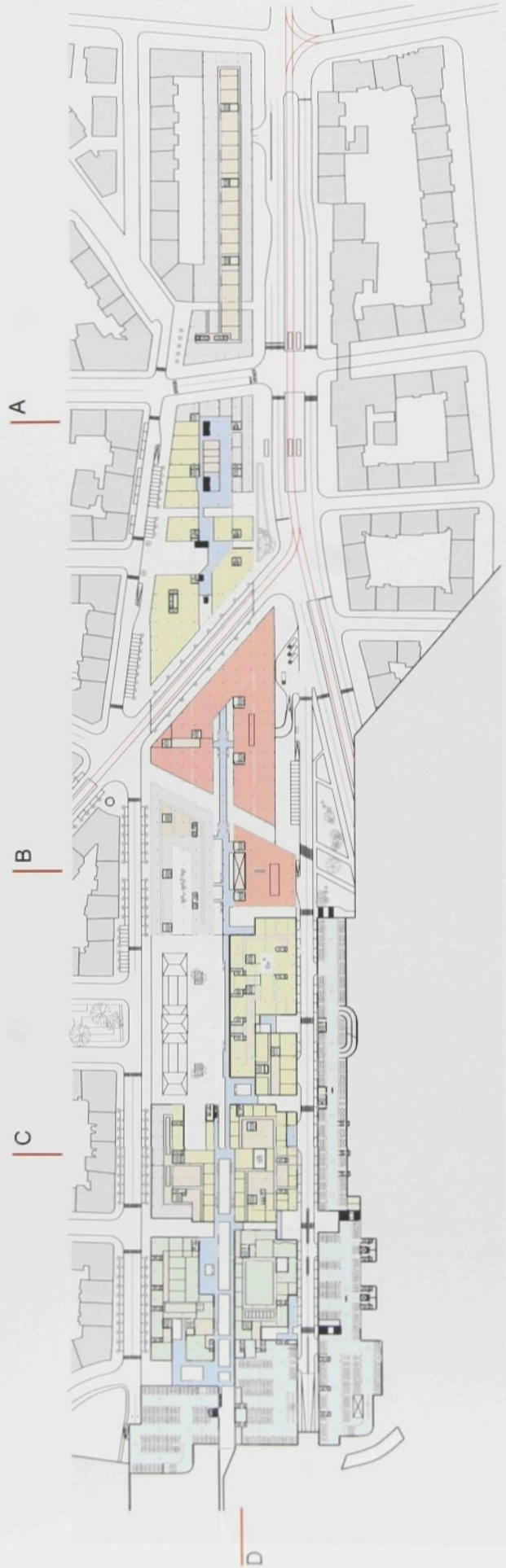
- veřejný park
- atriová zeleň
- okrasná zeleň
- zóny květů
- vlnná zelená plocha
- vyšší porost
- zpevněné plochy (trhště)



- přípojná komunikace
- obslužná komunikace
- pěší komunikace
- tramvaj
- navrhované parkovací plochy



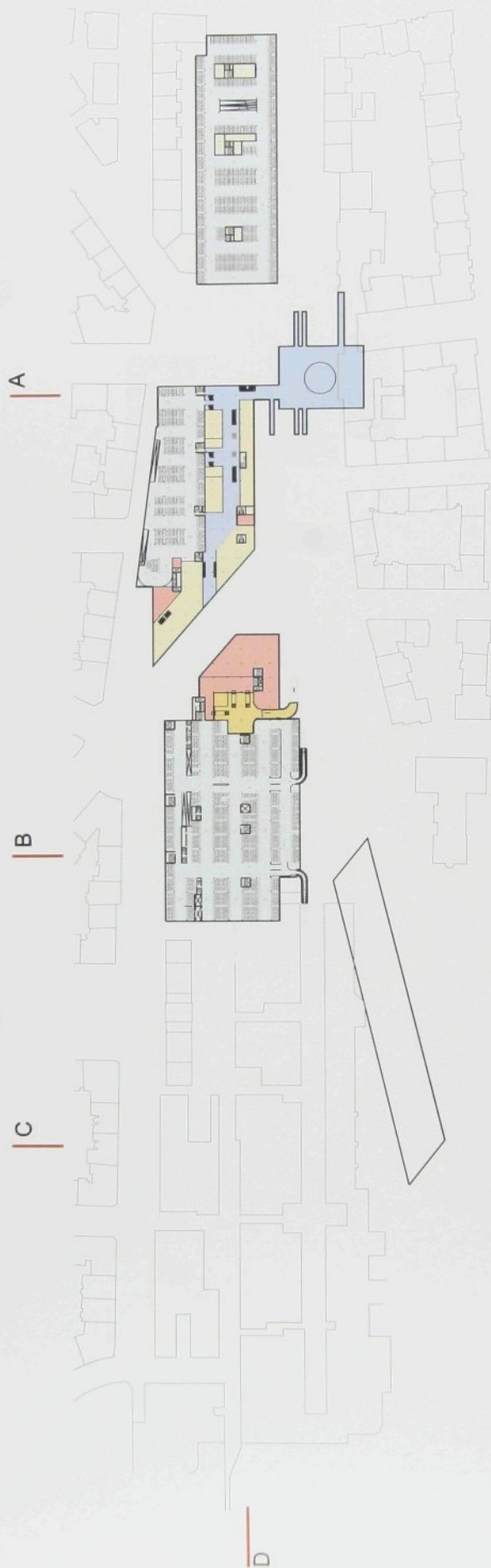
- rychlostní komunikace
- rychlodráha
- metro A



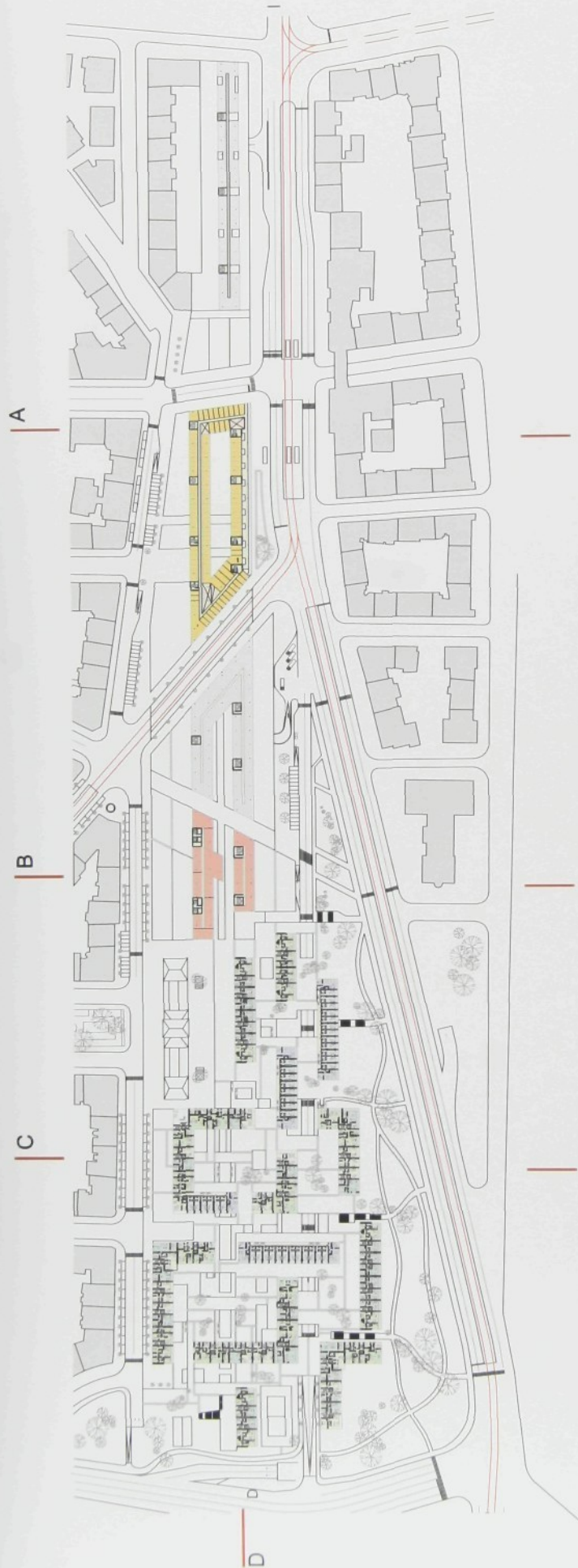
- kanceláře
- služby
- obchody
- rekreace, sport
- komunikace na galerii, vestibuly
- sklady, příslušenství, komunikace
- schodiště, jádra
- parking
- rostlá zemina



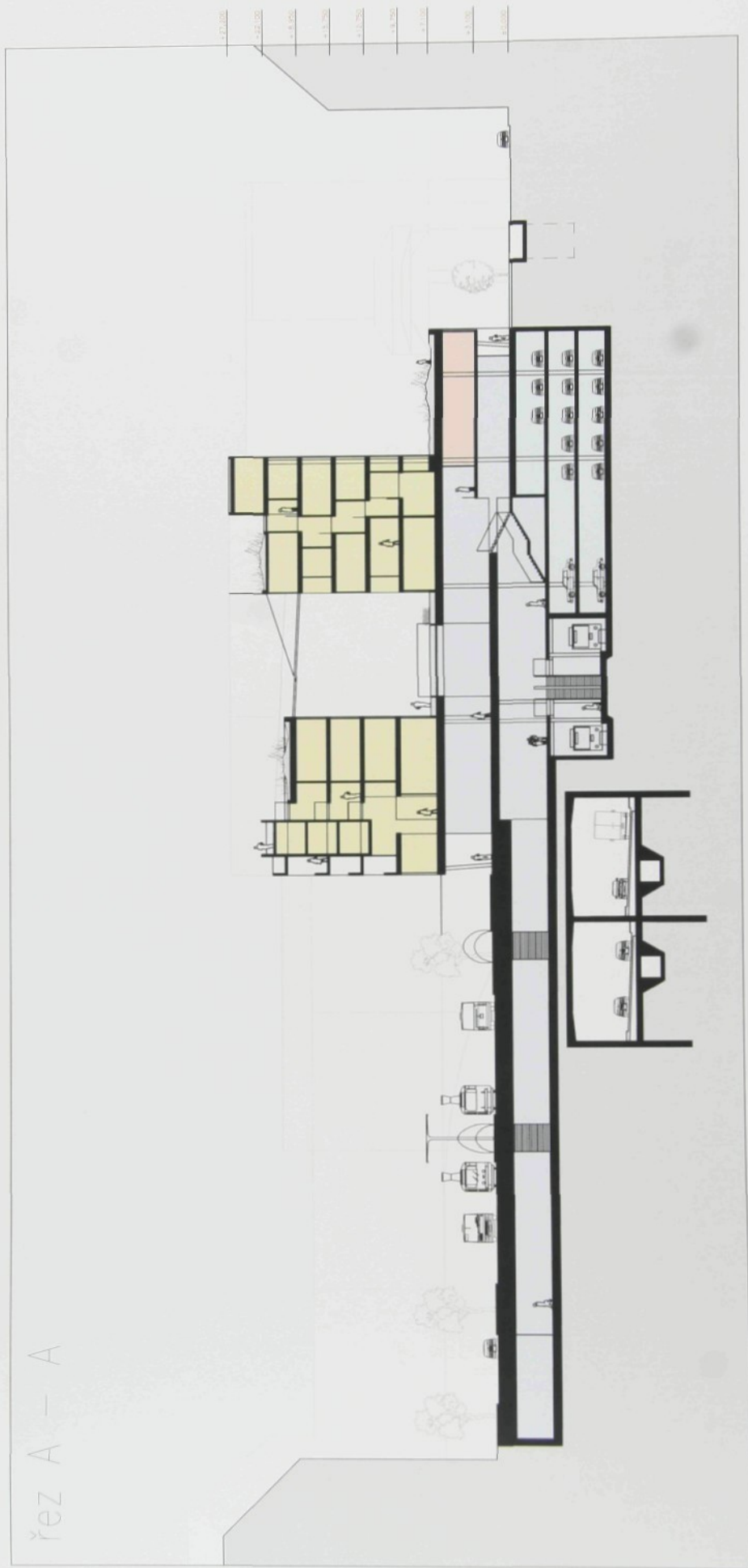
- koncelsáře
- služby
- abchody
- rekreace, sport
- komunikace na galerii, vestibuly
- provoz, sklady
- schodiště, jádra
- parking
- roslá zemina



- služby
- obchody
- zásobování
- provaz, sklady
- schodiště, jádra
- parking
- roslá zemina

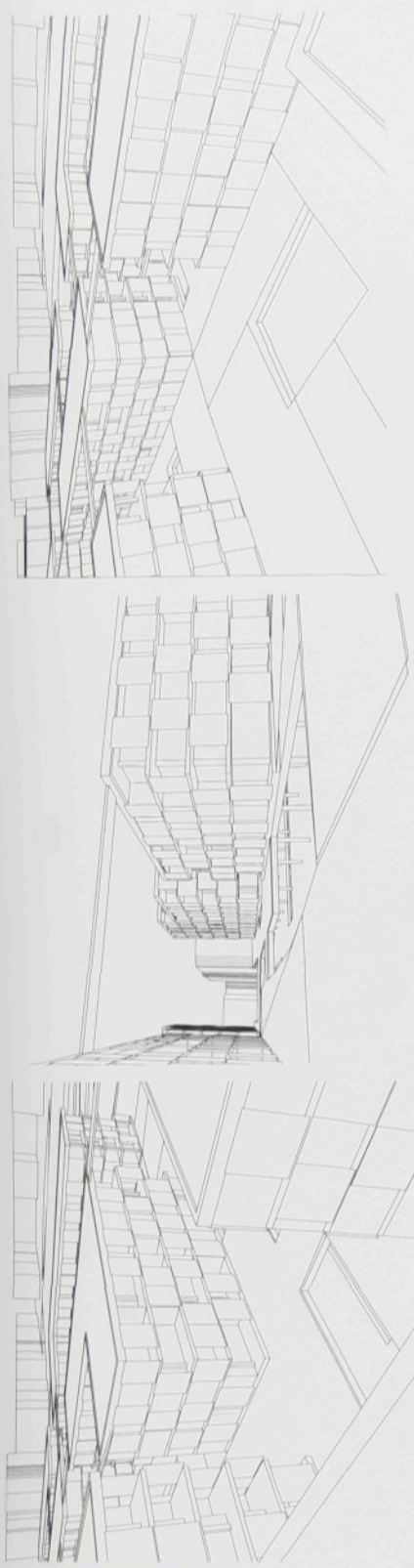


řez A - A



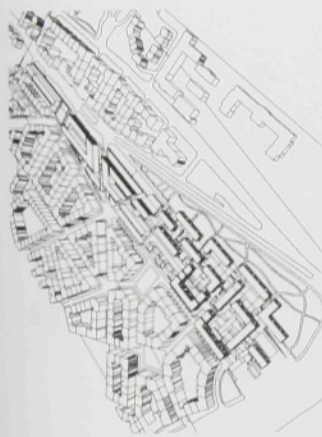
řez B - B

This architectural section drawing, labeled 'řez B - B', illustrates a building's internal structure. The building is oriented vertically. It features a central core with a staircase and elevator shaft. To the left of the core is a taller wing with a series of vertical glass panels. To the right is a shorter wing with a more solid facade. The drawing shows various rooms, corridors, and structural elements like walls and floors. The drawing is oriented vertically on the page.



řez C - C

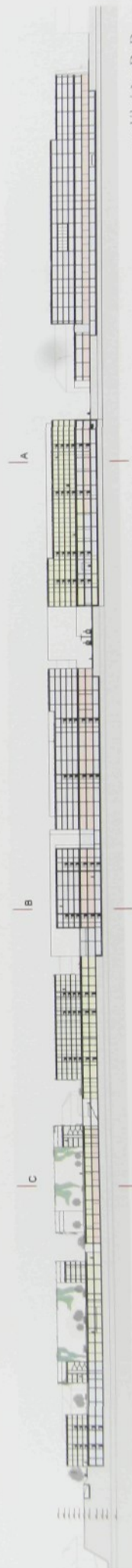




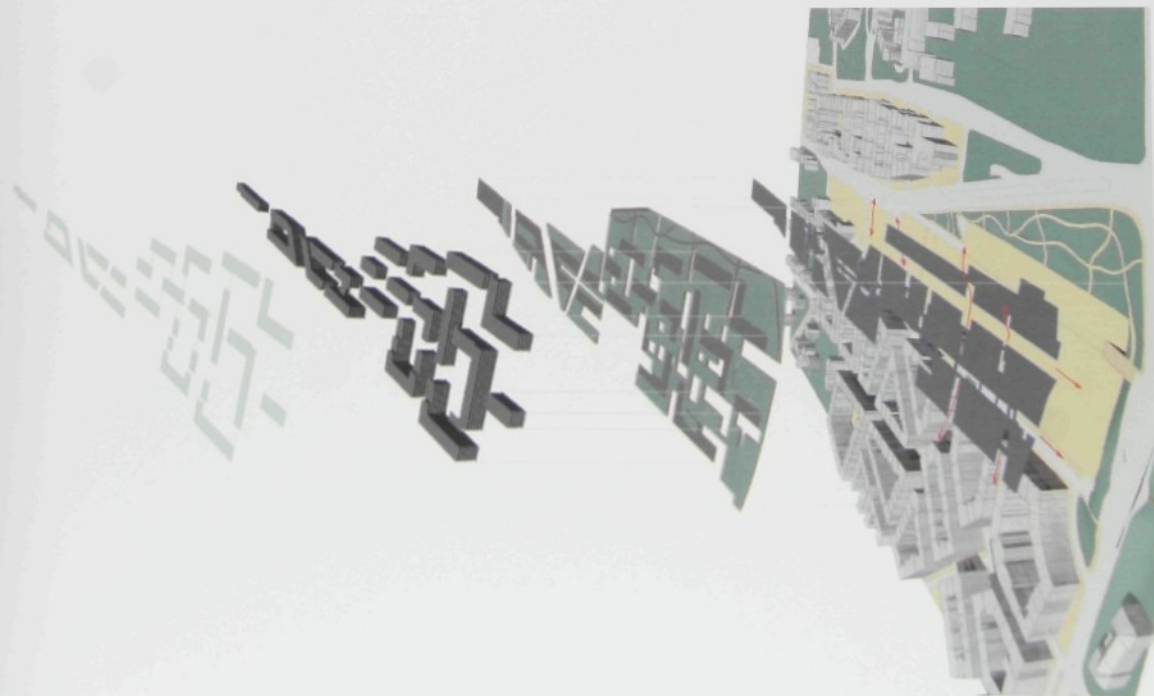
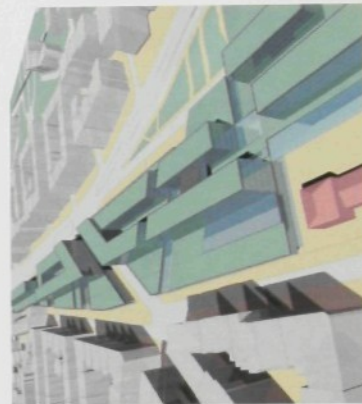
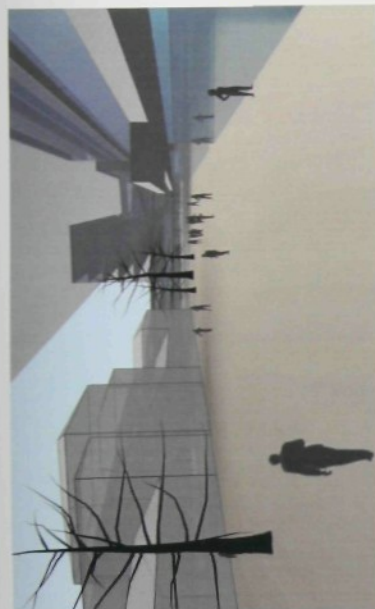
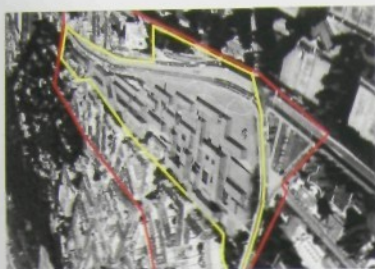
jižní pohled

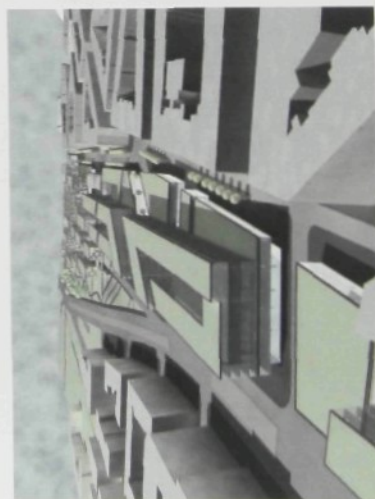
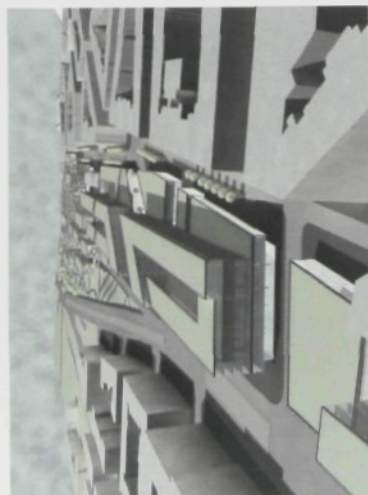
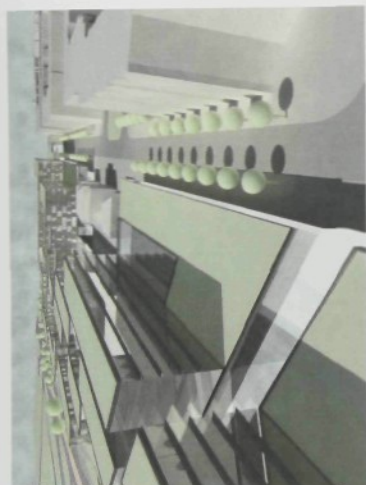
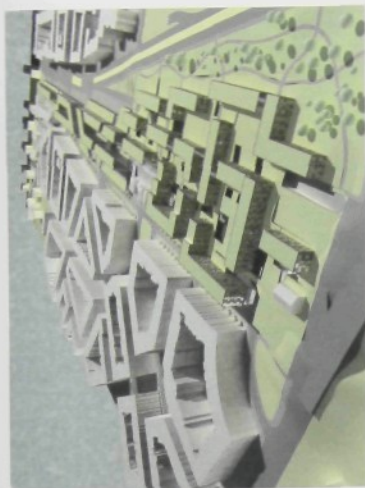


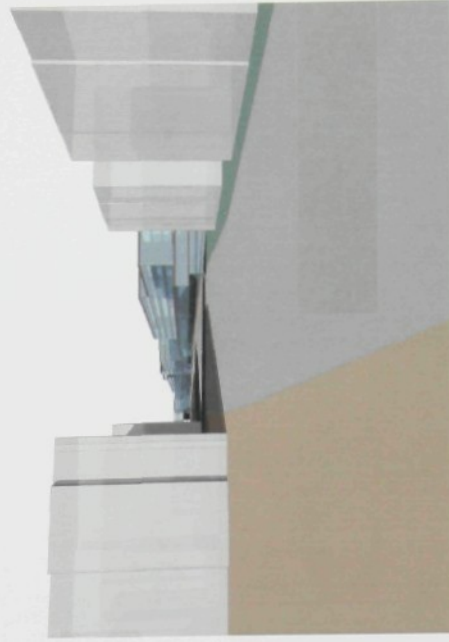
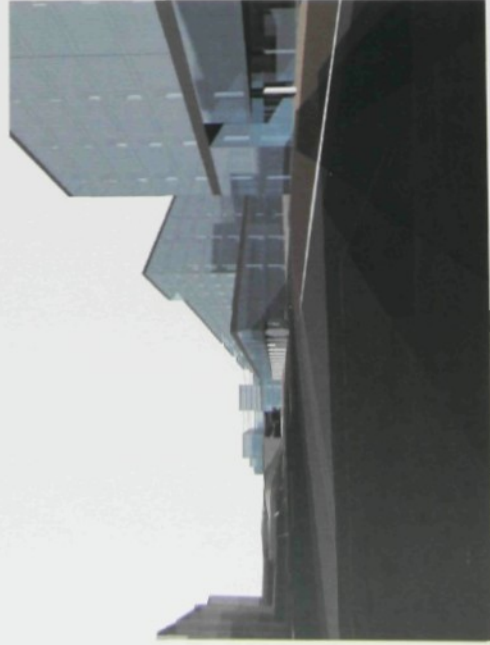
severní pohled



podélný řez D-D









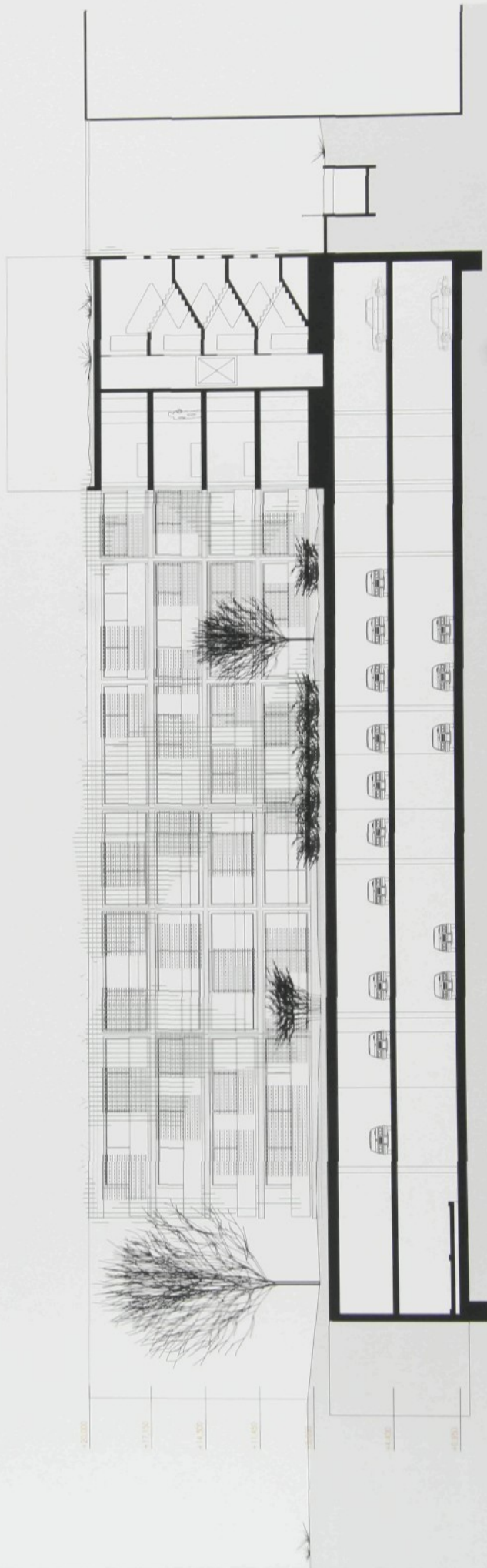


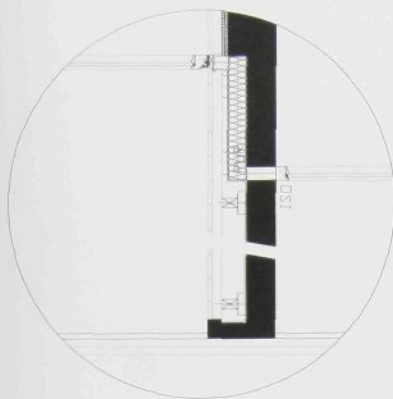
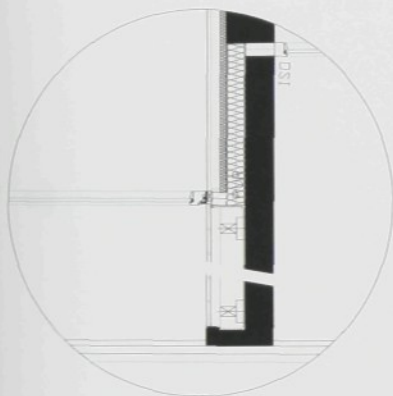


POHLED VÝCHODNÍ



POHLED ZÁPADNÍ





DETAIL ŘEŠENÍ TEPELNÝCHJ PROSTUPŮ TERAS



Bakalářská práce se zabývá komplikovaným prostorem současné železniční stanice Praha - Dejvice a stanice metra Hradčanská. Místo se má v budoucnu stát vedle Vítězného náměstí druhým centrem Dejvic a vstupní branou do Prahy. Jeho důležitost je podtržena i skutečností, že se z celého prostoru stává velmi komplikovaný dopravní uzel s tunely městského automobilového okruhu, stanice metra, tramvaje a nově navrhované stanici rychlodráhy, která propojí střed města, letiště s pokračováním až do Kladna. Kromě všech těchto aspektů je Hradčanská i významným nástupním bodem pro návštěvníky Pražského hradu, který spolu s mnoha významnými stavbami v okolí podtrhuje hodnotu místa. Stává se z ní důležitý prostor o mnoha úrovních, a to v rovině prostorové i obsahové.

Zadání – soutěž European 9-cz

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. 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 organizmus, který přinese do území novou kvalitu městského života. Tomu musí odpovídat i funkční náplň území s adekvátně dimenzovanými veřejnými prostory, jejich diferenciací a nabídkou. Součástí programu je i podíl bydlení, který zaručí život v území v průběhu celého dne.

Pozemek

Předmět zadání je výrazný z hlediska prostorové jedinečnosti umístění v rámci města Prahy. Území (o rozměrech cca 800 x 250 metrů) představuje pro své prostředí hranici, dělicí čáru, mezi „starou“ Pražskou zástavbou a moderními čtvrtěmi z první poloviny minulého století. Ze severní části zde končí velice příjemný a lidmi oblíbený pravidelný blokový urbanismus prof. Engela z 20. let minulého století. Jižní strana pozemku s směrem k Praze výrazně stoupá až k frekventované ulici Milady Horákové. Ta nelitostně odděluje území od pokračující převážně volné zástavby, ústící v nejznámější a pro obyvatele nejzajímavější dominantu: Pražský hrad.

V podélném směru je pozemek charakteristicky výrazně po vstevnici lineárním trychtýřovitě se rozšiřujícím tvarem ve směru západ - východ, který vychází z historického a do současnosti využívaného užití jako železniční nádraží na trase Praha - Dejvice – Kladno. Jako první Pražská železnice byla trať vybudována již v roce 1828 - tehdy ještě jako „koněspřežka“ (tzv. Buštěhradská dráha) sloužila k dopravě dřeva, stavebního kamene a později i uhlí do Prahy.

Z východního směru místo prakticky sousedí s Letenskou plání se sportovišti a nově navrhovanou Národní knihovnou. Směrem na západ se struktura bloku rozpadá a končí v rozdrobení do samostatných domů. Dosah centra Prahy, MHD, parku a celková poloha v rámci města Prahy dělá z parcely velice lukrativní místo pro bydlení i obchod.

Dejvice

Dejvice jako čtvrť byla postavena téměř najednou i s jejím centrem – Vítězným náměstím. V roce 1978 sem bylo zavedeno metro, které značně posílilo rozvoj a význam území.

Dejvice jsou relativně luxusní rezidenční čtvrtí, již sice dominují velké budovy vysokých škol a armády, ale obsahuje i mnoho klidných míst s vilami a rezidencemi zastupitelských úřadů. Ceněno je těsné sousedství jak centrální oblasti Prahy, tak velkých ploch zeleně (Stromovka, Divoká Šárka).

Mezi ulicemi Jugoslávských partyzánů a Evropskou se nachází univerzitní kampus, ve kterém je rektorát ČVUT, fakulta elektrotechniky, fakulta stavební a fakulta architektury, budovy VŠCHT a bahoslovecký seminář.

V místě se tedy nachází vyšší koncentrace mladých lidí - studentů.

Koncept

Při řešení území jsem se snažil vnímat množství komplikovaných vztahů místa jako tvůrčí nit pro nově vzniklé řešení. Vzniklý urbanismus je tedy spojením mnoha vlivů, které jsem shrnul do několika principů:

Podélný směr – koleje a klin (N-S)

Směr podélný v prvé řadě navazuje na linearitu, kterou zde již dlouhou dobu i nyní definují železniční koleje.

Koleje fungují jako výrazný dělicí prvek dvou navzájem odlišných světů. Chciť jsem, aby z místa bylo jeho původní (a částečně i nové) určení stále patrné. Stejně jako železniční koleje na nádraží i zde se domy postupně větví a to ve směru východ - západ. Vznikají „výhybky“, úzké domy se rozkládají a rozpadají. Rychlý pohyb se od východní strany brzdí, zastavuje. Objekty „přijíždějí“ na pozemek, snaží se sem vklínit, místo zpevnit.

Pohyb má za následek i postupnou změnu funkcí budov: začíná v místě dopravního uzlu, tedy tam, kde se předpokládá největší kumulace lidí a dopravy (rychlý pohyb), směrem k západu se postupně náplň budov mění své funkce od terminálu s hotelem, přes administrativu (úřady města) po volnou část bydlení (zde zastavuje). V podélném směru je třeba projekt číst od východu na západ.

Příčný směr – spojování (S-J)

Příčný směr se snaží navázat na okolí. Nechávám zde volně působit původní (historické) směry ulic, tvary okolních budov. Tyto v místech pomyslného pokračování ulic prořezávají objekty a vznikají tak průhledy převážně na Pražský hrad. Dejvické bloky se postupně rozpadají a přecházejí v roztroušenou zástavbu.

Vertikální směr – tři vrstvy – město, volné bydlení, vyhlídka

Při řešení jsem využil pro pozemek nevhodného severního klesání a navrhl novou úroveň parkového terénu, která definuje volnočasový prostor mezi bytovými domy. Skrývá městskou strukturu (se kterou neztrácí kontakt díky průhledům „dovnitř“) i část parkingů a vytváří parkovou plochu, ze které jako soliéry stojí bloky domu.

Celá „zelená deska“ nakonec končí na hranici ulice Václavkova, kde svou výškou dotváří parter ulice, ve které je již nyní výrazný píší život. Budovy nad parterem záměrně ustupují, aby tak svoji výškou nebránily výhledu ani proslunění současně zástavbě Dejvic.

Zelená plocha rozděluje vertikálně území na dva světy. Městské prostředí s otevřenou pasáží, galerií, obchody a službami pod ní, na ní pak solitérni bytové domy, které svoji kompozici vytvářejí vnitřní polosoukromé dvory – parky, ve kterých je snaha po vzniku pozitivního sociálního klimatu (pocit sousedství). Množství zeleně bude mít také příznivý vliv na psychickou pohodu člověka a zajistí proměnlivost prostředí v průběhu roku. Stejný princip i když v omezené míře je uplatněn také ve vzhledu části pozemku, kde ze širší parterové hmoty vystupují úzké domy, které tak nestíní stávající zástavbu a získávají dostatečné prosvětlení. Také z hlediska výhledu směrem k Pražskému hradu jsou severní budovy od jedno až dvě patra navýšeny. Kouzlo a genius loci Prahy je spíše v tom, co je skryté. V labyrintu, uvnitř kterého se odehrává „nepřehledný“ šum individuálních osudů. Tomu odpovídá spodní městská část. Ta přímo navazuje na stávající blokovou zástavbu Dejvic, prodlužuje její ulice, vytváří malá volná prostranství a dostatečně husté městské prostředí s lidským měřítkem a dostatkem prostorů pro obchodní činnost.

Poslední vrstva – vyhlídka – se odehrává na zelených střechách obytných budov. Z jejich střech se stává ryze soukromá část exkluzivních zahrad s výhledem na Dejvice i Pražský hrad.

Tradici blok – volné bydlení

Při řešení území jsem dlouho uvažoval nad tématem vnitrobloku (Engelova urbanismu) jako základní stavební kamen výrazu Dejvic. Dělení soukromé (vnitroblok) vs. veřejné (ulice), jasně definované bloky domů tvořících se jako dům jeden. Hledal jsem spojení mezi hnutím a tedy živým městem navazující na současnou kvalitu Dejvic a volnou urbanizaci prosvětlenými bytovými domy.

Vzor jsem nakonec našel ve studii Holandské kanceláře 3XXN na řešení bytového bloku ve čtvrti Nesselande v Rotterdamu (projekt v současnosti ve výstavbě), která mě posloužila jako inspirace.

Snažil jsem se, aby se navrhovaný projekt stal přirozenou součástí Dejvic a to na dlouhou dobu. Ve své práci jsem se zabýval kontextem místa, užítkovostí a smyslem hmot, lidskostí návrhu, ale také ekonomikou i ekologií projektu.

Funkční popis

Ustředím motivem pro funkční řešení jsou krom zelené desky dvě nové ulice probíhající pozemkem v podélném směru rovnoběžně s ulicí Václavkova. První, pěší ulice, s galerií v prvním patře, prochází téměř celým pozemkem. Začíná vestibulem terminálu na východní straně pozemku, jako krytá pasáž prochází obchodním centrem a pokračuje v exteriéru jako částečně překrytá zelenou platformou. Propojuje tak všechny funkční náplně: od terminálu, přes obchody, služby, zábavu a potažmo i bydlení. Ulice podchází Prašný most a dále pokračuje jako volná rekreační stezka podél tratě rychlodráhy směrem na západ.

Další rovnoběžná ulice je navázána na ulici Milady Horákové a jako jednosměrná slouží převážně pro zásobování spodní platformy a parkovacích objektů. Ústí v ulici Svatovítská. V úrovni druhého nadzemního podlaží ji výrazně přechází zelená deska, která ji tak odděluje od bytových domů ve vyšších patrech.

Administrativní budova na východní části území doplňuje již existující blok obytných budov z jižní strany.

V rozšířené platformě v přízemí obsahuje obchodní plochy, v dalších patrech pak kancelářské prostory. Východní část parteru obsahuje pasáž, která tak lépe spojuje ulici Milady Horákové a ul. Pod Kašianou ve směru pokračování ulice K. Bruse. V prvním podzemním podlaží jsou garážová stání.

Terminál je řešen v podzemí s přímou návazností na podchod ulice Milady Horákové a vestibul metra. Nástupišťe rychlodráhy je oproti vestibulu snížené a přístupné vstupy a eskalátory. Vestibul terminálu propojuje nástupišťe tramvají v navrhovaném prodlouženém průchodu ulice Dejvická na západní straně terminálu. Vestibul doplňují pokladny, zázemí (sklady, wc) a prostory pro obchody a služby. Vestibul terminálu je přímo navázán na podzemní parkoviště v severní části budovy.

Přízemí budovy je průchozí platformou a slouží jako kryté městské prostředí pro obchody a služby. První patro, veřejně přístupné galerii, obsahuje občerstvovací zařízení a recepce hotelu v dalších patrech budovy. Hotelové pokoje jsou přístupné z jižní fasády volnou rampou s výhledem do vnitřního dvora, ze severní střední chodbou.

Obchodní centrum, administrativní budova ve střední části pozemku je koncepčně řešena podobně jako terminál. V přízemí se kříží dva směry – dvě kryté pasáže, které zprístupňují obchodní plochy obchodu a supermarketu. Jejich zásobování i parkování automobilů návštěvníků je řešeno z prvního podzemního podlaží přístupného rampami z nové zřízené ulice. V dalších patrech budova přechází v kancelářské prostory, určené převážně městskému a státním úřadům, dále pak učebny a přednáškový sál (propojuje dvě části budovy).

Směrem na západ pak objekt volně pokračuje vnější pěší pasáží s galerií v městskou dvoupatrovou částí krytou

zeleným parkem. V těchto objektech se nachází služby a obchody, dále na západ pak přechází ve sportovní a rekreační zařízení (bazén, tělocvična, bowling...). Kryté ve svazích jsou navrženy objekty parkování na západní a jižní straně pozemku přímo propojené jádry s objekty bydlení.

Budova stávajícího nádraží je dle současných podmínek zachována na původním místě. Její vestibul bude přichodit a v patrech se budou nacházet kanceláře a výstavní prostory. Z jižní strany budovy vnikne volně veřejné prostranství napojené na vnitřní městskou strukturu.

„Stará“ budova nádraží je přesunuta na západní část pozemku a využívána jako muzeum.

V jihozápadní části je navržen *veřejný park*, který svým konceptem navazuje na zelenou platformu. Park slouží jako clona od rušné komunikace ul. Milady Horákové.

Bytové domy jsou posazené na zelené desce na západní straně pozemku, tedy ve velice klidné lokalitě. Místo je od komunikace ul. Milady Horákové vizuálně i hlukově odděleno navrhovaným parkem a přirozeným svahem. V zásadě se jedná o dva typy budov: typické obytné bloky s většími komfortními byty (80 m², 120 m², 150 m², 180 m² vč. teras), přístupné jak ze zelené platformy tak přímo z podzemních garáží nebo spodního městského parteru, a pavlačové domy, s přístupem ze zelené platformy a menšími byty (min. 40 m²). Část pavlačových domů je myšlena s mezonetovými byty. V domech v severní části území se jsou v posledních patrech myšleny terasové byty. Zbývající sířechy budov jsou propojené „mosty“ a přístupné jako výhledové pro obyvatele domů. Celkem je uvažováno na 480 bytových jednotek. Součástí domů budou i další soukromé prostory pro obyvatele: sauna, fitness.

Dispozice bytů se snaží o propojení skrz šířku domu, výhledy do vnitřního vnitrobloku a na u části pak na Pražský hrad. Většina má k dispozici terasu. Velké prosklené plochy jsou stíněné dřevěným posuvným roštem. Fasády pak jsou porostlé vertikální zelení díky čemuž jsou domy přímo spojeny se zelení vnitrobloku.

Doprava

Součástí návrhu je posílení role Dejvické ulice přeložením tramvajové dráhy, čímž ulice Dejvická změní svůj charakter na obslužnou komunikaci s tramvaji. Výsledkem je odlehčení dopravní zátěže v ulici Svatovítské, která ještě vzroste s výstavbou MO, zkrácení času přepravy a hlavně posílení role Dejvické ulice jako živého městského bulváru. V místě prostřihu budov vzniká nástupní místo přímo spojené s terminálem metra a rychlodráhy a budovy zde vytvářejí výrazné ukončení/záčátek ulice – pomyslnou bránu

Pěší doprava je oproti současnému stavu posílena. Jde o větší množství úrovně přestupů a vytvoření pěší zóny s tramvaji a otevřeně pasáže se severojižní propojením skrz navrhovanou strukturu v rytmu sousedící blokové zástavby. Již nyní živá pěší zóna ulice Václavkova je posílena zbudováním menších obchodů a služeb v parterové části spodní platformy.

Zastávky autobusů zůstávají v nezměněné formě.

Další výraznou změnou je mírná změna stopáže výjezdu z podzemního automobilového tunelu do ul. Svatovítské. Oblouk je posunut a díky této změně schován ve strání terénu. Řešení umožňuje výjezd

automobilům pouze do směru Vítězné náměstí. Ostatní napojení jsou zachována dle územního plánu. Terminál je řešen v podzemí a navazuje eskalátory na podchod vestibulu metra. Vestibul je pak prodloužen pod budovou hotelu až k zastávkám tramvají. Vestibul je také přímo napojen na podzemní garáže. V přízemní a prvním patře vestibulu se pak nachází přídružené služby – informační služba, prodejna jízdenek, menší stánky, kavárna a restaurace. V prvním patře budovy pak recepce hotelu.

Parkování je řešeno ve východní části v podzemí budov, v západní v prvních dvou nadzemních podlažích krytých zelenou deskou. V území se celkem nachází osm vjezdů/výjezdů z parkovacích míst (nově vzniklá „servisní“ ulice, ulice Václavkova a Milady Horákové). V rámci navržené zástavby je uvažováno s vybudováním garáží o kapacitě cca 2300 míst. Tato suma přibližně odpovídá požadavkům na množství parkovacích stání v této oblasti. Část může být využita jako parking P+R. V ulicích jsou navržena také místa pro krátkodobé stání.

Součástí řešení jsou i přechody komunikací. Křižovatky jsou řízeny semaforly.

Konstrukce

Všecké budovy jsou uvažované jako železobetonové skeletové monolitické konstrukce o základním modulu sloupů 8,10 metrů. Z důvodu zvýšené zátěže vegetačními střechami (extenzivními i intenzivními) se uvažuje v suterénních patrech větší nadimenzování a užití vysokopevnostního betonu. Fasády administrativních budov budou skleněné dvojité se stíněním markýzami.

Vertikální zeleň

Obytné bloky jsou obohaceny fasádou, na které postupně vyrůstá bohatá zeleň. Zeleně propojuje objekt s vnitřními zahradami, poskytuje ochranu před sluncem, příjemnou atmosféru a dostává tak zahradu i do nejvyšších pater obytných budov. Zajišťuje určitý život – pohyb, proměnlivost během roku. Plášť v místech fasády se skládá z na místě prefabrikovaných panelů se suchými štětovanými kameny za sítě Inox. Mezi beton a kameny jsou vloženy jutové pytle se zeminou a semeny. Zavlažování a hnojení (zavlažuje se v noci cca během jedné hodiny) zajišťuje systém trubek s mikroporforací, vložený do spár mezi panely. Dovoluje to zesílená vnitřní izolace proti vodě. V mezerách mezi kameny rostou středozemské druhy dužinatých rostlin, které odolávají suchu a z fasády postupně vytvářejí zelenou stěnu.

Zásobování

K zásobování obchodů slouží obsluhovaná jednosměrná komunikace napojená přímo na ulici Milady Horákové a ústící do ulice Svatovítská. Velkoobchod obsahuje vlastní zásobovací rampu v prvním podzemním podlaží.

