

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 - celková situace řešeného území	M 1:200 – 1:500
C.2 - charakteristické řezy územím	M 1:200 – 1:500
C.3 - půdorysy všech úrovní pavilonu	M 1: 100
C.4 - řezy pavilonem	M 1: 100
C.5 - pohledy	M 1: 100
C.6 - vybraný architektonický detail řešení	M 1:1 – M 1:20
C.7 - interiérové perspektivy	min. 2x
C.8 - exteriérové perspektivy a zákresy do fotografií	min. 2x
C.9 - model pavilonu a výběhu	M 1:200 – 1:500

- D - Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch pavilonu
- E - 1x sada zmenšených výkresů pro archivaci ve formátu A3
Elektronická podoba všech částí diplomní práce na CD-ROM

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Miroslav Melena

Zadání bakalářské práce:

23.2. 2006

Termín odevzdání bakalářské práce:

29.5.2006 v 10:00 na děkanátě FA

L.S.

Jan Šmíd
vedoucí katedry

Jan Šmíd
děkan

V Liberci dne 23.2.2006

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) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

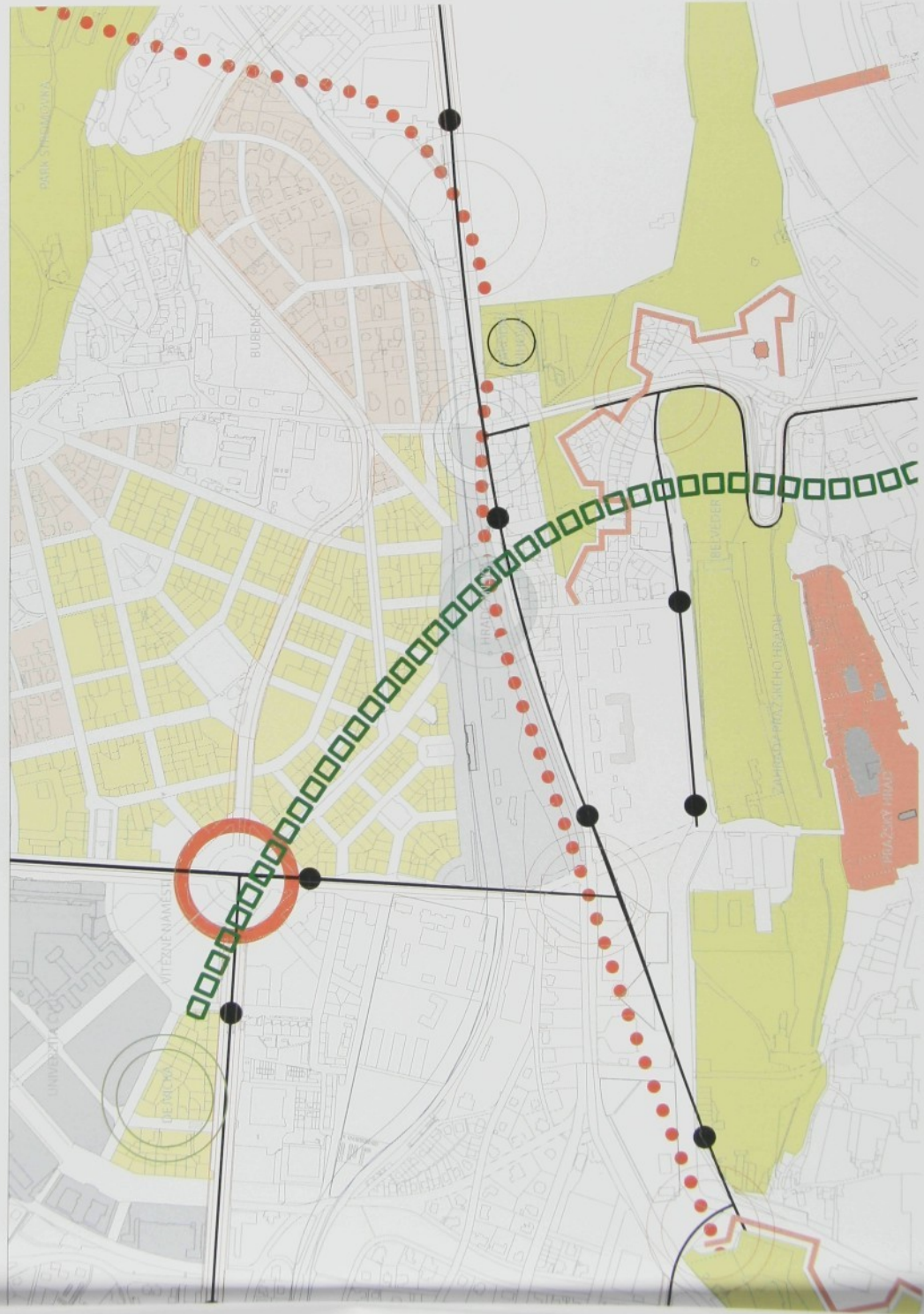
Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL, v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

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

Datum 29. května 2006

Podpis *Jan Šmíd*

SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ - CHARAKTER ZÁSTAVBY

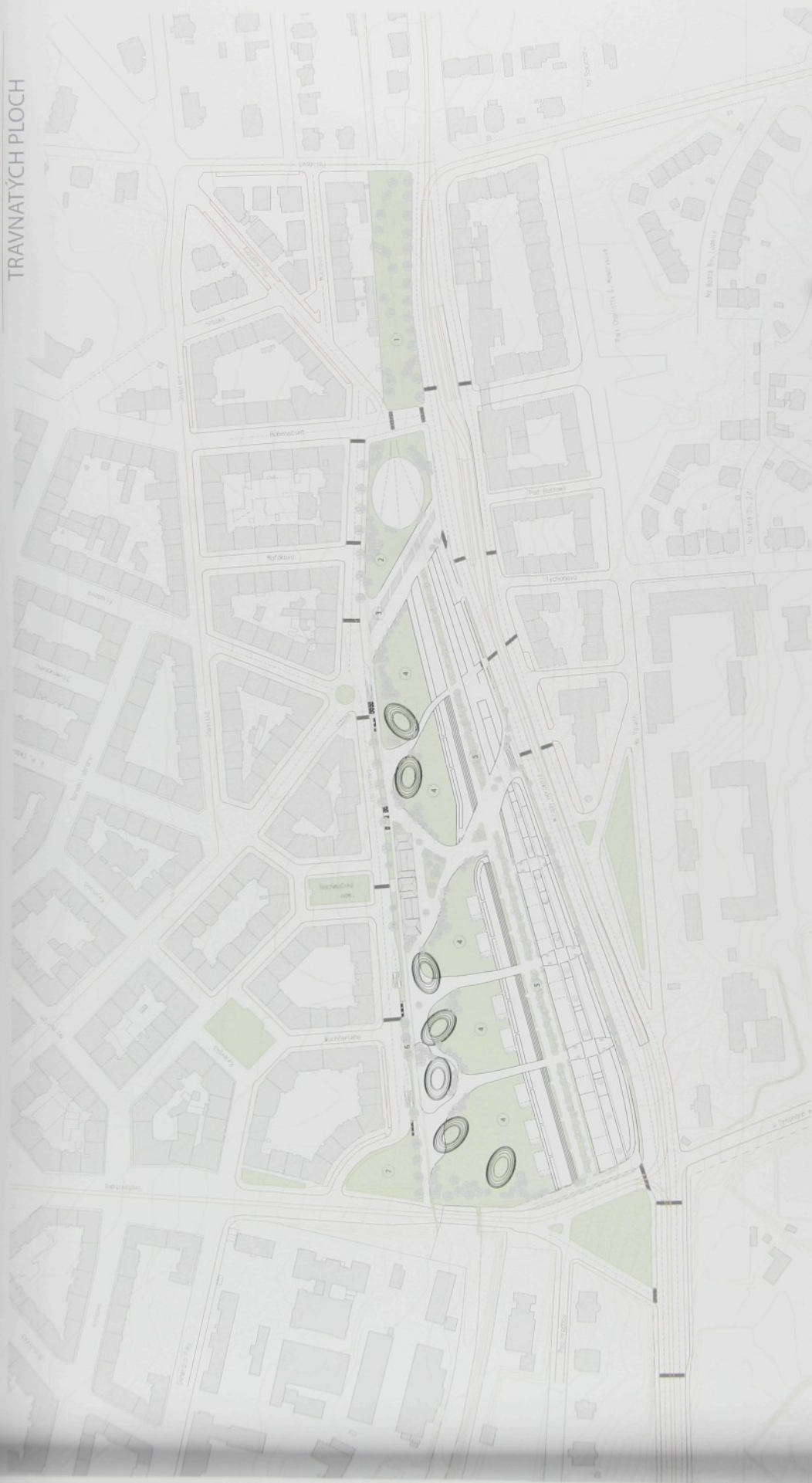


LEGENDA :

- KOMPLEX BUDOV UNIVERZITY ČVUT
- BLOKOVÁ VÝSTAVBA (ENGEL)
- VILOVÁ ZÁSTAVBA BUBENEČ
- KOMPLEX PRAŽSKÉHO HRADU
- HISTORICKÉ BUDOVY PRAŽSKÉHO HRADU
- STADION SPARTA
- PARKY, TRAVNATÉ PLOCHY
- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ NOVÉ URBANISTICKÉ VÝSTAVBY
- PODZEMNÍ SILNIČNÍ DRÁHA RYCHLOSTNÍ
- MHD AUTOBUSOVÁ DOPRAVA
- TRASA METRA A
- DOPRAVNÍ TERMINÁL, KŘÍŽENÍ DOPRAVY



SITUACE - ŘEŠENÍ ZELENÉ A
TRAVNATÝCH PLOCH



LEGENDA:

HRANICE PĚŠÍ KOMUNIKACE

DRÁHA MHD TRAMVAJOVÁ



2

VEREJNÁ PROSTORA - NÁMĚSTÍ SE ZELENÍ PŘED DOPRAVNÍM TERMINÁLEM

3

VEREJNÁ PROSTORA - NÁMĚSTÍ - VODNÍ PLOCHA S
KOMUNIKAČNÍMI MŮSTKY

1 VEREJNÝ PARK PRO ODPOČINEK - KRÁTKÝ BĚŽECKÝ OKRUH
- VZROSTLÉ STROMY A KŘE

4

TRAVNATÉ SVAHY S KŘEMI A LAVIČKAMI PRO VOLNÝ ČAS

5

STROMOVÁ ALEJ, KVĚTINOVÉ OSTRŮVKY - PĚŠÍ ZÓNY

6

STAVAJÍCÍ STROMOVÁ ALEJ OBTEKAJÍCÍ ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ

7

TRAVNATÁ PLOCHA, HRISTE PRO VOLNÝ ČAS



Legenda:

- parkovací bloky obsluhované komunikacemi
- rampy mezi podlažními
- vjezdy a výjezdy - podzemní parking
- stávající budovy
- travnaté plochy, zeleň
- hranice pěší komunikace
- dráha železniční - tramvajová



Legenda:

- dopravní terminál - železniční rychlodráha, metro A
- dopravní terminál - autobusy
- multifunkční obchodní centrum
- administrativní prostory - kanceláře, jednatelství
- obchodní pasáže 1. podlaží
- parkovací prostory obytných domů
- vjezdy a výjezdy - pozemní parking
- výškové budovy - 10. podlaží
- stávkové budovy
- travnaté plochy - zeleně

hranice péči komunikace
dráha MHD - tramvajová



Legenda:

- multifunkční obchodní centrum
- administrativní prostory - kanceláře, jednávací sál
- obytný dům - byty 3. kategorie
- terasy obytného domu
- výškové budovy - 10. podlaží
- střešní budovy
- travnaté plochy, zeleň
- hranice pěší komunikace
- dálnice MHD - tramvajová



Legenda:

- multifunkční obchodní centrum
- administrativní prostory - kanceláře, jednací síňe
- obytný dům - byty 3. kategorie
- terasy obytného domu
- výškové budovy - 10. podlaží
- stávající budovy
- travnaté plochy, zelen
- hranice péší komunikace
- dálna MHD - tramvajová



POHLEDY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

1 : 1000



VÝCHODNÍ POHLED



ZÁPADNÍ POHLED

POHLEDY A ŘEZ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

1 : 4000

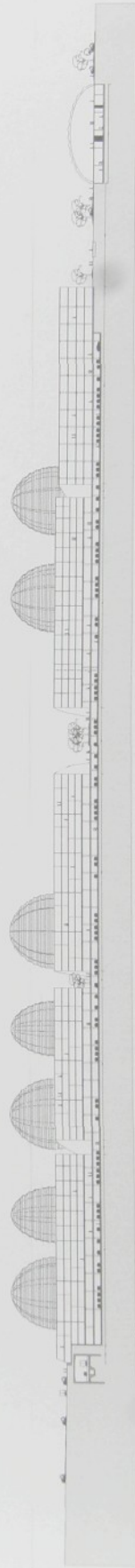
SEVERNÍ POHLED



JIŽNÍ POHLED



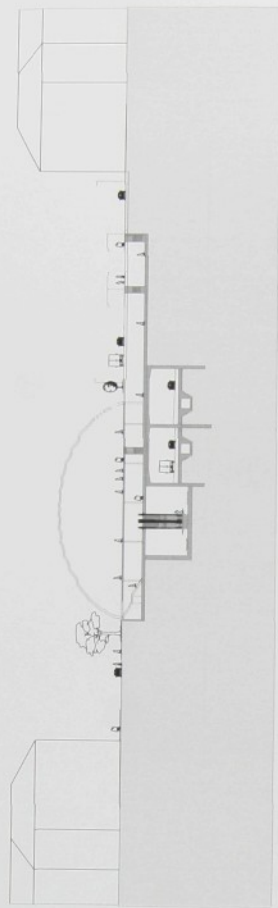
PODÉLNÝ ŘEZ D D'



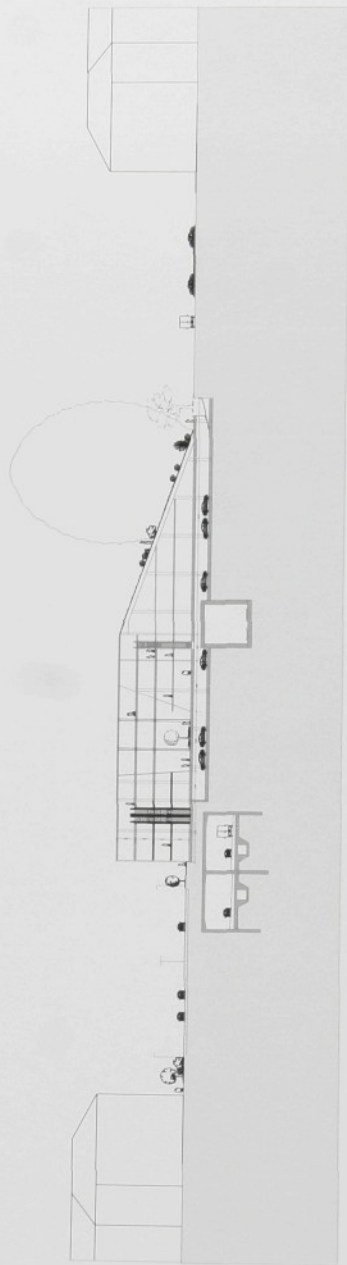
ŘEZY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

1:1000

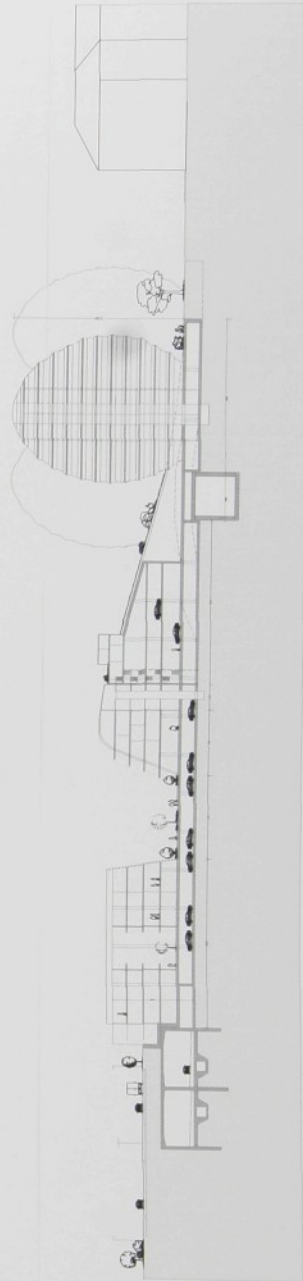
PŘÍČNÝ ŘEZ C C'



PŘÍČNÝ ŘEZ B B'



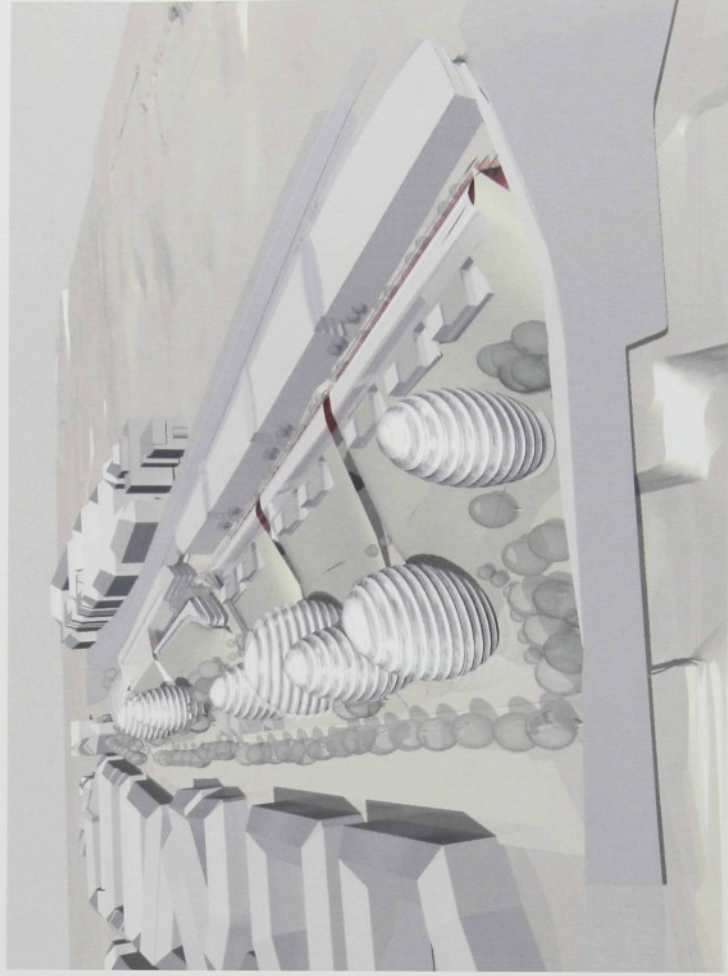
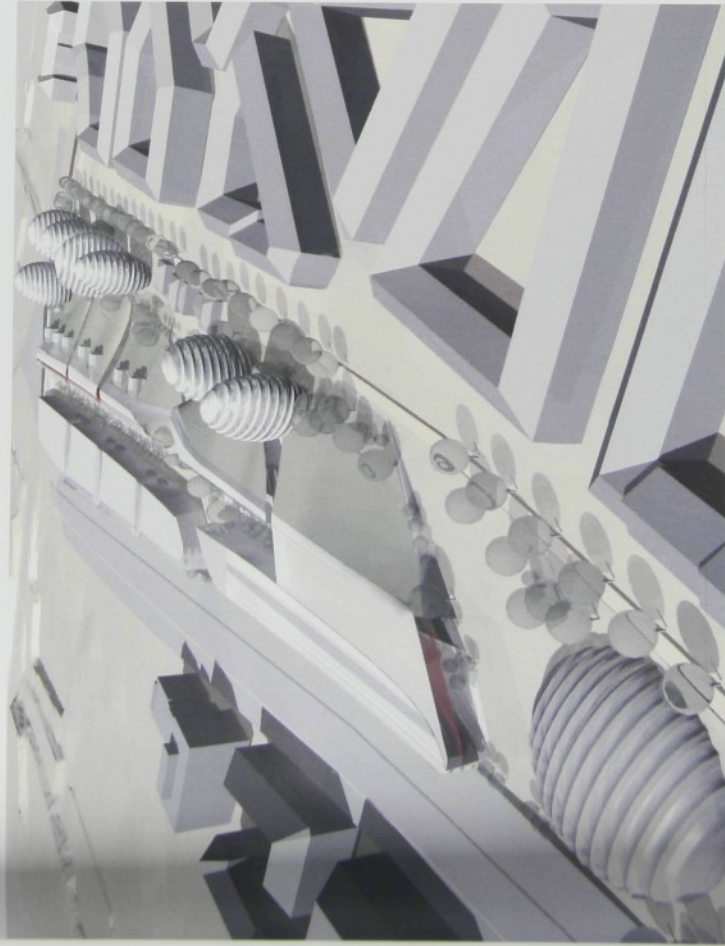
PŘÍČNÝ ŘEZ A A'



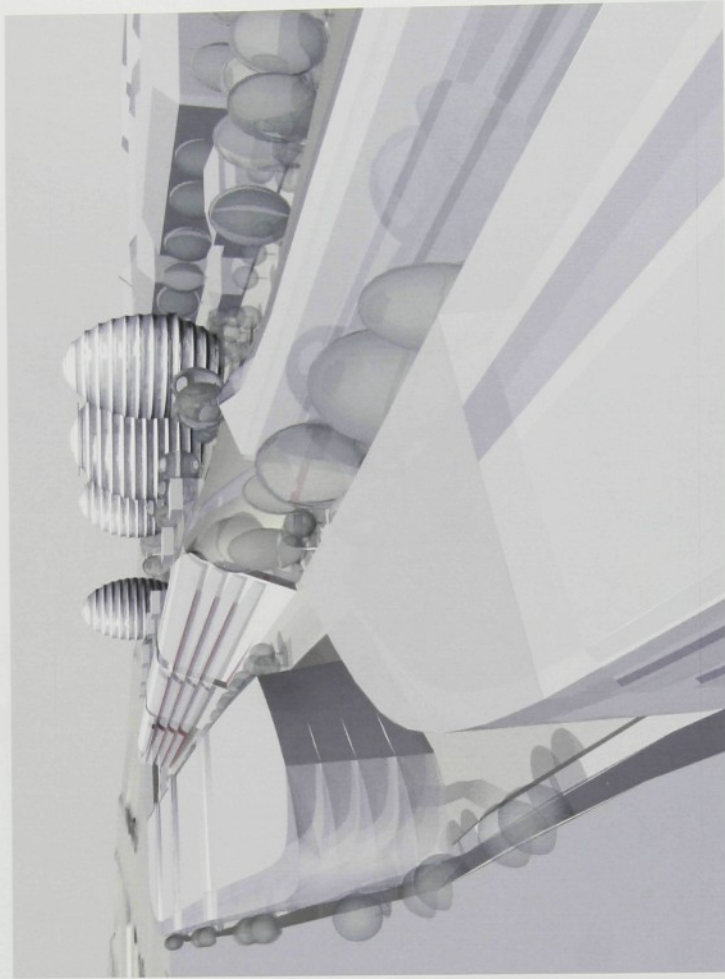
EXTERIEROVÉ PERSPEKTIVY

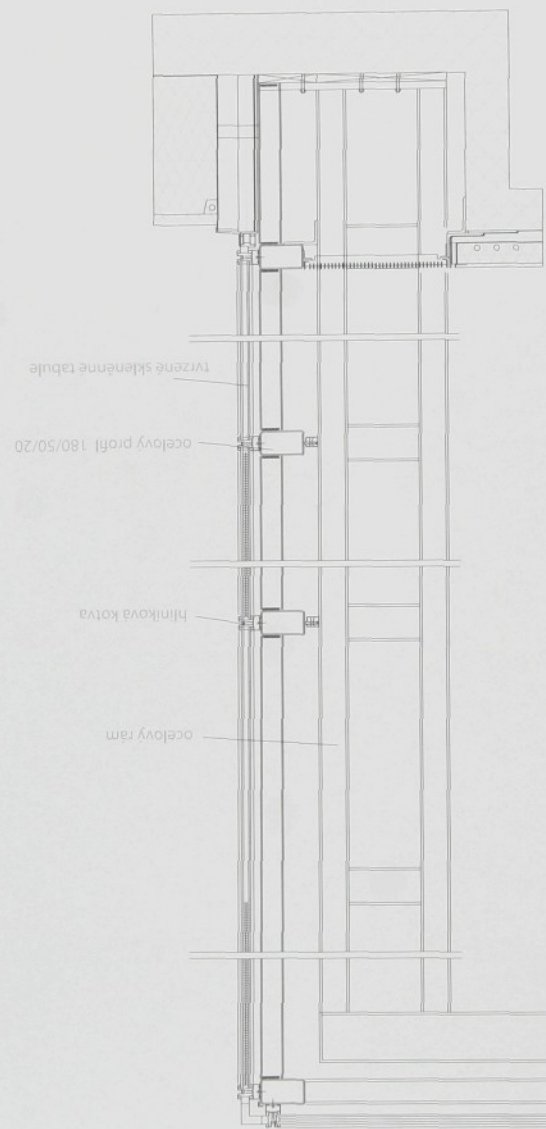


EXTERIEROVÉ PERSPEKTIVY

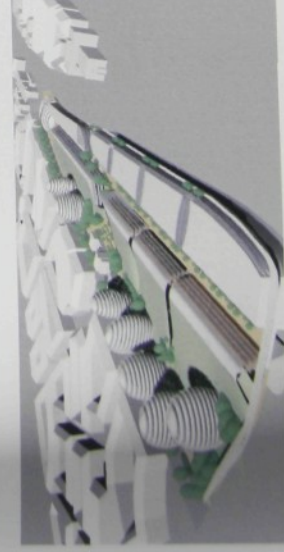
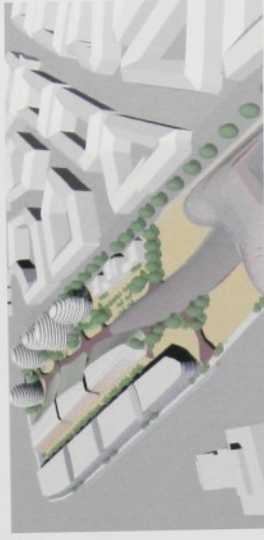
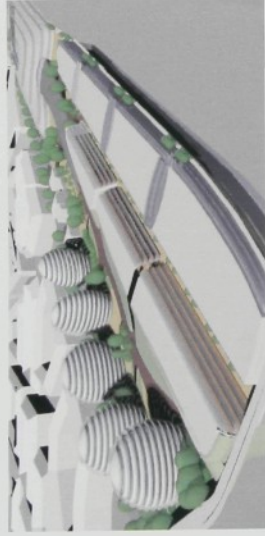


EXTERIEROVÉ PERSPEKTIVY



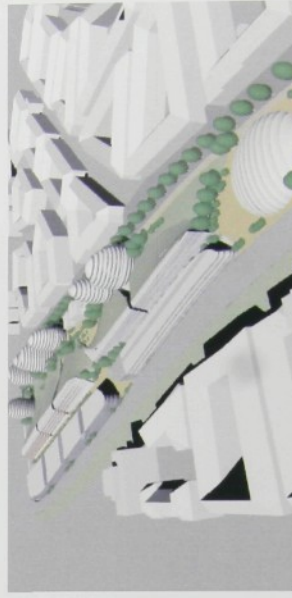
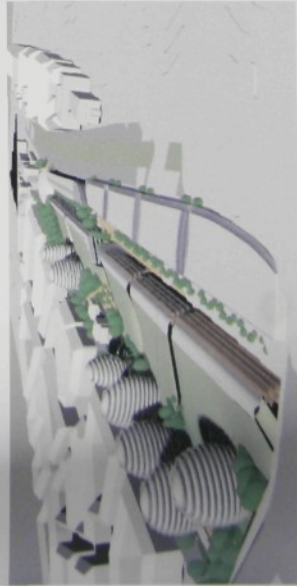


PRACOVNÍ POSTUP NÁVRHŮ



INSPIRACE

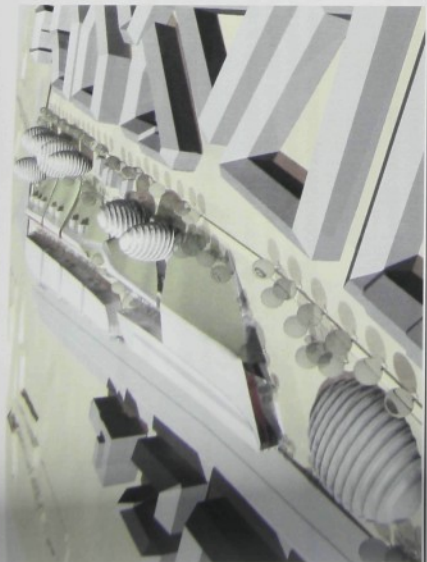
ORGANICKÉ TVARY , KŘIVKY



Průvodní zpráva

Evropas oz

Dejvice_Hradčanská
Michaela Volfová



Textová zpráva

- 1/ Zadání
- 2/ Lokalita a její rozbor
 - _ Urbanistické podmínky
 - _ Historické podmínky
- 3/ Doprava
 - _ Stávající stav
 - _ Budoucí návrhy
- 4/ Koncept návrhu
 - _ Koncept rozdělení areálu
 - _ Přístup k areálu, výškové nerovnosti
 - _ Napojení na ostatní komunikace
 - _ Administrativní budova
 - _ Bytový komplex a jejich parkovací prostory - svahy
 - _ Multifunkční komerční komplex
 - _ Terminál
 - _ Náměstí a vodní plocha
 - _ Podzemní parkování

Zadání:

Předmětlem řešení je urbanistická přestavba na území nádraží Dejvice. Ztvárnění vyjadřuje správnou kombinaci funkcí pro vytvoření samostatné struktury včleněné do středověké památkové chráněné oblasti a kvalitní výstavby z přelomu 19.-20. století navržené architektem Antonínem Englem blokového charakteru.

Noméně zadáné území se nachází na křižovatce mnoha dopravních systémů, které jsou též ve svých inovačních návrzích zapojeny do zadání nového urbanistického řešení.

Lokalita a rozbor:

Určené území leží v městském obvodu Prahy 6 Dejvích. V této části Prahy je nejdůležitějším a frekventovaným místem v mnoha ohledech Vítězné náměstí. Od něho se větví mnoho hlavních ulic a k území místa nádraží Dejvice směřuje ulice Dejvická pod jejíž úrovní vede trasa metra A ústící výše k povrchu terénu v následující stanici Hradčanská, která je položena na urbanisticky řešeném území.

Tato lokalita v okolí Vítězného náměstí a včetně jeho samého území byla navržena a postavena na počátku 20. století profesorem architektem Antonínem Englem. Jedná se o charakter bloků, převážně pro bytové účely a komerci. V této části území sídlí také univerzitní kampus ČVUT. Na východní hranici Englovi vystavby se nachází vlnová čtvrť Bubenec s architektonicky hodnotnými skvosty.

Na protější straně od území se nachází komplex Pražského hradu a mnoho dalších historických budov, které leží na vyvýšeném místě nad městem. V jeho okolí se rozkládají parky s architektonickými skvosty jako je Letohrádek královny Anny. Tyto zahrady s níže položenou zástavbou, která slouží armádní funkci a řešené území je rozděleno velmi frekventovanými silničními tahem, ulicí Mlády Horákové.

Tato ulice tvoří pravě onu hranici památkové rezervace, která přináší mnoho kritérií a omezení pro návrh nové architektonické výstavby. Jako je například dodržení výškové linie budov nebo návrh optimální struktury, která bude tvořit síce vlastní celek, ale přesto bude vhodným způsobem zapadat do stávající hodnotné zástavby.

Doprava:

Co se týče dopravy, jak už jsem uvedla výše, toto území je křižovatkou mnoha druhů dopravy.

Stávající stav tvoří v obou směrech frekventovaná dvouproudová komunikace s dvěma tramvajovými tratěmi a jejich zastávkovými stanicemi. Zde jsou také situována stání autobusových zastávek mezi městských linek. Tento stav sínce je tak vytvářen, že byl vytvořen dopravní návrh pro výstavbu tunelové rychlosti komunikace zasahující do návrhu zadané práce. Měl by zklidnit atmosféru, ne zcela odklonit dopravu. Je tedy počítáno s neustálým ruchem dopravy, ale ne v tak kritické formě jako tomu je dnes. Přes území též vede vyústění z tunelu, které jsem ve svých návrzích posunula až na okraj pozemku z důvodů výšky položení, které vedlo v mém návrhu dvě podlaží nad terénem, který jsem si zrovnila, podle svého návrhu.

Přesto je na tomto území nejdůležitějším dopravním aspektem železniční trať vedoucí směrem na Kladno, protínající po celé délce řešené území. Tato trať je třetím nejstarším železničním pásmem ve střední Evropě. Na území zástavby leží nádraží Dejvice. Tato budova nádraží je památkově chráněna a na druhé straně od kolejiště leží budova bývalého nádraží, která už momentálně neslouží svým účelům, ale je též chráněna památkově.

Tato trať je zpracována v návrzích jako tunelová doprava, která uvolňuje celý prostor pro mnoho návrhů bez omezení kolejišť. Pouze památkově chráněné budovy nádraží musí zůstat.

Dva tunely dvouproudové silniční dopravy a tunel železničního koridoru se rovnoběžně potkávají v části, kde je o úroveň níže kříží autobus metra a také v místě zastávky metra Hradčanská.

Vytváří to zde křižovatku, fungující pod úrovní terénu. Vestibulu a propojující elementy zde obsluhují všechny druhy dopravy.

Na území leží dva železniční přejezdy, které se tedy ruší a zůstává komunikace s klasickým provozem.

Doprava v návrhu je jednou z hlavních složek, také z důvodů přílivu lidí a využití pozemku ke správnému účelům pro uspokojení společnosti a dostupnosti v určitém okolí.

Koncept návrhu:

Koncept se stalo řešením vytvořit polyfunkční zástavbu, která by v první řadě reagovala na situaci, vlivy okolí a potřeby lidí.

Pozemek je zhruba trojúhelníkového tvaru, z obou stran dlouhých ploch je lemován silničními komunikacemi. V tomto ohledu bylo základním rozvržením návrhu, zabránit nepřijemným vlivům z jižní strany ulice Mlády Horákové a naopak soustředit klidovou zónu na severní stranu do míst, kde začíná bloková bytová výstavba.

Dalším určujícím bodem bylo potřeba vzniku určitého dopravního terminálu, který jsem nezahrnula do podzemní části zástavby, ale vytvořila samostatnou stavbu terminálu, ze které vycházíme ven a vcházíme pomyslnou bránou na klidný bulvár odkloněný od rušného světa. Světa obchůdku i velkého komplexu nákupního areálu s atrií a zelení a dále do bytové výstavby s terasami.

Důležitým postavením je severojižní směr, což je nelehkou složkou řešeního konceptu.

Struktura návrhu je taková. Z jižní strany, směrem od ulice Mlády Horákové je navržen dlouhý blok administrativní budovy s vlastním centrálním klidovým světem v podobě atrií a ve spodní části směrem východně ve stejném duchu situuji

Struktura návrhu je taková. Z jižní strany, směrem od ulice Mlády Horákové je navržen dlouhý blok administrativní budovy s vlastním centrálním klidovým světem v podobě atrií a ve spodní části směrem východně ve stejném duchu situuji již zmíněný obchodní multifunkční komplex.

Proto tedy dále se staví prostředí klidnější a vhodné pro bytovou výstavbu s mnoha odpočinkovými prostorami, které jsem situovala na severní stranu pásu bytovek v podobě zatrávněných svahů ze kterých se zvedají výškové budovy bytového členění. Tyto výškové budovy tvoří křivku neboli hranici kolem Václavkovy ulice.

I když je konceptuálně tvořen uzavřený bulvár je navrženo mnoho uliček a atrií které ústí do všech stran a komunikují se svým okolím a obsluhují ho.

Organické linie a rovné tvary oživují celý navržený prostor.

Průvodní zpráva:

Návrh areálu nepočítá s bouráním žádného z památkově chráněného nádraží.

Stávající nádraží vytváří soulad s konceptem zástavby a přitom tvoří s jeho pomocí příjemný prostor náměstíčka se zelení a posezením. V dnešní době je v něm umístěna populární hospudka známá v širokém okolí, proto bych zde budovu nechala ve stejném duchu a přidala jí restaurační funkci pro příjemný čas strávený s výhledem na hrad a do okolí.

Druhou budovu menších rozměrů jsem přemístila na jiné vhodné místo. Navržený středový bulvár probíhající podél celým územím je ze západní strany uzavřen svahem tvořící stoupající terén vůči zástavbě ležící ve stejné úrovni a zafazávající se do terénu. Tímto způsobem vzniká klidný bulvár kam se nepokládá veškerý ruch, ale vzniká snadno přístupný prostor pouze pro lidi kteří sem mají namířeno.

Tedy na rozdíl od spodní části v místech dopravního terminálu a obchodního centra, kde je naopak nutno do tohoto míst lidí dostat.

způsob bydlení se vrátili do západní části areálu na rušné jižní straně je navržen pás administrativní budovy z lehké působící konstrukce - sklolaminátu a polyamidových desek, které jsou průsvitné a ne průhledné a betonových sloupů opírajících se ze suterénu, kde jsou umístěny podzemní garáže, navazující na stropní konstrukci z cobliaxu, umožňující tenkou konstrukci. Plášť je kotven na samostatnou ocelovou konstrukci.

Ze strany Milady Horákové je dům členěn a vytváří dva a půl metru dlouhou průtlučkovou prostor, zabírající průchodu značitého ovzduší. Tento prostor je dům ventilován a oddělen od psychicky nepřijemného prostředí. Administrativní budova je po své délce rozdělena třemi komunikačními prosklenými atrií a také je podélně propojena průhledem tvořícím v přízemí atrií pro posezení. V každém patře na jiném místě je v těchto průhledech zastiavěna část

součástí například jako jednací síň apod..

Jedak na obou stranách jsou situovány kanceláře různých rozměrů s vlastním sociálním zařízením a provozem.

Komunikační systém je soustředěn do dělicích atrií, kde slouží dva panoramatické výhledy a schodiště.

V každém bloku je také umístěno jedno požární schodiště odpovídající určeným normám.

Světla výška pater administrativní budovy je 3,5 m.

Druhou hranu bulváru tvoří bytové komplexy s terasami, které jsou orientovány na jih a také s nakloněnou čelní fasádou z důvodu optimálního průchodu slunce do spodních pater. Bytové domy jsou pětipodlažní se světlou výškou jednoho patra - 3 m, včetně přízemí, kde jsou situovány obchodní pasáže se světlou výškou 3,4 m. Dům je celkově rozdělen do tří částí, v jižním směru jsou umístěny bytové jednotky 3 kategorií (170 m, 100 m a 70 m), v části severní je uměle vytvořen travnatý svah ve kterém je umístěna v patrech parkovací stání obsluhující bytové domy s vlastní komunikační částí tvořenou z ramp. Tedy mezi byty a parkingem je umístěn 5,5 m široký prosklený pás atrií sloužící jako komunikační trakt mezi nimi a také jako částečný zdroj denního světla do severně umístěných částí bytů.

Svahy též slouží ze své exteriérové části jako plochy pro odpočinek a zábavu, spíše tedy v nižších částech terénu.

Jsou zde také zakomponovány samostatné bloky mezonetových bytů s vlastním osobním prostorem a terasami.

Tyto bloky bytových domů stojí na betonových sloupech, které se ve svahové části promítají po celé výšce a v bytové části pouze do prvního nadzemního podlaží, kde jsou situovány obchody a dále roznesením průviaky jsou ostatní patra řešena stěnovým systémem.

Multifunkční objekt je konstrukčně řešen stejným způsobem jako administrativní budovy. Jedná se o sloupový systém nesoucí stropní desky cobliax a jeho podobu je řešena opět vzdušným materiálem ze sklolaminátu.

Komplex se skládá ze dvou čtyřpodlažních protilehlých budov z konstrukční výškou 4 m. Které jsou propojeny horními dvěma patry pod nimiž pokračuje pěší bulvár.

Svah severní budovy tohoto komplexu slouží převážně skladovacím a provozním účelům.

Komunikační systém obchodního centra je řešen eskalátory, výhledy a požárními schodišti.

Při průchodu pod multifunkční budovou se dostaneme na volné prostranství, jehož tvar je tvořen protažením linií ulice Dejvické. Toto navázání tvoří prostor náměstíčka, kde je ve stejné linii vytvořen umělý vodní pás, umožňující přechod v úrovni terénu. Tento vodní element je navržen pro vytvoření klidného dojmu v tomto prostoru, pocitu osvěžení a křece.

Dopravní terminál je řešen v úrovni terénu jako oválná hala s ocelovou konstrukcí tvořící trojúhelníkový rastr potažený sklolaminátem. Konstrukce je ukotvena do základů. Jsou zde situovány informační prodejny, novinové stánky,

obcestovní a provozní zázemí

Dopravní řešení jako jsou stanice metra a stanice železniční tratě je situován v prvním a druhém podzemním podlaží. Vše je obsluženo eskalátory a výtahem.

Součástí terminálu je také podchod pod silnici Milady Horákové vedoucí k tramvajovým zastávkám situovaným ve středu rychlostní komunikace. Je obslužena schody a jedním bezbariérovým výtahem.

Tuto celou linku bulváru také doplňuje a lemují řešený prostor v severní části vlastní linie posazených výškových budov oválných tvarů s různým pootočením. Tyto stavby slouží jako bytové domy.

Dosahují výšky 35 m v rozsahu 10 pater. Jejich ztlužující jádro spočívá ve třech stěnách na sebe kolmých promítajících se ve všech podlažích kromě nejvyššího, kde již v konstrukční otázce není problému. V této budově je mnoho různých velikostí a tvarů bytových jednotek.

Téměř celé řešené území je obsluženo podzemními garážemi. Jsou zde situovány 3 optimálně rozmístěné vjezdy a výjezdy v ulici Václavkova a je zde tedy umožněno zásobování do obchodního centra. Toto podzemní parkoviště po své délce protíná tunel rychlodráhy, jehož přejezd je umožněn 1,3 m vysokými rampami. Každá sekce by měla převážně sloužit vždy pro obyvatelé jejíž dům je umístěn nad ním.

Výškové budovy mají svá stání před tunelovým přejezdem a bytové domy mají svá parkovací místa ve svazích, proto tedy všechna ostatní parkovací místa jsou veřejná.

Konstrukce je řešena sloupy v modulu 8 x 8 metrů a otáčka dilatace je řešena po 56 m. Na sloupech je umístěna odlehčená deska cobliax 400 m široká.

Celkový počet stání v podzemním parkovišti je cca 1400.

V15/07A₆

700

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 záznamy 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) nezasahuje 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

Michaela Tlapalová